JEAN ECHENOZ

KRALİÇENİN HUYSUZLUĞU

TÜRKÇESİ ORÇUN TÜRKAY

HELİKOPTER

Kraliçenin Huysuzluğu / Jean Echenoz

© 2014 Les Editions de Minuit
© 2015, Kitap Yayınevi Ltd.

Özgün Adı
Caprice de la reine

Türkçesi
Orçun Türkay

Kitap Tasarımı
Bülent Erkmen

Tasarım Danışmanlığı
BEK

Grafik Uygulama ve Baskı
MAS Matbaacılık A.Ş.
Kağıthane Binası
Hamidiye Mahallesi, Soğuksu Caddesi No. 3
34408 Kağıthane-Istanbul
Sertifika no:12055
t: (0212) 294 10 00 f: (0212) 294 90 80
e: info@masmat.com.tr

1. Basım
Eylül 2015, Istanbul

ISBN 978-605-5819-42-2

Helikopter
Kitap Yayınevi Ltd.
Kağıthane Binası
Hamidiye Mahallesi, Soğuksu Caddesi No. 3/1-a
34408 Kâğıthane-Istanbul
Sertifika no: 12348
t: (0212) 294 65 55 f: (0212) 294 65 56
e: kitap@kitapyayinevi.com
w: www.kitapyayinevi.com

Helikopter bir Kitap Yayınevi Ltd. kuruluşudur.

JEAN ECHENOZ

KRALİÇENİN HUYSUZLUĞU

TÜRKÇESİ
ORÇUN TÜRKAY

ÖYKÜ

HELİKOPTER

İÇİNDEKİLER

Nelson 7
Kraliçenin Huysuzluğu 11
Babil 15
Lüksemburg Bahçesi'nde ve
Saat Yönünde Yirmi Kadın 23
İnşaat Mühendisliği 27
Nitroks 45
La Bourget'de Üç Sandviç 51

NELSON

1802 kışı, Ingiltere'nin kırlarında bir konak, Amiral Nelson yemeğe geliyor. Salonda, duvar kaplamaları, şamdanlar, bakır kap kacak, ataların portreleri, çiçek resimleri ve çiçekler arasında belirir belirmez öteki konuklar ona doğru koşturuyor. Kopenhag Savaşı'ndan döndüğü o günlerde hayranlık uyandırmakta. Yorgun görünüyor, diyorlar ama nasıl da yakışıklı, diye düşünüyor kadınlar. Yorgun elbette, nasıl olmasın, gördüğü onca şeyden sonra.

Önce, bir denizci için çok can sıkıcı olan, bir gemiye biner binmez hissettiği şu rahatsızlık var, daha on üç yaşında bir tayfayken *Raisonnable* adlı üçüncü sınıf savaş gemisinde başlamıştı bu iş. Geçer sanmıştı, ama hayır, otuz yıldır denize açılıyor olsa da, her gün, durmadan korkunç bir deniz tutmasıyla boğuşuyordu.

İşte insanlar onun çevresinde dört dönerken, o büyük pencerenin yanındaki koltuğa kurulmuş, pencere, orman altı bitkileri, sonra da duvarı andırır bir orman boyunca uzanan, yaratıcı ellerin düzensiz hale getirdiği bahçelere bakıyor. Bir uşak üstünde bardakların titreştiği bir tepsiyi sallaya sallaya Nelson'a doğru eğiliyor, o da belli belirsiz bir hareketle bir kadeh alıyor. Nelson zayıf, cana yakın, diri, pek yakışıklı bir adam gerçekten, ama belki biraz solgun. Öte yandan, kendisini oynayan bir oyuncu gibi gülümsediğinde, çok kırılgan, hani her an ezilecek, parçalanıverecekmiş gibi.

Beyaz çorap, çelik tokalı ayakkabı, sol cebi bir avuç şilinle doluymuş gibi görünen ve göğüslüğünde Bath

Nişanı'nın ışıldadığı mavi bir redingotun altına beyaz bir pantolon ile beyaz yelek giymiş bu ince figürün iki gözü de parlıyor, ama farklı bir ışıltıyla, sağ ötekine göre daha cansız. Elinin bardağı tutarken duraksamasının nedeni, bundan yirmi yıl önce, *Hinchinbroke* fırkateyninin komutanıyken, Hint Adaları'nda sıtmaya yakalanmış olması; durmadan depreşen ateşli nöbetlerden, baş ağrılarından, sinir iltiha-bından ve şu titremeden kurtulamamış.

Salonda, söz Amiens barış anlaşmasına geldiğinden, amiralin dikkatini Elba Adası'nın boşaltılmasıyla ilgili hassas bir noktaya çekip, konuyu ele alan bir gazete uzatıyorlar ona. Nelson gazeteyi soluna, yanlamasına koyuyor, ancak böyle, yandan okuyabiliyormuş gibi görünüyor; bunun bir nedeni, Calvi'nin topa tutulması sırasında, Akdeniz'de altmış dört toplu *Agamemnon*'la kol gezerken isabet eden bir gülleyle yüzüne sağ gözünü kullanmayı kendisine unutturan taş parçalarının gelmesi.

Sofraya geçiliyor, amiral için yemeklerin önceden küçük küçük kesilmesi öngörülmüşse de, adam çatalıyla bıçağını tek elle kullanırken büyük bir ustalık sergiliyor; bunun da nedeni Nelson'ın, Santa Cruz de Tenerife açıklarında, *Theseus*'un güvertesinde, bir düşman gemisinin koruduğu altın yığınını ele geçirmeyi düşünürken bir alaybozan mermisiyle vurulması, kol kemiğinin birkaç yerinden kırılması, hemen o an kesilen sağ kolunu bir daha kullanamaması.

Ondan sonra ister istemez solak olan amiral –hayalet uzvunun acılarını dindirmek için her gün afyona başvurmasına karşın– yazmayı ve sofrada çatal bıçağı kullanmayı baştan öğrenmek zorunda kalmış, çok da iyi beceriyor, yemekte her şey olması gerektiği gibi. Bununla birlikte, günün batmak üzere olduğunu, biraz sonra şamdanların getirileceğini fark eden Nelson, iki yemek arasında beklenmedik bir biçimde kalkıyor, topluluktan biraz da sertçe birkaç dakika izin isteyip çekiliyor. Yemek odasından çıkıyor, ön odalardan ve salonlardan geçiyor, sonra konak-

tan çıkıp konukların yüzlerini buruşturarak birbirlerine baktıkları sırada bahçeye gidiyor.

Çolak, tek gözlü ve ateşi çıkmış amiral sık ağaçlara, tarhlara vardıktan sonra, ormana doğru tek başına uzaklaşıyor, bir alet deposuna uğrayıp bir sulama kabı almayı da atlamıyor. Günbatımında ilerliyor, kıra, ağaçlara, ormanlara bakmayı seviyor. Oralara yerleşebileceğini bile düşünüyor neredeyse, ama öncelikli kaygısı yeniden denizlere açılmak olduğundan, biraz sonra yapacağı işlem için başkalarının evlerine gitmeyi yeğliyor.

Nelson ormanın sınırında ilk ağaçlara kadar olan alanı arşınlıyor: Ölçüp biçiyor, birbirinden yaklaşık yirmi yarda uzak farklı noktalar seçip her birini üstlerine koyduğu bir çakıl taşıyla işaretliyor. Ilkinin önünde diz çöküp toprağı iki-üç parmak derinliğinde kazmaya başlıyor; tek elle kolay değil, ama amiral da dünkü çocuk değil. Bitirdikten sonra, cebini karıştırıp bir avuç hayali şilin değil, bir düzine kadar meşe palamudu çıkarıyor, ilkini o deliğin dibine koyuyor, sonra üstünü yeniden kapatıp toprağı özenle sıkıştırıyor, kendisine göre tam gerektiği kadar –aslında biraz fazla– su veriyor, ardından Nelson yanındaki palamutların sayısının izin verdiği ölçüde bu işlemi yineliyor.

Çünkü o olaylara çok uzun vadeli bakabiliyor: Ağaç dikiyor, denizden uzaklaşıp da ekilecek toprak buldu mu, hiçbir fırsatı kaçırmadan, gelecek kuşakların deniz yolculuğu yapmasına ön ayak olmak için toprağı ekiyor. Gövdeleriyle gelecekteki krallık donanmasının kurulmasını sağlayacak ağaçlar dikmek onun için çok önemli. Gömdüğü o meşe palamutlarından, ister ticarette, ister yolcu taşımada kullanılacak her türlü gemiye, ama özellikle kendisinden çok sonra dünya okyanuslarında imparatorluğun şanı şerefi için gezinecek her sınıftan savaş gemileri, korvetler, zırhlılar, fırkateynler ve destroyerlere direkler, gövdeler, güverteler, ara güverteler çıkacak.

Ama büyük Suffolk meşeleri yalnızca gemi yapımında kullanılmaz, irili ufaklı fıçılar da yapılır onlarla; kaldı ki bu

fıçılar da gemiye konup önemli işlerde kullanılır. İşte, Trafalgar Savaşı'ndan sonra Fransız tayfa Guillemard, *Victory*'nin güvertesini arşınlayan Nelson'a nişan alacak; kurşun amiralin bedenine sol omzundan girip omuz başını, ardından ikinci ve üçüncü kaburga kemiğini kırınca, sonra da akciğer atardamarının bir dalını keserek omurgasını parçalayınca, cesedinin ne yapılacağı düşünülecek. Derken, genelde ölü denizcilere yapıldığı gibi açık denize atılmaktansa, evine gömülmeyi istediği anımsanacak. Dolayısıyla, Nelson'ı İngiltere'ye dek koruyabilmek için, mühürleyip geminin ana direğine bağladıkları ve başında silahlı adamların nöbet tuttuğu bir içki fıçısına koyacaklar.

KRALİÇENİN HUYSUZLUĞU

Bunları yazan elin sağında, granüllü yapay taş karolarla kaplı, üstüne alüminyum küpeşte geçirilmiş korkuluğun sıra sıra pleksiglas levhaları arasından panoramanın alt kısmının göründüğü bir taraça uzanıyor. Taraça, tatlı eğimli, geniş üçgen bir çimenliğe bakıyor; çimenliğin alt kısmı iyice dikleşip neredeyse bir yar oluşturuyor ve yeşil bir meşe koruluğunda son buluyor; korunun altında, yel elverdiğinde, görünmez bir taşkın boğuk bir sesle akıp gittiğini haber veriyor. Demek ki yar, çukur, kanyon ya da basitçe boğaz diye nitelendirilebilecek bir oyuğa doğru uzanıyor. Biz boğaz diyelim hadi.

O boğazın öteki yanında, tam karşıda, yeşil meşelerin birbirine dolanmış dalları arasından, uzaklardan, eğimi çimenliğe uyumlu bir tarlanın yatay taban çizgisini oluşturan bir yol seçiliyor, tarlanın üst tarafını arkalarında düpedüz inek dememiz gereken hayvanlarla dolu bir otlağın uzandığı çitler sınırlıyor. İneklerin yaşamda otlamak dışındaki tek tasaları, gölge aramalarına ya da aramamalarına göre, güneşin hareketiyle yer değiştirmek. Belki tek bir çiftliğin hayvanlarından oluşan ve baş sayısı yirmiyi aşmayan bu sürü tam güneyde. Tamam. Şimdi saatin ters yönünde, güneyden doğuya, oradan kuzeye vb dönelim, en sonunda yeniden sürüye gelip arada ineklerin kıpırdayıp kıpırdamadığını görene dek her yeri şöyle bir gözden geçirelim.

İneklerin solunda, yapıları ancak kısmen seçilebilen bir çiftlik var, hayvanların oraya ait olduğu düşünülebilir rahatlıkla: önce, üstü kayraktaşından sağlam bir çatıyla örtülmüş

ve konut bölümüne ait olduğu varsayılabilecek geniş bir duvar yüzü; yanında, çatısı Éverite denen şeyle kaplı ve büyük olasılıkla bu işletmenin eklentisi ya da eklentilerinden biri olan bir başka yapının görünen kısmı. Yalnızca parça parça görülebilen bu yapılar ileride döneceğimiz bitki örtüsünün arasından güçlükle ayırt ediliyor. O bitki örtüsüne dönmemiz gerekecek, oysa belki onunla başlayabilirdik, belki onunla başlamak zorundaydık, bilmiyoruz.

Bunu bilmiyoruz, ne de olsa bir betimlemede ya da bir anlatıda, Joseph Conrad'ın "Talihin Tebessümü" adlı öyküsünde belirttiği gibi, her şeyi yerli yerine oturtmak güç bir iş. Bunun nedeni de her şeyi aynı anda anlatamayız, betimleyemeyiz, öyle değil mi ya, bir düzen kurmak, öncelikler belirlemek gerek, bu da konunun dağılma tehlikesini ortadan kaldırmıyor: Dolayısıyla, öncelikle saydığımız kültürel nesnelerden –gereçler, yapılar– daha az önemli olmayan çerçeveye, bitki örtüsüne, doğaya dönmek gerekecek.

Güneydeki belli belirsiz bu çiftlikten, ardındaki, daha ileride anlatmaya çalışacağımız bir ormanlıktan sonra, doğu-kuzeydoğu ekseninde ilkinden çok daha az gizlenmiş, ama daha uzakta olan bir başka çiftlik olduğunu söylemek gerek. Her ne kadar bu kez söz konusu olan daha çok duvarlarıyla çatılarının renkleri farklı (ağarmış pembe, gıcır gıcır beyaz, soluk siyah, canlı bej ve sarı), malzemeleri de değişik (kayağantaş ya da kiremit, taş, dalgalı sac, kaba sıva) beş-altı çiftlikten oluşan bir öbek olsa da. Bulunduğumuz uzak noktada, o küçük yapı kümesinden yaklaşık iki-üç kilometrede, biraz duraksıyoruz: Bunu büyük, hatta çok büyük bir tarım işletmesi olarak düşünmekle yetinmeli miyiz, yoksa oraya küçük bir köy, hatta mezra demeye kalkışabilir miyiz? Biz küçük bir köy diyelim hadi. O köyün bitişiğinde de klasik özelliklerden bazıları görülüyor zaten: dar bir patika, bir yol, kuşkusuz güneye doğru akarak boğazı oymuş ırmağın üstünden geçmekle görevli bir köprü. Öyle güçlükle seçilmiyor bu özellikler, çünkü bizi onlardan ayıran bitki örtüsü daha seyrek.

Belki de şimdi bitkiler âleminin konumuzdaki önemine eğilmemiz gerekiyor, en azından arka plandaki Mayenne[1] kırlarını anlatmak istiyorsak. Bitki örtüsüne gelelim: İçinde yaşanılan her şey, bütün ayrıntılarıyla betimlendiğinde neredeyse Fransa'ya aşırı özgü bir ağaç yığınıyla ayrılabiliyor birbirinden –zaten bütün güneydoğu ekseninde geçerli bu– meşe, kavak, kayın ve hecesi ikiden fazla olan başka türler, örneğin karaağaç, ıhlamur ağacı, dişbudak. İlk çiftlikten küçük köye dek öyle yoğun ki bu ağaçlar, boğazın karşı yamacına denk gelen bütün alanı kaplıyor o dikey, tıkız görüntüleri: İnsan boğulacak gibi oluyor. Ama yerin biçiminin ancak doğudan başlarsak izin vereceği gibi biraz uzaklaştığımızda, açık alanlar bulabiliyoruz: tarlaların, çayırların, çorak arazinin farklı yatay çizgileri ve düz ya da dalgalı başka yüzeyler.

Devam edelim, kuzeye doğru devam edelim. Az önce söz ettiğimiz inek sürüsünden bizi ayıran bu boğazın karşısında, boğazın öteki yamacıyla yüz yüze bir çıkıntıda dururken, önce gözümüzü aşağıdan yukarı doğru kuzeye döndürmeliyiz. Bunun için de harekete geçilmeli. Aslında, oturur konumda güneyi bütünüyle, doğunun da önemli bir bölümünü rahatlıkla gözlemleyebildiğimiz taraçada, şimdi öteki yönlere göz atmak için ayağa kalkmamız gerekiyor.

