Alain de Botton



Havaalanında Bir Hafta*

Türkçesi: Tülin Er

2. BASKI

EL

Alain de Botton, 2009 yılı yazında, Heathrow havaalanının işletmecisi şirket tarafından, onların ilk misafir yazarı olarak davet edildi. Dünyanın en yoğun havaalanlarından birinde sınırsız izinle dolaşarak, yerkürenin her köşesinden yolcularla tanıştı; bagaj görevlilerinden pilotlara, kıdemli yöneticilerden havaalanı rahiplerine kadar herkesle konuştu. Bu sohbetlere dayanarak, seyahatin, çalışmanın, ilişkilerin ve günlük yaşamımızın doğasına ilişkin bu olağanüstü kitabı kaleme aldı.

+

Ünlü belgesel fotoğrafçısı Richard Baker'la birlikte, arkamızda bırakmaya çok istekli olduğumuz bu hem aşina hem gizemli "yersiz alanda" büyüleyici ile sıradan olanı, yolcularla çalışanlar arasındaki etkileşimi gözlemledi. De Botton, okuru gidiş, "gümrüksüz saha" ve geliş salonlarına götürerek, her zamanki akıcı üslubuyla, bir havaalanında zaman geçirmenin sandığımızdan daha aydınlatıcı olabileceğini gösteriyor.

HAVAALANINDA BİR HAFTA*

ALAIN DE BOTTON (20 Aralık 1969, Zürih) İsviçreli yazar ve televizyon yapımcısı. Harvard Üniversitesi'nde başladığı felsefe doktorasını, yazarlık kariyerine başlayabilmek için yarım bıraktı. Ağustos 2008'de Londra'nın merkezinde açılan *School of Life* (Hayat Okulu) adındaki yeni bir eğitim kurumunun kurucu üyeleri arasında yer aldı. Mayıs 2009'da kurulmuş yeni bir mimari organizasyon olan *Living Architecture*'un (Yaşayan Mimari) da kurucu üyelerindendir.
Alain de Botton, kitaplarında ve televizyon programlarında, çeşitli kavramları felsefi tarzda işleyerek onların gündelik yaşamla bağıntılarını kurar.
Edebiyatı hayatla başarıyla harmanlayan Alain de Botton halen Londra'da yaşıyor ve günümüzün en sevilen kalemlerinden biri olmayı sürdürüyor.

*Alain de Botton'un diğer kitapları:**

- Proust Yaşamınızı Nasıl Değiştirebilir?
- Aşk Üzerine
- Öp ve Anlat
- Romantik Hareket
- Felsefenin Tesellisi
- Seyahat Sanatı
- Statü Endişesi
- Mutluluğun Mimarisi
- Görmek ve Fark Etmek
- Çalışmanın Mutluluğu ve Sıkıntısı

* Alain de Botton'un bütün kitapları Sel Yayıncılık tarafından yayınlanmaktadır.

*SEL YAYINCILIK

*SEL YAYINCILIK
Piyerloti Caddesi 11 / 3 Çemberlitaş - İstanbul
Tel. (212) 516 96 85 Faks: (212) 516 97 26

http://www.selyayincilik.com
E-mail: posta@selyayincilik.com

ISBN 978-975-570-433-3

*SEL YAYINCILIK: 421
Alain de Botton: 11

HAVAALANINDA BİR HAFTA
Bir Heathrow Günlüğü
Alain de Botton

www.alaindebotton.com

Fotoğraflar: Richard Baker

Türkçesi: Tülin Er

Kitabın özgün adı:
A Week at the Airport
A Heathrow Diary

© Anatolialit aracılığıyla Sel Yayıncılık, 2009

Birinci Baskı: Aralık 2009
İkinci Baskı: Ocak 2010

Kapak tasarım: Çiğdem Bakırcıoğlu Arslan

Baskı ve Cilt: Yaylacık Matbaası
Litros Yolu, Fatih Sanayi Sitesi, 12/197-203 Topkapı-İstanbul, 567 80 03

Alain de Botton

HAVAALANINDA BİR HAFTA

BİR HEATHROW GÜNLÜĞÜ

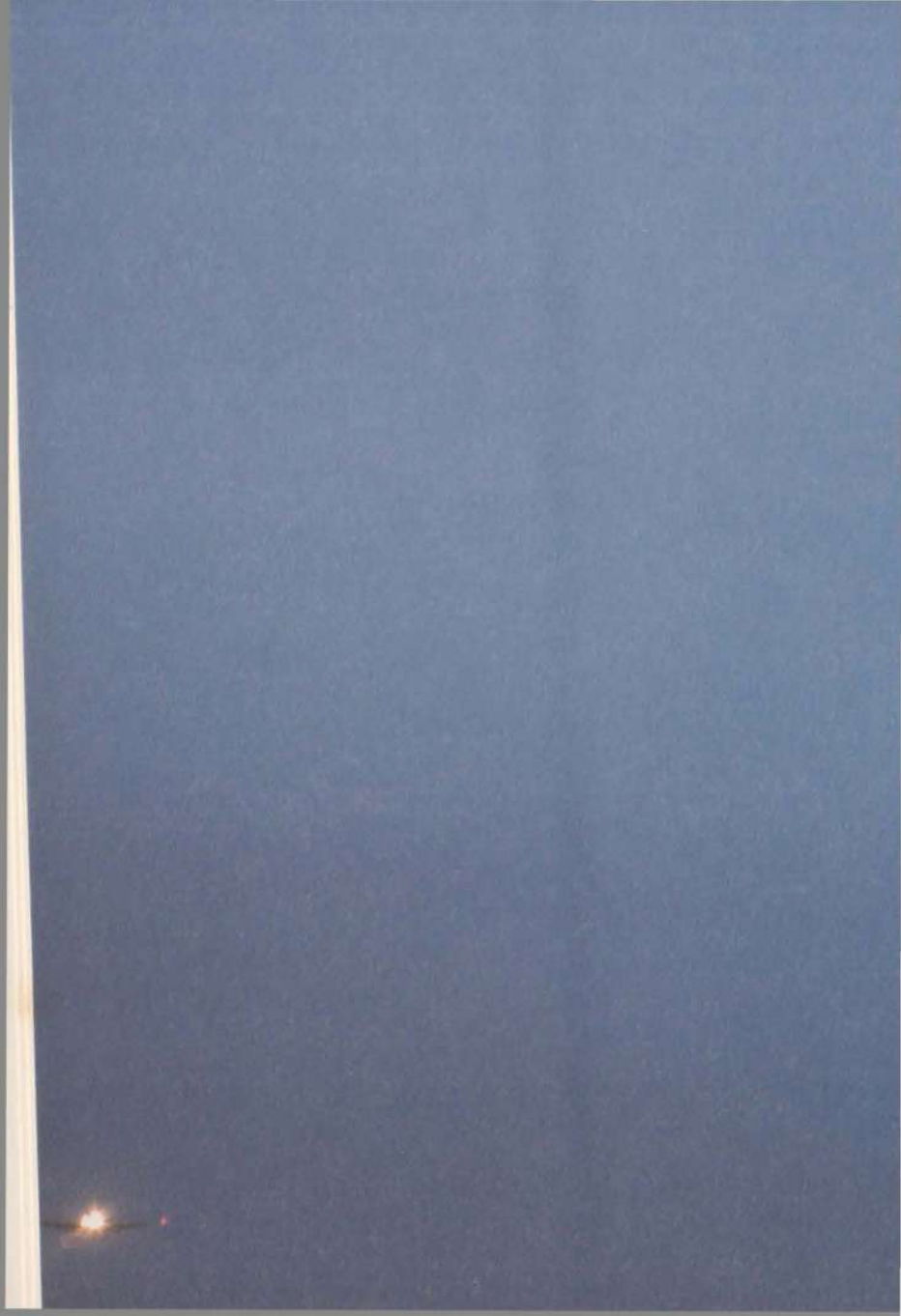
Fotoğraflar: Richard Baker

Türkçesi: Tülin Er

Saul için

İçindekiler

I	Yaklaşma	9
II	Gidiş	15
III	Gümrüksüz Saha	51
IV	Geliş	91



1 Yaklaşma

1 Her ne kadar iyi bir yolculuk dakiklik anlamına gelse de ben çoğunlukla uçağım geciksin isterim – böylece havaalanında daha çok zaman geçirebilirim. Bu arzumu başkalarına anlatmam pek; ama içimden iniş takımlarında hidrolik bir kaçak olmasını ya da Biskay Körfezi'nde bir fırtınanın patlak vermesini, Malpensa'da yoğun sis oluşmasını ya da Malaga'nın kontrol kulesinde yasadışı bir grev ilan edilmesini (orası, Batı Akdeniz havasahasının büyük bölümünü başarıyla yönetmesiyle olduğu kadar, sektördeki fevri işçi ilişkileriyle de ünlüdür) dilerim. Hatta bana bir yemek fişi verecekleri ya da faturasını bir havayolu şirketinin ödeyeceği, pencereleri açılmayan, koridorlarının nostaljik pervaneli uçak resimleriyle süslendiği ve köpük yastıklarına belli belirsiz bir gazyağı kokusu sinmiş devasa bir kâğıt mendil kutusuna benzeyen bir odada bir gece geçirmeme yol açacak, acıklı bir gecikmeyi bile dilerim bazen.

2009 yazında, havaalanları işleten bir şirkette çalışan bir adam aradı beni. Southampton, Aberdeen, Heathrow ve Napoli havaalanlarını işletiyorlarmış ve Boston Logan ile Pittsburgh Uluslararası Havaalanı'ndaki mağazaları denetliyorlarmış. Bunlara ek olarak, şirket Avrupalı medeniyetlerin çok güvendiği (yine de bizlerin birey olarak Białystok'ta bir banyoyu kullanırken ya da kiralık aracımızı Cádiz'e sürerken pek kafa yormadığımız) endüstriyel altyapının büyük bir bölümünün kontrolünü de elinde bulunduruyormuş: atık şirketi Cespa, Polonyalı inşaat grubu Budimex ve İspanyol paralı yol firması Autopista da onlarınmış.

Beni arayan kişi, şirketi Grupo Ferrovial'ın son zamanlarda edebiyatla yakından ilgilendiğini ve Londra'nın en büyük havaalanının iki uçak pisti arasına yeni inşa edilmiş yolcu geçiş yeri olan 5. Terminal'de bir hafta geçirmek üzere bir yazarı davet etmeye karar verdiklerini anlattı. Heathrow'un ilk misafir yazarı olarak tantanalı şekilde duyurulacak bu sanatçıdan, terminal binasına dair izlenimci bir araştırma yapması ve ardından, yolcularla personeli de hesaba katarak, D ve E zonları arasındaki gidiş salonunda özel bir şekilde konumlanmış bir ma-

sada çalışıp, sonradan kitaplaşacak materyalleri bir araya getirmesi isteniyordu.

Bu çılgın çağımızda edebiyatın, uzmanlık alanı iniş ücretleri ve atık yönetimi olan çokuluslu bir şirketi böylesi yüce sanatsal heveslere yatırım yapmaya sevk edecek kadar itibarının kalmış olması, hayret verici ve dokunaklı göründü. Ancak, havaalanı şirketinden arayan adamın bana telefonda ayartıcı olduğu kadar müphem de gelen bir lirizmle aktardığına göre, dünyanın hâlâ öyle yönleri vardı ki onları anlatacak doğru sözcükleri bulabilme konusunda belki de ancak yazarlara güvenilebilirdi. Gösterişli bir pazarlama broşürü, bir noktaya kadar çok etkin bir iletişim aracı olmakla birlikte, her zaman bir yazarın ifade özgünlüğüne erişemeyebiliyordu – ya da dostumun daha az ve öz bir şekilde açıkladığı gibi, kolayca "saçmalık" sayılıp bir kenara atılabiliyordu.

2 Her ne kadar ticaret dünyasıyla sanat pek sıkı fıkı değillerse de ve her biri diğerine kuşkuculuk ile aşağılama karışımı bir gözle baksa da, beni arayan kişinin teklifini, çalıştığı şirket gümrüksüz sahadaki lokantaları işletiyor ve gezegenin ortalama hava sıcaklığını yükseltme ihtimali olan teknolojileri barındırıyor diye, düşünmeden geri çevirmenin terbiyesizlik olacağını hissettim. Havaalanı şirketinin de hem zaman zaman asırlık köyleri çimentoyla doldurma arzusundan, hem de bizi Johnnie Walker ve İngiliz monarşisinin muhafızları gibi giydirilmiş oyuncak ayılarla yüklü torbalarla gereksiz seyahatlere çıkıp yerkürenin çevresini dolaşmaya heveslendirme becerisinden kaynaklanan birtakım karanlık sırları vardı muhakkak.

Ama benim de kirli çamaşırlarım yok değildi; onları yargılamak bana düşmezdi. Cephede ya da piyasada biriken paranın daha yüce estetik amaçlara aktarılması pekâlâ anlaşılabilirdi. Savaş ganimetlerini tapınaklar inşa etmeye harcayan, antik Yunan'daki tezcanlı devlet adamları ve baharın onuruna narin freskolar yapmayı neşeyle üstlenen Rönesans asilzadeleri geldi aklıma.

Üstelik, can sıkıcı bir biçimde, teknolojik değişimler yazarların daha geniş bir kitleye eserlerini satarak hayatta kalabilmelerine imkân tanıyan uzun ve huzurlu ara dönemlere bir perde çekiyor, bireysel sponsorların ihsanından faydalanmayı tehdit ediyordu. Bir havaalanında istihdam edilmenin nasıl bir şey olacağını düşünürken, hazin bir iyimserlikle, on yedinci yüzyılda yaşamış filozof Thomas Hobbes örneği geldi aklıma; Hobbes, Devonshire kontlarının ücretli elemanıyken kitaplarını yazmak gibi bir düşüncesi yoktu, yaptıkları sözleşmelerde kullansınlar diye onlara süslü ifadeler buluyor ve hatta Derbyshire'daki evlerinin antresine bitişik küçük yatak odasını ona bahşetmelerini memnuniyetle kabul ediyordu. İngiltere'nin en zeki siyaset teorisyeni, 1642'de *De Cive*'i kasıntı William Devonshire'a sunarken, "Lordum, naçizane kitabımı kabul buyurun," diye yazmıştı; "Yüce Tanrım fani dünyada sizi korusun ve öbür dünyada mekânınızı cennet eylesin."

Aksine, benim patronum Rafael del Pino -BAA'nın çoğunluğa sahip hissedarı ve Heathrow'un sahibi olan Grupo Ferrovial'ın yönetim kurulu başkanı- işverenlerin en feragat sahibiydi. Ne bir ithaf, ne de öte dünya beklentilerine dair mütevazı bir gönderme, hiçbir şey istemedi benden. Elemanları ise, şirketin faaliyetleri hakkında istediğim kadar kabalaşabilmem için açık çek verdi. Böyle sınırlamalar olmayınca, zengin tüccarla kurduğu ilişkide tam bir sürgün hayatı sürmeye hazırlanan sanatçı geleneğinden fayda sağladığımı hissettim; patronum, iltimaslı maymunun çanak çömlek bırakmayacağı biliyor ve bu fikir birazcık hoşuna da gidiyordu. Böylesi bir hoşgörü, mutlak gücün kanıtıdır.

3 Her halükârda, yeni işverenim terminalinin haklı gururunu taşıyordu ve onun güzelliğini terennüm edecek yollar araması gayet mantıklıydı. Cam ve çelikten inşa edilmiş yapı, arazideki en büyük bina; kırk metre yüksekliğinde, 400 metre uzunluğunda ve dört futbol sahası büyüklüğünde olmasına karşın daimi bir hafiflik ve konfor duygusu hâkim; güçlükleri kolayca aşan, yete-

nekli bir zihin gibi. Kırpışan kırmızı ışıkları, alacakaranlıkta Windsor Kalesi'nden görülebiliyor; terminalin biçimiyse modernite vaatleriyle dolu.

Teknolojik güzelliğin pahalı nesneleri karşısında duyduğumuz hayranlık bizi aptal gösterir korkusuyla, huşu duygusuna kapıldığımızı reddetme eğiliminde olabiliriz. Mühendislik ve mimariden aşırı etkilenme tehlikesine düştüğümüzü hissedebiliriz; istasyonlar arasında sürücüsüz işleyen hızlı trenleri ya da bir Boeing 777'nin alaşımlı kanatlarından hafifçe sarkan General Electric GE90 motorlarının Seul'e doğru yola çıktığını gördüğümüzde dilimiz tutulabilir.

Hal böyleyken, bunlara hiç hayranlık duymamak da başka tür bir aptallık olur. Terminal, tamamen kaos ve düzensizlikle dolu bir dünyada, mantığın ve zarafetin ilginç ve değerli bir sığınağı görünümünde. Bir Marslı medeniyetimizi tanımak için tek bir yeri ziyaret etmek isteseydi onu bir havaalanına götürmek yeterdi. Teknolojiye duyduğumuz sadakatten doğayı tahrip etmemize, karşılıklı iletişimimizden seyahat etmeyi romantikleştirmemize kadar her şeyi bulabilirdi burada. Böylece, havaalanı şirketinin terminalde biraz zaman geçirmem konusunda yaptığı bu sıradışı teklifi kabul etmemek için hiçbir nedenim kalmamış oldu.



II Gidiş

1



Bir pazar akşamı erken saatlerde Londra'nın merkezinden bindiğim bir trenle havaalanına vardım, elimde küçük bir tekerlekli valiz vardı ve bir hafta süresince bundan daha uzağa gitmeyecektim. Bu süre zarfında da doğrudan havaalanının mülkiyetinde bulunmayan, parlak yüzeyli, devasa saksılardaki bitki örtüsü ve gri karolarda tekrarlanan ortak bir mimari dille ana binaya bir dizi tüpgeçitten göbek bağıyla bağlanmış, 5. Terminal'den yalnızca birkaç metre uzaklıktaki Sofitel otel zincirinin bir binasında konaklayacaktım.

Otel, bir iç avludan karşılıklı birbirine bakan 605 odasıyla böbürleniyordu; ama kısa sürede ortaya çıktı ki işletmenin esas ruhu bu handa değil, her birine dünyanın farklı bölgelerinin ismi verilmiş, veri göstergeleri ve yerel ağ bağlantıları bakımından iyi donatılmış kırk beş toplantı odasında sürekli olarak düzenlenen konferans ve kongrelerde yatıyordu. Bu ağustos ayındaki pazar gününün sonunda, Avis Europe Dubai Odası'nda, İngiliz asansör endüstrisi birliği olan Liftex ise Tokyo Salonu'ndaydı. En büyük toplantı ise, endüstriyel teçhizat çeşitliliğindeki tezatları ortadan kaldırmakla görevli Uluslararası Standartlar Örgütü'nün (ya da ISO) başkanlık ettiği bir valf ebatları toplantısında delegelerin coştuğu Atina Tiyatrosu'nda oldu.

ISO'nun yirmi yıllık çalışması sayesinde, -Libya hükümeti de anlaşmalara uyarsa- Agadir'den El Gouna'ya kadar Kuzey Afrika'nın her yerine, adaptör fişe ihtiyaç duymadan seyahat etmek mümkün olacak.

2 Bana ayrılan oda, binanın batıya bakan kanadının en üstündeydi; buradan terminal bölümünü ve kuzey pistinin sonunu işaret eden kırmızı-mavi ışık silsilesini görebiliyordum. Pencerelerden sorumlu firma elinden gelenin en iyisini yapmış olmasına karşın, her dakika yükselen bir jetin gürleyişini duyuyordum; o sırada, bazıları belki eşlerinin ellerini tutan, diğerleri iyimserlikle *The Economist* dergisine göz atan yüzlerce yolcu, karaya bağlı türümüze yerinde bir muhalefette bulunuyordu. Her başarılı uçuşun arkasında, hoş havayolu kitlerinin üreticilerinden, ani rüzgâr değişimlerini algılayan radarlar ve çarpışmayı önleyici sistemler kurmaktan sorumlu Honeywell mühendislerine kadar, yüzlerce kişinin eşgüdümlü çabası var.



Otel odasının tasarım fikri *business class* kabininden alınmışa benziyordu -gerçi hangisinin ilhamını hangisinden aldığını söylemek zor; oda mı kabine benzeme gayreti içinde, yoksa ka-

bin mi odaya?- yoksa ikisi de sadece, on sekizinci yüzyılın ortalarındaki gece elbiselerinin dantel süslemeleri ile Gürcü kentlerindeki evlerin dış yüzeylerindeki demir detaylar arasında mantıki bağ kurulması gibi, dönemlerinin ruhuna farkında olmadan katılıyorlar mıydı? Bu otel, kalan kişinin ayarlanabilir ekranda bir film izlemeye başlayıp klimanın mırıltısıyla uykuya dalabileceği ve gözünü açtığında Chek Lap Kok'a inişe geçmiş olabileceği vaadini barındırıyordu.



