

Keyifli Okumalar Dileriz

Binlerce kategoride milyonlarca PDF e-kitap, ders kitapları, dergiler ve romanlara platformumuz üzerinden ücretsiz ulaşabilirsiniz.

RESMİ WEB SİTEMİZ

<https://rantey.org>

Yedek ve Duyuru Kanallarımız

Sitemize erişim engeli gelmesi veya adres değişikliği durumunda aşağıdaki kanallardan güncel giriş adresine erişebilirsiniz:

- Telegram: <https://t.me/birkitapbir>
- WhatsApp Kanalımız : <https://whatsapp.com/channel/0029VbDHv8uE50Us4lvMoc0Y>

DENİZİN AYNASI

ANILAR VE İZLENİMLER

Joseph Conrad

Türkçesi:
Çağatay Koparal

HATIRA



Joseph Conrad: 1857-1924, Polonya asıllı İngiliz yazar. İngiliz edebiyatında Shakespeare'den sonra en büyük dil ustası olarak görülen Conrad, eserlerinde denizcilik yıllarından yola çıkarak insan doğasına ve ilişkilerine yoğunlaştı. En tanınmış eseri *Karanlığın Yüreği* olan yazarın eserleri arasında *Lord Jim*, *Muhbir*, *Narcissus'un Zencisi*, *Nostromo*, *Batılı Gözler Altında* gibi romanlar ile birçok kısa hikâye ve deneme bulunur.

Çağatay Koparal: 1994'te doğdu. 2012 yılında çeviri yapmaya başladı. 2016 yılında Hacettepe Üniversitesi İngiliz Dili ve Edebiyatı Bölümünden mezun oldu. Hece Yayınlarından çıkan *Anti-Freud* kitabını Türkçeye çevirdi.

DENİZİN AYNASI

Anılar ve İzlenimler

JOSEPH CONRAD

Türkçesi
Çağatay Koparal



Cümle Yayınları: 64

Hatıra Dizisi: 18

•

Özgün Adı

The Mirror of the Sea

•

Yayın Yönetmeni: Muhsin Mete

•

Kitap Editörü: Hayriye Ünal

•

Teknik Hazırlık

Kelime Yayıncılık

•

Kapak Tasarımı

www.sarakusta.com.tr

•

© Bu kitabın tüm yayın hakları, yazarıyla yapılan sözleşme gereğince,

Kelime Yayıncılık'a aittir.

•

Birinci Baskı

Kasım 2019

•

ISBN: 978-605-9147-66-8

•

Yönetim Adresi

Kelime Yayıncılık Reklam Tic. Ltd. Şti.

Konur Sokak 39/2 Kızılay-ANKARA

Telefon: (0312) 419 39 13 Faks: (0312) 419 39 14

e-posta: bilgi@kelimeyayincilik.com web: www.cumleyayinlari.com

•

Baskı

www.dumat.com.tr

•

Cümle Yayınları, Kelime Yayıncılık'ın tescilli markasıdır.

İÇİNDEKİLER

Yazarın Notu /	9
Kara Görünmeleri ve Yola Çıkışlar /	13
Umudun Simgeleri /	22
Güzel Sanat /	31
Örümcek Ağları ve İplikler /	41
Yükün Ağırlığı /	50
Gecikmiş ve Kayıp /	59
Karanın Kavrayışı /	67
Düşmanın Karakteri /	71
Doğunun ve Batının Hükümdarları /	79
Sadık Nehir /	97
Esaret Altında /	109
Kabul Töreni /	121
Geminin Yetiştirilmesi /	138
“Tremolino” /	144
Kahramanlık Çağı /	169
Terimler Sözlüğü /	187