Yürümek, taraçaya uzanan ve yükseltinin yan tarafına kurulmuş evin çevresini dolaşmak gerekiyor: En iyisi evi çevreleyen alanı, tepedeki ağaçların oluşturduğu çite dek tırmanmak. Büyük bölümü sıra sıra kuşkirazı ağaçlarından oluşan çit bu özel alan ile yabancı alan arasındaki sınırı çiziyor. O sınırdan, uzayıp ayağımıza dek olmasa da epey yakına dek gelen kuzeyi inceleyebiliriz. O gözlem noktasından bitki örtüsü bu yüzden daha az yoğun görünüyor: Zaten daha seyrek olması bir yana, bitkiler âleminin daha alçakgönüllü, daha az kurumlu ve kibirli olduğu, daha az tepeden baktığı, nesnelerin yeterli uzaklıkta, ötede olduğu, daha geniş bir alandayız. Ovalar, dere tepe giden arazi,

1 Le Pirli denen yer, Argentré ilçesi, Laval bölgesi.

koruluklar, küçük tepeler, hafif engebeler. Perspektif, yüz yüze olma duygusunu bastırıyor; insan birbiri ardına sıralanan bu toprakların ufkunda uzaklardaki bir yaylanın kabartısını bir an için görebilecek sanki –tüm Armorika masifinin dört yüz metre yüksekliğe bile erişemeyen en yüksek noktası tam da orası. Onun dışında, daha yakınımızda, biraz on sekizinci yüzyıl işi gibi duran ve dörtte üçü gümrah bir bitki örtüsünün ardında kalan bir şato baş veriyor dekorda: küçük çan kulelerinden, bacalardan ve kulelerden parçalar. Hepsi bu gibi.

Anlaşılan hepsi bu, çünkü batıda anlamlı bir şey yok. Kuzeyin o geniş perspektifinden geçip yine burun buruna oluşa, dolaysızlığa, elin uzanabileceği küçük şeylere, yakmalık odun yığınlarına, aletlere, kısa bir süre önce yakılmış yabani otların bıraktığı kara izlere, bahçe mobilyalarına dönülüyor. Kuzeybatıda önce köy yoluna, oradan anayola bağlanıp öteki ucu eve uzanan araba yolu görünüyor. En sonda da ağaçlı, eğimi hafif bir yamaç çok geçmeden boğaza varacak. Evin çevresini dolaşmayı bırakalım, yeniden güneye doğru çimenliğe, taraçaya, koltuğa ve yerine dönüp bunları yazmayı bitirmekte olan ele gidelim. İnekler pek öyle kıpırdamış gibi değil, tabii arkamızdan çılgınca dans ettikten sonra, geri döndüğümüzü görünce uslu uslu başlangıçtaki konumlarına dönmedilerse.

Ayaklarımızın dibinde, ölü sanılıp taraçaya bırakılmış bir yılan gibi uzanan turuncu bir hortum var, onun yanında kalabalık bir karınca topluluğu gidip gelmekte, her biri bildik yollarda olduğu gibi sağdan gidiyor çoğunlukla. Bu karınca trafiği çok yoğun, yakınlardaki şantiye yatakhanelerini çeşitli atölyelere, tahıl ambarlarına, mantar yetiştirme odalarına, yumurtlama laboratuvarlarına ya da yaprak biti ahırlarına bağlıyor olsa gerek. Karşılaştıklarında kısa bir süre duran işçi karıncalar o sırada alınlarını hızla tokuşturuyorlar, belki kaçamak bir öpücük için, belki günün parolasını birbirlerine anımsatmak için, tabii kraliçenin son huysuzluğuna bıyık altından gülmek için değilse.

BABİL'DE

Babil verimli bir ovanın ortasında, geniş hendeklere tepeden bakan koca koca surların koruduğu, tunç taçkapılı kare bir kenttir. Herodotos oraya varınca çok etkilenip o duvarların boyutlarını kestirmeye çalışır, *stadion,* arış ve ayakla hesaplar; bunlar önce metrik sisteme dönüştürülmeye çalışılıyor, ama sonra vazgeçiliyor. Çünkü Herodotos heyecana kapılıp ya da yol yorgunluğuyla abartmış olabilir. Bununla birlikte, tüm yazarlar abartır, kendileriyle çelişmeye bayılırlar. Dolayısıyla, uzatmadan Babil'in yüzölçümünün günümüz Paris'inkinin yedi katı olabileceğini söyleyelim.

Herodotos oraya varır varmaz bilgi toplar. Özellikle insanların kolları sıvayıp nasıl böylesine anıtsal bir kent kurabildiğini öğrenmek ister: İşe hendekler kazmakla başlandığını, hendeklerden çıkan toprağa tuğla biçimi verilip pişirildiğini açıklarlar kendisine. Babil duvarları önce böyle kurulmuş: örme saz kafeslerle birbirinden ayrılan, aralarına katran sıvanıp birleştirilmiş otuz kat tuğla. Saz sorun değilmiş, hemen hemen her yerde bulunuyormuş – katrana gelince, onu da bulmak için uzaklara gitmeye gerek yokmuş: Fırat'ın küçük bir kolu olan Is, kentten sekiz günlük yürüme mesafesinde bolca veriyormuş ondan.

Hem tarihçi hem de kâşif olan Herodotos kent surlarının dört atlı bir arabanın geçebileceği denli geniş olduğunu söyler. Ama bunu da pek bilemiyoruz, çünkü sarayının ileri gelenleri yıl içinde aylarca Babil'de kalan Pers kralının hekimi Knidoslu Ktesias da yan yana iki arabanın oradan

kolaylıkla geçebildiğini ileri sürer. Strabon da aynı şeyi söyleyecektir, ama Diodoros Sikeliotes orada yan yana dolaşabilen dört atlı arabaların sayısını altıya kadar çıkaran kimi yazarları anar. Böyle bir açık artırma ciddiye alınacak bir şey değil, en iyisi vazgeçmek. İşlevleri kenti güçlendirmek, tamamıyla berkitmek olan bu surlar bir o kadar sağlam, ama biraz daha dar, başka iç duvarlarla desteklenmiştir öyle ya da böyle.

Babil'in iki yakasından birinin merkezinde kralın sarayı, ötekinin merkezindeyse en büyük tanrıya adanmış bir tapınak vardır, tapınağın tepesinde bir kule, onun üstünde bir başkası, ondan sonra bir üçüncüsü derken, içinde eşya olarak altın bir masayla bir yatağın bulunduğu bir ibadet odasına çıkan sarmal bir rampanın çevresindeki kulelerin sayısı sekizi bulur. Herodotos'u o yatakta geceleri yalnızca en büyük tanrının yerli bir kadın eşliğinde geçirebildiğine inandırmak isterler, ama kâşif bu söylentilerin tek bir sözcüğüne inanmaz. O tanrının tapınağına gelince, içindeki malzemelerde –taht, kürsü, yontular– kullanılan tonlarca altının, her yıl bayramında yakılan tonlarca tütsünün, hayvan kurban etmek için düşünülmüş iki sunağın –biri genç hayvanlar, öteki yaşlılar için– ve yurttaşlardan gelen bolca sungunun –her gün kırk litre şarap, elli kilo un, kırk dişi koyun– üstünde durmayalım.

Durmayalım, çünkü Herodotos'un bu sunguları da abarttığını düşünebiliriz – tabii Asur dilini birtakım temel bilgiler dışında bilmediği için, Babil'de kaldığı süre boyunca kendisine anlatılanları doğru dürüst anlamamış değilse. Kaldı ki çok da uzak olmayan bir yerde ve aynı zamanlarda başka yerel tanrılar için gündelik hazırlanıp her gün Babil'in güneydoğusunda, iki yüz kilometre uzaktaki ve Babil gibi Fırat kıyılarına kurulmuş Uruk kenti tapınaklarında sunulan listeyle karşılaştırıldığında (ekmek, çörek ve poğaça yapımı için altı yüz kırk sekiz kilo arpa ve kavuzlu buğday, en iyi hurmadan altı yüz kırk sekiz kilo, özel hurmalar, kuru incirler ve kuru üzümler, arpayla beslenmiş en

iyilerinden yirmi bir koyun, sütle beslenmiş birinci sınıf dört koyun, yirmi beş sıradan koyun, iki öküz, bir süt danası, sekiz kuzu, yirmi kumru, üç kaz, un lapasıyla beslenmiş birinci sınıf beş ördek, iki sıradan ördek, üç ördek yumurtası ve üç devekuşu yumurtası, son olarak da hepsinin üstüne dökülen iki yüz on altı litre bira ve şarap) bu armağanlar, tersine, pek önemsiz kalıyor hani.

Hızlı, geniş, derin bir ırmak olan Fırat Babil'i iki yakaya böler; her iki yakada, ırmağın akıntısına koşut ya da dikey uzanan ızgara planlı dümdüz yollar boyunca üç dört katlı, yağmuru umursamayan bölgede çatıları pek de sağlam yapılmamış evler sıralanır. Kentin tam içinde, Fırat boyunca yapılmış diğer büyük duvarlara, sonu ırmağa varan her sokağın köşesinde, Babil'in taçkapıları için dökülen tuncun aynısından dökülme gizli kapılar açılmıştır, bu kapılardan rıhtımlara ulaşılır.

Aynı zamanda azgın, huysuz da olan, suları kabarıverip insanı kaygılandıran Fırat, Babil'e Herodotos'un söylediğine göre iki kraliçenin, Semiramis ile Nitokris'in art arda çözdüğü birtakım sorunlar çıkarmıştır. Bu kraliçelere gelince, öncelikle Semiramis'in hükümdarlığı kesinse de, varlığı epey belirsiz Nitokris'inki için aynı şey söylenemez –her ne kadar Handel'in *Belşatsar*'ının librettosunda varlığı bir o kadar tartışmalı Kral Baltazar'ı yalvaç Danyal'dan öğüt almaya iten o olsa da. Sonra, anlaşılan Babil Krallığına özgü bir olay söz konusudur: Söylenene göre, Sardanapalus örneğinde olduğu gibi, bir sürü kadın kılıklı ve üşengeç kral kendini gevşekliğe ve sefahate kaptırmışken, Babil kraliçeleri erkek kılığına girip iktidarı elde etmiş, kullanmış ve savaşlar yönetmiştir.

Öyle ya da böyle, savaşçı ruhlu ve inşaat meraklısı Semiramis Fırat'ın daha önce düz olan akışını dolambaçlı, kıvrıntılı kılmak için önce bentler kurdurur, hatta, akıntı hızını yavaşlatmak, ırmağı yatağında tutmak, kırlıkları sel altında bırakmasına engel olmak amacıyla aynı köyden üç kez geçirtir. Nitokris de ırmağın taşan sularını toplasın

diye kentin yukarısına geniş bir yapay göl yaptırır. Ayrıca –belki hiç de "ayrıca" değil– bu göl ve kıvrımlar savunma ve güvenlik rolünü de üstlenir: Casusların Fırat'ta tekneyle yaptıkları yolculukları uzatarak, onları bir sürü dolambaca sokup sonunda gizlenecek yer bulamayacakları göle girme zorunda bırakarak, Babil'le biraz fazla yakından ilgileniyormuş gibi duran komşu halkların işini güçleştirir.

Bu sözde Nitokris –Herodotos onu Nabukadnezar'ın karısıyla, hatta Nabukadnezar'la karıştırıyor olabilir– bu çalışmalardan kentte ulaşımı kolaylaştırmak için de yararlanmıştır. Babil'de bir yakadan ötekine geçerken ırmak sularına pek güven olmadığı, her şey değişebildiği için aslında tekneye binmek gerekir, ama bu da çok elverişli değildir. İşte kraliçe önce Fırat'ın sularını yeni göle yönelttirmiş, kenti ikiye bölen yatağı düzeltmek için bir süre kurutmuştur. Sonra o yatağa, aynı zamanda ırmak kıyısına, ayrıca gizli kapılardan erişim noktalarına taş döşetmiş, halkın geliş gidişi bu sayede çok daha rahat olmuştur.

Neden sonra, Nitokris aynı kentsel gelişim ivmesiyle iki yaka arasına tuğlaları demir ve kurşun kenetlerle bağlanan bir köprü, mühendislerinin kuzeyden getirttiği –çünkü Babil çevresinde maden diye bir şey yoktur; yalnızca kil, kum ve mil– kaplama taşlarla bezeli yaklaşık yüz metrelik bir köprü yaptırır. Çalışmalar biter bitmez, Fırat yeniden eski yatağına getirilir. Güvenlik gereği yalnızca ayakları sağlam malzemeyle yapılmış yeni köprü herkesi sevindirir. Yine güvenlik nedeniyle, sabahları, gün içinde dolaşıma izin vermek için o ayakların üstüne ahşap bir platform yerleştirilir; akşamlarıysa, gece işlenen tüm suçları, batıdaki yeni bölgelerde dolaşan serserilerin doğudaki insanları uykularında soymalarını engellemek için o platform kaldırılır.

Fırat'ın akışı yeniden sağlandıktan sonra, kentteki ırmak trafiği de yeniden başlayabilir. Kaldı ki Babil'deki, gerçekten de başkalarına hiç benzemeyen tekneler böylelerini daha önce görmemiş Herodotos'u şaşkına çevirmiş-

tir. Gerçekten de bu tekneler yuvarlaktır, ne pruvaları vardır, ne pupaları, hepsi baştan aşağı deriyle kaplıdır. Ağaçlı kuzey bölgelerinde üretilirler; iskeletleri söğüt dallarından örülüp de derilerle kaplandıktan, samanla doldurulduktan hemen sonra, başlıca şarap küpleriyle yüklü olarak bir eşek eşliğindeki iki kürekçinin yönetiminde ırmağın insafına bırakılırlar. Bu teknelerin boyları farklı farklıdır, Herodotos en büyüklerinin on üç tona kadar yük alabildiğini savunur, ama bu fazla geliyor kulağa: Tek bir tekne türü, yani koca koca dubaların desteklediği bir sal taşıyabilir böylesi bir yükü, ama kâşif notlarında bu modelden söz etmiyor, yuvarlak tekne öyküleriyle okurlarını şaşırtmak istemiş olabilir. Tekneler Babil'e varır varmaz, kürekçiler şarabı, samanı ve söğüt dallarını satar, sonra derileri eşeğe yükleyip her şeye en baştan başlamak üzere eve yaya dönerler.

Kuşkusuz, dalları satmakta çok güçlük çekmezler, çünkü kentin çevresine görünüşe göre pek ağaç golgesi düşmez: ne bir zeytin ağacı, ne incir, ne de asma. bir tek hurma ağacına bolca rastlanır, her yerde yetişip her işe yarayan hurma Babilliler açısından ekmeğin, şarabın, sirkenin, balın ve unun yerini tutar; gövdesinin giysi, mobilya, kiriş ve direk yapımında kullanıldığını da unutmamak gerek: Strabon'un andığı bir Pers şarkısında onun üç yüz altmış değişik işte kullanıldığı söylenir.

Ovanın ötesinde üstünde yer yer güzel kokulu çalıların göze çarptığı, hurma ağacının bile olmadığı, ama avlamaya kalkışılabilecek her türden yabanıl hayvanın yaşadığı verimsiz çöl uzanır. Ne var ki onları avlamak öyle kolay iş değildir: Örneğin eti geyiğinkini andıran ama daha lezzetli olan yabaneşeği attan hızlı koşar; onu yakalamak için avcıların nöbetleşe hareket etmesi gerekir. Çok hızlı koşan devekuşu yelken gibi kullandığı kanatlarından da yardım aldığından yakalanamaz. Toy kuşu daha ulaşılabilir bir avdır, çünkü uzağa uçamaz, çok çabuk yorulur, ama etinin tadı avcının yorgunluğuna değer. (Anlattıklarını Herodotos kadar öykü-

cüklerle bezemeyen, onun kadar eğlendirici de olmayan Ksenophon adlı arkadaşın verdiği bilgiler bunlar.)

Buna karşılık, kentin çevresindeki bütün o alüvyonlu ovada, hatta kent içinde toprak son derece verimlidir. Yörede çok seyrek yağmur yağsa da, Babillilerin bulduğu sulama sistemi dikkate değer bir tahıl üretimine izin verir: buğday, arpa, yumuşak buğday ve daha nice tahıl. Herodotos toprağın ekilenin üç yüz katını verdiğini ileri sürmekten çekinmez: Her zaman olduğu gibi bire bin katmaktadır, insanların da bunu bildiğini bilir, baştan kendisine inanılmayacağını düşündüğünden, susam ya da darı saplarının ne kadar yükseldiğini tam söylemekten kaçınır. Kendisine inanılmayabileceğini bilir ve doğrusu kimi zaman olayları allayıp pulladığı saptanmıştır: Aulus Gellius ona soğuk bir tavırla marazi bir yalancıymış gibi davranırken, Plutarkhos ondaki yalanların dökümü yapılsa kitaplara sığmayacağını söylemiştir.