İşverenim, yedi günlük konaklamam süresince, havaalanının mümkün olduğunca geniş bir alanında zaman geçirmemi istedi benden; bunun için de terminal restoranlarında geçerli bir tomar fişle, otelden iki akşam yemeği sipariş etme izni verdi.

Herhangi bir dilde, bir oda servisi mönüsü kadar kulağa şiirsel gelen pek az edebi eser vardır herhalde:

Sonbahar esintisi
Kayalar boyu esiyor
Asama Dağı'nda

Japonya'daki Edo döneminde haiku biçimini mükemmelliğe eriştiren Matsuo Bashō'nun bu dizeleri bile, Sofitel'in yiyecek

içecek hizmeti içinde bir yerlerde çalışan isimsiz ustanın oluşturduğu şiirin yanında düz ve etkisiz kalıyor:

> Lezzetli kır yeşillikleri, güneşte kurutulmuş kuşburnuyla
> Armut buğulaması, Gorgonzola peyniri
> Ve şekerle kaplı ceviz kırmızı şarap sosunda



Mönüdeki daha karmaşık görünen yemekleri satabilmek konusunda mutfağın karşı karşıya kaldığı doğru ifade etme güçlüğü üzerine uzun uzadıya düşündüm: asansör endüstrisi konuklarından kaçı, mesela, "kalın bir mango diliminin limon-biber sosuyla çeşnilendirildiği Atlantik kapanı"yla ya da daima gizemli ve bir şekilde kulağa melankolik gelen "Şefin günün çorbası"yla cezbedilebilirdi?

Belki de sonuçta besleyici bir şeyler hazırlama konusunda özel bir bilim yoktur; çünkü otelde geçirdiği bir gecede, yeteneğinin doruğundaki Bashō'nun bile mönüdeki kadar sahici bir şekilde tarif etmekte zorlanacağı bir kulüp sandviçten başka bir şey ısmarlayana pek rastlanmaz:

Sıcak ızgara tavuk dilimleri
Jambon füme, taze marul
Ve deniz tuzlu patates kızartmaları üstünde sıcak sandviç ekmeği



Dokuzu tuşlayıp siparişimi verdikten sadece yirmi dakika sonra kapı çalındı. İki yetişkin adamın tuhaf karşılaşma anı; birinin üstünde yalnızca otelin bornozu var, diğeri ise (küçük bir Estonya kasabası olan Rakvere'den İngiltere'ye yeni gelmiş, Hillingdon yakınında bir odayı dört kişiyle paylaşan) siyah-beyaz bir üniforma, bir önlük ve bir isim kartıyla caka satıyor. Gazeteleri karıştırır gibi yaparken, kaçamak sabırsız bir sesle "televizyonun yanına lütfen" demek, bu ritüeli tamamen önemsiz addetmek güç; bu beceri, küresel çapta düzenlenen konferanslara daha sık katılarak geliştirilebilir belki.

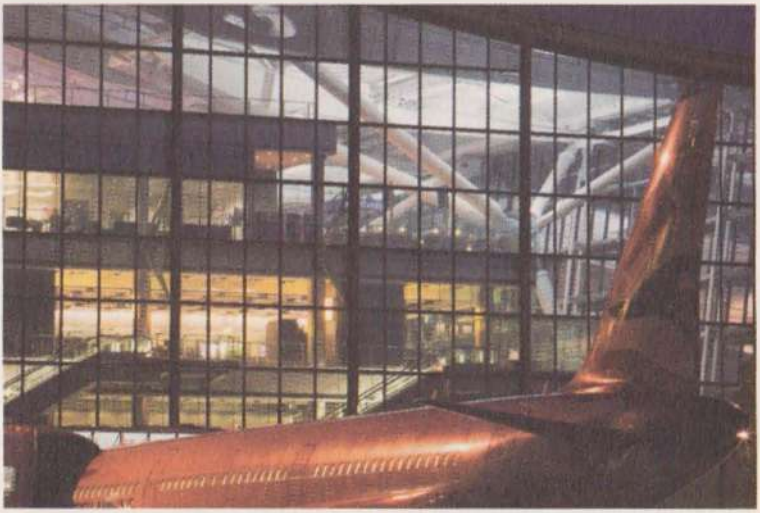
Eskiden NewsAsia'da, şimdiyse Singapur'daki CNBC'de çalışan Chloe Cho'yla yemek yedim. Bölgesel piyasa ve Samsung'un üç aylık gelecek tahmini konusunda bilgilerimi tazeledi, ama onun asıl ilgi alanı ticari mallardı. Bunların dışında Chloe'nin ilgi alanlarının neler olabileceğini merak ettim. Carmelite Tarikatı'na mensup bir rahibe gibiydi: Ciddi başlığı ve

güçlü ifadesinin gerisinde, zaman zaman yaşadığı empatik reddedişleriyle daha da büyüleyici bir hale dönüşen şüpheleri vardı adeta. Ekranın altından akan kalın bantta işverenimin hisse senedi fiyatını gördüm; düşüş seyri izliyordu.



Akşam yemeğinden sonra hava hâlâ sıcaktı ve karanlık tamamen inmemişti. Havaalanının altmış yıl kadar önce üzerine inşa edildiği çiftlik alanından kalan birkaç tarlanın çevresinde yürüyüş yapmak istedim, ama binadan ayrılmak riskli ve imkânsız göründü; bunun yerine otel koridorlarında birkaç tur atmaya karar verdim. Dalgalı denizde ilerleyen bir yolcu gemisindeymişim gibi, zihnim ve midem bulanmış hissederek, yapay duvarlara karşı defalarca dengemi korumam gerekti. Rotam boyunca, benimkine çok benzeyen düzinelerce oda servisi arabası geçtim, hepsi de sessiz sedasız koridorda itiliyor ve neredeyse hepsi (paslanmaz çelik kapakları kapalı olduğuna göre) tüketimin zevk unsurlarına birer örnek teşkil ediyordu. Kızarmış ekmek dilimlerine sürülmüş ketçapla, sirkeli zeytinyağı sosu içindeki sahanda yumurta, tıpkı otel odalarının yalnızlığında yıkıldığı varsayılan cinsel tabular gibi, tabuları yıkmaya işaret ediyordu.

On birde uyudum ama saat üçü henüz geçerken ansızın uyandım. Ağaçlardaki her bir titreşimi dinlemeye ve yorumlamaya eğitimli zihnin tarihöncesi kısmı işini yapmaya devam ediyordu; çarpılan kapıların dönen kilitlerinin sesi, binanın bilinmeyen köşelerinden gelen sifon sesleri... Otel ve terminal, bekleme moduna alınmış dev bir makine gibiydi; yavaşça dönen bitkin fanların eklemlerinden esrarengiz bir vınıltı yayılıyordu. Otelin spa'sı geldi aklıma, sıcak su dolu küvetleri karanlıkta hâlâ fokurduyordu belki. Gökyüzü kimyevi bir turuncu rengindeydi; dün akşam Asya'ya giden uçuşlarının sonuncusunu yuttuğundan bu yana süren kırılgan karartma zamanının son saatleri gözleniyordu. Gövdesinden ayrılmış bir British Airways kuyruğu, terminalin kenarından çıkıntı yapıyor, alt stratosferin merhametsiz soğuğunda yapılacak, eli kulağında bir başka maceralı yolculuğu haber veriyordu.



3 Tedirgin geceme nihayet son veren, 5.30'da inen (Toronto'dan gelen Air Canada) bir uçak oldu. Duş yaptım, otoparktaki bir otomattan aldığım meyveli gofreti yedim ve terminalin yanındaki bir gözlem bölgesine doğru gezine gezine gittim. Bulutsuz şafakta, her biri birer pırlanta gibi görünen bir dizi uçak, kuzey

pistine doğru nihai inişlerine geçerken, bir okul fotoğrafındaki öğrenciler gibi farklı yüksekliklerde dizilmişti. Kanatları, farklı ölçülerdeki çelik grisi panellerinin ayrıntılı ve sıradışı düzenlenişiyle açıldılar. En son San Francisco'nun ya da Mumbai'nin zeminine dokunmuş, yeryüzünden bunca zaman uzak kalmış tekerlekler, uçaklarının hızını ve ağırlığını belli eden bir duman patlamasıyla, lastik izleriyle dolu İngiliz asfaltını selamlamak için açılıp hazırlanırken tereddüt edip duraksar gibi oldular.



Motorların asabi ıslıklarıyla gökyüzünden inen ziyaretçiler, sakinlerinin hâlâ pinekliği bir evin kapı ziline biraz fazla ısrarcı ve hınçla basmaktan kendini alamayan bir kuryeci gibi, bu evcil İngiliz sabahının uyuşukluğunu paylar görünüyorlardı. Onları sarmalayan M4 koridoru ağır ağır uyanıyordu. Reading'te su ısıtıcıların düğmesine basılıyor, Slough'ta gömlekler ütüleniyor ve Staines'te çocuklar Tren Thomas çarşaflarının altından kendilerini fora ediyorlardı.

Şimdi hava sahasına yaklaşan 747'nin yolcuları için gün başlamıştı bile. Pek çoğu birkaç saat önce uyanıp uçaklarının, Londra'nın mahallelerinde yaşayanlar için neredeyse yeryüzünün sonu olan ama Kanada buzullarını ve mehtaplı Kuzey Kutbu'nu

uzun bir gece uçuşuyla geçmiş yolcular için varış limanlarının tam da eşiği sayılan, İskoçya'nın en kuzey ucundaki Thurso'yu geçtiğini görmüşlerdi. Britanya'nın belkemiğinden aşağıya inen yolcu uçağında kahvaltı zaman alır: Edinburg'un üstünde küçük bir kutu mısır gevreğiyle verilen mücadele, Newcastle civarında kırmızıbiber ve mantarla yapılmış bir omlet, bilinmeyen Yorkshire vadilerinin üstünde tuhaf görünüşlü bir meyveli yoğurda daldırılan kaşık...



British Airways uçakları için 5. Terminal'e yaklaşmak, on sekizinci yüzyıldaki denizci seleflerinin sonunda Plymouth Sound Körfezi'ne varmalarına eşit şekilde, ana üslerine dönmek demek. Yabancı apronlarda uzun misafirliklerden sonra, O'Hare ya da LAX'ta onlara tahsis edilmiş tuhaf, küçük oyuklarda, United ya da Delta uçaklarının küstahça oluşturduğu uzun kuyrukların ortasında gruptan dışlanan tuhaf tip, sayıların üstünlüğünü ele geçirip, B İstasyonu'ndaki mükemmel simetrik sırasına geri dönüyordur artık.

Dünyayı bir uçtan bir uca geçmek için kısa süre önce birbirlerinden ayrılan kardeş 747'ler -Johannesburg Delhi'nin yanına, Phoenix Sydney'in yanına- kanatuçları birbirine dokunur halde

burada park etmişler. Tekerrür, uçakların gövde tasarımlarına yeni bir güzellik katıyor: yunusa benzeyen gövdelerinde on beş keskin çizgiyle oluşturulmuş bir dizi özdeş motif görülebiliyor; her bir uçağın 250 milyon dolar gibi bir maliyeti olduğunu bilmek ve insanın önünde duran bu şeyin yalnız modern çağın göz korkutucu teknik bir dehası değil, aynı zamanda onun müthiş ve akıl almaz zenginliği olduğunu anlamak, bu estetik etkiyi artırıyor.

Her bir uçak ona tahsis edilen kapıda konumunu aldıktan sonra, koreografisi belli bir dans başlıyor. Yolcuların üstünden geçtiği bir yürüyen yol ileri doğru hareket ediyor ve sol taraftaki kapıdan verdiği tereddütlü bir öpücükle lastik ağzını kapatıyor. Bir yer hizmetleri görevlisi pencereyi tıklatıyor, içerideki iş arkadaşı hava valfini açıyor ve iki havayolu personeli birbirlerini selamlıyor; bu, dünyanın öbür ucundan bu tarafa 11.000 kilometrelik bir yolculuğun sona erdiğine işaret eden bir methiyeden çok, öğle yemeğinden sonra birbirlerine komşu masalarına dönen iki ofis çalışanının selamlaşması gibi. Ürpertici kan kırmızı günışığında yıkanan Mars'ın Cydonia tepelerindeki bir uzay üssüne yapılacak yolculuklara yakın olduğumuz bu çağda, henüz yuvaya dönmüş uçağımızın altın yaldızlı penceresi tıklatılarak söylenen bu "hoş geldin"ler yüz yıldır coşkun değil artık.



Kargo çalışanları, dondurulmuş Arjantin sığırlarıyla dolu kasaları ve daha bir gün önce Nuntucket Sound Körfezi'nde pervasızca dolanan kabuklularla dolu sepetleri boşaltmak için ambarı açtılar. Yalnızca birkaç saat içinde uçak bir kez daha gökyüzüne gönderilecek. Akaryakıt hortumları kanatlarına takılı; uçağın depoları, Afrika bozkırlarının üstünde yanıp duracak Jet A-1'le dolduruluyor. Geceyi bir koltukta uzanarak geçirmenin küçük bir araba fiyatına eşit olduğu ön kabinlerde temizlikçiler, uçağın kadrosunu oluşturan zenginlerin ve aktörlerin geride bıraktığı haftalık ekonomi dergilerini, yarısı yenmiş çikolataları ve eciş bücüş köpük kulak tıkaçlarını toplama telaşındalar. Yolcular, bu sıradan İngiliz sabahına doğaüstü bir iz bırakarak karaya ayak bastılar.



4 Bu sırada, terminalin önündeki yolcu indirme noktasına gelen araçların sayısı gittikçe artıyor; kurşungeçirmez kapılarından asabi adamların çabucak fırlayıp idari binaya yöneldiği kaslı limuzinlerin yanında, ücret konusunda sıkı pazarlıkların yapıldığı paslı küçük taksiler var.

Burada başlayan yolculuklardan bazılarına daha birkaç gün önce karar verilmiş, Münih ya da Milan bürosunda ortaya çıkan

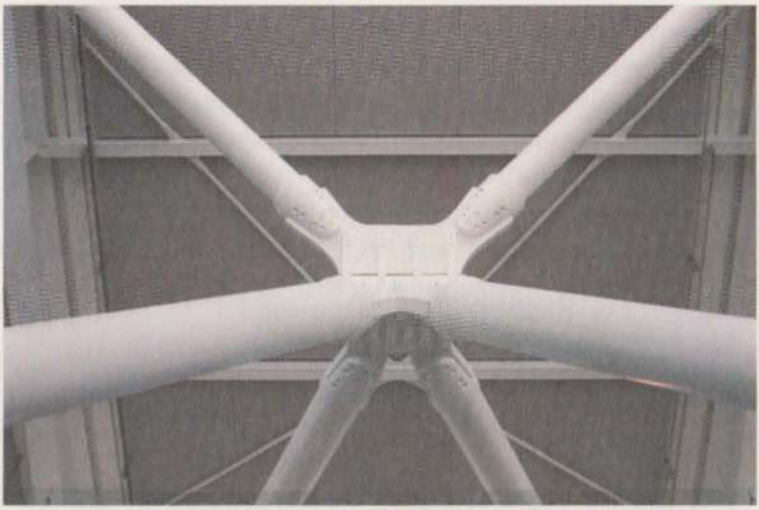
bir durum yüzünden rezervasyon yapılmış. Kaşmir'in kuzeyinde bir köye kesin dönüş olacak, daha önce hiç karşılaşılmamış küçük akrabalara hediyelerle dolu altı koyu yeşil bavulla yapılan öbür yolculuklar ise, üç yıllık sancılı bir bekleyişin sonucu.

Mevkileri ve güzergâhları onları "insan artık istediği her şeyi istediği yerde alabiliyor" aksiyomuna dahil ettiğinden, zenginler en az valiz taşıma eğilimindeler. Ama belki de Accra'daki bir televizyon satıcısına hiç gitmedikleri ya da Ganalı bir ailenin, dolu bir tabut ağırlığında ve ebadında bir Samsung PS50 *high-definition* plazma aleti getirtmesini makul karşıladıkları için böyle. Bu televizyon, bir gün önce Harlow'daki bir Comet şubesine sipariş edilmişti ve varlığı, Accra'nın Kissehman mahallesinde heyecanla onu bekleyen, otuz sekiz yaşındaki Epping'li nakliye şoförüne olağanüstü bir statü sağlayacaktı.



Gidiş salonunun -modern dünyanın tipik ulaşım bağlantısı- devasa alanına giriş, insanları ihtiyatla gözlemleme, ötekilik denizinde kendini unutma ve gözle kulağın sağladığı sınırsız öykü parçacıklarında hayal gücünü serbest bırakma fırsatı veriyor. Havaalanının tavanını oluşturan muazzam çelik payanda, on dokuzuncu yüzyıl tren garlarını anımsatıyor ve yabancıların türe-

diği bu ışık dolu, demir uzuvlu salonlara giren ilk kalabalıkla, insanın enginliği ve çeşitliliği yalnızca entelektüel bir hayretten çok duygusal olarak da tecrübe edeceği bir huşu -Monet'nin *Saint Lazare Garı* tablosu gibi resimlerde vardır bu- duygusu uyandırıyor.



Binanın çatısı 18.000 ton ağırlığında, buna karşın onu taşıyan çelik kolonlar bu yükü neredeyse hiç hissettirmiyor. Şıklık diyebileceğimiz bir güzellik altkategorisi oluşturuyor, mimarinin, üstesinden geldiği zorluklara dikkat çekmeme mütevazılığını gösterdiği zamanlarda olduğu gibi bir görüntü yaratıyorlar. Kolonlar, "sırtımızdaki yüke karşın nasıl da güçlüyüz" dercesine, konik boyunlarının üstünde kumaş bir kubbe taşır gibi, 400 metrelik çatıyı dengeliyorlar.

Yolcuların çoğu, salonun ortasında *chek-in* makinelerinin oluşturduğu öbeğe yöneliyorlar. Bunlar, ev yaşamında çamaşır teknesinin yerini çamaşır makineleri aldığında olduğu gibi, havayolu lojistiği bağlamında insan elinin yerini robotların aldığı önemli bir dönüşümü, çığır açan bir geçişi temsil ediyorlar. Bununla birlikte, en ufak aksaklığa ani ve hırçın hata mesajlarıyla yanıt veren bilgisayarların istediği belli kart ve kod sıralamala-

rının üstesinden ancak birkaç kullanıcı gelebiliyor – bu hatalar insanda, her zaman en azından teorik bir anlayış ve affediş ihtimalinin olduğu insan faktörüne dönme özlemi uyandırıyor.

Havaalanının cazibesi en çok, terminal genelinde aralıklarla yerleştirilmiş, usta işi fontlarla göklere yükselecek uçakların güzergâhlarını bildiren ekranlarda hissediliyor. Bu ekranlar, sonsuz ve tez bir ihtimal duygusu uyandırıyor: hiç düşünmeden bilet bankosuna gidip, birkaç saat içinde, ezan sesinin beyaz badanalı evlerin üstünde çınladığı, dilini hiç anlamadığımız ve kimsenin bizim nereli olduğumuzu bilmeyeceği bir ülkeye gitmek üzere uçağa binebilme ihtimalini. Gidilecek yer hakkındaki detay eksikliği, yalnızca nostalji ve özlemin üzerinde pek düşünülmemiş görüntülerini karıştırmaya hizmet ediyor: Tel Aviv, Tripoli, St. Petersburg, Miami, Abu Dabi üzerinden Maskat, Cezayir, Nassau üzerinden Grand Cayman... bütün bunlar, klastrofobi ve tembellik zamanlarında bize cazip gelebilecek alternatif yaşamlara dair vaatler sunuyor.



5 *Check-in* alanındaki birkaç zon, yolculara bir canlı varlıkla etkileşim halinde olacaklarının garantisini veren çalışanların olduğu geleneksel bankolara ayrılmış. On beş yıl önce okulu bıraktığın-

dan beri British Airways'te çalışan ve biniş kartlarını hazırlayıp bagaj etiketlerini takan iki yüz kadar elemanı denetleyen Diane Neville, bu etkileşimin kalitesinden sorumlu.

Diane, çalışanlarının ruh halinin kötü olmasının, çalıştığı havayolu şirketine nasıl zarar verebileceğini bir an olsun aklından çıkarmıyor. Yolcu evine döndüğünde uçağın düşmemiş olduğunu ya da taşıyıcı bant dönmeye başladıktan birkaç dakika sonra kavuştuğu bagajını düşünmez; ancak kibarca sorduğu cam kenarı bir yer isteğinin karşılığında, bulduğuyla yetinmesi gerektiği ona kabaca söylenecek olursa, *check-in* ekibinin bir üyesinin (belki kötü bir baş ağrısı ya da gece kulübündeki hayal kırıcı bir gece yüzünden) verdiği bu sert cevap, şirketin aşağılayıcılığı ve haksızlığı olarak hep kalır.