Sunuş

Joseph Conrad, aslen Józef Teodor Konrad Korzeniowski, 3 Aralık 1857'de Ukrayna'da dünyaya geldi. Polonya asıllı yazarın annesi ve babası o daha çocukken öldü, kendisine amcası baktı. İngilizceyle ilk temasını sekiz yaşında, babasının yaptığı tercümeleri okuyarak kuran Conrad yirmi yaşında İngiltere'ye gitti ve bu dilde eser veren yazarlar arasındaki yerini Shakespeare'den sonra gelecek kadar yukarıya taşıyan bir dil kullanacak düzeyde iyi İngilizce öğrendi. Yirmi sene boyunca Fransız ve İngiliz ticaret gemilerinde çalıştı. 1896'da bir kitap satıcısının kızıyla evlendi ve iki oğlu oldu. İlk romanı *Almayer's Folly* (Almayer'in Sırça Köşkü) 1895 yılında yayımlandı. Kongo'da yaşadığı maceralardan yola çıkarak yazdığı *Heart of Darkness* (Karanlığın Yüreği) romanı 1902 yılında yayımlandı ve ona dünya çapında bir ün kazandırdı. Conrad T. S. Eliot, Virginia Woolf, William Faulkner ve Albert Camus dâhil birçok yazara ilham verdi ve 3 Ağustos 1924'te İngiltere'de öldü.

Kitaplarında insanın yalnızlığı ve içinde taşıdığı karanlık taraf üzerinde duran, insan psikolojisini yakından inceleyen Joseph Conrad bu kitapta insanın insanla, gemiyle, denizle ve insanla gemide, deniz üzerinde kurduğu ilişkileri anlatıyor. Acımasız tabiatıyla sarsılmaz bir direnç gösteren deniz ile ona kafa tutmaya cesaret edip ona karşı sınavlar veren insan arasındaki ilişkinin temel taşı olan gemileri kutsal varlıklar olarak görüyor. Yirmi yılını geçirdiği denizde, soluduğu deniz havasında, maruz kaldığı fırtınalarda, uğradığı limanlarda, yattığı yataklarda, gördüğü dalgalarda, denizde geçirdiği zamanda algıladığı, hissettiği, düşündüğü her anda hayatın ve insanın kendisini okuyor ve bize aktarıyor.

Hiç şüphe yok ki Joseph Conrad gibi bir yazarı çevirmek kolay değildir, kendisinin İngilizceye olan hâkimliği ve kelime dağarcığı göz kamaştırıcıdır. Böylesine bir eseri Türkçeye kazandırdığım için kendimi şanslı hissettiğimi rahatlıkla söyleyebilirim. Okurun denizcilik terimleri içerisinde kaybolup Conrad'ın anlatı ustalığına şahit olmaktan vazgeçmemesi için de farklı kaynaklardan yararlanarak derlediğim bir sözlük hazırladım. Bu uzun ve bir hayli yorucu çalışmayı yorulmak nedir bilmeyen annem Sabiha Koparal'a armağan ediyorum.

Çağatay Koparal

Yazarın Notu

Belki de benim ya da başkasının yazdığı bir kitabın duyduğu kadar bir önsöze ihtiyaç duymuyor bu kitap. Ancak yalnızca bir biyografi olan “Personal Record” (*Kişisel Kayıt*) dâhil bütün yazdıklarım Yazarın Notu’na sahip olduğundan yanlış bir umursamazlık ya da bezginlik izlenimi yaratmamak adına bu kitabı mahrum bırakma şansım yoktu. Yazmanın kolay olmayacağını çok iyi biliyorum. Bu durumda ihtiyaç -icadın anası- aklımın ucundan bile geçmezken, nasıl bir söylem tutturmam gerektiğini bilmiyorum; dahası, ihtiyaç çaba göstermeye olabilecek en yüksek teşviki veren şeyken ben kendimi nasıl zorlamaya başlayacağımı bile bilmiyorum. İşte burada yatkınlık devreye giriyor. Çaba göstermekle aram hiç iyi olmadı.

Ancak ben, bu heves kıran şartlar altında, bir görev aşkıyla ilerlemeye mahkûmum. Bu Not vaat edilmiş bir şey. O zamandan beri kalbimde yük olan bu sözü bir çırpıda, düşüncesizce edilmiş birkaç lafla verdim.