Ama Herodotos bunları umursamaz, bir yandan kent sokaklarında ve yörede gider gelir, gezinir, çevresine bakar, belge toplar, kötü Asurcasıyla karşılaştığı insanlarla konuşmaya çalışır; bu insanlardan biri de Herodotos'un ziyareti sırasında Babil satrapı olan ve ona özellikle kent yönetimiyle ilgili bilgiler veren Tritantaikhmes'tir. Kâşifin o bilgileri toplayışını kafasında canlandırmaya çalışıyor insan. Belleğine kaydedip papirüse aktardığını ya da önlü arkalı kil tabletlere kazıdığını, tıpkı tabletleri öylece saklayan ya da bilgiler önemli olduğunda önlem olarak pişiren Babillilerin yaptığı gibi.

Öte yandan, Babillilerin giyim kuşamını betimlerken Herodotos'un örnek aldığı kişi de bu Tritantaikhmes olabilir: bolca koku sürünmüş, üst üste yün ve keten tüniklere bürünmüş, uzun saçlarının üstüne sivri bir başlık geçirmiş ve ayaklarına Boeotia tarzı ayakkabılar giymiş, ucu elma, gül, zambak, kartal ya da başka bir şey biçiminde oymalı bir değnek taşıyan biri. İnsanın böyle giyinmiş birini, herkesin bildiği üzere, Babil'de her fırsatta, hatta yeri geldiğinde cinsel ilişki sırasında –Louvre Müzesi'nde

korunan pişmiş topraktan bir kabartma bunu doğruluyor– yapıldığı üzere, kamışla bira içerek kâşifle konuşurken kafasında canlandırmasına engel olan bir şey yok.

Cinsellik konusunda da kâşifin çok eleştirel bir yaklaşım sergilediği bir Babil kuralı vardır, her kadını fahişelik etmek üzere tapınağa gitmek zorunda bırakan kural. Kuşkusuz, kadınlar bu görevi yalnızca bir kez yerine getirmek zorundadır, sonrasında evlerine dönerler, ama bu düzenden Herodotos nefret eder. Düzen adaletsiz de olduğu için nefreti daha çok artar: Ayrım yapılmaktadır, çünkü güzel kadınlar bu işi çabucak halledip evlerine dönebiliyorken, alıcı bulmakta epey güçlük çeken ve görevlerini tamamlayana dek, kimi zaman yıllarca tapınakta kalan çirkinler için durum hiç de öyle değildir. Herodotos bundan hiç hoşlanmaz.

Buna karşılık, Babil'de geliştirilen ve evlenecek genç kızlarla ilgili bir başka geleneği bütünüyle onaylar. Bu düzeni kusursuz bulur. Kızları, diye açıklar, önce en güzelleri, sonra ötekileri, azalan güzellik sırasına göre, açık artırmada sattıkları bir pazara götürürler; koşul, alıcının satın aldığıyla evlenmesidir –anlaşamazlarsa geri getirebileceğinin ve parasını alabileceğinin güvencesi de verilir kendisine. Güzel kızların satışından elde edilen tutarla sonradan pazara çıkarılacak kaknemlere zengin bir çeyiz düzülür, herkes mutlu olur. Ne v ar ki, bu düzenden anlaşılan vazgeçilmiştir, Herodotos buna çok üzülür; ama yalnızca basit bir köle satışına tanık olup da hiçbir şey anlamamış olması olmayacak şey değildir.

Onda tek sorun kimi zaman fazla hızlı gitmesidir; kimi zaman eksik olan birtakım açıklamalar, birtakım ayrıntılar yüzünden söyledikleri anlaşılmaz. Bu ayrıntıları belki ikincil görüyorsa da, o dönemdeki tüm Babil yolculuğu anlatılarından yalnızca kendisininkinin dünya tarihine kalacağını aklından bile geçirmediği kesindir. Aklından geçirseydi biraz daha açık olmaya çalışabilirdi belki, tabii böyle bir perspektifte, o kadar ağır bir sorumluluğun yükü karşısında korkuya kapılıp tasarısından vazgeçmeyi yeğlemezse.

LUXEMBOURG BAHÇESİNDE VE SAAT YÖNÜNDE YİRMİ KADIN

Azize Bathilde, Fransa Kraliçesi, sol elinde *Abolitio servitutis* adlı bir elyazması var, sağ eliyle harmanisinin sol tarafını tutuyor. Saç: arkaya toplanmış iki örgü. Mücevher: haçlı bir pandantif. İfade: azimli.

Berthe ya da Bertrade, Fransa Kraliçesi, sağ elinde bir asa var, sol avucunda hasar görmüş, oturan bir adam yontucuğu taşıyor. Saç: iki upuzun çifte örgü. Mücevher: yok. İfade: dikbaşlı.

Kraliçe Mathilde, Normandiya Düşesi, sağ elinde zambaklı bir asa var, sol eliyle de ucu yere değen bir kılıcın kabza siperini tutuyor. Saç: arkada tutturulmuş iki örgü. İfade: kararlı.

Azize Geneviève, Paris'in koruyucusu, kollarını belinde kavuşturmuş. Sol elinde küçük bir parşömen var, sağ eliyle harmanisinin sol eteğini tutuyor. Saç: iki upuzun asimetrik örgü. Mücevher: bir madalyon. İfade: düşünceli.

Marie Stuart, Fransa Kraliçesi, sol elinde –iki parmağı eksik– bir kitap var, sağ eliyle de harmanisinin eteğini tutuyor. Saç: yüzü açıkta bırakacak şekilde yarı uzunlukta, lüleli. Mücevher: bir kolye. İfade: özlemli.

Jeanne d'Albret, Navarre Kraliçesi, sağ elinde bir taş yontma kalemi, solunda dürülü bir parşömen tutuyor. Saç: kısa, lüleli. Mücevher: yok. İfade: esinlenmiş. Koca koca memeler.

Clémence Isaure, sol elini bir mobilyanın kolçağına, sağ dirseğini de bir ağacın gövdesine dayamış, bileğine iple sarılı tanımlanamayan bir nesneyi tutan sağ elini havaya

kaldırıyor. Saç: ortadan ayrılarak yanlara yatırılmış. Mücevher: haçlı bir pandantif. İfade: hülyalı.

Anne Marie Louise d'Orléans, Montpensier Düşesi, sağ elinde bir çift eldiven ile kurdele sarılı bir çubuk var, sol elini samimi bir hareketle uzatmış, elbisesinin eteğini kolundan sarkıtmış. Saç: büklümler halinde omuzlara dek iniyor. Mücevher: yok. İfade: aldırışsız.

Louise de Savoie, Fransa Naibesi, hasar görmüş uzun bir nesneyi tutan sağ elinin kırık işaret parmağıyla yeri gösteriyor, sol eli elbisesinin bir eteğini hafifçe kaldırmış. Saç: uzun bir başörtüsünün altında arkaya yatırılmış. Mücevher: yok. İfade: dediği dedik.

Marguerite d'Anjou, İngiltere Kraliçesi, o da sağ elinin –sağlam– işaret parmağını yere doğrultmuş, sol kolu ayaklarının ucuna basarak kendisine sarılan bir çocuğun sırtında. Saç: karmaşık bir başlığın altında görünmüyor. Mücevher: yok. İfade: onurlu ama kaygılı.

Laure de Noves, kollarını karnının üstünde kavuşturmuş, sağ elinde katlanmış bir kağıt var, sol eli harmanisinin sol eteğini tutuyor. Saç: kısa, dalgalı. Mücevher: bir kolye. Ifade: yazgıya boyun eğmiş.

Marie de Médicis, Fransa Kraliçesi, sol elinde bir asa tutuyor, sağ elinden de bir mendil sarkıyor. Saç: şakak kısmı kabarık, kıvırcık. Mücevher: yok. İfade: biraz sevimsiz.

Marguerite d'Angoulême, Navarre Kraliçesi, sol kolunu gövdesine doğru çekmiş, sol elinin işaret parmağını çenesinin ucunun azıcık altına koymuş, sağ kolunu beline sarmış, sağ elinde dört papatyalı bir demet tutuyor. Saç: dalgalı, kısa. Mücevher: yok. İfade: alımlı ama gösterişçi.

Valentine de Milan, Orléans Düşesi, sağ eliyle elbisesinin eteğini tutuyor, sol elindeyse cildi plakalarla tutturulmuş, adının bir kısmı bileğinin altında kalan büyük bir kitap var. Saç: orta uzunlukta. Mücevher: yok. İfade: kuşkucu.

Anne de Beaujeu, Fransa Naibesi, kollarını belinde kavuşturmuş, sol eliyle sağ koluna destek oluyor, sağ elinin

avuç içi aşağı dönük. Saç: kulakları kapatan tacın altında görünmüyor. İfade: küstahlaşmadan gururlu.

Blanche de Castille, Fransa Kraliçesi, sağ elinde omzuna dayadığı uzun bir çubuk tutuyor, beline koyduğu sol elinde belki de zarar gördüğü için tanımlanamayan küçük bir nesne var. Saç: taç ve örtünün altında görünmüyor. Mücevher: yok. İfade: dalgın ama ağırbaşlı.

Anne d'Autriche, Fransa Kraliçesi, kollarını iki yana sarkıtmış, sol elinde bir asa tutuyor, sağ elindeyse birazı açılmış, üstünde bir yapı çizimi olan bir parşömen var. Saç: başın arkasında bir topuz halinde toplanmış lüleleri omuzlarına dökülüyor. Mücevher: yok. İfade: saf, biraz şaşkın. Koca koca memeler.

Anne de Bretagne, Fransa Kraliçesi, sol eliyle harmanisinin sağ eteğini tutuyor, omzuna dek kaldırdığı sağ elinde püsküllü kordonlar var. Saç: kulakları kapatan tacın altında görünmüyor. Mücevher: yok. İfade: bildiğinden şaşmaz.

Marguerite de Provence, Fransa Kraliçesi, kollarını karnının üstünde kavuşturmuş, ellerinin arasında harmanisinin genişçe bir kıvrımını tutuyor. Saç: tüm yüzü çevreleyecek biçimde, ortadan ayrılıp yanlara yatırılmış. Mücevher: haçlı bir pandantif. İfade: sabırlı.

Azize Clotilde, Fransa Kraliçesi, dirseğini bir sütuna dayamış, ellerini üst üste göğsünün üstünde kavuşturmuş. Saç: iki upuzun çifte örgü. Mücevher: yok. Ifade: mesafeli.

İNŞAAT MÜHENDİSLİĞİ

Gluck, süregiden fırtınada yardım çalışmalarına hemen katkı sağlamak istedi, ama profesyonel can kurtaranların ayağına dolanacağını hissettirdiler kendisine. Çok üstelemeden kabullenip, artık promosyon şemsiyesiyle ve şapkasıyla korunmaya çalışmadan, ankraj bloğunun yakınlarındaki park yerine, felaketin olduğu yerin girişine bıraktığı arabasına gitti. U.S. Highway 19'dan kuzeye doğru yola düzüldü, yolda karşı yöne polis bariyerleri ve yanıp sönen koskocaman yönlendirme okları yerleştirilmişti bile, o da Interstate 275'le dosdoğru Orlando'ya gitmek yerine, kentin kavşağına dek kıyıdan gitmeyi yeğledi. Yol daha uzayacaktı, ama zamandan bol bir şeyi yoktu şimdi. Giysileriyle seyrek saçlarını kurutmak için kaloriferi sonuna kadar açtı, bu da Clearwater kasabasına dek ön camın iç yüzünde yoğun buğulaşmaya neden oldu.

Gluck, sözde okyanus boyunca uzanan, ama okyanusu gönlünüzce seyretmenize izin vermeyen U.S. 19'da ilerlerken, ne kumsalları, ne dalgaları, ne tekneleri seçmeye çalışıyor, otoyolun ilerisini görebilmek için camı ara ara bir kumaş parçasıyla silmekle yetiniyordu. Sabitleşmiş gözleri, kasılmış yüz çizgileri insana kafasını kurcalayan bir şeyler olduğunu düşündürüyordu, tabii aşırı bir duygu kabarmadıysa içinde. Ne olursa olsun, bu iki nedenden biri yüzünden arabayı sürüşüne gereğince yoğunlaşamıyordu, kendisi de kuşkusuz bunun farkına varmıştı, çünkü Tarpon Springs tarafında, tabelasında Kuş Uçuşu yazan ve camlarını yağmurun aralıksız dövdüğü boş bir *diner*'da bir

kahve içmek üzere durdu. Sonrasında, yeniden direksiyon başına geçtiğinde, Gluck hâlâ arabayı sürmekle ilgilenecek durumda değildi; araba onun yaşına pek uymayan, üstü açılabilir, küf yeşili bir Chevrolet Caprice'ti, onu iki gun once Orlando Havaalanı'ndaki Budget ofisinden kiralamıştı. Aracın hızıyla uğraşmamak için hız sabitleyiciyi çalıştırmakla yetindi, bir yandan sileceklerin hareketi yüzünden bulanıklaşan, tıka basa turistik malzemeyle dolu banliyö dekorunu bakarkör gözlerle seyrederek ellerini direksiyona koydu. 1980 ilkbaharıydı.

Bu sahne ABD'nin güneyinde geçiyor olsa da ve dünyanın hemen hemen her yerinde birçok kişinin adı Gluck olsa da, bu adam Fransa'da ileri bilimsel araştırmalar yapmış, sonra École centrale des arts et manufactures'ü bitirip makine mühendisliği diploması almış biriydi. Ardından evlenmiş, kapılarını kendisine yine gülümseyerek açan maden ocakları yerine inşaata yönelmişti. Çabucak başmühendis olarak bir şirkete girmiş, inşaat müdürlüğüne getirildikten sonra işinden ayrılıp kendi şirketini kurmuş, yirmi iki yıl boyunca inşaat mühendisliğiyle ilgili farklı farklı projelerde birçok insan çalıştırmıştı. Başta kopruler, kimi zaman hiç kuşkusuz köprülerle bağlantılı sayılabilecek barajlar, kimi zaman da belki köprülerin tam tersi olan tüneller yapmışlardı, ama sonuçta en çok köprülerle ugraşmışlardı, derken karısı 1974 kışında öldü, sonraki beş yıl boyunca Gluck bir başkasıyla evlenmeyi aklından bile geçirmedi.

Jacqueline Gluck'ün ölümünden sonra, şirketini yüksek bir fiyata sattı. Bir şeyler inşa etmeyi canı çekmez olmuştu, hele birinin gonlünü çelmek hiç içinden geçmiyordu, bu yüzden yeteri kadar zengin, işsiz bir adama dönüşmüştü, geri kalan zamanını isterse aylaklık ederek geçirebilirdi. Dul kalıp da ne herhangi bir şeyle, ne herhangi biriyle bağı kalınca, çok geçmeden ilgi odağının hâlâ koprüler olduğunu fark etti. Koprüler kurmaktan vazgeçmiş olsa da, yalnızca onları bildiğini, tüm zamanını, ilgisi-

ni onlara ayırdığını, tüm yeteneklerini ve düşüncelerini onlara adadığını kabullenmek zorunda kaldı. Işinden uzaklaşmış olması bu merakını değiştirmediği için, Gluck evinden dışarı çıkması gerekmeden, kendini yalnızca onlara adamaya, yaşamını, neden olmasın ölene dek yalnızca onlar eşliğinde sürdürmeye karar verdi. Böylece onların yaşamını anlatmayı koydu kafasına, bu proje başlangıçta bir *Kısaltılmış Genel Köprüler Tarihi* biçimine büründü.

*

Kronoloji açısından, epey basitti. Insanlar bir sarmaşığın ucunda ağaçtan ağaca kuyruksuz şebek gibi sallanmaktan bıkınca, o sarmaşığı başka türlü kullanmayı, başlangıçtaki kullanımından vazgeçip onunla halat örmeyi düşündüler; boğazları ve sel sularını aşmak için ilk köprüler tam anlamıyla onun yardımıyla kuruldu.