Endüstrinin eski zamanlarında, işgücünü motive etmek çok kolaydı ve bunun için basit, tek bir araç gerekiyordu: bir kırbaç. İşçilere kuvvetle vurulurdu ve taşocağında çalışmalarını ya da kürek sallamalarını teşvik etmek için onlara cezalandırılmayacaklarını söylemek yeterdi. Ancak, mesleklerin gelişimiyle birlikte kuralların yeniden gözden geçirilmesi gerekti; işler -yirmi birinci yüzyılın başı itibariyle piyasanın en önde gelen sektörün-

de- ancak çalışanlar öfkeyle itaate zorlanmak yerine önemli ölçüde memnun edilirlerse başarıyla işleyebiliyordu. Terminal içinde yaşlı yolcuları tekerlekli sandalyeyle taşıyacak, ya da yüksek rakımlarda yemek servisi yapacak kişinin somurtkan ya da öfkeli olmasının yararsızlığı kısa sürede ortaya çıktı; çalışanların zihin sağlığı, önemli bir ticari kaygı konusu oldu.

Çalışanların bağlılıklarını tehditle değil de tatlı dille sağlamak için tasarlanmış bir uygulamalar dizisi olan yönetme sanatı bu tip gereksinimlerden doğdu. British Airways'te, düzenli motivasyonel eğitim seminerleri, spor salonu üyelikleri ve ücretsiz kafeterya imkânları sağlanarak "güler yüz"e, yani bu en yerinde, gerçekçi ve hassas amaca ulaşmak amaçlanıyor.



Ancak, özendirici yapısı her ne kadar başarıyla tasarlanmış olursa olsun, havayolu şirketi en nihayetinde, çalışanlarının hizmetinin, etkin olmayı da aşıp somut bir samimiyete varacak, ölçülmesi zor iyi niyetini müşterilere garanti edemez. Her ne kadar rekabet aşılanabilse de insanlığı yasalarla belirlemek imkânsızdır. Başka bir deyişle, havayolu şirketinin hayatta kalması, şirketin kendisinin üretemediği ya da kontrol edemediği ve hatta, kelimenin tam anlamıyla, hesabını vermediği ni-

teliklere bağlıdır. Kurslarla ya da çalışanların menfaatleriyle elde edilemeyen bu niteliklerin gerçek kaynağı, örneğin Cheshire'daki bir evde iki ebeveynin çeyrek yüzyıl önce gelecekteki bir havayolu çalışanını iyilik ve espri anlayışıyla yetiştirmesinde yatar – bugün, ebeveynlerine (küresel kapitalizmin esas İnsan Kaynakları departmanı olarak tanınmayı hak eden bir kategori) hiç teşekkür edilmeyen bu çalışan, Philadelphia'ya giden BA069'u yakalamak için kapıya koşturan endişeli bir öğrenciyi rahatlatacak hem isteğe hem de yeterliliğe sahip olacaktır.



6 Ama gerçek dostluk bile her zaman yeterli değildir. Tokyo uçuşu için bir *check-in* bankosuna üç omuz çantasıyla koşturan ve kibarca uçağa binmek için çok geç kaldığı, başka alternatiflere bakması gerektiği söylenen bir yolcuyu izledim.

Aslında bineceği 747 henüz kalkmamıştı – pencelerden görülebilen gövdesi, yirmi dakika daha terminalde kalacaktı. Bu yalnızca bir yönetim meselesiydi: Havayolu şirketi, hiçbir yolcuya -bir gelin ve iki yüz misafir tarafından bekleniyor olsa dahi- kalkışa kırk dakika kaldıktan sonra biniş kartı verilmemesini şart koşmuştu.

Uçağın varlığı onun ulaşılmazlığıyla, kırk sekiz saat içindeki hiçbir uçakta başka boş yer olmamasıyla, Tokyo'da toplantılarla geçecek bir günün iptaliyle iç içe geçmişti; tüm bunlar adamın yumruğunu bankoya indirmesine ve terminalin batı ucundaki WH Smith mağazası kadar uzaktan bile duyulabilecek güçlü bir çığlığı koyvermesine yol açtı.

Romalı filozof Seneca'nın, İmparator Nero'nun lehine yazdığı *Öfke* adlı eseri geldi aklıma; özellikle de öfkenin ana sebebinin umut olduğu tezi. Kızgınız çünkü haddinden fazla iyimseriz; varoluşun içerdiği hüsran hastalığına yeterince hazırlıklı değiliz. Anahtarlarını her kaybettiğinde ya da bir havaalanında her geri çevrildiğinde bağıran bir adam, anahtarların asla kendiliklerinden kaybolmadığı ya da seyahat planlarımızın daima garantili olmadığı bir dünyada, dokunaklı ama düşüncesizce ortaya konan saf bir inanç sergiler.

Seneca'nın çözümlemesi göz önünde tutulursa, havayolu şirketinin ilanlarında kullandığı yönlendirme insanın keyfini kaçırıyordu. Büyük bir özgüvenle hizmette, memnun etmekte ve dakiklikte elinden gelenin en iyisini yapacağını vaat ediyordu. Sonuç olarak, facianın kolaylıkla yaşanabildiği böyle bir endüstride, daha pek çok bağırtının duyulacağı kesin.



7 Tokyo'ya gitme konusunda gafilce umut dolu adamdan fazla uzak olmayan bir yerde, iki sevgili ayrılıyorlardı. Kız yirmi üç yaşında olmalıydı, erkekse birkaç yaş büyüktü. Kızın çantasında, Haruki Murakami'nin *Norwegian Wood*'u vardı. İkisi de büyük güneş gözlükleri takmıştı ve gençliklerinin baharındaydılar. İlk dikkatimi çeken öpüşmelerinin yoğunluğu oldu; ama uzaktan tutkuya benzeyen şey, aslında olağanüstü bir yıkım içeriyordu. Erkek onu kollarıyla sarmış, lale biçiminde bir tokayla tutturulmuş dalgalı siyah saçlarını okşarken, kız kederli bir inanamazlıkla titriyordu. Tekrar tekrar birbirlerinin gözlerinin içine baktılar ve her seferinde, başlarına gelmek üzere olan felaketin yeni farkına varmışlar gibi, yeniden ağlamaya başladılar.



Yanlarından geçenler onların duygularını paylaşıyorlardı. Kadının olağanüstü güzel olması buna yardımcı oldu. Şimdiden özledim onu. En azından on iki yaşından beri, güzelliği kimliğinin önemli bir parçası olmalıydı; başı sevgilisinin göğsüne dönmeden önce, sık sık bu özelliğinin onu izleyenler üzerindeki etkisine bakıyordu.

Acısını paylaşmaya hazır olduğumuzu söyleyebilirdik, ama aslında üzülecek böylesi güçlü bir nedeni olduğu için onu tebrik



etmek daha yerinde olurdu. Bir Rio mahallesindeki çıplak öğrenci odası şöyle dursun, uçağa biniş kapısının öbür tarafında bile onsuz yaşayamayacağını hissettiği birini hayatına sokabildiği için onu kıskanmıştık biraz da. Eğer makul bir mesafeden durumuna bakabilseydi, bunun yaşamının en yüce anlarından biri olduğunu görebilirdi.

Bu ritüelin sonu yok gibiydi. Çift güvenlik bölgesine yaklaştı, tekrar ağlaştı ve terminalde bir tur daha atmak için geri çekildi. Yolcu geliş salonuna yaklaştıklarında, dışarı çıkıp taksi sırasına gireceklermiş gibi geldi bir an; ama yalnızca Marks and Spencer'dan bir paket kurutulmuş mango alıp, pastoral bir masumiyetle birbirlerine yedirdiler. Sonra birdenbire, Travelex bankosunun yanındaki kucaklaşmanın tam ortasında, güzellik saatine baktı ve sirenleri duymazdan gelen Odysseus'un otokontrolünü takındı; işkencecisinden uzaklaşıp koridorda koştu ve güvenlik bölgesine girdi.

Fotoğrafçımla işbölümü yaptık. Gümrüksüz sahada kızın peşinden gittim ve kalabalığa karışana dek metanetini korumasını izledim; Kurt Geiger'in vitrini önünde tökezledi sadece. Sonunda, Sunglass Hut'ın yakınında, Fransız değişim öğrencileri kalabalığı içinde onu kaybettim. Erkeğin tarafındaysa Richard,

Londra'nın merkezine giden ekspresin kalktığı tren istasyonuna gittiğini, bir bilet aldığını, camdan dışarı öylece bakarak oturup kaldığını ve sol bacağındaki eğreti titremeden başka hiçbir duygu belirtisi göstermediğini gözledi.



8 Pek çok yolcu için bu terminal, Avrupa'daki kısa mesafe iş seyahatleri için bir başlangıç noktası. Onlar, Avrupa kültürünün kalbine yapacakları yolculuğun heyecanını -varış noktaları Fiumicino havaalanına yakın bir iş merkezi olsa da- örtmek için, Roma'ya gitmeleri dolayısıyla bir-iki gün ofiste olmayacaklarını birkaç hafta öncesinden iş arkadaşlarına bildirirken bitkin bir tavır takınmış olabilirler.

Yazın bile tepesi karla kaplı Matterhorn'u geçerken bu iş arkadaşlarını düşüneceklerdir. Kabinde kahvaltı servisi yapılırken, onlar ofise geliyor olmalıdırlar -Megan özenle hazırladığı öğle yemeğiyle, Geoff çeşit çeşit telefon ziliyle, Simi daimi hoşnutsuzluğuyla- ve tam o sırada, yolcular Mezozoik çağın sonunda Avrupa ve Afrika kıtalarının çarpışmasıyla ortaya çıkmış devasa enerjilerin yarattığı harikalara tanık oluyorlardır.

Roma tarihi ya da sanatına ilişkin bir şey görecek vakitlerinin olmayışı, yolcular için ne rahatlatıcıdır. Buna karşın ne çok

şey fark ederler: havaalanına giderken meyve suları için hazırlanmış etkileyici yol kenarı ilanları, İtalyan erkeklerin giydiği olağanüstü incelikte ayakkabılar, ev sahiplerinin kırık İngilizcesindeki tuhaf kıvrılmalar. Novotel'de akıllarına takılan ne ilginç yeni düşünceler, gece geç vakitte izledikleri ne uygunsuz filmler ve döndükten sonra kalpten katıldıkları, yabancı bir ülkeyi tanımanın en iyi yolunun gidip orada çalışmak olduğu düşüncesi...



9 Havaalanındaki giden yolcuların yüzde yetmişi keyif için seyahate çıkar. Yılın bu zamanında, şortları ve şapkalarıyla onları fark etmek kolaydı. Otuz sekiz yaşındaki David bir nakliye acentesiydi, eski bir televizyon yapımcısı olan otuz beş yaşındaki karısı Louise ise, tam zamanlı bir anne. İki çocuklarıyla -üç yaşındaki Ben ve beş yaşındaki Millie- birlikte Barnes'te oturuyorlardı. Atina'ya gidecekleri dört saatlik bir uçuş için girdikleri *check-in* sırasının sonlarında rastladım onlara. Son varış noktaları, Yunanistan'ın başkentinden Europcar C kategorisi bir araçla elli dakikalık bir yolculukla gidecekleri, Katafigi Körfezi'ndeki tatil merkezinde havuzlu bir villaydı.

Geçen ocak ayında rezervasyon yaptırmadan önce David'in bu tatile ne kadar kafa patlattığını tahmin etmek zor. Hava durumu raporlarını internetten her gün takip etmişti. Bilgisayarındaki "Sık Kullanılanlar" klasörüne Dimitra Residence'in linkini kaydetmiş ve mermer banyonun, evin günbatımındaki manzarasının, Akdeniz kayalıklarına vuran ışığın fotoğraflarına düzenli olarak bakmıştı. Palmiyelerin dizildiği bahçede kendini çocuklarla oynarken ve Louise'le terasta ızgara balık ve zeytin yerken hayal etmişti.

Ama David her ne kadar Pelonopez'deki kalışını enine boyuna düşünmüş olsa da 5. Terminal'de onu hâlâ şaşırtabilecek pek çok şey vardı. *Check-in* sırasını ya da Airbus A320'nin kaç kişi alabileceğini hesaba katmamıştı. Ne dört saatin ne kadar uzun olabileceğini, ne de aile üyelerinin hem fiziksel hem de ruhsal memnuniyete yaklaşık aynı anda ulaşmasının mümkün olmadığını düşünmemiş gibiydi. Ben'in annesine aşırı düşkün oluşunun ne kadar can sıkıcı olabileceğini ya da Ben'in suskunluğunun, babası terfi ettiğinden beri onunla olan ilişkisinin azalmasına bağlı olduğu konusunda görüşünü bildirmekten hoşlanan karısının canını yersiz bir kuralcılıkla sıkacağını tahmin etmemişti.



David'in mesleği çiftin ilişkisinde daimi bir alevlenme noktasıydı ve aslında bu konuda dün gece, Louise, David'in ailesine daha az zaman ayırmasıyla zenginlikleri arasındaki doğrudan ilişkiyi anlayıp takdir etmediği için hızlı bir tartışma yaşanmıştı.



Atina'ya gitmek üzere bindikleri uçak kısa süre sonra alev alıp Staines barajına doğru alçalmaya başladığında, David ailesine sıkıca sarılacak ve onları bütün kalbiyle nasıl sevdiğini söyleyecekti – ama şu anda hiçbirinin gözlerinin içine bakmıyordu.

Köşesinden döndüğümüz ölümcül olabilecek bir felaket, günden güne kıymetini bilmekte yetersiz kaldığımız ya da hırçınlaştığımız önemli şeyleri fark etmemizde çoğumuz için faydalı olmuştur.

David bagaj bandına bir valizi yerleştirirken, beklenmedik ve rahatsız edici bir şeyi fark etti: tatiline giderken yanına *kendisini* aldığını. Dimitra Residence'in özellikleri ne olursa olsun, *onun* da villada olacağı gerçeği ciddi biçimde baltalayıcıydı. Bu seyahatin rezervasyonunu çocuklarıyla, karısıyla, Akdeniz'le, biraz spanakopita'yla* ve Atina gökleriyle keyif çatma beklen-

* Yunan usulü bir tür ıspanaklı börek. (ç.n.)

tisiyle yapmıştı: ama tüm bunları, korkunun, endişenin ve hırsın insanı takatsiz bırakan seviyeleriyle kendi varlığının bozucu filtresinden geçerek anlamaya zorlanacağı aşikârdı.



Elbette onun ne yardım alacağı ne de şikâyette bulunacağı resmi bir başvuru mercii yoktu. British Airway -hakikaten olağanüstü candan bazı çalışanlarının bulunduğu bir banko kurmuştu ve burada şu mesaj okunuyordu: "Yardım için buradayız." Ama bu elemanlar varoluşsal meselelerle ilgilenmiyorlardı: anlayışlarını komşu ülkelerden yapılacak aktarma zamanları ve en yakın tuvaletlerin yeriyle sınırlandırmış gibiydiler.

Yine de havayolu şirketinin, müşterilerinin manevi refahına ilişkin bütün anlayış ve sorumluluktan kaçınması biraz ikiyüzlülük. Elli beş Boeing 747'si ve otuz yedi Airbus A320'siyle pek çok rakibi gibi British Airways de varlığını büyük oranda, insanları gidip şezlonglara uzanmaya cesaretlendirerek, birkaç günlüğüne hayatından memnun olma vaadinin peşine düşmelerine (ve genellikle çuvallamalarına) imkân sağlamasına borçlu. David'in ailesinde hâkim olan gergin atmosfer, yabancı bir ülkedeki güzel bir evin fotoğrafını görüp de mutluluğun böylesi

bir şahaneliğe kaçınılmaz biçimde dahil olduğunu düşündüğümüz zaman başımıza gelebilecekleri göz ardı ettiğimiz ve insan doğasını oluşturan katı, affetmez mantığı hatırlatıyor. Estetikten ya da maddiyattan zevk alma kapasitemiz ciddi olarak, anlayış, merhamet ve saygı gibi duygusal ve psikolojik ihtiyaçlarımızı daha büyük ölçüde tatmin etme ihtiyacına bağlı. Eğer kendimizi adadığımız bir ilişkiye aniden anlayışsızlığın ve tahammülsüzlüğün gölgesi düşerse, palmiye ağaçlarının ve gök mavisi havuzların keyfini süremeyiz.



Haddi hesabı olmayan mali ve çevresel bedellerle başlattığımız büyük proje hedefleriyle -terminaller, uçak pistleri ve geniş gövdeli uçaklar- onların faydasını baltalayan öznel psikolojik müşküller arasında ıstıraplı bir çelişki vardır. Teknolojik medeniyetin avantajları, içsel çatışmalarla nasıl da silinip kaybolur. İnsanlık, tarihinin başlangıcında, ateş yakmakla ve devrilmiş ağaçları ilkel kanolar biçiminde yontmakla uğraşırken, uzun bir süre sonra Avustralya'ya uçaklar ve aya insanlar göndermeyi başardığında bile hâlâ hoşgörü gösterme, sevdiklerimizi affetme ve öfke nöbetlerimiz için özür dileme sıkıntısı çekeceğimizi kim tahmin edebilirdi ki?



10 İşverenim, düzgün bir çalışma masası konusunda verdiği sözü tutmuştu. Böyle alışılmadık bir biçimde yazma fikrini mümkün kıldığından, burası çalışmak için ideal bir yerdi. Çalışma hedefiyle düzenlenen yerler nadiren böyle iyi olur; sessiz ve donanımlı çalışma odalarının kusursuzluklarında, başarısızlık korkusunu ezici hale getiren bir hava vardır. Özgün düşünceler, çekingen hayvanlar gibidir. Sığınaklarından kaçmadan önce, zaman zaman başka yollar -kalabalık bir cadde ya da terminal- aramamız gerekir.

Konumum, dikkat dağıtıcı unsurlar bakımından zengindi. Her birkaç dakikada bir, örneğin Frankfurt'tan yeni gelmiş bir Bayan Barker'ı sahipsiz bıraktığı el çantasını alması için uyaran ya da Bay Bashir'e Nairobi uçağına binmek için acele etmesini hatırlatan (bir kat aşağıdaki küçük bir odadan konuşan, genellikle ya Margaret'e ya da iş arkadaşı Juliet'e ait) bir sesin yaptığı anonslar duyuluyordu.

Yolcuların çoğuna göre, ben havayolu şirketinin bir çalışanıydım ve bu yüzden potansiyel olarak gümrük bankosunun ya da para çekme makinesinin nerede olduğunun sorulabileceği, faydalı bir kaynaktım. Bununla birlikte, ismimin yazılı olduğu

yaka kartıma bakma gaflctine düşenler, kısa süre sonra benim masamı bir günah çıkarma makamı olarak görmeye başladılar.

Bir adam bana gelip acı bir gülüşle, yalnızca birkaç ay önce tedavisi mümkün olmayan bir beyin kanserine yakalanan karısıyla Bali'de hayatının tatiline çıktığını anlattı. Kadın biraz ileride, solunum cihazlarıyla donanmış özel üretim bir tekerlekli sandalyede dinleniyordu. Kırk dokuz yaşındaydı ve geçen nisan ayında bir sabah işe gittiğinde hafif bir baş ağrısından şikâyet edene dek hiçbir şeyi yoktu. Bir başka adam, Londra'daki karısı ve çocuklarını ziyaret ettiğini anlattı. Los Angeles'ta, birincisi hakkında hiçbir fikri olmayan, ikinci bir aileye daha sahipti. Toplam beş çocuğu, iki kayınvalidesi vardı ama yine de içinde bulunduğu durumdan kaynaklanan hiçbir gerginlik ifadesi taşımıyordu.

Her yeni gün, zaman duygumu esneten bir dolu hikâye taşıyordu. Her ikisi de Angolalı olan Ana D'Almeida ve Sidonio Silva'yla tanışmamın üzerinden yalnızca birkaç gün geçmesine rağmen, haftalar olmuş gibiydi. Ana, işletme öğrenimi gördüğü Houston'a gidiyordu; Sidono ise Aberdeen'de makine mühendisliği doktorası yapıyordu. Birlikte bir saat geçirdik, bu süre zarfında ülkelerinden idealist ve melankolik ifadelerle söz etti-





ler. İki gün sonra Heathrow'da onlardan hiçbir anı kalmasa da ben yokluklarını hissettim.

Havaalanında daimi olan bazı demirbaşlar vardı. En yakın arkadaşım, *check-in* bölgesinin benim masamın da olduğu kısmını temizleyen Ana-Marie'ydi. Kitabımda yer almaya can attığını söyledi ve bunun mümkün olup olamayacağını konuşmak üzere birkaç kez uğradı. Ama onun hakkında bir şeyler yazacağım konusunda garanti verdikten sonra yüzüne sıkıntılı bir ifade oturdu, gerçek adını ve özelliklerini değiştirmem konusunda ısrar etti. Gerçeğin, Transilvanya'daki pek çok arkadaşını ve akrabasını hayal kırıklığına uğratabileceğini söyledi; genç bir kadınken konservatuarındaki en başarılı öğrenciydi ve o zaman çoğu insan onun yurtdışında ünlü bir şarkıcı olacağını düşünüyordu.