Bu kitap çok samimi bir ifşaat olduğundan ve ortaya çıkardığı şey yaklaşık üç yüz sayfa kadar olan diğer içten itiraflara birkaç sayfa ekleyebileceğinden, benim denizle anlaşılmas Tanrıların fanilere yolladığı diğer bütün büyük tutkular gibi esrarengiz şekilde başlayan, akıl almaz ve çok güçlü şekilde devam eden, düş kırıklığından sağ çıkan, çetin hayatın her bir gününde pusuda bekleyen inanç yitirmeye karşı koyan, aşkın hazzını ve kederini sonuna kadar yaşayan, başkalarının yenilgilerinden zevk alanlarla yüzleşen, ilk anından son anına kadar kin tutmayan ve şikâyet etmeyen ilişkiyi bir idam öncesi itirafı gibi bütünüyle gözler önüne seriyorum.

Zapt edilmiş fakat asla mürettebatsız kalmamış şekilde varlığımı, hayatın kendisi gibi değişken ve muhteşem olan, vefasız bir sevgilinin bile sakinleştirici göğsünde verebileceği harika dinginlik dönemlerine sahip, oyunlarla ve öfkeyle dolu fakat büyileyici güzellikte o tutkuya teslim ettim. Eğer biri bunun yaşlı ve romantik bir kalbin şiirsel yanılsaması olduğunu iddia ederse, ona yirmi sene boyunca tutkumla bir münzevi gibi

yaşadığımı söyleyebilirim! Yüksek dağların zirvelerine sığan mistikler için dünya nasıl kesinlikle yoksa benim için de denizdeki ufuk çizgisinin ötesinde bir dünya yoktu. İnsanın gerçekten de yalnız olmasının fakat kendi türüyle ilişkisini kesmemesinin gerektiği, varlığımızın değişken yapıları derinliklerinde başımıza en iyisinin ve en kötüsünün gelebileceği en iç dünyamızdan bahsediyorum.

Sanırım bu durumda veda sözlerim ve denize olan büyük tutkumun bendeki son hâli hakkında bunları söylemek benim için yeterli olacaktır. Büyük diyorum çünkü benim için gerçekten büyüktü. Başkaları buna aptal bir mecnunluk diyebilir. Bu sözler her aşk hikâyesi için söylendi. Fakat ne olursa olsun büyüklüğü karşısında kelimelerin kifayetsiz kaldığı gerçeği değişmeyecek.

Bu her zaman belli belirsiz hissettiğim bir şeydi, bu yüzden sonraki sayfalar arkadaş canlısı ve yardımsever bir insanın neredeyse bir ömrün hakikatini açığa çıkarabilecek gerçeklikteki bir itirafı olarak sürüyor. On altıdan otuz altıya kadar geçen süreye bir çağ denemez ancak bir insana yavaş yavaş görmeyi ve hissetmeyi öğreten bir tür deneyim için oldukça uzun bir süredir. Benim için apayrı bir dönemdir bu ve ondan çıkıp sanki başka bir havayı kokladığımda insana hem kalabalıklar içinde hem de yalnızken eşlik eden, kendimi eninde sonunda, bir gün, bir an anlaşılır kılmamanın kökü kazınamaz umuduyla şöyle dedim kendime: “Şimdi olanlar hakkında konuşmalı ya da hayatımın sonuna kadar bilinmez kalmalıyım.”

Ve anlaşıldım da! Çoğunlukla bilmecelerden oluşmuş gibi görünen dünyamızın izin verdiği kadarıyla tamamen anlaşıldım. Bu kitap hakkında beni derinden etkileyen şeyler söylendi. Daha da derin olanlar vardı çünkü meslekleri açıkça anlamak, analiz etmek ve açıklamak olan insanlar —edebî eleştirmenler tarafından söylenmişti. Vicdanlarına göre konuştular ve bazıları itirafıma başlamış olduğum için beni hem mutlu hem de üzgün hissettirdi. Belirsiz ya da açık, benim amaçladığım karakteri algıladılar ve en sonunda beni bu teşebbüste bulunduğum için değerlendirmeye layık gördüler. Bunun açığa çıkarıcı bir özelliğe sahip olduğunu fakat bazı durumlarda ifşaatin tamamlanmadığını düşündüler.