Ama, çok geçmeden, deneyim kazandıkça, bu yöntemin aşırı eğreti ve dayanıksız olduğu görüldü, köprü çabucak yıpranıyor, çok kısa ömürlü oluyordu. Dolayısıyla, o doğal engellerin üstüne kesilen ağaçları atmayı düşündüler; önceleri, alttaki uçurumun verdiği baş dönmesine rağmen – kaldı ki insanlık tarihinde baş dönmesinin doğuşu çok ilgi çekici bir konudur– üzerinde dik yürünebilen, az çok budanmış basit kütüklerdi bunlar. Bu buluşun yarattığı hayranlık geçip deneme yanılma yöntemi hesaba katılınca ve ister istemez ortaya çıkan bir sürü kaza göz önüne alınınca, kütüklerin üstünde ayakta durmanın başlı başına bir beceri istediği anlaşıldı. Ustüne üstlük bu, hemencecik istendiği gibi, başta temel gıda maddeleri olmak üzere okkalı yüklerin taşınmasına izin vermiyordu. Dolayısıyla, kısa süre sonra o kütükler altyapı oluşturmaları için ve üstlerine yapıya genişlik kazandıracak dikey tomruklar bağlayabilmek için paralel olarak ikişer ikişer dizilmeye başladılar – dizilen o tomrukların toprak ve dallar yardımıyla düzleştirilmesiyle çabucak geliştirilen, heyecan verici bir yenilik.

Bu belirleyici ve çok iyi karşılanan bir gelişmeydi, ama hâlâ yetersiz olduğu düşünülüyordu, çünkü bu yapı-

ların boyu tek bir ağacın yüksekliğine, dolayısıyla gövdesinin ister istemez sınırlı uzunluğuna bağlı oluyordu. Gelgelelim şöyle bir sorun vardı ki bazı uçurumların genişliği en yaşlı meşelerin boyunu aşabiliyor, o boyu uzatmanın bir yolunu bulmak gerekiyordu. Dolayısıyla, bir köprüyü suyun üstünde tutacak bir ayak sistemi tasarlandı. Bu ayaklar önceleri ırmak ya da akarsuyun dibine darmadağınık yığılmış kayaların yardımıyla, sonra su yataklarına çember halinde, bir tür sandık oluşturur gibi dikilip içleri tıka basa çakılla doldurulan kazıkların yardımıyla oluşturuldu. Akarsuyun genişliği boyunca aralıklı olarak yerleştirilen bu destekler, artık ağaç gövdelerinin birbiri ardına istendiği kadar sıralanmasını sağlıyordu. İnsan ilerliyordu.

Bununla birlikte, kuzeydeki en soğuk bölgelere doğru gidildikçe, ağaçların azaldığı oluyordu. Ağaç olmayınca, elden geldiğince yontulan büyük taş parçaları kullanıldı, derken bu yedek malzemenin aslında daha iyi olduğu anlaşıldı, çok daha dayanıklı ve sağlamdı, kullanımı yaygınlaşmaya başladı. Ama sıcak güney bölgelerinde kumların arasında bazen taş bulunamayınca, önce tapınaklarla saraylar, surlarla ziguratlar, sonra da elbette köprüler yapmak üzere tuğla icat edildi. Tuğlanın kullanılması yeni dengelere olanak verip yeni yapım sistemleri getirdiğinden, sonunda Gluck'ten yaklaşık yedi bin yıl önce kemer canlandı kafalarda. Kemer kesinkes bulunabilecek en iyi şeydi, her şeyi değiştirecekti, sonu gelmeyen bir buluştu, tekerlek gibi bazı buluşlar böyledir.

İlk asma köprülerle aynı zamanda, sıralanıp birbirine bağlanmış kayıklardan ya da fıçılardan yapılma ilk yüzer köprüler ortaya çıkarken, malzeme seçimi de gelişti. Ahşap tarafında, meşenin özel olarak altyapıda işe yaradığı, kızılağacın olağanüstü kazıklar verdiği, sedirle servinin yüzey inşasına uygun olduğu görüldü. Taş konusundaysa, tüf parçalanabildiğinden, traverten ateşe dayanıklı olmadığından, mermerin de çoğunlukla çok uzaklardan getirilmesi gerektiğinden, harç bulununca büyük bir adım atıl-

mış oldu. Artık işin en güç kısmı geride kalmıştı, bunda da Roma'nın önemli payı vardı, derken o imparatorluk yıkıldı ve hiçbir şey kurmayıp yıkabildikleri her şeyi yıkan barbarlar çıkageldi.

1000 yılına doğru, yeniden köprüler yapılmaya başlandı, Romalı mimarların sanatını yeniden keşfedip geliştirmek isteyen bir keşiş tarikatı yollarla köprüleri ele aldı. Öte yandan, bu köprü yapımcısı rahipler teknik açıdan yepyeni şeyler ortaya koymadılar, yarım daireden sepetkulpu kemere, sonra kemer taşlarına dek kemerlerin biçimini değiştirmekle yetindiler, sonra Rönesans ve kafes kirişin –gerilip sıkıştırılmış öğelerden oluşan uzun erişimli yapı– bulunuşu olayların akışını az değiştirmeyecekti. Onun arkasından ağırbaşlı ve yöntemli Aydınlanma Çağı, edinilen tüm bu bilgileri yeniden derinlemesine düşünecek, ardından yeni bir metal çağı ortaya çıkacaktı.

Sanayi devriminin yardımıyla taşla ahşap yerlerini döküm ve demire bıraktı. Ama döküm maden dayanıksızdı, demirse çabuk yoruluyordu, sonunda uçurumların tepesinde çatlıyor, kırılıyor, çöküyorlardı: Birbiri ardına felaketler, köprüler tarihinde görülmüş en korkunç felaketler yaşandı, sonunda çeliği, esnek, sağlam ve dayanıklı çeliği yaratmak geldi akıllara. Bir de çakıl, su, kum ve çimentoyu karıştırıp, hepsinden çok daha ucuz, taş kadar sert ama onun kadar dayanıksız olan, çelikle donatıldığında ise adamakıllı güçlenen beton yaratılınca, bu ikisi birbirinden ayrılmaz oldu ve çözüm bulundu.

Bu yeni malzemeler sayesinde, bir zamanlar olduğu gibi yalnızca sarmaşıklarla halatlar yerine sarmal çelik halatlar, ya da birbirine paralel ipler yerine aşınmaya karşı naylon kılıflı halat örgüleri kullanılarak, yeniden asma köprüler yapılmaya başlandı. Çelik direklere bu halatlarla ya da paslanmaz ağır zincirlerle bağlanan bu asılı yapılar dünyanın en uzun köprülerini oluşturacak, boyları en derin vadilerin, en geniş haliçlerin, en büyük ırmakların aşılmasını sağlayacaktı. Dahası, daha kısa mesafeler için,

direklere bağlı ve arp ya da yelpaze biçiminde düzenlenmiş bir dizi eğik bağın döşemeye destek olduğu gergi halatlı köprüler düşünüldü.

Bunların yanı sıra, eski modeller, yalnız bir yanındaki dayanak tarafından taşınan konsol kirişli düzenek, eklemli açılır kapanır köprüler, yaya köprüleri ve başka köprü yollar da yeniden ele alındı, tüm bunlar elden geldiğince, dur durak bilinmeksizin geliştirildi, ne de olsa günde yaklaşık bin kez sarsılabilen bir toprağın üstünde yaşanıyordu, herkesin bildiği gibi.

Gluck, köprü tasarısının ilk taslağını çıkarıp odasında tek başına yapabildiğince geliştirdikten sonra, o yapıları yerlerinde görmeye giderek, yani en sonunda evinden çıkarak tasarısını işlemesi, resimlendirmesi, aydınlatması gerektiğini düşündü. Üç yıl önce olmuştu bu, şimdiyse yağmur biraz dinmiş olduğundan az önce Spring Hill'den çıkmıştı: Artık kendisini Brooksville ve Clermont üstünden Orlando'ya götürecek okları izleyecekti.

Özetle bu ilk yolculuğu değildi, dünyayı gezmeye çıkalı beri bir sürü yere gitmişti. Ama bu hareketliliği yalnız dul kaldıktan sonra zihnini meşgul etmek istemesinden kaynaklanmıyordu: Böylesi yolculuklar genelde havanda su dövmeye benzer, yerinde saymanızdan başka bir işe yaramaz; insanın uzaklarda soluk aldığını, yalnızca başka bir yerde kendini özgür, bağımsız, rahat hissettiğini, yakasını kurtardığını sanmayın sakın. Uzaklaştığınızı düşünürken, birkaç dakika boyunca yeni olaylara yeni bir gözle bakabildiğiniz ya da öyle sandığınız bir esrime hali yaşarsınız: Bu bir aldatmaca, bir yanlışlıktır, çünkü keşfedilen şey bir bölgeden çok bir addır, gezilen yer daha çok bir addır. Doğrusunu söylemek gerekirse hareketsiz herhangi bir kasabadan hızla farkı kalmayan yörenin genel görünümlerindense o adın egzotik heceleri içinde yaşamaya, gezinmeye bayılırsınız, çok geçmeden kendi kasabanıza dönmekten, bir yandan kendinizi daha iyi hissetmeye-

ceğinizden emin olduğunuz evinize gitmekten başka bir şey düşünmez olur, kısacası bir adım ilerleyemezsiniz.

Dolayısıyla, insan ancak kafasında bir amaç, bir eksen, bir yön, sabit bir fikir olduğu müddetçe hareket edebilir, yoksa oturmalıdır oturduğu yerde. Kaldı ki Gluck'ün düşüncelerinde tutarlı bir dizi oluşturan tek şey her zaman köprüler olduğundan, yola düzülmesini onları görme tasarısı sağlamıştı. Deneyimli olduğundan, tüm kitapları okuduğundan, dünya üstündeki köprülerden olabildiğince çoğunu görmeye karar verdi böylece, aslında hepsini görmeyi isterdi ama bu kolay bir iş değildi. Köprüler, ama aynı zamanda çevrelerindeki ve tepelerindeki her şey elbette: Bir köprünün modeli ve tarzının aşması gereken engelin yapısına göre değişebildiğini bildiği için, o engelin ve çevresinin incelenmesi de her seferinde keşif gezisinin bir parçası olmalıydı.

Hep böyle hareket etti. Bir bölgeye gittiğinde turistlere çekici gelebilecek şeylerle hiç ilgilenmiyor, doğrudan hedefinin ardına düşüyordu. Onu fişliyor, her açıdan fotoğraflarını çekiyor, çerçevesini, bağladığı noktaları, üstünden geçtiği alanı ayrıntılarıyla inceliyor, iki yönde de üstünden geçip sonra yeniden yola çıkıyordu, yakında üç yıl olacaktı, bu böyle sürüp gidiyordu. Köprülere yaptığı yolculuklar kendisini köprü bulunan her yere, Kuruşima, Messina, Büyük Kemer ve Neko boğazlarının, Salgino Geçidi'nin, Severn Halici'nin, Kap Şui Mun Kanalı'nın, Maracaibo Gölü'nün, Boğaziçi'nin ve Ganj'ın, Elbe ya da Guadalquivir sularının, Falster Adası'nı Farø Adası'ndan ayıran boğazların tepelerine, Tanrı biliyor ya dünyanın dört bir köşesine sürüklemişti. Gluck zamanı ve parası olduğundan bunların hepsini görmüş, bir köprü koleksiyoncusuna dönüşmüştü, başkalarının akvatint gravür ya da sıkıntı koleksiyonu yaptığı gibi.

İçinde fotoğraf makinesine sardığı yedek giysisinin, bir not defterinin, bir de büyükçe defterin bulunduğu küçük bir çanta taşıyordu. Ne süsü püsü, ne tahtakurusu

olan sıradan otellerde kalıyor, kimseyle konuşmaya çalışmıyordu asla, bu aklının ucundan bile geçmiyordu. Otelde iki gece kalıyor, akşamları yemek salonunda bir gazete eşliğinde yemeğini yedikten sonra odasına çıkıp notlarını defterine geçiriyor, sonrası herkese iyi geceler, sana da iyi geceler. Gördüğü köprülerin sayısı arttıkça, gördüğü insan sayısı azalıyor, uğraşı yalnızlığının daha da büyümesine yol açıyordu. Otel çalışanları dışında ya da örneğin, tabanları artık yıprandığında, yerel bir ayakkabı satıcısı dışında kimseyle konuştuğu yoktu.

Kronolojik titizlik: Gluck araştırmasına geleceği haber veren yapılardan başlamış, önce Dartmoor'daki, iki dikme üstünde duran bir kirişten yapılma ilk kaba taş yapıları, Kirmanşah'taki Sasani köprülerini, Nagku'daki eski ahşap konsol yapıları ve İvakuni'deki yandan bakıldığında dalgayı andıran Kintai Köprüsü'nü görmüş, Pons Augustus'la Segovia Suyolu'nu ölçmüş biçmiş, ardından dönüp Pont du Gard'ı arşınlamış, klasik çağın başlıca yapılarını bitirdikten sonra da sıra çağdaş dönemin kurduklarıyla ilgilenmeye gelmişti.

Yıldırımsavar gibi gururla titreşen çelik bir direğin üstünden bir ağustos şimşeğinin çakışına bakıyor, bakmayı çok seviyordu. Tweed'in üstünde, Royal Border Bridge'in yüksek ayaklarını yutan sisin karanlık asma gövdeyi havada geziniyormuş gibi göstermesini; Woodrow Wilson Köprüsü'nün kemerlerinin solgun mermerini yansıtan Potomac'ın kara sularını ya da bir Adriyatik boğazında, hani neredeyse onlardan çıkma sanılabilecek denli beyaz bir takviyeli telle birbirine bağlanmış üç çorak kayalık adayı izlemeyi seviyordu. Rüzgârın halatlardan bir arpı okşayarak çıkardığı ağır ezgiyi dinlemeyi ya da çelik bir eğrinin düz, beton bir köprü yolu üstündeki, yayla çalınan bas notalara benzer kontrpuanını duyar gibi olmayı seviyordu. Yapıların art arda soluklar gibi sıralanmış kemerlerini saymayı seviyordu, bunlar farklı köprüler oluşturuyor, suya yansımalarında bir hastanın başucunda

biyolojik çevrimlerinin kara ekran üstündeki yeşil çizgilerden gözlemlenmesi gibi kıpır kıpır, titrek, sinüsoidal dalgalar yaratıyorlardı.

Yeni bir yapı görmeyi her zaman iple çeken, hatta kimi zaman tamamlanmasını bile beklemeyen Gluck, yapabildiğinde dünyanın dört bir yanındaki şantiyelere de gidiyordu. Köprüler inşa ettiği zamanlarda olduğu gibi, bir köprünün gelişmesine tanık olmak, taşıyıcı bir halatın ağır ağır açılışına, bir gergi halatının döşemeye bağlanışına tanık olmak, tepelerde kasklı, eldivenli, dağcılar ya da mağarabilimciler gibi takımlarını, kayışlarını donanmış, askıların kenetlerini birer birer denetleyen işçileri görmek hoşuna gidiyor; kurma işlemi bitince bindirmeli iki kemer parçası arasına ana asma kirişin yerleştirilmesini izlerken çok büyük bir heyecan duyuyordu. Mesleki anlamda, alanın gerekliliklerine ve yapının amacına göre belli bir kirişin seçilmesi konusunda kimse onun eline su dökemezdi: kafes kiriş, sandık kiriş, dar ve yüksek ya da geniş ve ince, enine kesiti dikdörtgen ya da yamuk biçiminde olan, I, T, N, haç biçimli tasarlanmış kirişler. Gergi halatlarının durumunu, direklerin simetrisini, sütunların ya da kulelerin dengesini, ankraj bloğu sırasını kimi zaman onaylar, kimi zaman onaylamazdı. Tonoz başlangıcından kaburgayla ayrılan kilit taşının da herhangi bir gizemi yoktu onun için. Beton duvarla ilgili her şeyi biliyordu.

Ayrıca, her yapının karşısında, onun kırılma noktasını saptamaya çalışmaktan da zevk alıyordu. Her birinin kendine özgü bir noktası, dengesinin hassas olduğu bir nokta –mimarların stratejik nedenlerden ötürü ülkenin ordusuyla görüşerek öngördükleri bir nokta– vardı, çatışma durumunda azıcık bir patlayıcı o noktadan tüm köprüyü çökertebiliyordu. Yani gizli savunma gereklerinden ötürü yalnız askeri yetkililerin bildiği, saklanan bir noktaydı bu.