Bir yazarın varlığı sık sık dramatik bir şeyin gerçekleşmek üzere olduğu beklentisi yaratıyordu; insanın ancak bir romanda okuyacağı türden bir şeyin. Yalnızca etrafı izlediğimi, havaalanının yılın her günü nasılsa aynı şekilde işlemesinden başka olağanüstü hiçbir beklentim olmadığını açıklamam bazen hayal kırıklığıyla karşılanıyordu. Bununla birlikte, yazarın masası aslında, terminalin kullanıcıları için yolculuklarını biraz daha hayal gücü ve dikkatle incelemeye başlamaları, havaalanının kışkırtı-



ğı ama uçağa binmek üzere kapıya yöneldiğimiz zamanki endişemiz yüzünden pek hissedemediğimiz ya da ayrıntılarına inemediğimiz duyguları önemsemek için açık bir davetti.

Kaybetme, arzulama ve beklenti hikâyeleriyle, birazdan göklere yükselecek yolculardan enstantanelerle doldu defterlerim – bir terminal gibi kaotik, canlı bir şeyin yanı başında, kitap gibi mütevazı ve durağan bir olgunun nasıl gerçekleşebileceği kaygısından kurtulmak kolay değildi.

11 Yazdıklarımda ilerleyemediğim zamanlarda, benim bulunduğum yerden bir kat aşağıda olan ve otuz yıldır havaalanında ayakkabı boyacılığı yapan Dudley Masters'a gidip gevezelik ediyordum. Sabah 8.30'da güne başlıyordu ve yaklaşık altmış çift ayakkabıyla ilgilendikten sonra, akşam 9.00'da kapatıyordu.

Tezgâhına gelen her yeni çift ayakkabı karşısında Dudley'in sergilediği iyimserliğe hayrandım. Ayakkabılar ne durumda olursa olsun, Dudley onlar için en iyisini düşünüyor, fırça, cila, krem ve sprey temizleyicilerle gördükleri hasarı gideriyordu. Çok amaçlı temizleyici krem cila uygulamadan insanların sekiz aylığına bir yerlere gitmesine izin vermenin kötülük olmadığını biliyordum. Halojen lambasını yaklaştırıp, yeni hastasından ağ-

zını açmasını isterken ("içerde ne var ne yok bakalım"), hayatın ne kadar karmaşık bir hal alabileceğini ve şirketlerini kurtarmak ya da ölüm döşeğindeki bir ebeveyne bakmak için insanların diş ipi kullanmayı nasıl da kolayca bir kenara bırakabileceklerini anlayabilen, nazik bir dişçi gibiydi.



Ayakkabıları cilalamak için ücret alıyor olsa da gerçek misyonunun psikolojik olduğunu biliyordu. İnsanların ayakkabılarını rastgele şöyle bir temizlediklerinin farkındaydı: geçmişe bir darbe vurmak istediklerinde, harici bir değişimin iç dünyada da bir değişim yaratmasını umut ettiklerinde yapıyorlardı bunu. Ne bir kötü niyet ne de benimle alay etme amacı olmaksızın, eğer deneyimlerini yazacak olursa, bunun bir havaalanı hakkında şimdiye dek yazılmış en etkileyici kitap olacağını iddia ediyordu bana her gün.

12 Dudley'in tezgâhını geçtikten hemen sonra, güvenlik bölgesine giden koridorun sonunda, birbirine uyumsuz mobilyaların ve kutsal kitaplarla dolu rafların yer aldığı, farklı inançtan insanlar için ayrılmış bir ibadet odası vardı.

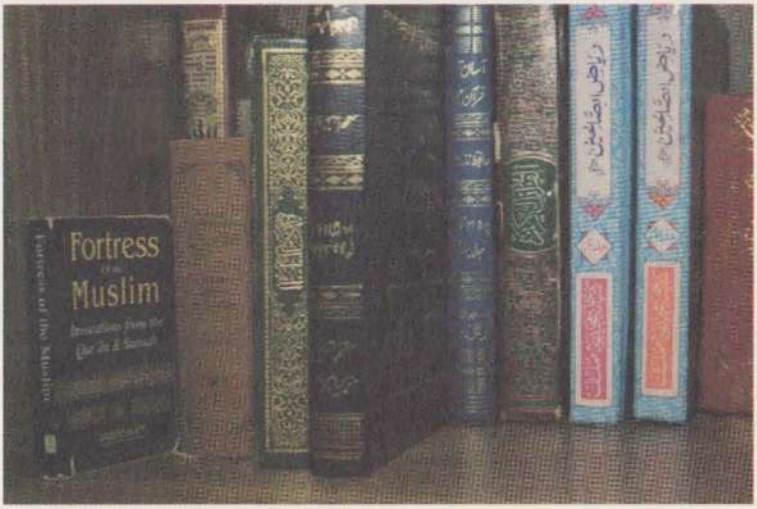


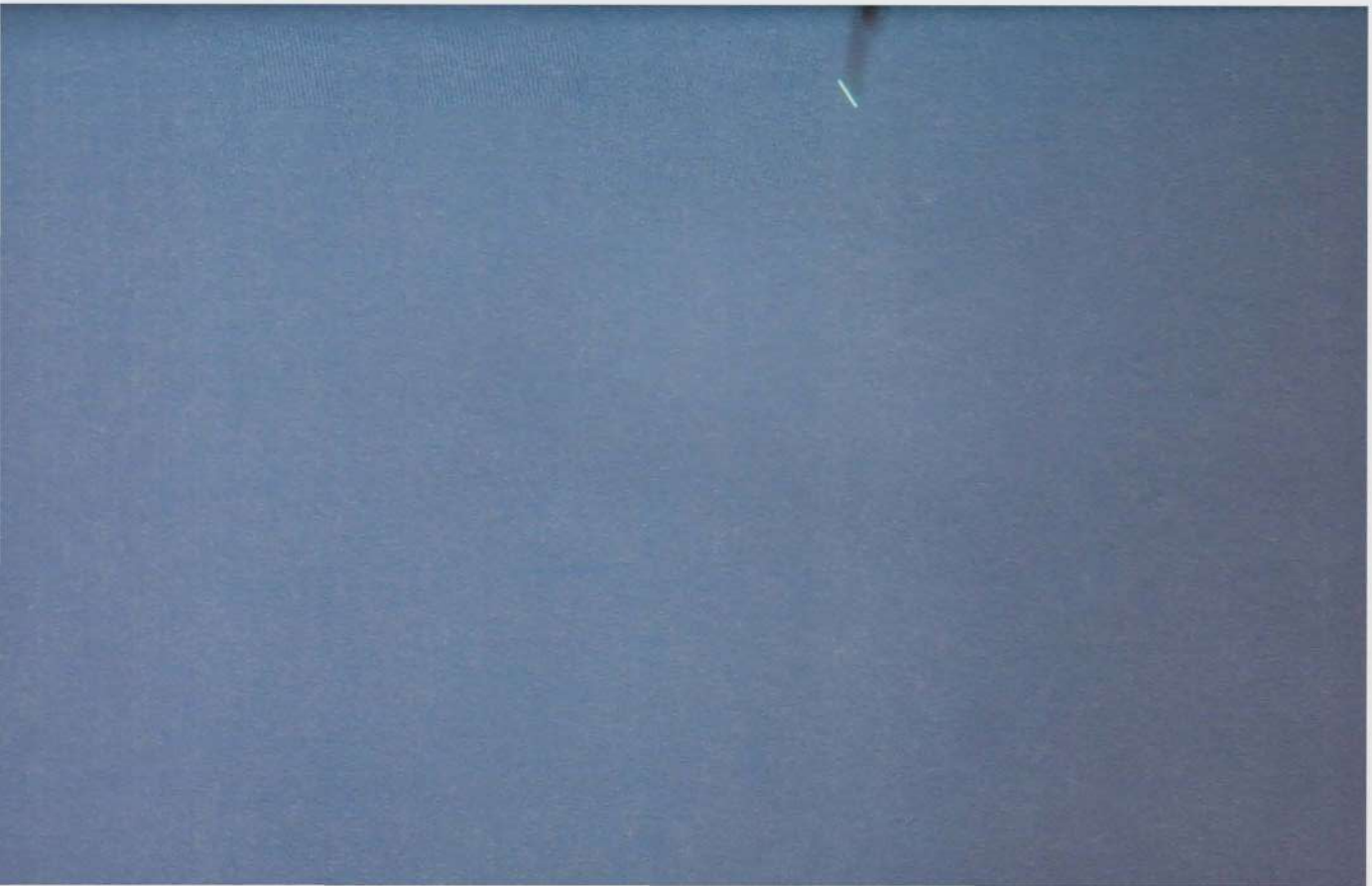
Öğlen 1'de Chennai'ye giden BA0305 numaralı uçuş için uçağa binmeden önce, yolcuların kaderlerini yöneten Hindu tanrısı Ganeş'e saygılarını sunan Güney Hindistanlı bir aileyi izledim. Bu ilahi varlığa biraz çörek ve havaalanı kurallarının gerçekten yakmalarına izin vermediği, gül kokulu bir mum sundular.

Eskiden, büyük ve hayati parçaları bozulduğu için -fire veren gaz pompaları ya da patlayan motorlar yüzünden- uçaklar rutin olarak düşerken, bilime güvenip organize dinlerin taleplerini bir kenara bırakmak mantıklıydı. Esas iş, dua etmektense, arızalara yol açan nedenler üzerinde çalışıp hatayı mantıkla çözmekti. Ama havacılığın daha fazla inceleme altına alınması ve her bir parçanın yedekleme sistemleriyle daha iyi korunmaya başlamasıyla, batıl inanç sahibi olma nedenleri çelişkili biçimde arttı.

Korkunç bir olayın gerçekleşme ihtimalinin çok uzak oluşu, mecalsiz akıllarımızın alamayacağı büyük tehlikelere karşı daha

mütevazı bir duruş sergileyerek bilimsel güvencelerden vazgeçmeye davet eder bizi. Bakım programlarını atlamak gibi bir hataya hiç düşmemekle birlikte, güvenliğin öbür tarafındaki büyük World Duty Free mağazasına sigara ya da Chanel No5 parfümü almaya gitmeden önce, yolculuğa çıkmaya az kala diz çöküp, ana konunun uçak yolculuğu olduğu ve adına İsis, Tanrı, Fortuna ya da Ganeş dediğimiz gizemli kader güçlerine birkaç dakika dua etmek kesinlikle mantıksız gelmeyebilir bize.





III Gümrüksüz Saha



I Güvenlik bölgesi her zamanki gibi etkileyiciydi; en az yüz kişiyi -her ne kadar kabul dereceleri farklı olsa da- yaşamlarının sonraki yirmi dakikası boyunca pek başka bir şey yapmama fikriyle uzlaştırıyordu.



Soldaki en uzak görev bölgesinde, tarayıcıda Jim, el çantası kontrolünde Nina ve metal dedektöründe Balanchandra çalışıyorlardı. Hepsi de bir yıl boyunca, -aralarından biri bir uçağı bombalamak niyetinde olsun olmasın- kadın ya da erkek herkesi denetlemeyi öğrenmek için zorlu bir kursa devam etmişlerdi. Bu kurs, bir anlamda, yeni tanışlarla ortak nokta bulma alışkanlığımızı mükemmelce tersyüz edişti. Bu ekibe, bir düşmanın nasıl görünebileceğine dair bütün önyargılardan kurtulmaları öğretilmişti: bir eliyle bir kutu elma suyu, diğeriyle annesinin elini tutan altı yaşında bir kız çocuğu olabileceği gibi, bir cenaze için Zürih'e uçan, çelimsiz bir büyükanne de olabilirdi. Bu nedenle, masumiyetleri kanıtlanana kadar suçlu sayılan şüphelilere eşyalarından uzaklaşmaları ve ellerini duvara dayamaları net bir şekilde söyleniyordu.

Gerilim türünde yazan yazarlar gibi, güvenlik elemanlarına da normalinden daha olaylı, hayali bir yaşam yüklenir. Meslek

yaşamlarının her anında alarm durumunda ve belki on yılda bir o da muhtemelen Larnaca ya da Bakü'de yaşanacak türden en uzak ihtimallerde dahi tepki vermeye daima hazırlıklı oldukları için onlara yakınlık duyarım. İncil'de emsali olmayan -mesela Belçika ya da Yeni Zelanda- bir ülkede yaşayan, İsa'nın yerel dönüşünün bir çarşamba sabahı saat 3'te Liège mahallesinde bile göz ardı edilemeyecek beklentisi içindeki bir Protestan mezhebinin üyeleri gibidirler. Konuşmadan geçirdikleri saatlere ve bezgin devriye gezmelerine karşılık, rastlamaları durumunda ne yapacaklarının eğitimini aldıkları türden tiplerle düzenli olarak karşılaşmayı pek çok kadın ya da erkek polisin hevesle beklediğini düşünmek, diğer elemanlarda bir tür kıskançlık duygusu yaratıyor olmalı.



Aramalarının hedefi olan kişilere yöneltebilecekleri sınırlı merak dolayısıyla da bu elemanlara yakın hissederim kendimi. Herhangi bir yolcunun makyaj çantasına, günlüğüne ya da fotoğraf albümüne bakmaya tam yetkili olmalarına karşın, yalnızca patlayıcı aparatların ya da öldürücü silahların varlığına işaret eden kanıtları araştırmaya izinliydiler. Bu yüzden, ne güzelce sarılmış bir iç çamaşırı paketinin kimin için olduğunu sorabilir-

lerdi, ne de düşük belli bir kot pantolonun arka ceplerini yarı otomatik bir tabanca bulmaktan başka tür bir arzuyla karıştırmanın nasıl baştan çıkarıcı olabileceğini resmen gösterebilirlerdi.



Bu ekibin üzerindeki daima tetikte olma baskısı o kadar büyüktü ki, çay molalarına diğer çalışanlardan daha sık çıkabilme ayrıcalıkları vardı. Her saat başı çay-kahve makineleriyle, yıpranmış sandalyelerle ve dünyanın en çok aranan teröristlerinin - görünüşe göre dağlardaki mağaralara gizlenmiş ve 5. Terminal'e adım atmaya pek istekli olmayan, uzun sakalları ve esrarlı gözleriyle bir dizi öfkeli görünüşlü, peygamber benzeri tipin- resimleriyle dolu bir odada dinleniyorlardı.

Bu odada, bir staj programına kayıt yaptırmış öğrenciler gibi görünen iki kadın dikkatimi çekti. Birazcık daha sıcak bir karşılama olmasını umarak onlara gülümsediğim zaman, beni selamlamak için yanıma geldiler ve kendilerini binanın iki üst düzey güvenlik memuru olarak tanıttılar. 5. Terminal'deki bütün güvenlik elemanlarının eğitiminden sorumlu olan Rachel ve Simone, ekiptekilere düzenli olarak teröristleri nasıl etkisiz hale getirebileceklerini ve bir el bombası atılması halinde kendilerini korumak için hangi pozisyonu almaları gerektiğini öğretiyorlardı.

Ayrıca çalışanlara ayrı ayrı, yarı otomatik silah kullanımının temel eğitimini de veriyorlardı. Terörizmle mücadeleye yakından odaklanmaları, yaşamlarının her anını etkiliyor gibiydi: ikisi de boş zamanlarında bu konuyla ilgili bulabildikleri her şeyi okuyorlardı. Rachel, 1976 Entebbe operasyonu konusunda uzmandı; Simone, Hindawi Olayı'nı çok iyi çalışmıştı. Bu olayda, Nezar Hindawi adlı Ürdünlü bir adam hamile kız arkadaşını, Semtex* dolu bir çantayla Tel Aviv'e giden bir El Al uçağına binmeye ikna etmişti. Bu plan başarısızlığa uğramıştı ancak Simone (belli tür yolcuları aramanın rahatsız ediciliğine ilişkin şahsi düşünceme karşı çıktığını bilmeden) bu olaydan sonra tüm dünyadaki güvenlik personelinin hamile kadınlara, küçük çocuklara ve yumuşak büyükannelere bakışının kökten değiştiğini açıkladı.



Pek çok yolcunun sorgulanma ya da aranmaya gergin ve sinirli tepki vermesinin nedeni, bu tür soruşturmaların kolaylıkla -bilinçaltı düzeyinde de olsa- suçlanma gibi hissedilmesi ve önceden var olan suçluluk duygusu eğilimlerine denk gelmesi yüzündendir.

* Bir tür plastik patlayıcı (ç.n.)

Tarayıcının önünde uzun süreli bir bekleyiş, pek çoğumuzun kendisine evden çıkarken çantaya bir patlayıcı yerleştirmiş ya da farkına varmadan bir aylık terörist yetiştirme kursuna katılmış olup olamayacağını sormasına yol açabilir. *Haset ve Şükran* (1963) adlı eserinde Melanie Klein, insan doğasının özünde yer alan bu gizli suçluluk duygusunun, aynı cinsten ebeveynimizi öldürmeye yönelik Oedipal arzumuzda temellendiğini ileri sürer. Yetişkinlikte suçluluk hissi o kadar güçlü olabilir ki yetkililere yanlış itiraflarda bulunma, hatta yanlış bir şey yapmış olduğu izleniminin ağır baskısından kurtulmak için gerçekten suç işleme dürtüsünü ortaya çıkarabilir.

Güvenlikten sorunsuz geçme, en azından (yazar gibi) müphem bir suçluluk duygusu yüzünden rahata erememişler için gerçek bir avantajdır. Dedektörler biplemeden, durdurulmadan yoluna devam etmek, günah çıkardıktan sonra kiliseden ya da Kefaret Günü'nden sonra sinagogtan ayrılan birinin hissettiği türden, insanın günahlarının yükünden biraz olsun kurtulup rahatlamasına benzer bir ruh haliyle terminalde ilerlemesini sağlar.



2 Güvenliğin öbür tarafında, yolcuların hayli alışveriş yaptığı yerde, iki yüzü aşkın mağaza dikkat çekmek için yarışıyor – ortalama bir alışveriş merkezinde olandan hatırı sayılır ölçüde fazla bir sayı bu. Bu istatistik, 5. Terminal'in bir havaalanından çok bir alışveriş merkezi olduğu konusunda şikâyetlere yol açtı. Bununla birlikte, bize fazladan bir Johannesburg'a gidiş kapısına erişme zevkini bile yaşatmayan alışveriş merkezlerine gitme eğilimimiz düşünülünce, bu karşılaştırmada neyin yanlış olabileceğini, binanın esas havacılık kimliğine tam olarak zarar verenin ne olduğunu ya da hatta yolculardan tam olarak hangi zevkin çalındığını anlamak güç.



Ana alışveriş bölgesinin girişinde bir döviz bürosu bankosu var. Büyük ve renkli bir dünyada yaşadığımız bize sık sık söylense de Uruguay pesosu, Türkmenistan manatı ve Malawian kwachası banknotlarının düzgünce yerleştirildiği yüz tane çelik kasanın dizili durduğu döviz bürosunun arkasında kendimizi bulduğumuz ana kadar kafamızı şöyle bir sallayıp bu düşünceyi onaylamaktan başka bir şey yapmamış olabiliriz. Londra borsasının bankolarında işlemler mukayese kabul etmez bir elektronik hızda yapılıyor olabilir, ama kalın banknot demetleriyle girilen

sabır dolu fiziksel temas, farklı türden bir ihtiyacı ortaya koyuyor: insan türünün sahip olduğu koleksiyon duygusunu. Farklı farklı renk ve karakterlere sahip bu banknotlar, güçlü adamların, diktatörlerin, kurucuların, muz ağaçlarının ve cüce cinlerin resimleriyle süslü. Kötü kullanım yüzünden çoğu yıpranmış ve yağlı. Yemen'de deve veya Peru'da eyer almaya yaramışlar, Nepal'de yaşlı berberlerin cüzdanlarında ya da Moldova'daki okul çocuklarının yastıklarının altında saklanmışlardı. Papua Yeni Gine'den yıpranmış bir elli kina banknotunun (arkada cennet kuşu, önde başbakan Michael Somare) yolculuğunun Heathrow'da sonuçlanması, bu işlemler dizisi içinde (meyveden ayakkabıya, tabancadan oyuncağa) pek dikkat çekmiyordu.



Terminalin en büyük kitapçısı, döviz bankosunun karşısında yer alıyor. Yazarın, kitapların ticari geleceğine ilişkin iddialı kehanetlerine rağmen (belki de havaalanındaki mağazada onun kitaplarından hiçbirinin kalmamış olmasıyla bağlantı kurarak) buradaki satışlar artmış görünüyordu. İki kitap satın aldığınızda üçüncüsü bedavaya geliyordu, ya da dört tane alırsanız köpüklü bir içeceğe hak kazanıyordunuz. Edebiyatın ölümü abartılıyordu. Oysa arkadaşlık sitelerinde, kitapseverler genellikle bir ka-

tegoride toplanıyordu, WH Smith'te satılanların geniş bir yelpazede oluşu, insanların okuma eğilimlerinin çeşitliliğini gösteriyordu. Eğer kana bulanmış kapaklardan bir sonuç çıkarılacak olursa, uçak yolcularının korkmaya büyük bir eğilimi olduğu söylenebilir. Yeryüzünden yüksekteyken, öldürülme paniği yaşamak istiyorlardı; böylece Salzburg'daki bir konferansın başarılı olup olmayacağına ya da Antigua'daki yeni bir sevgiliyle ilk kez sevişme ihtimaline dair daha dünyevi korkularını unutuyorlardı.