İçlerinden biri: “Bu bölümleri okurken insan hep bir ifşaat bekliyor fakat kişilik asla tamamen açığa çıkmıyor. Yalnızca olan şeyin Bay

Conrad'ın başına geldiğini söyleyebiliriz, böyle bir adam tanıdığını ve bu yüzden hayatın bu anıları bırakarak geçip gittiğini. Onlar hayatındaki olayların kayıtları, her yönden vurucu ve belirleyici olmasalar da akıldaki belirli bir sebep olmadan bir etki bırakan ve çok sonra insanın perde arkasında ne tür kutsal ritüellerin gerçekleştiğini bilmediği semboller olarak akla gelen rastgele olaylar.” dedi.

Buna yalnızca bu mükemmel içtenlikle yazılmış kitabın hiçbir şey saklamadığı cevabını verebilirim —yazarın salt bedensel varlığı hariç. Bu sayfalar içerisinde yalnızca günahlarımın değil duygularımın da tam itirafları var. Karakterimin, inançlarımın ve bir anlamda kaderimin en büyük şekillendiricileri olan ölümsüz denize, artık var olmayan gemilere ve günlerini yaşamış sade adamlara saygımın bulunabileceği en yüksek övgü bu.

Joseph Conrad, 1919

Kara Görünmeleri ve Yola Çıkışlar

Karanın Görünmesi ve Yola Çıkış bir denizcinin hayatının ve bir geminin ömrünün ritmik salınımında izler bırakır. Bir diyardan ötekine, bir geminin dünyevi yazgısının en kısa tanımlamasıdır. Bir “Yola Çıkış” karada yaşayan sıradan insanların aklına gelebilecek bir şey değildir. “Karanın Görünmesi” tabiri ise daha kolay idrak edilir; karaya ayak uydurursunuz, bu da hızlıca bir bakış ve açık hava mevzusudur. Artık ne Yola Çıkış geminin limanını terk etmesidir ne de Karanın Görünmesi varmanın eş anlamlısıdır. Ancak Yola Çıkıştaki fark şudur: Bu tabir bir işlem gerektiren –pusula kartı vasıtasıyla belirli yer işaretlerinin kesin gözlemi– belirli bir deniz olayını anlatmaz.

Karayı Görmenez, şekli kendine has bir dağ, taşlı bir arazi ya da kum tepeleri şeridi olsun, önce tek bir bakışla gerçekleşir. Aşinalık zamanla oluşacaktır; Karayı asıl görüş, iyi ya da kötü, “Kara göründü!” nidasıyla olur ve gerçekleştirilir. Yola Çıkış farklı olarak bir denizcilik merasimidir. Bir gemi çoktan limanı terk etmiş olabilir; kelimenin tam anlamıyla günlerdir denizde olabilir; fakat tüm bunlara rağmen ayrılmak üzere olduğu kıyı görüş alanında kaldıkça, daha dün güneğe yelken açan bir gemi denizcinin gözünde henüz yolculuğa başlamamıştır.

Yola çıkmak, eğer karayı son görüşü değilse, bir denizci açısından mesleki olarak karanın muhtemelen son kez tanınmasıdır. Bu, duygusal olandan ayrı olarak teknik bir “elveda”dır. Bu yüzden gemisinin kış tarafının karayla olan işi onun için sona ermiştir. Bu insan için kişisel bir meseledir. Yola çıkan geminin kendisi değil, geminin akşamki konumunun, yolculuğunun her günü için tıpkı böyle ufak bir kalem çarpısıyla işaretleneceği yön haritasının beyaz genişliği üzerine küçük kalemin attığı ilk çarpının yerini çapraz kerterizle belirleyen denizcilerdir. Bir karadan ötekine, ge-

minin rotasında bu çarpılardan belki altmış, belki seksen adet olabilir. Benim gördüğüm en yüksek sayı, Bengal Körfezi'ndeki Sand Heads'te bulunan kılavuz istasyonundan, Scilly'nin deniz fenerine kadar olan rotada bu çarpılardan yüz otuz tane olmasıydı. Kötü bir yolculuk...