Işte bir köprüye böyle, bulutlardan oluşmuş zemin üstündeki görüntüsünden, tanklar arasındaki çetin yazgısına dek her açıdan ve içerdiği tüm eğrilerden, geleceğine

ışık tutularak bakılır. Insan ona yaşamını adayabilir. Ama aynı zamanda bıkabilir de, birkaç yıl sonra Gluck'ün de bıktığı gibi. Bu uğraştan soğuduğu için değil, yavaş yavaş yalnızlığın ağırlığını duymaya başladığı için. Köprü, hep köprü, belki de böyle yaşanmazdı. Eskilerin dökümünü yaparken, geçmiş ona arkadaşlık ediyordu hâlâ, ama çağdaş köprüleri gözden geçirirken izlenimlerini birisiyle paylaşmak istemişti. Derken, geçen onca zamandan sonra, bir başkasıyla evlenmenin Jacqueline'in anısına ille de zarar vermeyeceğini, hatta onun artık neredeyse oradan bunu onaylayabileceğini düşünmeye başladı.

Dolayısıyla, Gluck bu duygudan destek alıp dünyaya açılmaya, otellerin giriş bölümlerinde ve yemek salonlarında insanlarla konuşmaya, elinden geldiğince gülümsemeye çalışmaya karar verdi. Ama onca zamandır kadınlarla mönüden yemek, vitrinden ayakkabı seçmek dışında herhangi bir konuda konuşmamış bir adam söz konusu olduğundan, bunun öyle ha deyince olacak bir iş olmadığını, kendine sevgili aramanın onu bulamamanın en kesin yollarından biri olduğunu, rastlantının dik kafalılıktan çok daha yararlı olduğunu herkes kabul edecektir. Beceriksiz, deneyimsiz ve yöntemsiz biri olduğu için, boşu boşuna çırpınıp vazgeçti sonunda: Başka şeyler düşünmeye başladı.

*

1980'in ilk günlerinde, Gluck koleksiyonunu tamamlamak için Kuzey Amerika'ya giderken, bindiği Boeing 747 bir başka paralellik kurmasını sağladı. Uçaklar da köprüler gibi, havayı delip onun yüksekliğiyle alay etme ayrıcalığını paylaşmaları bir yana, duruma göre devingen ya da durağan, açıklandığında bile aydınlanmayan bir gizemin etkisi altındadır: Size uçağın nasıl uçtuğunu bin kez anlatsalar da, havadan ağır olduğu için, içinde olsanız bile, bunun bir mucize olduğunu, söylenenleri yutmayacağınızı düşünürsünüz. Köprü için de aynı şey geçerlidir: Size kemer ayağı ve kiriş, kemer ve asılı durma ilkelerini anlatmak için insanların dilinde tüy bitse de, siz yine onun

nasıl olup da dayandığını, siz üstünden geçerken ayakta kalmayı nasıl başardığını düşünüp durursunuz.

Gluck çok soğuk bir havada, Williamsburg'den tutun da Triborough'ya dek büyük gizemlerle dolu New York'a vardığında, en uzun açıklık rekorunu kırmış, o ülkede en son kurulan büyük asma köprüyü, Verrazano Köprüsü'nü görmeye can atıyordu elbette. Kar yağarken, oralı bir mühendisle önce teknik konularda konuşurlarken, Gluck ilk kez yaşamından söz etmeye başladı, önce mesleki, sonra şu bu derken özel yaşamından. Aslında, insan içini dökmek istiyorsa, hiç tanımadığı kişilere, olanaklıysa yabancılara dökmesi daha iyidir, çünkü sıkıntılarınızı doğru dürüst bilmediğiniz bir dilde daha iyi anlatırsınız: Engel kişinin doğrudan amaca yönelmesini sağlar. Gluck de ileri geri yürüye yürüye, kötü bir İngilizceyle, geçmişini, dul kalışını, yalnızlığın ağırlığını, hatta gönlünde yatan eşin nasıl biri olmasını istediğini bile anlatmıştı. Yüreğini hiçbir beklentisi olmaksızın açmıştı, Verrazano Köprüsü'nün karşı yakasında, buz gibi sisin görünmez kıldığı Staten Island kıyılarından başka bir perspektif de yoktu önünde. Anlıyorum, demişti mühendis, sizi çok iyi anlıyorum, bana adresinizi bıraksanıza.

On iki gün sonra, Fransa'ya dönmesinin ardından, Gluck'e bir mektup geldi. Mühendis bir delilik edip tanıdığı, Gluck'ten biraz daha genç –Tanrı'ya şükür çok da değil– Coral Gables'da –Miami'nin güneyinde– yaşayan, onun gibi dul kalmış ve yalnızlıktan kurtulmak isteyen – ve, neden olmasın, Valentine Anderson adında– bir kadına haber göndermişti. Gluck koskoca bir mektup kâğıdı yığınını karalama olarak harcadıktan sonra, yeniden yolculuğa çıkmadan önce kabul edilebilir bir yanıt yazmaya çalıştı.

Sicilya'ya kurulması yirmi yıldır düşünülen ve dünya üstündeki en uzun asma yapı olacak köprünün yapılacağı yeri incelemeye gidecekti: Öte yandan, yapı açısından birtakım tehlikeler de söz konusuydu, çünkü etkin bir deprem kuşağının üstündeydi, mimarlar arasında kavga konu-

su olmuş, yerel arabalı vapur şirketlerinin nefretini kazanmış, Mafya ona göz dikmişti, bu haliyle günün birinde o adayı Calabria'ya bağlayacaktı. Gluck'ü dönüşünde, üstünde bir pelikan sürüsü olan pulu Florida City'de damgalanmış bir başka mektup bekliyordu, Valentine Anderson'ın zarfın içindeki fotoğrafı fena sayılmazdı.

Yazışmayı sürdürdükleri kış geçip de ilkbahar yüzünü gösterdiğinde, en sonunda buluşmak için bunun iyi bir mevsim olabileceğini düşünmeye başladılar. Gluck bu düşünceyle yolculuk programını gözden geçirdi. Önce, mart sonunda, bu kez beton kemer olarak en uzun açıklık onda olacağı için ilgi çeken Krk Adası köprüsünün açılışına katılmak üzere Yugoslavya'ya gidecekti, bu yeni rekoru kaçıramazdı.

Krk'ta, makine gibi hareket eden, üniformaları sıra sıra madalyalarla dolu, kasketleri yıldızlı subaylar bu yeni köprünün kurdelesini ulusal marş *Hej Sloveni!* eşliğinde, göğüslerindeki nişanlara dans ettiren bir rüzgâr eserken keser kesmez, Gluck bir süre Nattier[1] mavisi bir göğün altında, köprünün tebeşir rengi tablasını taşıyan süt beyazı kemerin çevresindeki renklerin uyumuna hayran hayran baktı, sonra evine döndü. Gluck Krk'ın ardından, bir ay sonra, daha görmediği, üstelik tam da Valentine Anderson'un yaşadığı eyalette olan Sunshine Skyway'i[2] ziyaret etmeyi düşünüyordu, fena program değildi hani.

Onunla mayıs ayında bir sabah orada buluşmaya karar verdiler, ikisi de o köprünün bir girişinden girecek, ortada buluşacaklardı. Sonra yok, orada öyle buluşmak fazla karmaşık olabilirdi. İyi, o zaman köprünün kuzey girişinde diyelim. İyi bir fikir gibi görünüyordu bu, iyi bir zamanda orada olacakları kesindi, çünkü Florida'da alışılageldiği üzere mayısta havalar kuşkusuz çok güzel olacaktı.

*

1 Ressam J.-M. Nattier'nin adından gelen yumuşak bir mavi tonu -ç.n.
2 Sunshine Skyway: Güneşışığı Asmaköprüsü -y.n.

Sonuçta, 9 Mayıs sabahının ilk saatlerinde, Florida'nın havası pek öyle güzel olmayacaktı. Hatta hiç güzel olmayacaktı, çünkü Meksika Körfezi'nin batısında oluşan bir fırtına Tampa Körfezi'ne doğru yaklaşmaya başlamıştı. Hava çok bozuk olmasa da, yolculuğu boyunca kıyı istasyonlarındaki teknisyenleri kaygılandıran, temel önlemleri almaya itecek kadar elektrik gücü yüklü şimşekler çakıyordu.

Bölgedeki seçkin kılavuzlardan biri olan Kaptan Ray Bunter bu nedenle on yedi metrelik *Skimmer of the Sea* adlı teknesiyle dört yıl önce Nagasaki'de yapılmış büyük yük gemisi *Summit Venture*'a eşlik etmek üzere gönderildiğinde saat sekize geliyordu. Görevi, fosfat taşımada kullanılan ama o anda boş olan gemiye körfezdeki tehlikeli boğazlarda, ama özellikle körfez üzerinden, St. Petersburg'u Palmetto'ya bağlayan köprünün ayakları arasından geçerken kılavuzluk etmekti. 1954'te kurulan köprü ise kafes kirişli çelik bir yapıdan oluşuyor, güneşle gökyüzü o sırada karada da denizde de unutulmuş gibi görünüyorsa da, Sunshine Skyway adı ona iyi uyuyordu.

O köprünün üstünde, güney girişinden gelen araç dizisi arasındaki bej bir Oldsmobile'de bir adamla bir köpek vardı; arkalarındaki, dikiz aynalarından güçlükle seçilen siyah çizgili beyaz Chevrolet'yle ikisi de ilgilenmiyordu. Impala Bubble Top model Chevrolet, radyosunda çalan, Madness grubunun söylediği, o hafta listelerde 28. sırada olan *One Step Beyond* parçası eşliğinde ilerliyor, Valentine Anderson'ın ojeli parmakları şarkının ritmine göre direksiyona vuruyordu.

Kötü hava yüzünden düş kırıklığına uğrayan Gluck ise köprünün kuzey ucunda beklemişti. Bir önceki gün Florida'ya gelmiş, havaalanından Caprice Classic'ini kiraladıktan sonra, batı güneye kıyısına çıkıp kıyı boyunca St. Petersburg yönünde güneye ilerlemiş ve bir Marriott otelinde kalmıştı. Gluck ertesi gün erkenden kalkıp Sunshine Skyway'in girişine gittiğinde, fırtınanın ışık geçirmezliği geceninkinin uzantısı gibiydi. Yanda, köprüden yüz metre

ötede, park yeri olarak düzenlenmiş ve kenarında üç kulübe olan alana bıraktı arabasını. Önce direksiyonun başında durup sisin içinden trafiğe baktı; derken gün ağaralı beri kesilmeyen ince yağmur, şiddetli ve değişken rüzgârların yarattığı sarsıntılar eşliğinde körfezin üstünde sağanağa dönüştü. Arabasından çıkmadan önce paltosunun yakasını kaldırdı, bir şemsiyeyle bir şapka alıp o büfelerden birine gitti, oradan çörekle kahve aldı. Büfe sundurmasının altında hepsini yedi bitirdi, ardından üstüne Marriott otel zincirinin logosu basılmış o şemsiyenin altında köprünün kuzey girişine doğru ilerleyip beklemeye başladı, orada randevusu vardı.

Kaptan Bunter'ın bakış açısına göre, *Skimmer of the Sea*'ye verilen görev sıradan bir işti. Boyutu ne olursa olsun, kılavuzluk ettiği ilk yük gemisi değildi bu. Hafif teknesiyle onlara yol göstermede bir eşi daha olmadığı için, büyük tonajlı gemileri Tampa Körfezi'nin sığlıklarında ve boğazlardaki köşeli kıvrımlarda ustalıkla yönlendirebiliyordu. Öte yandan, *Summit Venture*'ın güvertesinde, yağmurluklar içindeki üç adam kılavuz geminin tayfasının yerleştirdiği ve yük gemisinin geçiş yoluna nereden sapacağını göstermesi gereken stratejik işaret şamandıralarını gözlüyordu.

Gök adamakıllı karardığından ve deniz de gökten zincirinden boşanırcasına *rinforzando*[3] yağan yağmurun etkisiyle renksizleştiğinden, görüş mesafesi sıfıra yaklaşmıştı. Dümenci çevresinde yağmurdan bir perde dışında hiçbir şey görmese de gemi ilerlemeyi sürdürüyordu, o sırada Gluck de köprünün girişine dalan araç sıralarını gitgide daha bulanık görmeye başlamıştı, arabalar kötü hava koşulları nedeniyle yavaşlayan bir ritimle köprüden çıkanlarla karşılaşıyorlardı. Motorların gürlemesi, fırtınanın top gibi gürleyişine karıştığından daha az duyulur olmuştu, kornalar da seslerini duyuramayacak denli sinmişti.

Kaptan Bunter bir anda, kabinde, sileceklerin uzun lastiklerinin çılgınca dövdüğü, ışık geçirmeyen, arkasından

3 Güçlenerek, gürleşerek -ç.n.

buğulanmanın etkisiyle sular süzülen camdan, neredeyse elini uzatsa değeceği, koskocaman ve karanlık bir kitle gördü karşısında. Bu blok rüzgâr ve akıntıların yardımıyla, öngördüklerinden daha çabuk yaklaştıkları Sunshine Skyway'in ana ayaklarından biriydi. Kaptanın ancak tam yol tornistan diye bağıracak kadar zamanı oldu, ama artık çok geçti: *Summit Venture* kendisine yol gösteren ve engelden kıl payı kurtulmayı başaran tekneyi körlemesine izlerken, dosdoğru onun arkasından ilerleyip köprünün asma kirişini taşıyan ayaklardan birine bindirdi. Köprü hemen çok kötü tepki vermedi buna: Yük gemisi önce çarpmanın etkisiyle sıçrayıp geriler, sonra da hareketsiz kalırken, çevresine birkaç beton ve çelik parçası düşmeye başladı, kimisi doğrudan pruvasına çarpıyor, borda kaplamalarını yarıyor, güverte kirişlerini deliyordu.

Çarpmanın etkisiyle sarsılan Sunshine Skyway'den, önce bir süre köprü üstyapısının parçaları, korkuluklar ve ince kirişler dökülüp taşıyıcı ayağın çevresine ağır ağır yuvarlandı. Külrengi havada uçuşan simsiyah parçaların ne olduklarını saptamak kolay değildi, bu ağır ve karanlık karaltıların ne olduklarını anlamaya kimsenin ne hali vardı, ne de zamanı. Kabaran denizin dev dalgaları ve rüzgârın uğultusu yüzünden kırılıp düşmelerinin gürültüsü de iyi duyulmuyordu henüz, ama köprünün ana payandası çökmeye başlayınca, bu çöküş birbiriyle çelişen takırtılardan, kopuşun çatırtılarından, kulak tırmalayan gıcırtılardan ve boğuk horultulardan oluşan korkunç bir konser eşliğinde oldu, bir yandan da bağlantılar, yatay kirişler, boyunduruklar, giyotin gibi keskin metal parçaları ya da bebek arabası büyüklüğündeki cıvataların oluşturduğu çığ giderek büyüyordu.

Sonra bu ayrıntılar daha büyük bir patırtının içinde dağılıp gitti; farklılığı olmayan bir koroydu bu, malzemelerin bireysel iniltilerinin ayırt edilmesine artık izin vermeyen bir sanayi gümbürtüsü koptu, köprünün asma kirişi direnç eşiğine dek boşuna direndikten sonra körfeze yıkıldı. Ölümcül yara almış bir canavarın enginlere yayı-

lan çığlıkları arasında gerçekleşti bu; korkuyla kızgınlığın, acıyla öfkenin kontrpuanıyla, derken asma kiriş bölündü –iki aşamada.