Terminal ilk açıldığından beri bu kitapçıda çalışan, Manishankar adında bir müdürle sohbet ettim. Ona -havaalanında yalnız bir hafta geçiren bir adamın aşırı teşhirciliğiyle- okurun eskiden beri hissettiği ama daha önce tam olarak anlamlandıramadığı duyguları neşeli bir üslupla ifade eden; her gün yaşanan ama toplumun büyük bölümünün dile getirmemeyi tercih ettiği sırları ortaya çıkaran; insanı bir şekilde daha az yalnız ve yabancı hissettiren türden kitaplar aradığımı söyledim.

Manishankar, bir dergi isteyip istemeyeceğimi sordu. Dergi bolluğu vardı, aralarından birkaçında, kırk yaşından sonra nasıl güzel görünebileceği üzerine makaleler yer alıyordu – bu tavsi-

yeler elbette, kişinin otuz dokuz yaşında (yazarın yaşı) görüntüsünün zaten hoş olduğu varsayımı üzerine kurulmuştu.

Dergilerin yakınındaki bir başka kitaplıkta, yazar ya da kitap adına göre değil, hikâyenin geçtiği ülkeye göre düzenlenmiş çeşitli klasik romanlar vardı. Milan Kundera, Prag rehberi olarak öneriliyordu; Raymond Carver'ın kılavuzluğu ise Los Angeles ile Santa Fe arasındaki küçük kasabalarda saklanan karakterlerinin ortaya çıkışına bağlıydı. Oscar Wilde bir defasında, James Whistler resmetmeye başlamadan önce Londra'da daha az sis olduğunu söylemişti ve insan, Carver yazmaya başlamadan önce Amerika'nın batısındaki ıssız kasabaların daha az sessiz ve hüzünlü olup olmadığını merak ediyordu.



Her usta yazar, önemli deneyimlerini, düşüncelerimizi sürekli kaplayan veri yığınının içinde kaybolabilecek detayları görünür kılar – böylece, etrafımızı saran dünyadan bunları bulup keyfini çıkarmaya teşvik eder bizi. Bu bağlamda edebiyat eserleri, Heathrow'dan yola çıkan yolcuların dikkatini, kolonyal toplumdaki çürüme ve konformizm (Heinrich Böll), İtalya'nın kırsal bölgelerindeki sakin erotizm (Italo Svevo) ya da Tokyo metrolarındaki melankoli (KenzaburÙ 'e) gibi un-

surlara daha fazla çekmesi bakımından son derece incelikli araçlardır.

3 Mağazalara dadanmamdan ancak birkaç gün sonra, havaalanında tüketimin özendirilmesine itiraz edenlerin neden şikâyet ediyor olabileceklerini anlamaya başladım. Bu mesele, alışveriş yapmakla uçağa binmek arasındaki, bir anlamda ölüm karşısında asaleti sürdürme arzusuyla bağlantılı uyuşmazlığa dikkat çekiyordu.



Havacılık mühendislerinin geçtiğimiz birkaç on yıldaki pek çok başarısına rağmen, uçağa binmeden önceki dönem istatistiksel olarak bir felaketin başlangıcı olma ihtimalini, evde televizyon karşısında geçirilen sakin bir günden daha çok barındırıyordu hâlâ. Bu yüzden, paramparça olmadan önceki son anlarımızı en iyi nasıl geçirebiliriz, gerisingeri dünyaya düşerken nasıl bir haletiruhiye içinde olmayı dileriz ve o anda *duty-free* torbalarıyla çevrelenmiş halde sonsuzluğa ermeyi ne derece isteriz soruları ortaya çıkabiliyordu.

Mağazaların cazibesinden çok etkilenen bizler, o anda aslında kendi sonumuza hazırlanmamız için dürtükleniyor olabiliriz.



Blink güzellik mağazasında, Bach'ın 106 numaralı kantatında dile getirilen, geleneksel dini ağırbaşlılığa davet eden bir şeyler hissettim yeniden:

Bestelle dein Haus
Denn du wirst Sterben,
Und nicht lebendig bleiben.

Evini düzenli tut,
Çünkü sen de öleceksin,
Ve canlı kalmayacaksın.

Uçma ritüeli, sıradan görünmesine karşın, en seküler zamanlarda bile, önemli varlık temalarına -ve dinlerde yer alan meselerdeki benzerlerine- kesinkes bağlı kalır. Pek çok göğe yükseliş, cennetten pek çok ses, mesela trenle seyahat etme eylemi gibi, uçma işine de tümüyle karasal bir perspektiften bakan pek çok hava meleği ve azizi duymuşuzdur. İlahların, ölümsüzlerin ve muteberlerin varlığı uçağımızda, güvenlik talimatlarını dinlemenin rahatsızlığında, pilotumuzun yaptığı hava durumu anonslarında ve yukarıdan izlediğimiz yeryüzünün yumuşak kavislerinde, gizli saklı biçimde bize eşlik eder.

4 Sekiz yüz kadar koku çeşidinin arasından yumuşak, karışık bir koku yayan bir parfüm mağazasının hemen dışında iki rahibe çarpmam normaldi artık. Aralarından daha yaşlı olanı -Peder Sturdy- hemen göze çarpan ve sırtında "Havaalanı Rahibi" yazan bir ceket giymişti. Altmışlarının sonundaydı, kilise insanlarına özgü koca bir sakalı ve altın çerçeveli gözlükleri vardı. Her bir ifadenin arkasındaki farkı ve başkalarını rahatsız ya da meşgul etme korkusu olmadan en ince detaylarını anlayabileceğiniz konuşmasının, etkileyici biçimde yavaş ve üzerinde düşünülüp taşınılmış bir ahengi vardı. Meslektaşı Albert Kahn da aynı şekilde dikkat çekici giyinmişti -ama başka bir çalışandan ödünç aldığı ceketinde yalnızca "Acil Servis" yazıyordu- yirmili yaşlarının başlarındaydı ve Durham Üniversitesi'ndeki teoloji eğitimine devam ederken bir yandan da Heathrow'da çalışıyordu.

Tanımlanması güç, kafa karıştırıcı giysiler üreten Reiss mağazasının yanından geçerken, Peder Sturdy'ye, "İnsanlar size en çok ne soruyorlar?" dedim. Ruhani bir ses bize bir kez daha bagajlarımızı asla sahipsiz bırakmamamız gerektiğini hatırlatırken, uzun bir sessizlik oldu.



"Kayboldukları zaman geliyorlar bana," diye yanıtladı Peder sonunda; St. Augustine'in "Tanrı Kent'le buluşana dek Dünya Kent'in hacıları" olarak tanımladığı talihsiz bir ırkın, insanoğlunun ruhani kafa karışıklığını yansıtmak istercesine, ilk kelimenin üstüne basa basa söylemişti.

"Peki, *hangi* konuda kaybolduklarını hissediyor olabilirler?"

"Ah," dedi Peder, derin bir iç çekip, "aradıkları neredeyse hep tuvaletler oluyor."

Metafizik konulardaki sohbetimizin böyle bir ifadeyle sonlanması acıklı göründüğünden, bu iki adamdan bana, bir yolcunun uçağa binip havalanmadan önceki son dakikalarını en verimli şekilde nasıl geçirebileceğini anlatmalarını istedim. Peder bu konuda net konuştu: insanın düşüncelerini kati şekilde Tanrı'ya yöneltmesinin onun ödevi olduğunu söyledi.

"Peki ya o kişi Tanrı'ya inanmıyorsa?" diye üsteledim.

Ama o sessiz kalıp, bu bir pedere sorulacak kibar bir soru değilmiş gibi uzaklara baktı. Neyse ki meslektaşı daha liberal bir teolojiden yanaydı, aynı şekilde kısa ama daha kapsamlı bir yanıt verdi; sonraki günlerde uçakları pistte sıralarını beklerken izlediğimde düşüncelerim sık sık bu yanıta döndü: "Aklımıza ölüm düşüncesini sokan her türlü olay hepimiz için çok önemlidir; önemsediğimiz türden bir yaşamı sürdürme cesareti verir bize."



5



Güvenlik bölgesinin hemen ilerisinde, adını bahtsız bir süpersonik jetten almış ve birinci mevki yolcuların kullanımına ayrılmış bir süit vardı. Zenginliğin avantajlarını görebilmek zordur bazen: pahalı arabalar ve şaraplar, giysiler ve yemekler bugünlerde, modern tasarım ve seri üretim süreçlerinin ileri düzeyde olması dolayısıyla, nispeten ucuz emsallerinden pek de üstün sayılmazlar. Bu anlamda, British Airways'in Concorde Salonu bir aykırılık oluşturuyordu. İnanılmaz ve kışkırtıcı biçimde, bir havaalanında şimdiye dek gördüklerimin -belki de hayatımda gördüklerimin- hepsinden daha hoştu.

Deri koltukları, şömineleri, mermer tuvaletleri, bir spa'sı, bir restoranı, bir kapıcısı, bir manikürcüsü ve bir kuaförü vardı. Bir garson salonda havyar, kaz ciğeri, somon füme tabaklarıyla turluyor, bir başka garson ekler ve çilekli turtayla geziniyordu.

"Bu dünyada bunca zahmet ve telaşe ne için? Zenginliğin, gücün ve egemenliğin peşinde koşmanın sonu ne?" diye soruyordu Adam Smith, *The Theory of Moral Sentiments*'te* (1759) ve şöyle yanıtlayarak sürdürüyordu: "fark edilmek, hizmet edilmek, sempatiyle, memnuniyetle ve övgüyle anılmak için" – bu ihtiraslar dizisi, Concorde Salonu'nu yaratanların coşkuyla hakkını verdikleri atmosfere çok uygun.

* Ahlaki Duyarlılığın Teorisi. (ç.n.)



Restoranda bir yere otururken, bu noktaya gelmek için insanlık her ne bedel ödemiş olursa olsun, buna kesinlikle değdiğine emin oldum. Yanmalı motorun geliştirilmesi, telefonun icadı, İkinci Dünya Savaşı, Reuters ekranlarından gerçek zamanlı finans bilgilerinin geçmesi, Domuzlar Körfezi, ince gagalı kervançulluğunun soyunun tükenmesi – bunların hepsi, her biri kendi meşrebince, Batı dünyasının pusla kaplı bir köşesindeki pist manzaralı güzel bir odada sessizce bir araya gelmiş birbirinden ilginç bireylerden oluşan, mukayese kabul etmez bir grubun oluşmasına yardım etti.

Edebiyat eleştirmeni Walter Benjamin, mükemmel bir ifadeyle, "Hiçbir kültürel belge yoktur ki aynı zamanda barbarlığın da belgesi olmasın," diye yazmıştı; ama bu duyarlılık artık pek önemsenmiyor gibi.

Yine de bu salonun başarısının ardında yatan kırılganlığı görebiliyordum. Yaldızlı tavanları çatlayıp harabeye dönmeden önce, bu küçük kardeşlik derneği üyelerinin sandalyelerine kurulduğu böylesi durgun günlerinin nispeten ne kadar az kaldığını hissettim. Milattan sonra ikinci yüzyılda bir sonbahar pazar günü, Adriyen'in* Roma'nın dışındaki villasının teraslarının mermer sü-

* Milattan sonra 117-138 yılları arasında görev yapmış Roma imparatoru. (ç.n.)

tunları arkasında kan kırmızısı bir güneş batarken de biraz böyle hissediliyordu belki. O zaman da biri, Ren Vadisi'ndeki çam ormanlarının derinliklerinde siper almış bekleyen tedirgin Germen kabileleri biçimde, benzer bir felaket önsezisi duymuş olabilir.

Concorde Salonu'na yakın zaman içinde dönmeyebileceğim düşüncesi beni hüzünlendirdi. Bununla birlikte, acımı hafifletmenin en iyi yolunun, binada herkesin beğendiği yerlere karşı bir düşmanlık geliştirmek olduğunu fark ettim. Bir tabak tatlı çörekle servis edilen mantar üzerinden, bu salonun aslında, torpil ve hilekârlıkla buraya hak etmedikleri şekilde giren oligarşi yöneticilerinin bir saklanma yeri olduğunu düşünmeye çalıştım.



Daha yakından inceleyince, üzülerek kabullenmek zorunda kaldım ki burada bulunan diğer misafirlerin hiçbirinin zengin tipine uymayışı bu düşüncemle çelişiyordu. Aslında nasıl da *sıradan* göründükleri dikkat çekiciydi. Bunlar, kırsal kesimde hektarlarca araziye konmuş ödlek mirasçılarından çok, kendi başlarına nasıl mikroçip ya da elektronik çizelge yapabileceklerini bilen normal insanlardı. Gündelik giysileri içinde, Malcolm Gladwell kitapları okuyan bu kişiler, zekâ ve enerjilerinin gücüyle kendi zenginliklerini elde etmiş seçkinlerdi. Accenture'de çalışarak tedarik zincirlerindeki düzensizliği yoluna koymuş ya da

MIT'de gelir katsayısı modellemeleri oluşturmuşlardı; telekominikasyon şirketleri kurmuş ya da Salk Enstitüsü'nde astrofizik araştırmaları yapmışlardı. Toplumumuz büyük oranda zengin görünüyor, çünkü en varlıklı vatandaşları tipik zenginler gibi davranmıyor. Basit bir yağmacılık asla böyle (küreselleşmiş, çeşitlilik gösteren, titiz, teknolojik donanıma sahip) bir salon inşa edemezdi, en fazla feodal görünüşlü birkaç ışıltılı keyif sarayı ve eski moda bahçe olabilirdi.



Concorde Salonu'na temiz hava pompalanıyor, yine de rahatsız edici bir şeyin izi geziniyor etrafta: hissedilen telkin, üç geleneksel havayolu mevkiinin, insanların gerçek yetenek ve erdemlerine göre toplumun üç bölüme ayrılmasından başka bir şey ifade etmediği. Eski zamanların kast sistemlerini ortadan kaldırdıktan ve evrensel bir eğitim ve fırsat eşitliğini garantilemek için savaştıktan sonra, yoksulluk kadar zenginliğin dağılımında da gerçek bir adalet sistemi olan meritokrasiyi* kurduk. Bu yüzden, modern çağda yoksulluk yalnızca acınılası değil aynı zamanda *hak edilen* bir şey olarak görülebilir. Şayet insan bir şekilde yetenekli ya da becerikliyse hâlâ neden seçkin bir salona girme iz-

* Kişilerin yetenek ve bireysel üstünlüğüne dayanan yönetim biçimi. (ç.n.)

nini elde edemediği sorusu, dünya havaalanlarının aşırı kalabalık ve kaotik halka açık bekleme alanlarındaki sert plastikten sandalyelerde tüneyen tüm ekonomi sınıfı uçak yolcularının, kendi zihinlerinin özel alanı içinde kafa yordukları bir muammadır.

Bir zamanlar Batı'da, her türden salonun dışında kalmayı yücelten güçlü bir açıklama vardı: Hıristiyanlık iki bin yıl boyunca, erdemin yerini kaçınılmaz biçimde maddi başarının aldığı modern meritokratik sistemin doğasını oluşturan düşünceyi reddetmişti. En üstün, en kutsal insan İsa'ydı ama buna rağmen dünyadaki yaşamı boyunca fakir olmuştu ve bu yüzden tam da kendi örneği, haklılık ile zenginlik arasında herhangi türden bir doğrudan eşitliği hükümsüz kılıyordu. Bu Hıristiyan meseli, eğitimsel ve ticari altyapılarımız ne kadar adil görünürse görünsün, tesadüf faktörüyle fırsatların, daima bir tarafta zenginlik öbür tarafta erdemin olduğu hiyerarşiler arasında herhangi bir düzgün işbirliği kurulmasını imkânsız hale getirdiğini gösteriyor. St. Augustine'e göre, yalnızca Tanrı'nın kendisi her bir bireyin kıymetini bilebilirdi ve O, Kıyamet Günü'nden önce, fırtınanın ve meleklerin trampetlerinin sesi duyulana dek bu değerlendirmeyi açığa vurmayacaktı – inanmayanlar için hayali bir senaryodur bu ama yine de başkalarını vergi iadelerine şöyle bir bakarak yargılamaktan kaçınmamız gerektiğini hatırlamamıza yardımcı olur.



Bu Hıristiyan meseli ne yok oldu gitti ne de unutuldu. Çarkıfelek meyvesi şerbetiyle sunulan bir dilim çikolatalı pastayla sonlandırılan bereketli bir öğle yemeğinden sonra, Filipinler'deki Puerto Princesa bölgesinin dışındaki bir gecekondu mahallesinden Concorde Salonu'nun acımasızcasına süslü kadrosuna ne karmaşık koşullar altında katıldığını anlatan Reggie adlı bir çalışan, ayrıcalığın meritokratik açıklamalarının şimdi bile silinip gittiğini açıkça gösterdi bana. Meritokratik düşünceye karşılık Hıristiyan inanç sistemini tercih etmemiz, Seattle'a gitmek üzere uçağına binmeyi beklerken, taş görünümlü şöminenin yanında *Wall Street Journal* okuyan, yirmi yedi yaşındaki eşofmanlı işadamı ile havayolu şirketinin birinci mevki salonundaki banyoları gezinip, uluslararası bakterilerin türlü türlü ve durmadan değişen kolonilerini duş kabinlerinden silmekle görevli Filipinli bir temizlikçi arasındaki göreceli bağı nasıl yorumlayacağımızı belirler.



6



Kullanıcılarının çoğuna göre burası, başka bir yere giderken birkaç saat geçirdikleri bir alandan biraz daha fazlası olsa da, diğer pek çokları için terminal, kamuya kapalı bir dizi katta zorlu bürokrasiler barındıran, daimi bir ofis hizmeti veriyordu. Burada yapılan iş, hizmetlerinin karşılığında hemen övgü duymaya hevesli olanlar için pek uygun değil. Terminalin inşası yaklaşık yirmi yıl sürmüş ve yarım milyon insan çalışmış; artık nihayet faaliyetteydi ve bir komitenin yönetiminde, ağır ağır işini yapıyordu. Kat kat iş unvanları (Operasyonel Kaynak Planlama Müdürü, Güvenlik Eğitimi ve Standartlar Danışmanı, Kıdemli İK İş Ortağı) yeni bir bilgisayar ekranı alınmadan ya da bir bank yerleştirilmeden önce başvurulması gereken hiyerarşi sıralamasına işaret ediyordu.

Bununla beraber, dünyanın çevresinde dönen uçakları yöneten insan gücünün olanakları ve zekâsı, kıyıda köşede kalmış birkaç ücra ofisten yayılıyordu. British Airways'in Müşteri Deneyimi Bölümü'ne ev sahipliği yapan bölge, kabindeki koltukların modelleriyle, can yeleği, kusma torbaları, nane şekerleri ve havlularla doluydu. Havayolunun cimriliğinden çok büyüklüğü nedeniyle ıskartaya çıkmış pek çok işe yaramaz numuneyle dolu odadan sorumlu bir arşivci, bir tek sandalyeye ödenen yüksek

miktarın dramatik sonuçlarını, sipariş formuna onlardan otuz bin adet işlerken fark ediyordu. Yapının içinde gezinirken, uçakların eski dahili parçalarına bakmak, bir kitabın ilk müsveddelerini görüp de metnin sonunda nasıl cilalandığını fark eden kişinin kararsız ve ikircikli kalmasına benziyordu – evrensel masum çabalar düzleminde teselli edici bir uygulamadan ders çıkarmak gibi.



Havaalanının arka odalarından döndüğümde, yolcuları eğlendirmeye yönelik savurgan hizmete karşılık, onlara seyahatlerinin ardındaki emeğin anlatılabileceği zamanın nasıl da kıt olduğunu fark etmek üzüntü verici göründü.

Uçakta verilen yemeğin nasıl yapıldığı, tadının nasıl olduğundan çok daha ilginç ve çok daha rahatsız ediciydi. Terminalden bir buçuk kilometre uzaklıkta, İsveç firması Gate Gourmet'nin penceresiz, soğuk fabrikasında, hepsi de on beş saat içinde troposferin bir yerinde yenmesi gereken seksen bin kahvaltı, öğle ve akşam yemeği, Bangladeş ve Baltık'tan gelmiş bir grup kadın tarafından hazırlanıyordu. Kore Havayolları etsuyu çorba, JAL teriyaki soslu somon ve Air France yanında havuç püresi olan tavuk şinitzel servis ediyordu. Daha son-

ra, havayolu şirketine ve gittiği yere göre ayrılan yemekler burada, terminaldeki yolcular gibi, özgürce birbirine karışıyordu; Dubai varışlı bin adet Emirates humusunun bulunduğu tepsi, buzdolabı odasında Stokholm'e uçacak SAS için hazırlanmış gravadlax* ile dolu dört servis masasının yanında duruyordu bazen.