Bir Yola Çıkış, mesleki olarak karanın son görünüşü, her zaman iyidir ya da en azından yeterince iyidir. Hava sisli olsa bile, pruvasının önünde açık deniz olan bir gemi için pek de fark etmez. Karanın Görünmesi iyi ya da kötü olabilir. Dünyayı gözünüzdeki belirli bir noktasından kuşatırsınız. Yelkenli bir geminin rotasının beyaz kâğıt üzerinde bıraktığı tüm dolambaçlı izler içerisinde, gemi daima o ufak noktayı hedefler –belki okyanusta küçük bir ada, bir kıtanın uzun kıyı şeridi üzerindeki tek bir burun, bir uçurumdaki deniz feneri, ya da suların üzerinde yüzen bir karınca yuvasına benzer bir dağın zirvesi. Fakat onu beklenen kerterizde gördüyseniz Karanın Görünmesi iyidir. Sisler, kum fırtınaları, bulutlar ve yağmurla dolu fırtınalar- bunlar iyi Kara Görünmelerinin düşmanlarıdır.

Bazı gemi kaptanları ana limanlarından keder ve dargınlık havasında bir üzgünlükle Yola Çıkarlar. Bir karıları, belki çocukları, herhangi bir dereceden yakınları veya bir yıl ya da daha fazla süreliğine geride bırakılmak zorunda olan bazı kötü alışkanlıkları vardır belki. Güvertesine adımlarını canlı canlı atan ve yolculuğun ilk güzergâhını mutlu bir sesle duyuran sadece bir adam hatırlıyorum. Ancak sonradan öğrendim ki, ardında boğazına kadar borç ve yasal takip tehditlerinden başka bir şey bırakmıyormuş.

Öte yandan, gemileri Kanal'ın dar sularını terk eder etmez gemi mürettebatının görüşünden üç ya da daha fazla gün boyunca büsbütün kaybolan birçok kaptan tanıdım. Oldukları gibi kamalarına kapanır, birkaç gün sonra, öyle ya da böyle sakinleşmiş olarak çıkarlar. Bunlar geçinmesi kolay adamlardır. Ayrıca, bu denli bir inziva, kaptanın mürettebatına duyduğu tatmin edici güveni ima ediyor gibidir, nitekim güvenilmek de hiçbir adına yakışır denizciyi gücendirmez.

İkinci kaptan olarak Kaptan MacW***¹ ile yaptığım ilk yolculukta gururumun bir hayli okşandığını hissettiğimi hatırlıyorum ve esasında bir kaptan olarak görevlerimi sorunsuzca gerçekleştirdiğimi de. Fakat yanılığım ne kadar büyük olursa olsun, gerçek kaptanın orada olduğu, ben görmesem de, beyaz porselen kulplu isfendan ağacı kaplamalı kamara kapısının arkasında, benim özgüvenimi pekiştirdiği gerçeği değişmiyordu. Bu, Yola Çıkışınızdan sonra kaptanınızın ruhunun bir tapınağın en kutsal yerinden gelirmişçesine boğuk bir sesle sizinle birleştiği vakittir; çünkü ister tapınak ister bazı gemilere denildiği gibi “yüzen cehen-nem” deyin, kaptanın kamarası her gemideki en yüce mekândır.

Saygıdeğer MacW*** yemeklerini yemek için dışarıya bile çıkmaz ve yüceler yücesi kamarasında tek başına beyaz bir peçete ile kaplı tabağından yedi. Kamarotumuz oradan getirdiği silip süpürülmüş tabaklara alaylı bir bakış atardı. Eve duyduğu özlem, ki bu bir çok evli denizciyi alt etmiştir, Kaptan MacW***’yu haklı açlığından yoksun bırakmamıştı. Dahası, kamarot neredeyse her zaman, masanın başındaki kaptanın sandalyesine oturup sıkılmış bir homurdanmayla “Kaptan bir dilim et ve iki patates daha istiyor” demek için yanıma gelirdi. Bizler, onun zabitleri, onu ranzasında dönüp dururken ya da hafifçe horlarken veya derince iç çekerken veya banyosunda su sıçrattırken ve su körüklerken duyar; ona âdeta anahtar deliğinden rapor verirdik. Aldığımız cevapların oldukça ılıman ve arkadaşça verilmesi cana yakın karakterinin parlak başarısıydı. İnziva dönemlerindeki bazı kaptanlar sürekli aksi olurlar ve yalnızca sesinizin tonuna bile bir saldırı ve hakaretmişçesine alınacak gibi görünürler.