Ilk parçanın çöküşüyle altı araba, bir ağır yük kamyonu ve Miami'ye giden bir Greyhound otobüsü kırk beş metre yükseklikten aşağı düştü. Aynı açıklığın ikinci bölümü kırk saniye boyunca sallantılı da olsa dengede durdu; ucunda, kırılma noktasından bir metreden az bir uzaklıkta, içinde köpekli adam olan bej Oldsmobile, onun arkasında da siyah çizgili, beyaz Impala Bubble Top kalmıştı yalnızca. Bu araçlar şiddetli yağış ve sert rüzgâr altında köprünün tam o parçasına ulaşmışlardı ki orası da olağandışı bir biçimde sallanmaya başladı. Görüş uzaklığının sıfır oluşu yüzünden arabaların sürücüleri bu olayı kötü havaya yorup yollarına devam ettiler, ama Oldsmobile'in sürücüsü düşünmeden camdan dışarı baktığında, tam altında körfezde gezinen bir yük gemisi olduğunu, o yük gemisiyle kendisi arasında görünüşe göre bir şey kalmadığını fark etti. Oldsmobile'in sürücüsü bu sahnenin ve köprü tablası hareketlerinin etkisiyle frene sonuna kadar bastı, sonra arabasından çıkmak istedi, köpeğine de aynı şeyi yapmasını öğütledi. Köpek onun ardından gelmeyi reddedince, adam hata yapıp bir an duraksadı, işte o sırada döşeme daha da çılgınca sallanmaya başladı. Ondan sonra bütün dünya sarsılmaya başladı, daha da gevşeyen başka askılar asma kirişin o bölümünün de üstündeki her şeyle birlikte çökmesine neden olmuş, köpekli adamın Oldsmobile'i ve Valentine Anderson'ın Impala Bubble Top'u havaya fırlamıştı. Arabaların ikisi de donuk renkli boşlukta bir ikili, bir de üçlü takla attıktan sonra tam *Summit Venture*'un üstüne düşüp, pruvada hantal biçimde sıçradılar, ardından dokuz metre derinliğe gömüldüler – körfezin derinliklerine doğru düşerken Chevrolet'de Diana Ross'un söylediği ve o hafta, hit parçalar sıralamasında 19. sırada olan *Upside Down* çalıyordu.

Gluck sağanak yağmur altında durduğu park yerinde, havadan ötürü camları kapalı tüm o araçların anında kör-

fezin sularına gömülmediğini sisin içinden tam olarak görememişti. Arabalar ilk başta suya daldıktan sonra, dalgalar arasından birkaç saniyeliğine yeniden yüzeye çıkmışlar, içlerindeki hava biraz su yüzünde kalmalarını sağlamış, bu da tam radyolarındaki farklı parçalar sona erene dek sürmüş, sonra ağır ağır batmışlardı.

Gluck arabasını çalıştırdı, manevra yaptı, park yerinden çıkıp Orlando yönünde gözden yitti. Yedi yıl sonra, o köprü, yelpaze biçiminde sabitlenmiş bir gergi halatı sistemiyle yeniden, daha sağlam kuruldu. Her havada daha kolay görülebilsin diye önlem olarak onu daha canlı bir renge boyadılar: Yedi yüz bin metrelik halatlarını boyamak için on bir bin litre sarı boya kullanıldı.

NİTROKS

Örneğin, hapishane benzeri küp biçimli boş bir hücrede oturan Céleste Oppenheim adlı genç bir kadını ele alalım. Siyah saçları kare kesilmiş, yüzünde aldırışsız bir ifade olan, ama keskin bakışlı, uzun boylu ve güzel bir kadın o, yüzü ve vücut hatları sinema, reklam ya da moda çekimleri için anında seçilmesini sağlayacak denli çarpıcı. Kaldı ki Céleste Oppenheim'ın şu anda üstünde yalnızca beyaz donla sutyen olduğu için vücut hatları daha da dikkat çekiyor, bir mobilyanın üstüne atılmış herhangi bir giysi de yok, zaten burada mobilya da yok, ne sandalye, ne masa, ne dolap, yalnızca bir yatak, daha doğrusu bir daracık bir somya var.

Üstünde bu kadar az giysisinin olması genç kadını rahatsız ediyor gibi görünmüyor, çünkü bu duvarları sarımtırak, boş, hafifçe su sızdıran, penceresiz, basit ve sağır-dilsiz küpün içinde hava cehennem gibi. Tavana tutturulmuş iki neonla doğru dürüst aydınlanmayan küpte, bu kadar sıcak olmasına yol açan aşırı büyük bir radyatör, bir lavabo ve paslanmış, tek kişilik, olsa olsa yere vidalı bir kerevet görünümündeki, üstü köşeleri aşınmış bir poliüretan köpük katmanıyla kaplı ve bir ucunda bej-külrengi motifli, altıya katlanmış bir örtü duran, öteki ucunda şu anda Céleste Oppenheim'ın oturduğu madeni somya yer alıyor. Hücrenin kapısı açılıp da kırk yaşlarında iki adam belirdiğinde genç kadın heyecanlanmış gibi görünmüyor: Adamların ikisi de solmuş mavi kumaş pantolon, biri parlak kestane rengi, öteki şişe yeşili birer yağmurluk giymiş

–üstlerine geçirdikleri bu su geçirmez üstlüklerin ikisi de sol kola işlenmiş, kırmızı ipekten bir simgeyle bezeli– iki meslektaş mı, yoksa bir yardımcıyla bir yönetici mi oldukları anlaşılmıyor.

Ne bir şey söylüyor, ne de hücreye giriyor, eşikte durup genç kadına dışarı çıkmasını işaret ediyorlar, sonrasında kadın kendini bir tür ambarda, görünüşe göre çantaların, kasaların, sandıkların ve başka kutuların konduğu alacakaranlık, geniş bir alanda buluyor. Bu kapların arasından dar, boş bir alana giriliyor; orada bir askıdan aralarında bir dalgıç maskesiyle iki palet de bulunan metal aksesuarlardan oluşmuş kauçuk bir giysi sarkıyor. Parlak Kestane Rengi, Céleste Oppenheim'a onu giymesini işaret ediyor, o sırada Şişe Yeşili kibarca sözü alıp bundan sonrasının pek de kolay olmayacağını söylüyor. Ama bozuk, iyi ayarlanmamış bir frekans gibi parazitli konuşma biçimi, hem gereçlerin karmaşıklığı nedeniyle, hem de iki yabancı erkek karşısında artık yarı çıplak bir halde durmayacak olduğu için rahatlamış olabileceğinden dikkati dağılan genç kadının bu konuşmayı dinlemesine engel oluyor. Adamın anlaşılmaz sözlerinden özde dikkat ve basınç sözcükleri dikkatini çekiyor, kendisini özellikle bu basınç konusunda uyarıyor gibi.

Genç kadın giyinip kuşanınca, Parlak Kestane Rengi, fermuarlı geniş cepleri olan, Btex polyester bir çanta verip, onu başka bir sürme kapıya yönlendiriyor, kadın o kapıdan öncekine benzeyen yeni bir hücreye geçiyor. Öncekine benziyor benzemesine, ama bu daha da boş, çok daha nemli, ısıtılmayan ve aydınlatılmayan bir hücre, içinde mobilya adına hiçbir şey yok, Diğer ucunda, Céleste Oppenheim'ın arkasından hemen sürgüledikleri kapı kanadıyla bakışımlı yerleştirilmiş, genç kadının karşısında bulduğu bir başka kapalı kapı var. Birkaç saniye sonra, karanlıkta, çevresinde her yerden gitgide daha güçlü fışkıran suların ıslığını duyuyor, birden bacaklarının, uyluklarının, belinin, derken göğsünün sulara gömüldüğünü hissediyor. Suyun düzeyi omuz-

larına geldiğinde, maskeyi indirip yüzüne oturtuyor ve karşısındaki kapının açılmasını bekliyor.

Kapı açılıp da bütünüyle suya gömüldüğünde, Céleste Oppenheim yüzüstü uzanıyor ve atılıp çıkış noktasından karanlık bir ortama geçiyor. Çantanın ceplerinden birinden büyük bir el feneri çıkarıp yakıyor, bu yeni yeri inceliyor: İlk bakışta dikkat çekici hiçbir şey yok bu buz gibi, ışık geçirmez ortamda. Hangi yöne gideceğine karar vermeden önce başını bir an çeviriyor, az önce birkaç kulaç uzaklaştığı ve kendisi gibi yirmi beş metre derinlikte gezinip Şişe Yeşili'nin uyardığı üzere onu üç buçuk bar basıncın –biri atmosfer basıncı, geriye kalan iki buçuksa hidrostatik basınç– etkisinde bırakan bir denizaltının karanlık çevre çizgilerine şöyle bir göz atıyor.

Nantes'ta, 1945 ile 1960 arasında Dubigeon tersanelerinde üretilen Q200 modelinin planlarından hareketle yapılmış, ama ondan iki kat daha küçük, uzunluğu yaklaşık otuz metre, su içi derinliğiyse dört metre olan, dizel-elektrik karma itme sistemi sayesinde yüz metreye kadar inebilen ufak bir denizaltı bu; genç kadın onun, şimdi hepsi birbirinden kör ve çirkin balıkların yaşadığı abislere doğru dalan, koyu siyah bir zemin üstünde daha açık siyah bir su damlası, bir orkinos biçimindeki karaltısını görebiliyor yalnızca.

Denizaltıların yanlarında genelde pencere olmadığı için, şöyle güven verici bir işaret olarak, neden olmasın, kreton perdelerle çerçevelenmiş, bildik, herhangi bir sarı ışık yok. Denizaltının içe kapanık bir akorkinosu andıran, uzaklaştıkça küçülen profili bir süre seçiliyor, çok geçmeden Céleste Oppenheim denizin dibinde yapayalnız kalıyor. Gözleri yavaş yavaş biyolojik ortama alışırken, biraz bitki örtüsü, sonra fenerin ışığından geçen birkaç hayvan görüyor. Su pirelerinin, süngerlerin arasında, bir aybalığı sürüsüyle, *Linuche* ya da *Pelagia* türü birkaç denizanasıyla ve şeritliler familyasından bir denizyılanıyla karşılaşıyor. Biraz ötede denizinekleriyle manatiler, köpekbalıkları, vatozlarla deniz-

kedileri –genç kadının Hint-Pasifik bir sualtı ortamında bulunduğunu bir uzmanın anlamasını sağlayacak tüm türler– geziniyor olsa gerek. Céleste Oppenheim çantanın başka bir cebini açıp üstüne çizgiler, eksenler ve koordinatlar basılmış, kare, plastik bir levha çıkarıyor.

Onu biraz inceleyip yatay ilerleyişini belli bir açıya göre düzelttikten sonra, izlediği yolun sonunda eğri büğrü bir engebeye ulaşıyor, belgede karşısına çıkacağı belirtilmesine karşın onu ancak son anda fark ediyor ve çarpmaktan son anda kurtuluyor, suyun dibinde bir tür tepe, hatta dağ oluşturuyor bu engebe. Şimdi hangi bölgede dolaştığını aşağı yukarı kestiriyor, çevresinde göz gezdirip planın işaret ettiği bir doruğu, o engebenin yakınlarında olması gereken bir tür sütunu bulmak için yüzmeyi bırakıyor, hedefi orası işte, bulması birkaç dakikasını alıyor.

Aslında apaçık, kuşkuya yer bırakmayacak biçimde doğal olmadığını belli eden eğri büğrü, kalın bir tür dikilitaş bu, yanlarını kaplamış dizi dizi kırmızı, yeşil, kahverengi yosunlar, spirogiralar ile zosteralar, litophyllalar ile tricleocarpalar sütunun insan elinden çıkma olduğunu gizleyemiyor; ama doğrusunu söylemek gerekirse, burada onun kökenini sorgulayacak pek kimse de yok. Céleste Oppenheim o çıkıntının ne olduğunu anlayınca, çevresini dolaşmaya başlıyor, yüzeyini milim milim inceleyip sonunda aradığı şeyi buluyor: Çapı bisiklet tekerleğininkine yakın yuvarlak bir delik; içine dalması gereken bir tüpün girişi görünüşe göre.

İçeri girip de tünelin girişi onun arkasından fotoğraf makinesi diyaframı gibi –yarım daire halinde merkeze yönelip birbirinin üstüne binerek kapanan eğri kabuklardan bir iris– anında kapanınca, tüpün dibine çarpana dek yüzmeyi sürdürüyor. Orada, suyu yavaş yavaş boşalan bu yeni geçirimsiz bölmeye kapanıp duruyor, derken sular bütünüyle çekilince tüpün dibi açılıyor ve sonunda ışık görünüyor, Céleste Oppenheim şimdi oraya doğru sürünerek ilerliyor.

Tüpün ucunda, dışarı çıkmak için biraz da zorlanarak kendi çevresinde dönmesi gerekiyor, ayakları en sonunda küçük bir merdivenin basamaklarına konuyor, aşağı geri geri inip temiz havaya çıkıyor, çok geniş ve çok parlak aydınlatılmış bir hangar burası, gözü kamaşan genç kadın bu yeni ortama alışana dek gözlerini birçok kez kırpıştırmak zorunda kalıyor. Duvarlarının birleştiği yerlerde merdivenlerle geçitler bulunan, geniş olduğu kadar yüksek, birçok kata yayılan bu hangar her tarafı kaplayan anlaşılmaz makinelerle dolu, bir bölümü de özenle sıraya dizilmiş sualtı motorları için park yeri olarak kullanılmış. Floresan çizgili giysiler giymiş, sessiz sessiz birtakım planlara bakarak bir şeyleri oradan oraya taşıyan ve genç kadına hiç ilgi göstermeyen bir sürü insan çalışıyor burada.

Kadın bir süre üstündeki takımları çıkarmadan bu yeni ortamı inceliyor, maskesi bile yüzünde duruyor, camından ifadesiz bakışlarını seçebiliyorum, geçirimsiz bölümün çıkışının birkaç metre uzağındaki ve genel alandan bir başka camla, doğal olarak çift taraflı bir aynayla ayrılan çalışma odamdaki koltuğumda gözlüyorum onu.

Sonra takım taklavatından kurtuluşunu, maskesini çözüp paletlerini, ağırlık kemerini, denge yeleğini, basınç düzenleyicisini ve böylesi derinliklerin gerektirdiği fazla oksijenli karışım Nitroks tüpünü çıkardığını görüyorum. O aletleri çıkarınca, Céleste Oppenheim'ın üstünde vücut hatlarına sımsıkı oturan, koyu külrengi neopren dalgıç giysisi kalıyor yalnızca, onu böyle görmek çok hoşuma gidiyor. Yine çantanın ceplerinden birini karıştırdığını, içindeki birkaç teknik aksesuarı –el feneri, dalış planı– boşalttığını, ama aynı zamanda bir başka cepten içinde makyaj malzemeleri, bir tarak, bir de küçük ayna olan bir kutu çıkardığını görüyorum; çalışanlarının aldırışsız bakışları altında makyaj yapışını, yüzüne hafifçe, küçük dokunuşlarla biraz renk sürüşünü izliyorum.

Bir sigara yakıp bu görüntünün tadını çıkararak ağır ağır, dibine kadar içiyor –denizaltı ortamında sigara yasağı

daha da katı, ama anlaşılacağı üzere, burada benim borum öter. Kalkıp yanına gitmek üzere odamdan çıkıyorum. Céleste'e doğru ilerliyorum, o beni hemen fark etmiyor, ama tanıyınca gülümsüyor, onu odama götürüyorum ve işte o zaman, en sonunda yalnız kalınca, kollarımı açıyor, onu kucaklıyor, dudaklarımı neoprenin üstünde gezdiriyorum tuz tadını çok sevdiğim için daha da fazla zevk alarak, bana sık sık söylerler zaten, yemeklerime hep çok fazla tuz koyarım.

LA BOURGET'DE ÜÇ SANDVİÇ

Şubat ayının ilk cumartesi günü, bir önceki gün çok geç yattığım için çok geç kalktım ve Le Bourget'de bir sandviç yemeye karar verdim. Bunu bir süredir düşünüyordum.

Kuzey Garı'na doğru yürürken, özellikle Maubeuge Sokağı'ndaki dilim pizza satıcısının, sonra da Dunkerque Sokağı'ndaki kebapçının vitrini önünden geçerken az kalsın amacımdan vazgeçiyordum, ama boyun eğmedim. Dayandım. Aç olmama karşın, tasarıma hiçbir şey engel olmamalıydı.

Kuzey Garı'nda, RER B hattını ararken bir süre yolumu şaşırdım: Le Bourget'ye gitmeye alışkın değilim, aslında ilk kez oraya gitmeye çalışıyordum, nedenlerini açıklamam uzun sürer şimdi. Diyeceğim, daha önce oraya hiç gitmemiştim. Kimseyi tanımıyordum orada. Orayla hiç ilişkim yoktu. Çalışmayan birkaç yürüyen merdiven bana engel oldu, ama en sonunda hattın girişini buldum, sonra da bir otomatik bilet makinesi gözüme ilişti. Yaşlılara verdikleri, benim de kullanmaktan geri kalmadığım indirimli karttan yararlanarak bir gidiş-dönüş bilet aldım makineden (Le Bourget'de çok uzun süre kalmak da istemiyordum sonuçta).