Uçak yemeği, insan yapımı ile doğal, teknolojik ile organik arasındaki gerginliğin tepe noktasında yer alıyordu. En renksiz domates bile (Gate Gourmet'de lifli solgun benizleriyle büyüleyici olanlar da) doğanın işi. Yılın buğday ekinini kutlamak için hasat festivalleri düzenleyip, toprak ananın daimi doğurganlığı adına hayvanları kurban ettiğimizde doğanın ayakları dibinde tevazuyla oturmaya alışkınken, göğe yükseldiğimiz sırada meyve ve sebzelerimizi yanımıza almak çok tuhaf ve ürkütücü.

Artık böyle tapınmalara gerek yoktu. Kısa bir süre önce Galler tepelerinde doğup büyümüş kuzulara ait yirmi bin pirzoladan oluşan bir yığın depoya alınıyordu. Birkaç saat içinde, bunlardan üstüne ekmek kırıntısı serpilmiş bir porsiyonu Nijerya'dan



* Marine edilmiş somondan yapılan bir tür kanepe. (ç.n.)

geçerken yenen bir yemeğe dönüşecekti – bunun için, Litvanya'dan gelmiş, yirmi altı yaşındaki yaratıcısı Ruta'yı hiç düşünmeyecek ya da ona teşekkür etmeyecektik.



7 British Airways mürettebatının havaalanında da ofisleri var. Pilotlar, Mongolia'dan geçerken havanın nasıl olacağı ya da Rio'da ne kadar yakıt almaları gerektiği konusunda müdürlerine danışmak için gün ya da gece boyu 5. Terminal'deki bir harekât merkezine uğruyorlar. Böyle bir toplantıyı başlarken gördüğümde, kendimi, on beş yıldır uçan ve daha sanatsal bir işe sahip insanlara karşı uzman kişilerin sergilediği esprili, hoşgörülü bir gülümsemeyle beni karşılayan Kıdemli Baş Memur Mike Norcock'a tanıttım. Onun karşısında kendimi, babasının sevgisinden emin olmayan bir çocuk gibi hissettim. Pilotlarla tanışmanın benim için her şeyden daha küçük düşürücü bir deneyim olduğu, onlarda hayran olduğum erdemlere - azim, cesaret, kararlılık, mantık ve işe uygunluk- asla sahip olamayacağım, bunun yerine, eğer sis koşullarında bir 777'yi Newfoundland'a indirmesi istenirse ağlaması neredeyse kesin olan mızmız ve yetersiz bir yaratık olarak kalacağım iyice ortaya çıktı.

Norcock, bazı uçuş haritalarını almak için harekât odasına gelmişti. Jumbo'suyla Hindistan'a gitmek üzere yola çıkacaktı ama önce İran'ın kuzey sınırındaki havayı tekrar kontrol etmek istemişti. Yolcularından çok daha fazla şey biliyordu. Bizim gibi meslekten olmayan insanların gelişigüzel ve naif biçimde rengi ve bulut oluşumları bakımından değerlendirme eğiliminde olduğu gökyüzüne, aslında kodlanmış uçuş yolları, kesişmeler, kavşaklar ve işaret ışığı sinyalleriyle hatlar çizilmişti. Bugün, hem uçuş çizelgesinde küçük turuncu noktayla hem de Türkiye'nin doğusunda yerleşimin olmadığı küçük bir bölgedeki bir geçidin tepesinde yer alan bir çiftçinin tarlasının kenarına konmuş, iki metre yüksekliğinde ve beş metre genişliğinde ahşap bir baraka olan VAN115.2 ile ilgileniyordu –yolcuları şu an Gate Gourmet fabrikasında hazırlanmakta olan lazanyalarının keyfini çıkarırken, Norcock birkaç saat sonra, R659 havayolunu soldan takip ederek buradan uçacaktı. Düzgün, biçimli ellerine baktım ve çocukluğundan bu yana ne kadar zaman geçmiş olabileceğini düşündüm.



Norcock'un her koşulda daima bir otorite ve baba modeli olamayacağını, en azından teoride biliyordum. O da huysuz ya da kibirli olabilir, aptalca davranışlarda bulunabilir, eşine acı-

masız yorumlar yapabilir ya da çocuklarını ihmal edebilirdi. Günlük yaşamın yön çizelgesi yoktur. Ama aynı zamanda, bu bilgiyi öylece kabul etmeye ya da kullanmaya da isteksizdim. Belli mesleklerin, doğası gereği bizi sıradan zaaflarımızdan kurtardığına ya da bir anlığına dahi olsa, çoğumuzun bildiğinden daha etkileyici bir varoluşa taşıdığına inanmak istiyordum.

8



İşverenim baştan beri, terminaldeki en güçlü adamlardan biri olan, British Airways'in yöneticisi Willie Walsh'la kısa bir röportaj yapmamın faydalı olabileceğini söylüyordu. Walsh çok meşgul olduğu için, bu ihtimal uzak görünüyordu. Şirketi günde ortalama 1,6 milyon sterlin zarar ediyordu; bu da geçtiğimiz üç ayda toplam 148 milyon sterlin demekti. Pilotları ve kabin mürettebatları greve gitmeyi planlıyordu. Araştırmalar, bagaj görevlerinin, diğer Avrupa havayollarından çok daha fazla emanete hıyanet ettiğini ortaya çıkarmıştı. Devlet, yakıttan vergi almak istiyordu. Sipariş ettiği yeni 787 uçağı için yapması gereken ön ödeme takvimini uygulayamayacağını söyleyerek, Boeing'in üst kademelerindekileri kızdırmıştı. Şirketini Qantas ya da Iberia ile birleştirme çabaları sekteye uğramıştı. Birinci mev-

kide her yemekten sonra ücretsiz çikolata verme uygulamasını durdurması, İngiliz basınında üç gün boyunca sansasyon yaratmıştı.

Gazetecilik mesleği, röportaj yapma fikrine oldu olası tutkundur; bunun altında yatan ulaşabilme fantezisidir: sıradan halkın ulaşamayacağı, dünyanın dönmesini etkileyebilen yüce biri, kendini bir muhabire açar. Bir gazete ücreti karşılığı bu görüşmeye katılan okur, hayattaki kendi mevkisini unutmaya ve röportaj yapanla saraya ya da idarecinin süitine girmeye davet edilir. Muhafızlar silahlarını bırakır, sekreterler ziyaretçileri güvenlikten geçirir. Artık kutsal mekândayızdır. Beklerken çevremize bakarız. Başkanın, masasında bir kâse naneli şeker bulundurmayı ya da ünlü bir aktrisin Dickens okumasını dinlemeyi sevdiğini öğreniriz.

Ancak, paylaşılan sırların boşuna umutlandırdığı vaatler nadiren dilediğimiz şekilde yerine gelir, çünkü önemli kişiler neredeyse hiçbir zaman basından biriyle samimi olmak istemezler. Çevresinde içini döktüğü insanlar vardır zaten. Yeni bir arkadaşa ihtiyacı yoktur. İntikam planlarını ya da mesleki geleceğine ilişkin korkularını ifşa etmeyecektir. Bu yüzden, ünlü biri için röportaj yapmak genellikle mümkün olduğunca az şey söyleye-



rek, yaptığı işin beyhudeliğini tamamen fark ettiğinde tehlikeli olabilecek gazetecinin kendini beğenmişliğine alet olmamaya indirgenir. Röportaj yapılan kişinin gizlilik konusunda kendini rahat hissetmesi sağlanabilirse, Florida'ya tatile gitmek üzere olduğu ya da kızlarının tenis oynamayı öğrendiği alınabilir ağzından.

Sonuçta, Mr. Walsh'a yönelteceğim soruların bir standardı yoktu. Emekli maaşlarından, karbon emisyonlarından, ikramiyelerden ya da hatta pek özlenen çikolatalardan söz etmem anlamsızdı – gerçekten de buluşmamızda, son dönemdeki olayları tekrar konuşmaya çalışmak kabalık olurdu.

Böylece konferans salonunda, Mr. Walsh'ın işçi sendikaları temsilcisiyle ve Airbus'tan gelen bir delegasyonla olan toplantılarının arasında, kırk dakika kadar görüştük. 1943 Mayısında, Roosevelt ile Churchill'in çıkarma sahilinde yaptığı bir görüşmeyi bölüyormuşum gibi hissettim.



Bereket versin, Mr. Walsh dünyanın en büyük havayolu şirketlerinden birinin genel müdürü olsa da ona tümüyle bir işadamıymış gibi davranmamın haksızlık olacağını fark ettim. Şirketinin içinde bulunduğu mali durum gayet istikrarsızdı ve Mr.

Walsh'ı bilançosuyla değerlendirmek, onun yeteneklerini ve önemini uygunsuz bir şekilde yansıtmak olurdu.

Bütününe bakılacak olursa, bağımlı bir endüstri olarak sivil havacılık, tarihi boyunca hiçbir zaman kârlılık göstermemişti. Çarpıcı bir şekilde, kitap yayıncılığı da ona benziyordu. Bu anlamda, Genel Müdür'le ben, görüntüde farklı olmasına rağmen, gayet benzer işler yapıyorduk. Bu işlerin her birinin, ruhu heyecanlandırabilme yeteneği bakımından, kâr hanesinde değil insanlığın gözünde haklı çıkma gereksinimi vardı. Bir şair hakkında aldığı teliflere göre bir yargıya varmak gibi, bir havayolu şirketini de kâr-zarar tablosuna göre değerlendirmek adaletsizlik olurdu. Bir havayolu şirketinin afişi altında dünyada her gün gerçekleşen binlerce güzellik ve enteresanlık ânına borsa uygun bir fiyat belirleyemez: Nova Scotia'nın havadan görünüşünü tarif edemez, Hong Kong ofisindeki çalışanların arasındaki dostluğu gösteremez, havalanırken hissedilen adrenalinin ne anlama geldiğini söyleyemez.



Eski bir pilot olan Mr. Walsh, iddiamın mantığına tümüyle yabancı değildi. Biz konuşurken, devasa ve karmaşık makineler olan uçakların göğe yükselirken cüsselerinin ve atmosferin mey-

dan okumalarının nasıl da üstesinden geldiğini, buna duyduğu hayranlığı ifade etti. Bagaj arabalarının ve makinistlerin yanında cüce gibi kaldığı bir 747'yi kapıda bekler gördüğümüzde, böylesi bir canavarın -Himalayalar'ı aşmak bir yana birkaç metre bile- nasıl olup da kımıldayabildiği konusunda ikimizin de aynı hayreti yaşıyorduk. New York'a gitmek üzere havalanan bir 777'nin Staines barajı üstünde, yaklaşık 5.000 kilometre ve altı saatlik bir deniz ve bulut yolculuğu mesafesindeki Long Beach'in beyaz ahşap evleri üstünde alçalmaya başlarken tekrar açana dek, kanatçıklarını ve tekerleklerini nasıl da kapattığını görmekten aldığımız hazzı konuştuk. Meraklı gözlemcinin, turbofanların yarattığı ısı dumanından yolculuklarına çıkmayı bekleyen uçakları ve gri ufukta seçilen alacalı renkteki kanatlarını, yat yarışındaki tekneler gibi ayırt edebildiği kalabalık hava sahasının güzelliğinden heyecanla söz ettik. Başka bir hayatta, genel müdürle benim iyi arkadaş olabileceğimize karar verdim.



Mr. Walsh'la -ya da ona dememi istediği şekliyle, Willie'yle- o kadar iyi anlaştık ki, aşağıdaki lobide daha sonra tekrar buluşmamızı ve yeni A380 modeline bakmamızı önerdi. 2012'de British Airways filosuna katılacak bu uçaklardan, Air-

bus'a on iki tane sipariş etmişti. Modelin önünde dururken, Willie çocuksu bir heyecanla, uçağın kanatçıklarının gerçek ölçülerini ve gövdesinin genişliğini daha iyi anlayabilmem için bir sıranın üstüne çıkmaya davet etti beni.



Omuz omuza durmuş, model uçağa hayranlıkla bakarken, ona büyük bir yakınlık hissettim. Heathrow hakkında bir kitap yazma teklifini ilk aldığımdan bu yana içimde taşıdığım bir fanteziden bahsetme cesaretini buldum kendimde. Sürekli olarak dünyanın çevresinde dolaşacağım, işverenime samimi ithaflarla yazacağım, uçaktan görünen Batı Avustralya çöllerinin koyu sarı tonlarını ve hosteslerin bale yapar gibi dolaşmalarını anlatacağım izlenimci denemeler yazabilmem için beni uçaklarında misafir yazar olarak görevlendirebilecek kadar parasının kalıp kalmadığını sordum Willie'ye.

Bir duraksama oldu ve genel müdürün gri-yeşil gözlerindeki neşeli ifade bir anlığına kayboldu. Ama eski haline döndü hemen. "Elbette," dedi sevinçle. "Bir defasında, Aer Lingus'ta video sistemi bozulunca, New York uçağında şarkı söylemeleri için İrlandalı bir çift halk ozanını çağırdık. Alan, seni kabinin ön kısmında, yolcularımıza maniler okurken hayal edebiliyorum."

Bu kehanette bulunduktan hemen sonra, değerli zamanımı bu kadar aldığı için özür diledi ve şirketin ana yönetim binasının kapısına kadar bana eşlik etmesi için bir güvenlik memuru çağırdı.

9



Havalanında kalmaya başladıktan kısa bir süre sonra, akşam saatleri en sevdiğim zaman halini aldı. Saat sekiz olunca, en hareketli kısa mesafe Avrupa trafiği bitiyordu. Terminal boşalıyor, Caviar House mersinbalığı yumurtalarından kalanları satıyor ve temizlik ekibi günün sistematik yerleri silme harekâtına başlıyordu. Yaz olduğu için, güneş kırk dakika daha gökyüzünde kalıyor ve bu arada yumuşak, nostaljik bir ışık, bekleme alanlarından akıp gidiyordu.

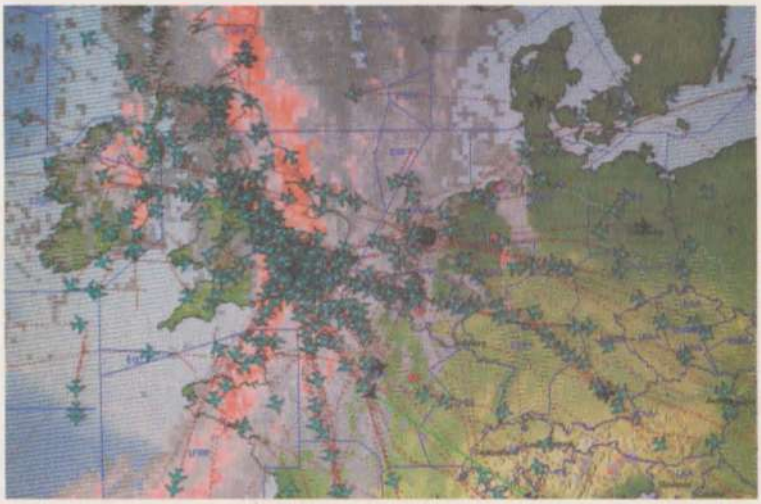
Bu saatte terminalde kalan yolcuların büyük bölümü, her akşam Doğu'ya kalkan uçaklarda yerini ayırtmış olanlardı. Bunlar çoğunlukla kuzeybatı Londra'da oturan ailelerdi ve rotaları boyunca Singapur'dan, Seul'den, Hong Kong'dan, Şangay'dan, Tokyo'dan ya da Bangkok'tan geçiyorlardı.

Bekleme yerlerinin atmosferi yalnızlık yüklü olmakla birlikte, tehlikesizlik duygusu öyle yaygındı ki, her insanın tek başına olduğu zaman hissedebileceği rahatsızlık duygusunu ortadan

kaldırıyor ve böylece, yeni bağlantılar kurmayı, kalabalık bir barın şenlikli halkı içinde olabileceğinden daha mümkün kılıyordu. Havaalanı geceleri, tek bir ülkeye bağlı kalamayan, gelenekten korkan, yerleşik bir toplumda yaşayabilecceği şüpheli ve bu yüzden de modern dünyanın ara bölgelerinden, gazyağı depolarının ikiye böldüğü manzaralardan, iş merkezlerinden ve havaalanı otellerinden başka hiçbir yerde rahat edemeyen göçmen ruhlar için bir ev haline dönüşüyordu.

Gece varışlarında tipik bir yuvaya dönüş duygusu olduğundan, bunun yerine kendilerini karanlığa emanet etmeye, yalnızca otomatik pilotla yönetilen bir uçakla taşınmaya ve Azerbaycan ya da Kalahari Çölü üstünde nihayet uykuya teslim olmaya hazırlanan yolcular özellikle cesur görünüyorlardı.

Terminalin üst katlarında yer alan bir kontrol odasındaki devasa dünya haritası, bir uydu dizisiyle izlenen British Airways filosuna ait her bir uçağın gerçek zamanlı pozisyonunu gösteriyordu. 180 uçak yerküreyi bir uçtan bir uca geçiyor, hepsi de toplam yüz bin civarı yolcu taşıyordu. Bir düzine uçak Kuzey Atlantik'i geçiyor, beşi Bermuda'nın batısındaki bir fırtınanın çevresini dolaşıyor ve biri de Papua Yeni Gine üstünden geçerken görülüyordu. Bu harita, her bir uçak yuva-



dan ne kadar uzakta olursa olsun, ne kadar zincirinden boşanmış ve yaptığı işi becerebiliyor gibi görünürse görünsün, ihtiyatlı olmaya dair sembolik bir anlam taşıyordu. Londra'daki kontrol odasında çalışanlar, çocukları için endişelenen ebeveynler gibi, sorumlu oldukları her bir uçak yere güvenle inene dek rahat etmiyordu.

Her gece, bakımları yapılmak üzere, birkaç uçak devasa hangarlara çekiliyordu. Burada birtakım geçitler ve vinçler, bir dizi kelepçe gibi gövdeye bağlanıyorlardı. Uçaklar böyle bir ziyaretten utanmış görünseler de -Los Angeles'a ya da Hong Kong'a kısa bir süre önce yaptıkları yolculuktan ve dokuz yüz saat uçma limitinin sonuna geldikten sonra- bu kontroller onlara şahsiyetlerini açığa vurma fırsatı sağlıyordu. Türdeşlerine benzeyen bir başka 747 görününce yolcuların baktıkları şey, onun kendine has ismi ve bakım tarihi olabiliyordu: örneğin G-BNLH, 1990'da hizmete girmiş, geçen yıllarda Atlantik üstünde üç hidrolik kaçak durumu olmuş, bir defasında San Franisco'da lastiği patlamış ve daha geçen hafta Cape Town'da, kanadındaki belli ki önemsiz birkaç parçayı düşürmüştü. Şimdiyse diğer rahatsızlıklarının yanı sıra on iki bozuk koltuğu, duvar panelinde büyük bir mor oje lekesi ve yakınındaki lavabo ne zaman kulla-



nılacak olsa kendini yakan, arka bölümdeki inatçı bir mikrodalga fırınla hangara gelmişti.

Uçakta gece boyunca otuz adam çalışacaktı. Tıpkı gafil bir yorumla bütün bir kariyerin mahvedilmesi ya da bir milimetreden daha dar bir kumaş parçası yüzünden bir insanın ölmesi gibi, küçücük bir valf arızasının bir uçağın düşmesine yol açabileceği göz önüne alınınca, aracın şu an içinde bulunduğu durum gayet hoşgörüyle karşılanabilirdi.

Uçağın gövdesini çevreleyen bir iskele üzerinde etrafını dolaştım ve daha birkaç saat önce elektirik yüklü kümülüs bulutlarının yoğun tabakaları arasından kendine yol açmış burun konisi üzerinde elimi gezdirdim.



Uçağın sivri kuyruğunu ve dört RB211 motorunun itiş kuvvetinin gövdesinin arka kısımda bıraktığı izleri incelerken, bilim adamlarının ve mühendislerin uçakları ve onların havalanışını farklı bir biçimde tasarlayıp tasarlayamayacaklarını merak ettim. Dişinin ardında bıraktığı yumurtanın üstünde erkeğin birkaç saat oturmasını sağlayabilecek kadar yumuşak, daha az sarsıntılı olabilirdi belki.

10



Havaalanı her gece 23:15 civarında, hükümet kararıyla geliş ve gidiş trafiğine kapanıyordu. Bundan yüz yıl önce, burada koyunların otladığı çayırlardan ve elma bahçelerinden başka hiçbir şeyin olmadığı zamanlardaki gibi, bütün apronlar birdenbire sessizliğe gömülüyordu. Erken saatlerde pistleri dolaşıp metal parçaları olup olmadığını kontrol eden, Terry adında bir adamla tanıştım. Pilotların 27L dediği, güney pistinin sonundaki bir noktaya gittik. Terry buranın Avrupa'daki en pahalı gayrimenkul arazisi olduğunu söylüyordu. Günboyu kırk dakikalık aralarla, uçakların Britanya adasıyla ilk temasını gerçekleştirip tekerleklerinin lastik izini bıraktığı bu yer, sadece birkaç metrekarelik bir asfalt parçasıydı. İngiltere'nin güneyinden gelen uçaklar burada tam bir işbirliği içindeydiler: en yoğun sisteyse bile, otomatik iniş sistemleri, bu noktadan göğe yansıyıp inişin yapılacağı yeri gösteren ışığı algılıyordu. Radyo dalgaları uçağı, tekerleklerinin açılıp beyaz paralel çift çizgilerle işaretlenmiş bu bölgenin merkezine inmeye yönlendiriyordu.