Fakat huysuz bir münzevi emrindekileri endişelendirmez: Vazife şuuru güçlü olan (ya da, belki de, yalnızca kibri) ve somurtkanlığını bütün gün –ve muhtemelen yarım gece– gemiye yayan bu adam, ıstırap çektiren bir ceza hâline gelir. Denizi zehirlemek istermişçesine kasvetli bakışlar fırlatarak geminin kıçında yürür

¹ Orijinal kitapta özel isimler yerinde çizgi vardı, biz üç yıldız kullandık. (ç.n.)

ve ne zaman onun ışıtme mesafesinde bir hata yaparsanız suratınıza vahşıce bağırır. Hem bir insan hem de bir zabıt olarak bu aşırılıklara sabırla katlanmak gittikçe zorlaşır, çünkü hiçbir denizci yolculuğun ilk birkaç günü pek de iyi huylu değildir. Pişmanlıklar, hatıralar, geride bırakılan aylaklığa içgüdüsel bir özlem ve bütün işlere duyulan içgüdüsel bir nefret vardır. Dahası, başlangıçta işlerin yanlış gitme ihtimali hiç sektirmez, özellikle de rahatsızlık veren ıvrı zıvırlar konusunda. Bir yolculuk öncesi yaklaşık bir yıl sürecek zorlu hayatın mutlak düşüncesi vardır, çünkü denizcilik tarihinde on iki aydan az süren bir güney yolculuğuna pek rastlanmaz. Evet; karadan ayrıldıktan sonra gemi mürettebatının yerine alışması ve yatıştırıcı okyanus gemisinin yararlı salınımını kazanması için birkaç güne ihtiyacı vardır.

Bu aynı zamanda, yaralı kalpler ve yaralı akıllar için de muazzam bir doktordur, en fırtınalı ruhları bile –en azından bir zaman için– sakinleştiren geminizin rutinidir. İçerisinde sağlık, huzur ve çemberi tamamlamanın tatmini vardır; geminin hayatındaki her gün deniz ufkunun geniş çemberinde bir daireyi kapatmak gibidir. Bu, denizin görkemli monotonluğundan önemli derecede tekdüzelik itibarı ödünç alır. Denizi seven, geminin rutinini de sever.

Günler, haftalar ve aylar denizin üstünden başka bir yerde geçmişe bu kadar hızlı karışmaz. Bunlar gemi izinin girdaplarındaki hafif hava kabarcıkları kadar kolayca geride bırakılmış gibidir ve geminizin içerisinde bir çeşit sihirli etkiyle ilerlediği mutlak sessizlikte yitip giderler. Günler, haftalar, aylar, geçip gider. Fırtınadan başka hiçbir şey geminin sıradan hayatını aksatamaz ve mürettebatının sesine yansımış gibi görünen sarsılmaz monotonluğun büyüü yalnızca yakın bir Kara Görünmesiyle bozulur.

Sonra, gemi kaptanının ruhu tekrar kuvvetlice çalkalanır. Fakat bu sefer iyi bir iştahın tesellisi ile küçük bir kamarada saklı ve durağan kalmak, inzivaya çekilmek için değil. Karaya varmak üzereyken, gemi kaptanının ruhu üstesinden gelinemez bir huzursuzluktan muzdariptir. Yüceler yücesi kamarasında birkaç saniyeden fazla durması imkânsız gibidir, güverteye çıkacak ve

beklenen zaman yaklaştıkça yorgun gözlerini ileriye dikecektir. Aşırı uyanıklığın gerginliğiyle dinç kalacaktır. Bu sırada gemi kaptanının bedeni, “zayıf düşmek” doğru kelime değil belki ama, iştah isteğiyle zayıf düşer, en azından benim deneyimimdeki gibi. Bunun yemek, uyumak ve deniz hayatındaki diğer basit lüksleri olduğu gibi reddederek tinselleştirildiğini söyleyebilirim. Bildiğim bir iki durumda varoluşun daha ağır yüklerinden kurtulmak konu içki olunca ne yazık ki eksik kalıyor.