Bu bilet alma işini büyük bir beceriyle çabucak gerçekleştirdiğim için gururlandım, ne var ki sakarlıktan yere birkaç madeni para düşürünce onları toplamak için çömelmem gerekti, sanırım yaşlı kartı olan herkes gibi benim de hiç sevmediğim bir şey bu.

Ardından trene bindim, içerisi fazla kalabalık değildi, karşımda bir delikanlı oturuyordu. Camdan, yol boyunca duvarların büyük bölümünü kaplayan, kimileri üst üste binmiş karalama yazıların sonu gelmeyen perspektifine baktım. Cebimden defterimi çıkarıp (boyu eninden fazla olan, bej ve etiketinden anlaşıldığı üzere –BOB SLATE STATIONER $ 1.10– New York malı, küçük bir defter), onları not edeyim dedim, ama hepsini okumayı başaramadım, zaten başkaları bunu benden önce yapmış olsa gerek.

Tam bundan vazgeçmiştim ki karşımda oturan delikanlı nereye gittiğimi sordu. Le Bourget'ye, diye yanıtladım. Birden aklını kaçırmış gibi göründü, yanlış trene bindiğimi, bindiğim trenin son Mitry durağına dek hiç durmadan gittiğini söyledi. Ben bu Mitry'nin çok uzakta olup olmadığını sorunca, gerçekten çok ama çok uzakta olduğunu, başımın belada olduğunu anlattı, hatta yardım çağırmak için ivedilikle telefona sarılan, çılgına dönmüş birinin taklidini yaptı. Ben bunun bir öneminin olmadığını, zamanımın bol olduğunu söyleyip onu rahatlatmaya çalışırken gülmeye başladı, hayır hayır şaka yaptım, diyerek bana saati sordu. Söyledim: 14.20. Tam o sırada, tren ilk istasyonda durdu: La Plaine-Stade de France. Sonrasında delikanlıyla pek konuşmadık, zaten bir sonraki garda, La Courneuve-Aubervilliers'de, bana şakacı haliyle çok bağdaştıramadığım, oldukça soğuk bir tavırla iyi günler diledikten sonra indi, tam o sırada ince bir dolu yağmaya başladı gözlerimin önünde, o garın peronlarına. Hiçbir şey getirmemiştim yanımda, ne şapka, ne şemsiye.

Tren yeniden yola düzüldüğünde, camdan bakmayı sürdürüp Mécano fabrikasından (adın harfleri aklıma eski Meccano oyuncaklarını getirdi) geriye kalanları, sonra daha faal gibi görünen başka şirketler, özellikle sanayi ambalajı yapan biri gözüme çarptı, derken tren bir sonraki istasyonda, yolculuğumun hedefi Le Bourget'de durdu. İnmek üzere kalkınca, cep telefonlarından *rap* müzik dinleyip kapıların yanında ayakta duran üç gence rastladım.

Onlara şöyle bir baktım, onlar da beni kızgın kızgın süzdüler, ama sorun değildi, sorun değildi.

Le Bourget Garı'nda şimdi yağmur yağıyordu, incecik, soğuk, adeta düşmanca bir yağmur, ben de tam karşıda, Gar Eczanesi'yle bir tıbbi araştırma laboratuvarının arasındaki, barı ve kafesi de olan Gar Oteli'ne girdim. Büyük camın yakınında bir masa bulup oturdum, burası da kalabalık değildi. Karşımda, Bourget Garı mimari açıdan eski ucuz Legoları düşündürüyordu (yine Meccano oyuncaklarını anımsadım), önüne üç otobüs park etmişti. Bir panoda RER B'yi gelecekte Tangentielle Nord hattına bağlayacak düzenleme çalışmalarından söz ediliyordu. Bir süre bekledim.

En sonunda bir adam geldi, ondan jambonlu-gravyerli bir sandviçle bir kadeh Côtes du Rhône şarabı istedim: Tasarım biçimleniyordu. Dışarıdan şemsiyeli, kasketli, başlıklı, şallı, biri ponponlu olmak üzere bereli insanlar geçiyordu, ama bunlardan hiçbiri bende yoktu. Sandviç geldi şarapla birlikte. Güzel miydiler bilemem, sanırım pek de değillerdi, ama bu değildi tasam.

Mekânda, dışarıdaki kaldırımlarda da olduğu gibi Antillerden, Mağripten, Sahra Altı Afrika'sından gelmiş azımsanmayacak sayıda erkekle kadın, birkaç da Doğulu vardı, yine de çok kalabalık değillerdi, başkaları da vardı. Bir şemsiye alayım dedim, ama gar bölgesinde bulabileceğimden emin değildim –üstelik evde bir sürü şemsiyem vardı, hepsi de epey kötü durumdaydı, bu da bana Eric Satie'nin ölümünden sonra, Arcueil'deki evinde bulunan yüz şemsiyeyi anımsattı, öte yandan yine RER B hattına bu kez ters yönde binerek dosdoğru Arcueil'e gidebilirdim, ama daha sonra, daha sonra, dedim. Bir başka sefere belki.

Genelde olduğu gibi, Gar Oteli'nde, bir radyo dillerden düşmeyen eski şarkıları çalıyordu sürekli, çok zorlanmadan *Michelle*'i söyleyen Paul McCartney'yi tanıdığım sırada, bir adamla iki kız yan masada belirli süreli sözleşmelerden, ücretsiz izinlerden ve geçici işçilerin konumun-

dan söz ediyordu. Güneş bir ara yüzünü yeniden gösterdi: Şemsiyeler ortadan yitti, başlıklar seyreldi. Bunun üstüne sandviçimi bitirip kadehimdeki şarabı içtim: Görev tamamlandı.

Gar Oteli'nden çıkmadan önce, barın yakınlarındaki duvara tutturulmuş televizyonda bir ragbi maçının otuzuncu dakikasında bir ek sayı vuruşuna tanık oldum (İrlanda: 20, Galler: 0). Barın üstünde de bir ragbi topu, yanında biraz gülmek için farklı farklı kasketler takılmış dört futbol topu (birinin SNCF'ninki olduğunu seçebildim) ve bir de deniz piyadesi şapkası vardı.

Ondan sonra, kentte biraz gezmeye çıktım. Banliyölerde sık, o banliyölerin betimlemelerinde daha da sık rastlandığı üzere, kaba sıvalı alçak yapıların, klasik tuğla ya da değirmentaşından konutların boylu boyunca uzandığı Francis-de-Pressensé Caddesi'ne girdim. O caddenin üstünde bir Avrupa Barı, iki de yıldız gördüm: bir İstanbul Yıldızı (bar-lokanta-kebap), bir de Altın Yıldız (kasap). Özellikle bar-kafe-tütüncü L'Aviatic'in göze çarptığı Jean-Jaurès Caddesi'ni soluma aldım. Biraz ötede, neredeyse karşıda, vitrini koskocaman bir Nefertiti kabartması gibi her türden maketle ve küçük yontularla dolu bir kitapçı-gazeteci-kırtasiyeci vardı. Nefertiti'nin orada ne işi olabileceğini düşündüm. Sonradan bir biçimde İslamiyet adına hareket ettiğini ileri süren gençlerin o kurumun işletmecisine birçok kez saldırdığını öğrenince, acaba belayı önlemenin bir yolu olarak kaba bir ad aktarımıyla Nefertiti'ye mi başvurulduğunu sordum kendi kendime.

Orada birçok ayaküstü lokanta (Türk, Pakistan, Hint ya da Sri Lanka mutfakları), helal olan olmayan birkaç kasap, birkaç berber, aralarında bir Siyah-Beyaz Kozmetik, bir de Kara Güzellik olan güzellik salonları, sonra bir kot pazarı, bir estetik ve sağlık merkezi, bir çiçekçi ve çilingir, Leader Price ve Franprix gibi sıradan ticarethaneler de vardı.

Sonra, tuğla belediye binası ile karakol olarak kullanılan yapının yükseldiği Division-Leclerc Caddesi'nde bir

süre gezindim. Karakol eskiden önemli birinin konutu olsa gerekti, bej-somon rengi, biraz şatolardan esinlenmiş, tepesinde sivri, çan biçimindeki bezemesiyle küçük bir kulesi olan bir yapıydı, çatısını dört yıldırımsavar koruyordu –bu bana fazla göründü, polisin onları anten olarak kullanabileceğini düşündüm. Rengi şaşırtıcı biçimde atmış bir Fransız bayrağının sarktığı cephesinin önünde sararmış bir tür palmiye bir biçimde yaşamayı sürdürüyordu. Zemin kattaki yarı açık olanı dışında tüm panjurlar kapalıydı. Bu kez burası bir kale gibi sıkı sıkıya mı korunuyor, yoksa yalnızca hafta sonu olduğu için kapalı mı, diye düşündüm. Caddenin öteki tarafında, o yapının doğrultusunda, genç bir kadın koşarak bir bakkaldan çıkıp park etmiş bir arabanın yanına yola bırakılmış bir arabaya atlarken bana seslendi: Hey Mösyö, isterseniz size bir kadeh bir şey ısmarlayayım. Bunun ne demek olduğunu pek iyi bilmiyordum, bu şekilde seslenmesinin ne anlama geldiğinden çok da fazla emin olmamayı yeğliyordum, hatta bana seslendiğinden bile çok fazla emin olmak istemiyordum (her ne kadar başka kime seslenmiş olabileceğini anlamasam da, o anda, kaldırımın o oldukça boş köşesinde Mösyö diye seslenebileceği başka kimsenin olmadığına inansam da), ne olursa olsun yanıt vermemeyi yeğledim.

Doğrusunu söylemem gerekirse, güneş yeniden ortaya çıkınca, cebimden kara camlı bir gözlük çıkarıp takmıştım. Oysa belki Le Bourget'de şubat başında güneş gözlüğü takmak yersiz karşılanıyordu, belki kışkırtıcı bir davranış olarak, biraz hava atma aracı gibi görülüyordu, o an anımsadığım Jean Ferrat'nın şarkısına bakılırsa, tıpkı 1960'ta, Créteil'de olduğu gibi.

Öte yandan, hava yeniden kapıyordu, yine yağacağını düşündüm, kara gözlüklerimi cebime koyup bir kez daha garın yolunu tuttum (artık bildik bir yola dönüşmüştü neredeyse), 2 B peronunda da dönüş trenini çok beklemem gerekmedi. Bu kez tren doluydu, ayakta yolculuk ettim. Aklıma bayağı, ama kafa kurcalayan bir şey geldi, tüm bu

insanların yolculuk etmek için iyi birer gerekçesi vardı, benim gerekçemse yalnızca Le Bourget'deki o sandviçti.

Beş gün sonra, bu gerekçeyi daha da geliştirerek yenilemeye karar verdim. Bu kez tasarımda iki noktayı belirleyecektim: hem Le Bourget'de belli bir yere –çabucak daha önce gördüğüm ve hani denebilirse, yüzü gözü hoşuma giden bar-kafe-sigara satıcısı L'Aviatic'i seçtim– hem de sandviçin türüne karar verecektim: Bu noktada da salamlı sandviçi seçtim. Bu insanlar arasında kısaca sade tereyağlı[1] diye adlandırılacak kadar alışılmış, klasik bir sandviç türüydü, ama bana kalırsa, birkaç yıldır, kurumlarda daha az satılır, tüketiciler tarafından daha az istenir olmuştu, o kadar ki sade tereyağlı oranında bir düşme eğiliminin olup olmadığı sorgulanabilirdi.

İşte ben de bu varsayımı sınama, bir yandan da L'Aviatic'in niteliklerini bu açıdan deneme isteğiyle beş gün sonra yeniden Le Bourget'ye gittim, bu kez –çünkü bilindiği üzere deneyim yönteme etki eder– yanıma bir kasket aldım.

Evden çıkarken, kulağa fena gelmediğini düşündüğüm bir tümce düştü aklıma: Onu defterime (bu kez biraz daha büyük bir defter almıştım yanıma, Medellín Çağdaş Sanat Müzesi'nin çıkardığı bir defterdi, onu nereden bulduğumu bilmiyorum, oraya hiç gitmedim) not etmek üzere durduğum sırada Kuzey Garı yolundaydım. Kaldı ki bu tümce özünde korkunç sayılmasa da, kesinkes yanlış, hatta bir yalandı. Kuşkusuz tükenmezkalemim de bu yalandan ötürü beni cezalandırdı, bana karşı gelip onu kâğıda geçirmeyi canla başla reddetti. Tükenmezkalemimi istediğim kadar her yöne sallayayım, o hiçbir şey öğrenmek istemiyordu. İçinde mürekkep kalmadığını kabullenip Trudaine Caddesi'yle Rodier Sokağı'nın kesiştiği noktadaki kırtasiyeye yeni bir kartuş almaya gitmek için yolu epey uzatmam gerekti.

1 *Sec-beurre. Saucisson sec*: salam; *beurre*: Tereyağı; *sec-beurre*: salamlı-tereyağlı sandviçin kısaltması -ç.n.

Yeni bir tükenmezkalem alabilirdim, kartuştan daha pahalı da olmazdı, ama bu kalemi seviyordum, bağlıydım ona, bir torpili ya da roketi andıran görüntüsü, usta işi klipsi, birlikte sevimli bir görüntü yaratan farklı farklı malzemeleri (fırçalanmış metal, parlak metal, plastik) hoşuma gidiyordu, ele rahat oturuyor ve üstündeki I (kalp) NY yazısı bej defterimle aynı yerden geldiğini düşündürüyordu, çok güzel olmasa da onu seviyordum. Üstelik yürürken not almak istediğimde kullanışlıydı, çünkü çıtçıtlıydı, dolayısıyla genelde kullandığım, ama (arada nereye sokacağımı şaşırdığım) kapağını çıkarıp takmak gereken keçeli V5 Hi-Tecpoint 0,5 Pilot'tan daha kullanışlıydı.

Öte yandan, kasketi yanıma almakla iyi etmiştim, çünkü kısa bir süreliğine olsa da ince ince yağmur yağacaktı, ama acele etmeden her şeyi sırasıyla anlatmayı sürdürelim biz. Tren bu kez ne boş, ne de doluydu. Açılıp kapanan koltuklardan birine oturdum. Önce (genelde metroda yaptığım gibi) gittiğimiz yönün tersine doğru, sonra manzarayı daha iyi görebilmek için gittiğimiz yöne doğru.

Geçen cumartesiden sonra yeni ne gördüm? Tepesinde Siemens yazan bir kule, bir kanal, yıkıntı halinde kocaman ve güzel bir fabrika, bana çalışıyormuş gibi görünen işletmeler (daha önce de gördüğüm sanayi ambalajı işletmesinin yanında bir demir-çelik işletmesi vardı, ama örneğin Georges Chanel Jambon ya da Henri Ducroc Taşımacılık gibileri de göze çarpıyordu), insanın orada oturduğunu söylemekten çok hoşlanmayacağı bir sürü apartman, gençlerin top oynadığı bir futbol sahası, çöplerin atıldığı, gecekondu mahallesi bacalarından çıkanları andıran dumanların yükseldiği geniş bir alan –belki de gerçekten bir gecekondu mahallesiydi orası, günün birinde öğrenmeye belli belirsiz bir söz verdim kendime.

Le Bourget Garı'na varıp eczaneyi görünce kendimi anında bildik bir yerde hissettim, derken tükenmezkalemim yine bozuldu. Bu kez mekanizması herhangi bir

45'lik Colt gibi tutukluk yaptı ve ne tuhaftır ki, peronda ayakta dururken, ben onardım onu. Bunu yapabileceğimi sanmazdım. Onu kullanırken daha dikkatli davranmaya karar verdim.

Saat daha çok erkendi, L'Aviatic'te sandviç yeme işini halledecek kadar acıkmamıştım daha, acıkmadan yemek yemek için bile çok erkendi, biraz gezineyim dedim. Önce, bir gazete alma bahanesiyle kitapçı-gazeteci-kırtasiyeciye uğradım. Hiç kuşkusuz daha önce anlattığım nedenlerden ötürü, dükkânın girişi kuyumcu gibi kilitliydi: İçeriden açmaları için kapıyı çalmam gerekti. Sonra aradığım yayın organını bulana dek epey uğraştım, biraz sol eğilimli bir gazeteydi söz konusu olan ve ondan tezgâhın en alt katında, neredeyse görünmez bir yerde yalnızca bir tane vardı, oysa şeref tribününde tüm aşırı sağcı basının göğsü kabarmıştı. Bunu görmek canımı sıktı. Nefertiti konusundaki varsayımımı bir kez daha düşündüm.