Ama tam şu anda bu pist parçası, yollarına devam edemeyen yaklaşık on milyon insanın huzur ve sükûnetini bozan neredeyse tek sorumluydu. İnsan hiç acele etmeden, yavaş yavaş yürü-



yerek burayı bir uçtan bir uca geçebilir ve hatta tam ortasına bağdaş kurup oturabilirdi; bağlantısı kesilmiş yüksek voltaj taşıyan bir elektrik kablosuna dokunmaya, anesteziyle uyutulmuş bir köpekbalığının dişlerinde parmağını gezdirmeye ya da düşmüş bir diktatörün mermer banyosunda yıkanmaya benzeyen olağanüstü bir gerilim yaratacak bir davranış olurdu bu.

Bir tarlafaresi, çimenlerin arasından fırlayıp piste çıktı ve cipin ön farlarının ışığı altında bir an donakaldı. Çocuk kitaplarında sürekli karşımıza çıkan tiplerden biriydi; bu kitaplarda fareler, hantalca iri ve kendi sınırını bilmeyen, hoyrat insanların tam aksine, kırmızı-beyaz kareli perdeleri olan küçük evlerde yaşayan akıllı ve iyi huylu yaratıklardı. Bu gece, ayışığının aydınlattığı asfaltın üstünde onu görmek, insanoğlunun uçmaya başlamakla neleri bitirdiğinin -ya da daha genel söyleyecek olursak, ne *olmaktan* vazgeçtiğinin- iyimser bir göstergesiydi; yeryüzü bizim çılgınlıklarımızı özümseyip, bunlardan daha mütevazı yaşam biçimleri oluşturma kapasitesini hep koruyacaktı.

11 Terry beni otelime bıraktı. Uyuyamayacak kadar canlı hissediyordum kendimi, bu yüzden bir şeyler içmeye, gecikmiş uçakların mürettebatıyla yolcularının sık sık uğradığı, bütün gece açık bir bara gittim.

Abartılı boyutlardaki tekilalı bir kokteyl olan After Burner'ımı* içerken, Varşova Üniversitesi'nde doktora tezi yazan genç bir kadınla arkadaşlık ettim: Tezinin konusu, Polonyalı şair ve romancı Zygmunt Krasiński'ydi, özellikle de onun ünlü eseri *Agaj-Han*'a (1834) ve burada yer alan trajik temalara odaklanıyordu. Yirminci yüzyılda, KrasiÒski'nin ününün romantik yazar Adam Mickiewicz tarafından haksız biçimde karartıldığını iddia ediyordu; araştırmasına da ülkesinin insanlarına Komünist dönemde bu sanatçıların mirasının değerinin bile bile nasıl yadsındığını yeniden anlatma arzusuyla başlamıştı. Neden havaalanında olduğunu sorduğum zaman, Dubai'den kalkan uçağı gecikmiş ve ancak öğleye doğru varacağa benzeyen bir arkadaşıyla buluşmaya geldiğini söyledi. Lübnanlı bir mühendis olan arkadaşı, Marylebone'daki özel bir hastanede

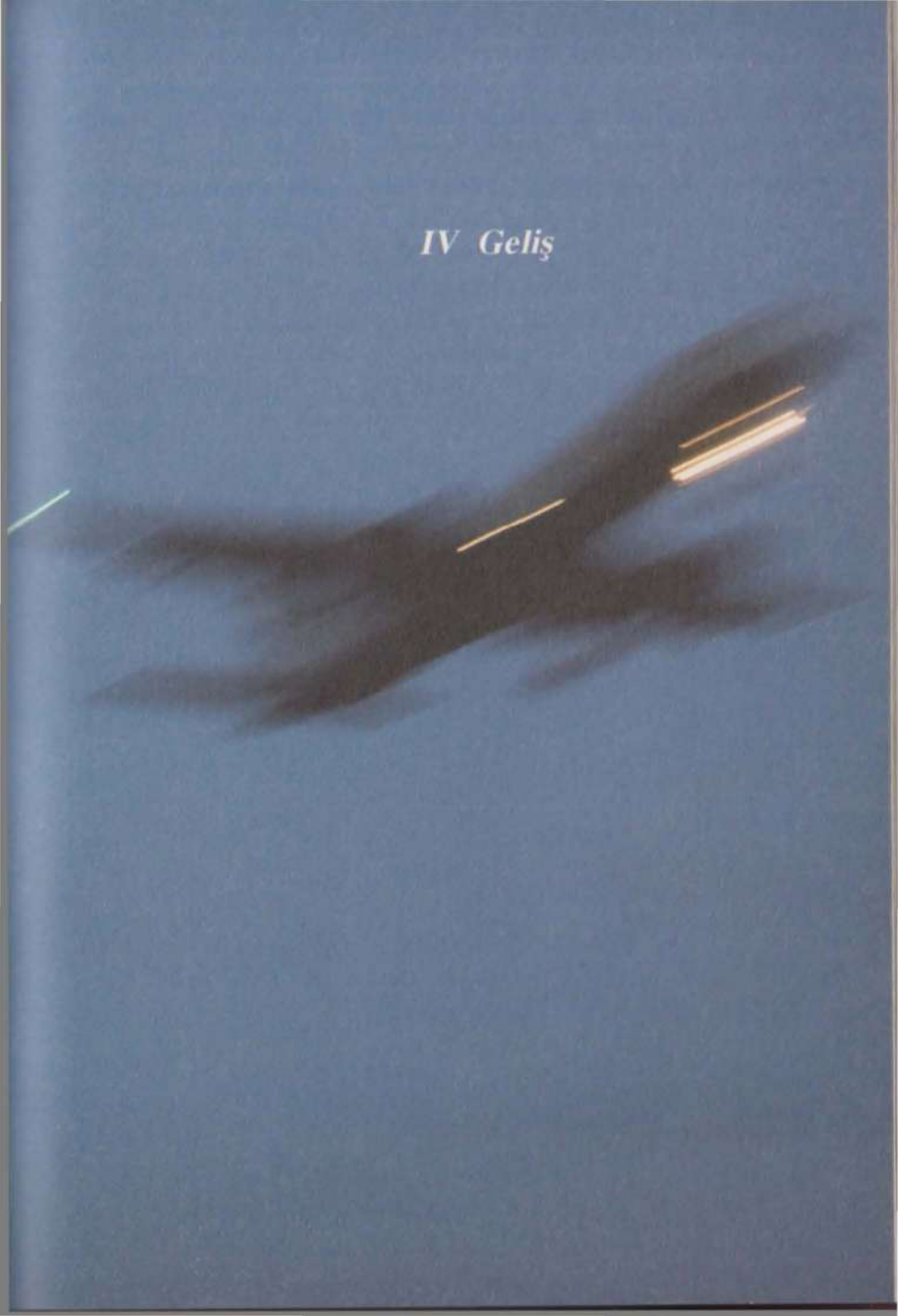


* Artyakıcı anlamına da gelir. Artyakıcı, özellikle jet uçaklarında kalkışta ve tırmanışta ivmelenmeyi artırmak amacıyla kullanılan itiş sistemidir. (ç.n.)

gördüğü gırtlak kanseri tedavisi için, son bir yıldır ayda bir kez Londra'ya geliyordu ve her gelişinde, Sofitel'in en üst katındaki Prestij Süitleri'nden birinde geceyi beraber geçirmek için onu davet ediyordu. Merkez ofisi Hayes'ta olan bir ajansa kayıtlı olduğu sırrını verdi bana ve -konuyla pek ilgisi olmasa da- Zygmunt Krasiński'nin, Chopin'in de âşık olduğu Kontes Delfina Potocka'yla üç yıl aşk yaşadığını ekledi.

Irkımızın nasıl da hem canavar hem melek yönü olan yanıcı bir karışımdan oluştuğu düşüncesiyle kafam meşgul halde, sabah üçte döndüm odama. İlk uçak Heathrow'a gün doğarken inecekti ve şu sıralar Rusya'nın batısında bir yerlerde olmalıydı.

IV Geliş



1 Eskiden yolculuk zaman alırdı. Artan coğrafi değişimler, içsel dönüşümleri kolaylaştırırdı: çöl yavaş yavaş çalılığa, bozkıra ve çimenliğe döndü. Limanda develerin yükü indirilirdi, gümrüğe bakan bir oda bulunurdu, buharlı gemilerle boğazlar aşılırdı. Uçan balıklar, koyun yüklü gemilerin yanından sekerek geçerdi. Mürettebat kâğıt oynardı. Hava serinlerdi.

Şimdiyse bir yolcu salı günü Abuja'da, çarşamba günü ise dünyanın öbür ucunda, Heathrow'un yeni terminalinde olabilir. Dün öğle yemeğinde, bir Afrika gugukkuşunun ötüşü eşliğinde Wuse Bölgesi'nde kızarmış muz yiyen biri, bu sabah saat sekizde, Costa Coffee'nin bir şubesine yakın bir kapıya yanaşıp ikiz motorlarını kapatan bir 777 uçağında olabilir.

Birinin yorgunluğuna karşılık, diğerinin algıları uyuşturucunun etkisindeymiş, yeni doğmuş bir bebekmiş ya da Tolstoy'muş gibi -ışık, yön işaretleri, yer cilası, ten renkleri, metalik sesler, ilanlar- her şeyi kaydedecek derecede açık olabilir. Gelinen nokta, evden çıkıp birdenbire varılacak en tuhaf yermiş gibi görünür; her bir detayı, gidilip görülmüş diğer ülkelerle ilişkilendirilir. Bu sabah ışıkları Obudu tepelerindeki gündoğumunu nasıl da andırır, şu anonslar Atlas Dağları'ndaki rüzgârdan sonra kulağa nasıl da tuhaf gelir ve kulağında hâlâ Lusaka'daki



bir pazarın gürültüsünü taşıyan için, şu iki yer hizmetleri görevlisi kadının İngilizce konuşması (anlaşılır gibi değil) nasıl da tuhaftır.

Kimse bu berrak perspektiften vazgeçmek istemez. İnsan ev ile Tunus ya da Hayderabad'daki alternatif gerçekliklerin arasındaki dengeyi korumak ister. Buradaki hiçbir şeyin normal olmadığını, Wiesbaden ve Luoyang'daki caddelerin farklı olduğunu, yani bunun olası dünyalardan sadece biri olduğunu asla unutmamak ister.



2 Kısa havacılık tarihinde, pek az havaalanı, ziyaretçilerinin varma eylemini şereflendirecek bir mimari beklentisini tatmin edebilmiştir. Pek azı, Kudüs'ün seçkin Jaffa Kapısı örneğine benzer; bu kapı Shephelah ovalarını aşıp Kutsal Şehre giren yolcuları ilk karşılayan yer. 5. Terminal'in yapmaya çalıştığı şey de bu.

Heathrow'un daha eski terminallerinde insanın gözüne, yeşil, sarı, kahverengi ve turuncu karışımı, kusmayı, barları ve hastaneleri akla getiren belli bir tür halı göze çarpıyor önce. Burada ise, tezat oluşturacak şekilde güzel gri fayanslar, açık yeşil

gölgesi huzur veren cam panellerle kaplı parlak koridorlar ve zevkli hijyenik malzemelerle donanmış, boydan boya kabinlerin dizildiği tuvaletler var.

Bu yapı, yeni bir Britanya düşüncesini ortaya koyuyordu: teknolojiyle uzlaşmış, artık mazisinin esiri olmayan, demokratik, hoşgörülü, akıllı, eğlenceli ve nispetten ya da alaycılıktan arınmış. Bunların hepsi bir sadeleştirmeydi elbette: batıya ve kuzeye yirmi kilometre gidildiğinde, derli toplu küçük köyler ve köhne binalar, terminalin duvarlarıyla tavanlarında kodlanmış her türlü fikre itiraz ediyorlardı hemen.

Yine de Geoffrey Bawa'nın Colombo'daki parlamentosu ya da Jørn Utzon'un Sidney'deki opera binası gibi Richard Rogers'ın 5. Terminal'i de yalnızca bir kimlik yansımasının ötesinde, mimarinin yaratmaya ilişkin tüm ihtiraslarının bir uygulaması görünümünde. Yolcuların içinde geçirdiği -pasaportlarını damgalattıkları ya da bagajlarını aldıkları- birkaç saati Birleşik Krallığın genellikle nasıl bir izlenim bıraktığından çok bir gün neye dönüşebileceğini göstermek için kullanmaya çalışıyor adeta.



Gelen yolcular, karaya ayak basıp birkaç adım attıktan sonra, hukuki rolünü bastırmak için bayağı çaba harcanmış bir salona giriyorlardı. Bariyer, silah ya da takviye kabinleri yoktu, yalnızca yukarıda ışıklı bir tabela ve yer boyu uzanan ince granit bir çizgi. İktidar bizzat -doğuştan ayrıcalıklı olanların hissetmeyecekleri şekilde- buradaydı şüphesiz. Temizlik ekibi günde üç kez gelip, bir tarafta uçağın tarafsız bölgesi, öbür tarafta Büyük Britanya sakinleriyle ziyaretçileri arasında fark gözetmeyen, çok çeşitli ürünlerin yer aldığı eczanelerin, iyi huylu sivrisineklerin, cömert kütüphane üyeliklerinin, pis su arıtma tesislerinin ve trafik ışıklarının olduğu çizgi boyunca süpürgelerini gezdiriyorlardı.



Ancak, kendini hissettiren tüm bu vaatler, talihsiz bir bilgisayar uyarısıyla vakitsiz şekilde bozulabiliyordu. Çağırılan bir emniyet görevlisi, talihsiz yolcuyu göçmen salonundan iki kat aşağıdaki geçişli odalara götürüyordu. Özellikle çocukların oyun odası yapısı itibariyle dokunaklıydı: Legolardan yapılma kent içinde gezinen oyuncak bir tren, bir kutu boya kalemi ve orada bir başına kalıvermiş her bir çocuğun alabileceği bir paket çerez ve plastik hayvanlar vardı. Bu yüzden Eritre ya da Soma-

li'den gelmiş çocukların zihninde, İngiltere daima cips, şekerleme ve portakal suyu kutularından ibaret bir ülke gibi kalır – öyle zengin bir ülkedir ki burası, dijital saatler bedava dağıtılır ve polisleri tahta bir treni nasıl birleştireceklerini bilir. Yanda daha boş bir oda vardır, burada sarf edilen her bir söz polis teybine kaydedilir; çocukların ebeveynleri, göçmen bürosunun kayıtsız memuruna başarısız girişimlerinin detaylarını anlatırken, ülkenin bir başka yüzünü tecrübe etmektedir.



4 Tarihin gidişatı boyunca, bagaj alım alanında birkaç neşeli andan söz edilebilir, ne var ki terminaldekinin de kullanıcılarını iyimser tutmak için hayli çaba harcadığı aşikâr.

Yüksek tavanlar, betondan kusursuzca dökülmüş duvarlar ve el arabası bolluğu var burada. Dahası, bagajlar çabucak geliyor. Taşıyıcı bantlardan sorumlu olan şirket, Hollandalı Vanderlande Industries, posta siparişi ve kargo teslimi alanında ün yapmış, şimdiyse bagaj lojistiğinde dünyanın önde gelen firmalarından. Saatte on iki bin parça bagaj taşıma kapasitesi olan, on yedi kilometre uzunluğundaki taşıyıcı bantlar terminalin altında dönüyor. Yüz kırk bilgisayar etiketleri tarayıp, her bir bagajın nereye gittiğini belirliyor ve katettikleri yol boyunca patlayıcı

içerip içermediklerini kontrol ediyor. Makinelerin valizlere gösterdiği özen, pek az kişinin onlara göstereceği seviyede: çantalar transit geçiş için beklerken, robotlar onları dikkatle bir koğuşa taşıyıp sarı yataklara yatırıyor; burada -yukarıdaki salonlarda bekleyen sahipleri gibi- uçakları binmeye hazır hale gelene dek tembelce yayılıyorlar. Taşıyıcı banttan indirildikleri sırada, pek çok valiz belki de sahiplerinden daha ilginç yolculuklara çıkıyor.



Ancak insanın nihayetinde bagajına tekrar kavuşmasında çok melankolik bir şey var. Aşağıdaki sahil ve orman manzaralarına karşı geleceğe dair umut dolu planların yapıldığı, havada hiçbir sorumluluk olmadan geçirilen saatlerden sonra, dönen bandın yanında dikilen yolcular somut ve külfetli bir şeylerin varlığını yeniden hatırlıyor. Bagaj alım salonu ile uçağın egemenlik alanının işleyişi arasında bazı temel ikilikler var: madde ve tin ikiliği, ağırlık ve hafiflik, beden ve ruh... Vanderlande'nin hassas taşıyıcı apartlarının bantları ve tünelleri boyunca durmaksızın ilerleyen, neredeyse birbirinin aynı siyah Samsonite bavulların akışıyla ilintili denklemin değişkenleri bunlar.

Dönen bandın çevresinde, Roma'daki trafik keşmekeşinde olduğu gibi, el arabaları diğerlerine bir santimlik yer açmayı bile acımasızca reddediyor. Her bir valiz aslında sıkışık bir depo ve etkileyici bir özgünlük içeriyor -bu taraftakinde belki de limon rengi bir bikini ve okunmamış bir *Uygarlığın Huzursuzluğu* var, öbüründe Chicago'daki bir otelden yürütülmüş bir sabahlık ve Roche antidepresanlarından bir kutu- ama başkasını düşünecek yer değildir burası.



5 Yine de bagaj bölgesi, havaalanının duygusal atmosferine yazılmış bir prelüd niteliğinde. Ne kadar yalnız ya da soyutlanmış, insan ırkı konusunda ne kadar kötümser, maaş bordrosuyla kafası ne kadar meşgul olursa olsun, yolcu geliş salonunda önemsediği birinin ona merhaba demesi beklentisi içinde olmayan bir kişi bile yok.

Sevdiklerimiz işlerinin başlarından aşkın olduğundan şikâyet etseler de, aslında seyahate çıkmamızın hiç hoşlarına gitmediğini söyleseler de, geçtiğimiz haziranda bizi terk etmiş ya da on iki buçuk yıl önce ölmüş olsalar da bizi şaşırtmak ve kendimizi özel hissettirmek için (küçükken birinin bize yaptığı gibi) çıkıp gelebilecekleri duygusuyla ürpermemek imkânsızdır.

Bu yüzden, karşılama bölgesine doğru yürürken yüzümüzün ne ifade alacağına karar vermek zor. Dünyanın ortak kullanım alanlarında dolaşırken genellikle takındığımız ağırbaşlı ve ihtiyatlı hali bir kenara bırakmak gözükaralık olabilir, ama aynı zamanda, bu durumda tek doğru davranış bir gülümseyiş gibidir. Genellikle patronlarının anlattığı fıkraların canalıcı cümlesini dinleyen insanların takındığı türden neşeli ama müphem bir görüntü sergileyebiliriz.

Dolayısıyla bekleyenlere göz gezdirdiğimiz on iki saniye boyunca, bariz tereddütümüzü göstermemek için takındığımız asil ifade, aslında Heathrow Express bilet makinesi kuyruğundan başka gidecek hiçbir yerimizin olmadığını, gezegende tek başımıza olduğumuzun ispatı. Yalnızca iki metre uzağımızda, belki de koruma sektöründe çalışan gündelik giysileri içindeki genç adamın, samimi ve düşünceli görünen genç bir kadınla buluşma anındaki mutluluk boşalmasını nasıl bir olgunluk görmezden gelebilir ki? Ve gerçekliğe duyulan nasıl bir sadakat, sadece bir anlığına kendi yorgun benliklerimizden çıkıp, Fiji ve Avusturalya'da geçirilen bir yıldan sonra Los Angeles'tan buraya gelen, onu seven ebeveynleri, neşeli teyzesi, mutlu kız kardeşi, iki kız



arkadaşı ve Birmingham'ın güney mahallelerindeki bir evde tamir edilip hazırlanmış bir helyum balonu olan Gavin olmayı istemez.



Yolcu geliş salonunda, prensesleri kıskandıracak, Doğu'nun ipek yolunun kâşifleri için Venedik'in rıhtımlarında yapılan kutlamaların hafif kalacağı türden karşılamalar yapılıyor. Resmi statüsü ya da ayrıcalıklı durumları olmayan bireyler, yirmi iki saattir acil çıkış civarında sakin sakin oturan yolcular, şimdi utangaçlıklarını bir kenara bırakıp kendilerini bayrakların, markaların, bandrollerin ve intizamsız ev yapımı çikolatalı kurabiyelerin hedefleri olarak ortaya koyuyorlar. Bu sırada, onların arkasında, lüks otellerin mermer ve orkide bezeli lobilerine parlak limuzinlerle onlara götürmeye gelmiş, büyük şirketlerin yetkilileri var.

Modern toplumdaki boşanma yaygınlığı, çocuklarla ebeveynler arasındaki havaalanı buluşmalarının durmadan artmasına yol açtı. Bu bağlamda, ne ölçülü ne de heyecansız gibi davranmanın hiçbir manası yok: şimdi kırılgan ama tombul omuzları sıkıca sarma ve gözyaşlarına boğulma vakti. Mesleki yaşantımızda güçlü ve sağlam yanımızı sergiliyor olabiliriz,

ama nihayetinde hepimiz narin ve savunmasız varlıklarız. Birlikte yaşadığımız, önemsemediğimiz ya da önemsenmediğimiz milyonlarca insan arasında daima bizi azami mutluluğa erdirecek, yalnızca kokularından tanıyabileceğimiz ya da onlarsız ölmeyi tercih edebileceğimiz birileri mutlaka var. Bu anı altı aydır bekleyen, şimdiyse sabırsızlıkla volta atıp manasız bakan adamlar var. Paslanmaz çelik kapıların arkasından, bir havaalanı görevlisinin elini tutmuş bakan, bekleyen adamın gri-yeşil gözlerine, annelerinin yanaklarına sahip küçük oğlanların görüntüleri var.



Böyle anlarda, ölüme itiraz edilmiş gibidir – üstelik, bu durumu daha dokunaklı hale getiren, itirazın fazla uzun sürmeyeceğini bilmektir. Belki de bu bir tür ölümlülüğü tecrübe etmektir. Bundan yıllarca sonra bir gün, artık bir yetişkin olan çocuk, iş seyahatine çkmadan hemen önce babasına hoşça kal diyecektir ve bu rahatlama birden kaybolacaktır. Melbourne otelinin on ikinci katındaki bir odanın telefonu gecenin bir yarısında çalar ve ebeveynlerin dünyanın öbür ucunda bir felaket yaşadıklarının haberini verir, doktorların onlar için yapabileceği hiçbir şey

yoktur artık – ve o günden sonra, artık büyümüş olan çocuk için, karşılayanlar arasında bir yüz eksilmiştir.

6 Bütün buluşmalar bu kadar duygusal değildi. Şangay'dan gelmiş biri, onu yaz mevsimini İngilizce öğrenerek geçireceği Bournemouth'ta götürecek Malcolm ve Mike'la buluşmaya gelmiş olabilirdi. Burada, sahile yakın yarım pansiyon bir motelde kalacak, telaffuz ve iş İngilizcesi konularında uzmanlaşmak için bir öğretmenden her gün ders alacaktı. Pearl River deltasındaki tekstil sanayindeki müstakbel idarecilik kariyeri için gerekliydi bu.



Muhammed ise, San Francisco'dan gelen Chris'in uçağını bekliyordu. Aslında Lahorlu olan Muhammed şimdi Southall'de oturuyordu; Chris ise aslında Portland, Oregon'luydu ama artık Silikon Vadisi'ne yerleşmişti – bu adamların hiçbirinin öbürü hakkında bu detayları öğrenme niyeti yoktu. İki adamın baş başa bir siyah Mercedes S-Class sedan içinde sessizce oturması tuhaftır. Hem şoför hem yolcu için, eğer öbür kişi katil ya da hırsız değilse, bu başarılı bir yolculuk sayılacaktır. Chris'in finansal verilerin depolanmasına ilişkin bir toplantıya

katılacağı, Canary Wharf'taki cam yüzeyli bir binaya varana dek, bir buçuk saatlik sessizliği yalnızca gelecek kavşakta sağa ya da sola dönmeyi işaret eden elektronik komutlar bozar. Muhammed'in bundan sonraki yolculuğu yine terminale dönmek ve önceki kadar gizemli ve sessiz, Narita'dan gelen Mr. K'yı alıp bu kez Kent'e götürmektir.



7 Daha alışıldık buluşmalar, heyecan seviyelerinin nasıl böyle hep yukarıda kalabildiği sorusunu sorduruyor. Maya son on iki saattir bu anı bekliyordu. Uçağı İrlanda kıyısını geçtiğinden beri içi içΔine sığmıyordu. 9000 metre yüksekteyken, Gianfranco'nun dokunuşunu hayal ediyordu. İşte sonunda, sekiz dakika süren bir sarılmanın ardından, çiftin yapacağı tek şey kaldı: gidip adamın arabasını bulmak.

En samimi ve içten buluşmalarımızın bazılarında, yaşamın karşımıza büyük engeller çıkarması tuhaf görünmekle birlikte nihayetinde normaldir: çok katlı bir otoparkın ücretini ödeyip, çıkış yolunu aramak mesela.



Yine, merhametsiz floresan ışıklar altında medeni davranma çabamız, ilk başta seyahate çıkış nedenlerimizden birini hatırlatabilir bize: bu da günlük yaşamın dengemizi bozmaya çok hazır olduğu dünyevi ve asabi hallere direnebileceğimizi göstermektir.

Sahnenin dokunaklılığı -tekerlek izleri ve yağ lekelerinden zarar görmüş beton zemin, terk edilmiş el arabalarının yığıldığı yer ve hızlanan araçlarla çarpılan kapıların çatılarda yankılanan öfkeli sesleri- daha kötü olasılıkların başımıza gelmediğine şükretmemize yol açar. Vardığımız yerde, "Daha cömert, daha az korkak ve hep heyecanlı olmama yardım et. Benimle kafamı karıştıran şeyler arasına bir mesafe koy; utancımla ben arasında koca bir Atlantik olsun," diye dua edebiliriz. Seyahat acenteleri sadece nereye gitmek istediklerimizi soracaklarına, hayatımızda neyi değiştirmek istediğimizi sorsalar daha akıllıca bir iş yapmış olurlar belki.

Seyahat etme düşüncesi, bir çözüm müjdesi olarak, dini hac yolculuğunun temelini oluşturur. Dış dünyada yapılacak bir gezi, ruhani bir dönüşümü destekleyip güçlendirecek bir çabadır. Hıristiyan teorisyenler asla, hacıların karşı karşıya kaldığı tehlike, sıkıntı ve masrafa kafa yormamışlardır, çünkü bunları ve başka bariz dezavantajları, yolculuğun manevi tarafını daha da



güçlendiren birer araç olarak görürler. Alpler'de karda mahsur kalmak, İtalya sahillerinde fırtınaya yakalanmak, Malta'da haydutların saldırısına uğramak – bunların hepsi, yolculuğun kolayca unutulmamasını sağlamaya yardımcı olur.

Rahat ve lüks havayolculuğunun avantajları ne olursa olsun, yaşamlarımızda kökten bir değişim yapmak için bu yolculuğu kullanma şansımızı altüst ettiği için lanetleyebiliriz onu.

8 Toparlanma vakti gelmişti. Sofitel'e giden tüpgeçitte, yönlendirme tabelalarından ışıklandırmaya, yiyecek bölümlerinden pasaport damgalanması işlemlerine kadar yeni gelen yolcuların fikirlerini alan bir araştırma yürüten bir çalışan yolumu kesti. Yanıtlar 0-5 arasında bir numaralandırma sistemine dayanıyordu ve sonuçlar Heathrow'un müdürü tarafından dahili araştırmanın bir parçası olarak tablolara işleniyordu. Bu anketin detaycı yapısı, yalnızca yetkililerin ulaşabildiği ne kadar az pazar araştırmasının, yaşamda genel olarak karşılaştığımız daha sıkıntılı konulardaki fikrimizi yansıtmamıza olanak sağladığını düşündürdü bana. 0-5 arasında bir not verecek olsak, evliliğimizden ne kadar hoşnuttuk? Mesleki yaşantımız nasıl gidiyordu? Bir gün öleceğimiz fikriyle nasıl başa çıkıyorduk?



Otelin lobisinde, şirketin ödediği son kulüp sandviçimi ısmarladım. Yukarıdan geçen uçakların gürültüsü burada özellikle hissediliyordu. O kadar ki Beyrut'a gitmek için havalanan bir MEA Airbus geçerken, garson, "Tanrı yardımcımız olsun!" diye öyle bir bağırdı ki beni ve Bangladeş'ten gelip Kanada'ya giden, salondaki tek yemek arkadaşımı ürküttü.

Bir daha evden ayrılmak için hiçbir sebebim olmaması ihtimalinden endişe duydum. Ev yaşantısının dışına bakmanın yazarlar için ne kadar zor olduğunu hissettim. Modern yaşamın başka kurumlarının merkezlerinde -bankalar, nükleer enerji santralleri, parlamentolar, huzurevleri- olabilecek konaklamaların ve dünyanın sorumsuz, bencil ve biraz tuhaf halinin anlatılabildiği türden metinler yazmanın hayalini kurdum.

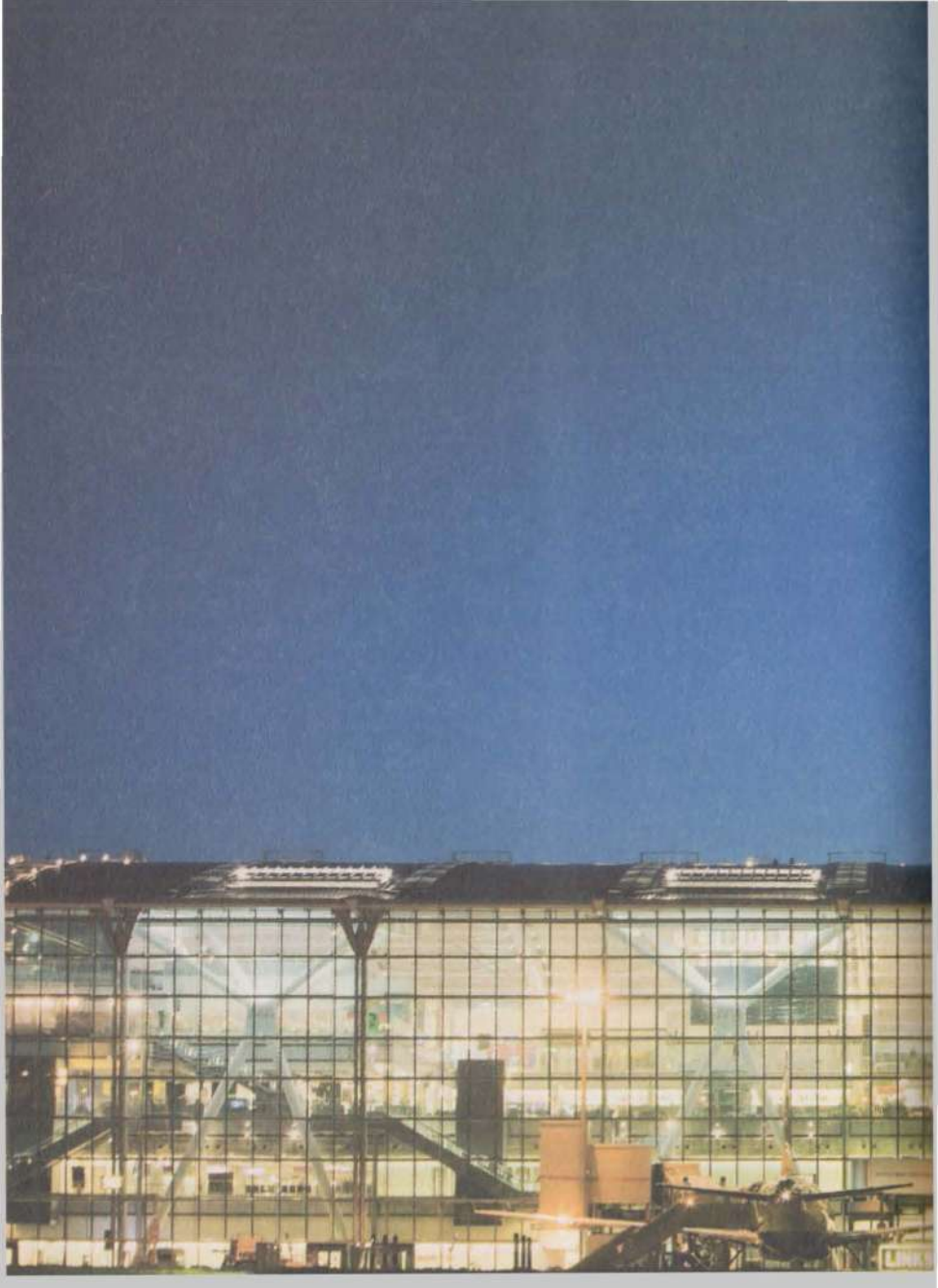
9 Yolcular geliş salonunda yolculuklarını sonlandırırken, onların üstünde, gidiş salonunda, başkaları yeni yolculuklara çıkıyordu. Mumbai'den gelen BA138 uçuşu, BA295 olarak Chicago'ya gidiyordu. Mürettebat dağılmıştı: kaptan arabasını Hampshire'a sürüyor, kabin amiri Bristol'e giden trene biniyor ve hostes üniformasını çoktan çıkarmış (birliğine ait giysisi olmayan bir askerin sadeliğiyle) Reading'teki dairesine doğru yol alıyordu.

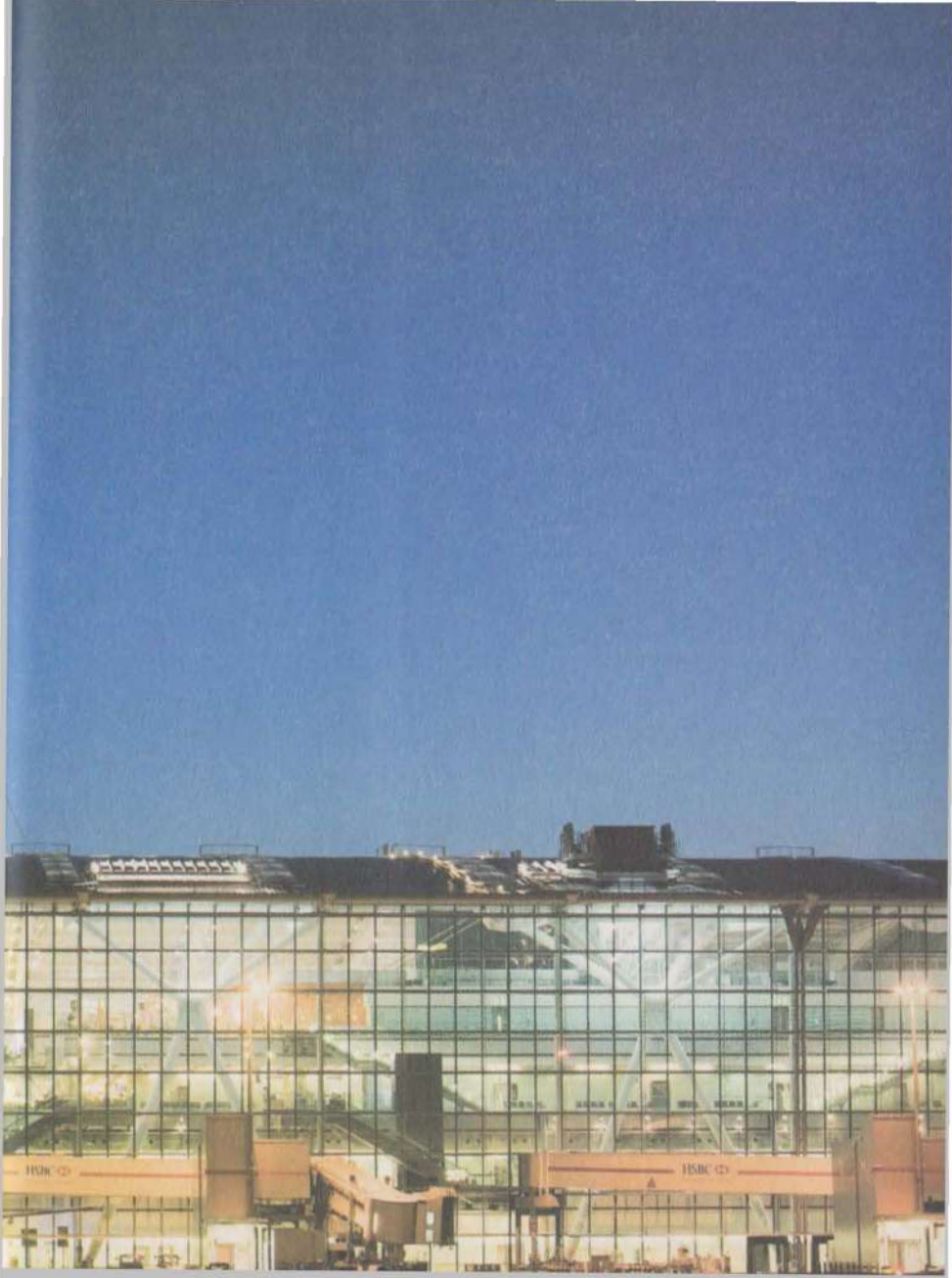
Yolcular seyahatlerini kısa süre sonra unutacaklardı. Ofislerine döndüklerinde, gittikleri kıtayı birkaç cümleye sıkıştıracaklardı. Eşleriyle ve çocuklarıyla ilk kavgalarını edeceklerdi. Bir İngiltere manzarası gördüklerinde kafalarında hiçbir şey uyanmayacaktı. Peloponez'deki son günlerinde akıllarından geçen düşünceleri ve ağustosböceklerini hatırlamayacaklardı.

Ama çok geçmeden, plajların ve ortaçağ sokaklarının çekimine karşı masum ilgilerini tekrar kazandıklarında, Dubrovnik ya da Prag'ı yeniden merak etmeye başlayacaklardı. Gelecek yıl da bir yerlerde bir villa kiralamak için taze düşüncelere sahip olacaklardı.

Her şeyi unutuyoruz: okuduğumuz kitapları, Japonya tapınaklarını, Luxor lahitlerini, havayolu kuyruklarını, kendi aptallıklarımızı. Bu yüzden gittikçe mutluluğun başka yerlerde olduğuna inanmaya başlıyoruz: bir limana bakan otel odalarında, Sicilyalı şehit St. Agatha'nın cesedi üstüne kurulmuş tepedeki bir kilisede, ücretsiz açık büfe servisi olan palmiye ağaçlarından yapılmış bir bungalovda. Yeniden eşyalarımızı toplama, umut etme ve bağırıp çağırma arzusu ediniyoruz. Bu yüzden, havaalanına yeniden gidip önemli dersleri en baştan öğrenmemiz gerekiyor.






HSBC
HSBC





Şu kişilere çok teşekkür ederim:

Mischief PR'dan Dan Glover (bu fikri verdiği için), Charlotte Hutley ve Seb Dilleyston. BAA'dan Collin Matthews, Cat Jordan, Claire Lovelady ve the Communications group. Heathrow'dan Sofitel, British Airways, Gate Gourmet, the UK Border Authority ve OCS. Profile Books'tan Daniel Crewe, Ruth Killick ve Paul Forty. Lesley Levene ve Dorothy Straight'e, düzeltmeleri için. Eşsiz fotoğraflar için, Richard Baker'e. Joana Niemeyer ve David Pearson'a, tasarım için. Caroline Dawnay ve Nicole Aragi'ye, rehberlik için. Charlotte, Samuel ve Saul'e, bir ağustosu daha mahvettiğim için. Metinde yer alan bazı isimler, kişileri korumak adına değiştirilmiştir.



ALAIN DE BOTTON, aralarında *Felsefenin Tesellisi*, *Seyahat Sanatı*, *Proust Yaşamınızı Nasıl Değiştirebilir?* ve *Aşk Üzerine*'nin de yer aldığı çoksatan kitapların yazarıdır.

Eserleri, yirmi beş ülkede yayınlanmıştır. Halen Londra'da yaşamakta ve çalışmalarını, kurucularından olduğu *Hayat Okulu*'nda (www.theschooloflife.com) sürdürmektedir.

Alain de Botton

Havaalanında Bir Hafta*

Bir Marslı medeniyetimizi tanımak için tek bir yeri ziyaret etmek isteseydi onu bir havaalanına götürmek yeterdi. Teknolojiye duyduğumuz sadakatten doğayı tahrip etmemize, karşılıklı iletişimimizden seyahat etmeyi romantikleştirmemize kadar her şeyi bulabilirdi burada.

Havaalanları, bütün hengâmesi, ilginçliği ve güzelliğiyle, medeniyetimizin hayalperest merkezleri.

"Merak ediyorum, de Botton hayatında hiç sıkıcı bir cümle yazmış mıdır acaba?"

Jon Morris

"De Botton'un bu hediyesi, nasıl yaşadığımızı ve bir şeyleri nasıl değiştirebileceğimizi düşünmeye teşvik ediyor."

The Times

SKB 0574144 VUS

ISBN 978-975-570-433-3

*SEL