Sonra, sandviç saatini beklerken ne yapacağımı bilemediğimden, Division-Leclerc Caddesi'ne çıktım. Bir sürü yer kapanmış, bir sürüsü kapanma yolunda ya da çok yıpranmış görünüyordu, külrengi göğün altında pek de iç açıcı bir görüntü değildi bu. L'Aviatic'teki programıma uymama pahasına, başka bir yerde yemeyi geçirdim aklımdan bir süre, ama düşünülebilecek gibi olan iki yer de –Le Moderne ve L'Étoile-Diamant– terk edilmiş görünüyordu (özellikle L'Étoile-Diamant, yerdeki kül tablaları ve dört bir yana saçılmış sandalyeleriyle kalabalık bir kavganın ortasında kapanmış gibiydi). Yürüdüm. Okuldan çıkmış, dışkı konulu şarkılar uydurmaya çalışan üç yumurcağın yanından geçtim. Belki kapalı hava, ara ara yağan yağmur yüzünden, tüm bu çevre bende oldukça iç karartıcı, oldukça yoksul bir izlenim bıraktı; bir başka gazete satıcısının önünden geçerken, orada *Les* Échos gazetesinin "Fransa'da hâlâ zengin olunabilir mi?" sorusunu soran birinci sayfasını görünce, bu sorunun akla yatkın olduğunu düşündüm. Tıpkı bir başka açıdan ve caddenin öteki yanından ilgimi çeken,

duman rengi bir Mercedes 300 D'nin arka camına yapıştırılmış şu slogan gibi: "Aşk herkese, nefret kimseye." Bu ilk bakışta geçerli bir düşünceydi, her ne kadar uygulaması güç olsa da. Yürümeyi sürdürdüm.

Blanc-Mesnil'e dek, hava ve uzay müzesinin yerine işaret eden Ariane 1 ve Ariane 5 füzelerini uzaktan görene dek yürüdüm, Division-Leclerc Caddesi ben –ses emici duvarlarla kaplı– kuzey otoyolunun üstünden geçerken 8 Mai 1945 Caddesi'ne dönüşüyor, sonra kuzeydoğuya doğru biraz daha ötede yeniden eski adını, Flandre Yolu adını alıyordu. Tuhaftır, yaklaşıldıkça daha zor görünen o füzelere doğru elimden geldiğince ilerledim, ama müzeyi bir başka sefer ziyaret etmeye karar verdim. Zamanım vardı. Üstelik artık gerçekten acıkmıştım.

L'Aviatic'e ihanet edip, kamyoncu lokantalarını andıran ve Au bon accueil[2] adlı bir mekânı gözüme kestirdim. İçeri girince hiç de fena ağırlanmadım, bara oturdum; işletmeci kadın tatlı, sarışın bir hanımdı, sevimli biriydi, içim ısındı. Çok da umutlanmadan acaba salamlı sandviç alabilir miyim diye sorunca –görüldüğü üzere, düşüncelerimde belli bir tutarlılığı koruyordum– anında sade mi, sarımsaklı mı yanıtını alınca az şaşırmadım hani. Çeşitler karşısında şaşkına dönüp kafam bulandı ve birden turşu koydurma olasılığını düşünemedim – oysa şimdi düşününce, güzel olacağına eminim. Dolayısıyla, sade diye yanıtladım. Yanında da bir kadeh Côtes du Rhône. (Bu şarap da tarzla ilgili olduğu yüzsüzlüğünü gösteremeyeceğim bir seçime, hatta bir zorunluluğa dönüşmüştü.) Siparişimi beklerken, barda yanımda oturanlara baktım gizlice: Kokteyl içen iki adam bira içen iki adamın yerini almıştı. Müşteriler arasında kamyoncu kalmamış gibi geldi bana: Daha çok yakınlardaki havaalanında, güvenlik ya da koruma hizmeti şirketlerinde çalışanlar geliyordu –en azından ceketlerinin arkasında yazanlardan çıkardığım kadarıyla. Gazetemi karıştırarak sandviçimi yedim.

2 Aşağı yukarı "hoş geldiniz" -ç.n.

Sonra bakış açım değişsin diye yalnızca aynı kaldırımlardan yürümeme kuralını koyarak, aynı yoldan, ağır ağır, koşturmadan gara dönmeye karar verdim. Bu da karakol binasını önceki seferden biraz daha yakından gözlememi sağladı: Bu kez on pencereden üçü açıktı. İlerleme vardı.

İhanetimi yumuşatabilmek için, eski Aviatic sinemasının yanındaki L'Aviatic'e bir kahve içmeye uğradım. Ölmüş gitmiş bir sinemaydı, hatta ölmüşten de beter durumdaydı, toprağa gömmeden çürümeye bırakılmış bir iskeleti andırıyordu. Cephesinin kör dikdörtgeninin üstünde afiş çerçevelerinin izleri, negatif halinde yazılar seçiliyordu hâlâ, kapıların üstüne duvar örülmüş, yerlerine sportif ve müzikal eğlencelere çağıran üst üste yırtık afişler yapıştırılmıştı. Bu dikdörtgen üstündeki, belki de makinistin penceresi olan tek pencere eski, alaca, küflenmiş bir örtüyle kapatılmıştı. Bu cephe insanların 152 numaralı otobüsü beklerken dayanması dışında hiçbir işe yaramıyordu kesinlikle.

Oysa bu sinema açısından her şey çok iyi başlamış. Havaalanına yakın olduğu için bu adı alan L'Aviatic iki savaş arası dönemde açılmış: Kabartma bezemeli, gösterişli bir cephenin ardındaki, inanılmaz kalabalıkların doluştuğu, 1200 kişilik koskocaman bir salonmuş; otuz yıl sonra, 70 mm'lik film oynatmasını sağlayacak şekilde donatılmış, on yıl sonra üç salonlu bir komplekse dönüştürülmek üzere yıkılmış, yirmi yıl sonra kapılarını son kez kapamış, bugün yanındaki aynı adlı kafe tarafından satın alınmış; şimdi öyle terk edilmiş bir hali vardı ki insan karşısında ağlayacak gibi oluyordu: sinemanın tarihi işte.

O arada, karakolla aynı kaldırımda bulunan kilisenin önünden de geçmiştim. Aziz Nikolas'a adanmış Le Bourget Kilisesi'nden söz etmek zor geldi bana, zor çünkü insan hiç kırıcı olmak istemiyor. Ama şunu da kabul etmek gerekir ki, kilise çirkin, gerçekten çirkindi, o kadar çirkindi ki görüntüsü içe dokunuyordu. Bu gözlerden uzak, neredeyse silik kilise çirkinliğinin o denli farkında-

mış gibi görünüyordu ki ancak sevecenlikle bakılabiliyordu ona.

Yanına yaklaşıp, girişinin soluna onu tarihsel anıt olarak tanımlayan resmi bir levhanın asıldığını görünce şaştım kaldım. Önce böylesi sevimsiz bir yapının ne tür ilişki oyunlarıyla, suiistimallerle ve karanlık dolaplarla bu saygın etiketi elde ettiğini, bu sınıflandırmanın parçası olabildiğini düşündüm –sonra o kilisenin başından çok şeyler geçtiğini öğrendim. O da L'Aviatic gibi serüvenler yaşamış: 15. yüzyılda yapılmış, 16. yüzyılda Aziz Nikolas'a adanmış, iki yüzyıl sonra yıkılıp yerle bir olmuş, Devrim döneminde yeniden yapılıp Akıl Tapınağı'na dönüştürülmüş, Konvansiyon onu Yüce Varlığa adamış, 1815'te yağma edilmiş, 70 savaşında topa tutulmuş, bu yüzden birbiri ardına Prusyalı ve Fransız askerlere siper olmuş (giriş kapılarındaki kurşun izleri de buna tanıklık ediyordu), 14 savaşından önce yeniden yapılmış, gerçekten biraz soluk almayı ve en sonunda dinginliğe erişip, anıt olarak anılmayı hak etmiş. Ama kapalıydı. İçeri girilmiyordu. Yazgısı beni duygulandırmıştı. Papaza telefon ettim.

Böylece bir sonraki pazar –Olağan Devre'nin beşinci pazarı– Le Bourget'deki Aziz Nikolas Kilisesi'nde ayine gittim, tükenmezkalemimle Kolombiya malı defterim yanımdaydı. Hava aşırı soğuktu, peki trenin camından daha önce görmediğim ne gördüm? Mantar biçiminde büyük bir su deposu, toptancı bir atık kâğıt geri dönüşüm işletmesi (bir yandan bu defterin de sonunun orası olabileceğini düşündüm hüzünle), sonuçta pek bir şey yoktu. Ama gecekondu mahallesi sandığım yerin gerçekten öyle olduğunu görebildim, atık toplama, geri dönüşüm ve yeniden kullanım alanında başı çeken Paprec şirketinin hemen yanındaydı; bu kadar yakın olmalarıyla ilgili isteyen istediğini düşünebilir.

Neyse, Le Bourget'ye varınca, dosdoğru kiliseye gittim, yolda halkevinin karşısında yükselen, daha önce gözüme çarpmamış bir dikilitaş gördüm. Taştan yapılma

bir paralelyüzdü bu, üstüne hurma dallarıyla parçalanmış bir kılıç yontulmuştu, kılıcın zemininde şunlar yazıyordu (büyük harfler ve Roma rakamlarıyla): "Bourget 30 Ekim 31 Aralık 1870 Yurdu savunmak için öldüler Fransa'nın onların yiğit ellerinde kırılan kılıcını çocukları yeniden dövecek." Yine yola düzüldüm.

Kilise dolu sayılırdı, gelenlerin en az yarısı Afrikalı ya da Antiller kökenli, belki de Guyanalıydı. Yan duvarları 1870 savaşındaki karanlık olayları betimleyen beş resim süslüyordu, biri tam da bu kilisede geçiyor, zeminde devrilmiş günah çıkarma hücresi görünüyordu. Kakma diye adlandırılması gereken şeylerle bezenmiş sunağın üstünde, savaşların yankısı olarak iki yazı vardı yalnızca, onlar da tarihti: 1914 ve 1918 –çünkü yaşamda 70 yok. Çoğu kilisede olduğu gibi, burada da üç yontu yükseliyordu: Yusuf, Vaftizci Yahya ve Meryem. Alçak kabartma Meryem'e, kentin havacı geçmişinin anısına, havacıların koruyucusu Kanatların Meryem'i deniyordu. Bir melek gibi kanatları vardı ve –hiç kuşkusuz daha hızlı gitmesi için– iki büyük uçak pervanesi ayraç gibi sarmıştı çevresini, bu pervanelerden biri epey ilkeldi, doğrusunu söylemek gerekirse, tahta parçasına benziyordu daha çok; ötekiyse alışılageldiği üzere şişkindi. Bunların dışında, vitraylar korkunç değildi, 20. yüzyılın ortalarında yapıldığı üzere renkçi soyutlamalarla doluydular, tavanın yanında on ısıtıcıdan beşi –vitraylardan daha yeni değillerdi– çalışıyor gibi görünüyordu. Aslında öylesine boşa çalışıyorlar, öylesine az çalışıyorlardı ki kırk beş dakikadan fazla duramadım, çok üşümüştüm, yine de vaazın sonunu bekledim. Vaaz iyiydi, klasikti ama iyiydi.

Kiliseden çıkınca, en az üşüdüğüm kadar acıkmıştım, ama ufukta hiç sandviç görünmüyordu. Kışın pazar günü, günün sonu, kuzeydoğuda bir banliyö: Sokaklar boş, gelip geçenler tek tük, açık yerler bile kapalıydı. Sandviçimden el çekip, sağa gara doğru gitmeye başladım, ısınabilmek için son hızla mezarlığa dek yürüdüm. Mezarlık düşündü-

ğümden daha uzaktaydı, hatta bir ara gözüm yemeyecek oldu, ama dayandım. Orayı buldum, içeri girdim, bir tek ben vardım, derken, biraz sonra, hayır: Uzaktan elinde bir sulama kabı olan bir kadın gördüm. Kilisede ve tüm kentte olduğu gibi, bazı ipuçları bu mezarlıkta da savaşın ve havacılığın, kimi zaman ikisinin birden damgası olduğunu gösteriyordu: pilot ve asker mezarları, madalya betimlemeleriyle süslü mezar taşları, başında miğfer ya da kep olan büstler.

Kötü sayılmazdı, ama ortası yarılmış birkaç mezar – daha önce hiç böyle bir şey görmemiştim– beni rahatsız etmeye başladı birden. Yarıkların içine bakmaya yeltenmedim, oradan uzaklaştım. Sonra 1870 savaşından bir askerin, yüzünün yarısı aşınmadan zarar görmüş tam boy yontusu, amacı o olmasa da bir sonraki savaşın dağınık suratının[3] korkutucu bir betimlemesine dönüştü ve orada, buz tutmuş göğün altında, pis bir duygu kapladı içimi, arkama bakmadan ayrıldım oradan. Ne yiyeceğimi düşünmeye çalışarak gara yöneldim. Trene dek, neredeyse kimseye rastlamadım. Kilise o saatte boşalmış olsa gerekti. L'Aviatic bomboştu. Karakol sımsıkı kapalıydı. Sonuçta o mezarlığın da pek ilgi çekici bir yanı olmadığı söylenebilirdi, ama ustalıkla L'Égalité (Eşitlik) Sokağı'nın uzantısına yerleştirilmiş olması azımsanacak şey değildi.

3 *Gueule cassee*: Savaşta yüzünden yaralananlar için kullanılan bir kalıp -ç.n.

Az çok değiştirilen bu anlatılar daha önce şu kitap ya da dergilerde yayımlandı:

Nelson: Marie-Paule Baussan'ın bir düşüncesinden doğdu (*Le Garage*, 1. sayı, 2010).

Kraliçenin Huysuzluğu: Jean-Christophe Bailly için yazıldı (*Les Cahiers de L'École de Blois*, 4. sayı, Ocak 2006).

Babil'de: Ekim 2013'te, Handel'in *Belşatsar* oratoryosunun çıkışı vesilesiyle, William Christie ve Les Arts Florissants'ın isteği üzerine yazıldı.

Luxembourg Bahçesi'nde ve Saat Yönünde Yirmi Kadın: Sophie Ristelhueber'in *Le Luxembourg* kitabının bir parçasıydı (Paris-Musées, 2002).

İnşaat Mühendisliği: Bir bölümü Patrick Deville'e gönderildi (*meeting*, 4. sayı, 2006).

Nitroks: *Tango*'da yayımlandı (1. sayı, Mayıs 2010).

Bourget'de Üç Sandviç: 2014'teki bir tiyatro tasarısı çerçevesinde, Gilberte Tsaï'nin önerisi üstüne yazıldı.

Hemen hepsi öneri ya da istek üzerine yazılmış, insanı tuhaf bir biçimde etkisi altına alan bu öyküler, Echenoz'un dünyaya eşi benzeri olmayan bakışını özetliyor adeta. "Ne basit yazıyor" diyebilirsiniz, "sadece gördüğünü anlatıyor, olayları art arda diziyor, o kadar." Ama neleri görüyor Echenoz? Gördüklerini hangi sırayla anlatıyor? İşte bu sorunun yanıtıdır Echenoz'u eşsiz kılan. Biraz uzak, biraz alaycı bir edayla her cümleyi ince ince kurar, her sözcüğü titizlikle seçer, kendimize, çevremize, açmazlarımıza bambaşka bir gözle bakmamızı sağlar. "Le Bourget'de Üç Sandviç," trenle bu hüzünlü banliyö kasabasına sandviç yemeğe, üstelik üç kez giden bir adamı anlatır. "Luxembourg Bahçesi'nde Saat Yönünde Yirmi Kadın" eski Fransa kraliçelerinin heykellerini birkaç satırda betimler. "Kraliçenin Huysuzluğu" ise ... eh, bu öykünün can alıcı noktasını ise siz bulun.

9 786055 819422
ISBN 9786055819422-2
ÖYKÜ
10 - TL