Aslını söylemek gerekirse bu iki durum da patolojik vakalardı ve bunlar bütün deniz tecrübelerim arasında iki defa gerçekleşti. Tamamıyla endişeden kaynaklanan, içki için delirdikleri bu iki olaydan birinde, o adamın denizcilik niteliklerinde en ufak bir azalma olduğunu ileri süremem. Bu, sisli havada ve kıyıdan esen şiddetli rüzgârda karaya aniden yanlış kerterizden yaklaşılan, çok endişe verici bir olaydı. Hemen arkasından onunla konuşmak için aşağı indiğimde, kaptanımı tam da şişe mantarına aceleyle çizim yaptığı sırada bulacak kadar şanssızdım. Diyebilirim ki o görüntü, bana berbat bir korku verdi. Onun hastalık derecesinde hassas doğasının oldukça farkındaydım. Neyse ki, görülmeden geri çekilmeyi başardım ve kamara merdivenlerinin zemininde denizci botlarımla sert adımlar atarak ikinci girişimi yaptım. Bu beklenmedik bakış olmasaydı önümüzdeki yirmi dört saatte sinirlerinin hiç de iyi olmadığına dair bende en ufak bir şüphe uyanmayacaktı.

İçkiyle alakası olmayan oldukça başka bir hadise de zavallı Kaptan B*** hakkındaydı. Gençliğinde kıyıya her yaklaştığında berbat bir baş ağrısı duymış. Elli yaşını bir hayli geçmişti onu tanıdığımda. Kısa, şişman, vakur, belki biraz da kibirliydi. Fevkalâde bilgili bir adamdı, dış görünüşünün bir denizciyle alakası yoktu, fakat emrinde çalışma şansım olan en iyi denizcilerden biriydi kesinlikle. Galiba Plymouthluydu, babası bir taşra doktordu ve onun büyük oğulları da tıp okuyordu. O zamanlar oldukça tanınan büyük bir Londra gemisini komuta ediyordu. Ona çok saygı duydum ve bu yüzden on sekiz aylık bir yolculuktan sonra gemisinin güvertesinde bana söylediği son sözleri tuhaf bir

memnuniyetle hatırlıyorum. Kalküta'dan tam yük jüt² getirdiğimiz Dundee'nin rıhtımındaydık. O sabah paralarımızı almıştık ve ben gemici sandığımı alıp vedalaşmak için güverteye gelmiştim. Birazcık mağrur fakat kibar bir edayla planlarımı sordu. Öğleden sonra treniyle Londra'ya gitmeyi düşündüğümü, kaptanlık belgemi almak için sınava girme niyetim olduğunu söyledim. Bunun için yeterince hizmet doldurmuştum. Bana vaktimi harcamamamı önerdi, benim meselemlle böylesine ilgilenmesi beni oldukça şaşırtmıştı. Sonra, şöyle dedi sandalyesinden kalkarken:

“Sınavdan sonrası için görünürde bir gemi var mı?”

Görünürde herhangi bir şey olmadığını söyledim.

Benimle tokalaştı ve şu unutulmaz sözleri sarf etti:

“Eğer işe girmek istersen unutma ki benim bir gemim olduğu sürece senin de bir gemin var.”

Bir yolculuğun sonunda iş bitmiş, mürettebatla yapacak bir şey kalmadığında bir gemi kaptanının ikinci kaptanına yaptığı bu iltifatın üzerine hiçbir şey çıkamaz. Bu hikâyede bir *pathos* var, çünkü zavallı adam bir daha asla denize çıkamadı. St. Helena'yı geçtiğimizde çoktan hasta olmuştu, Western Islands'a gitmek için yola çıkarken bir süre istirahat ettirildi fakat Kara Görünmesini gerçekleştirmek için yatağından çıktı. Tükenmiş bir sesle emirlerini verdiği Downs'a³ kadar güvertede kalmayı başardı, karısına bir telgraf çekmek ve gemiyi doğu kıyısına götürmesine yardım edecek bir Kuzey Denizi kılavuzunu gemiye almak için birkaç saatliğine demirledi. İşin kendine göre olmadığına kendisi karar verdi, çünkü bu iş bir derin su denizcisini gece gündüz ayakta tutacak türdendi.

Dundee'ye vardığımızda Bayan B*** çoktan gelmişti ve onu eve götürmeyi bekliyordu. Aynı trenle Londra'ya gittik, fakat ben sınavımı verene kadar gemi yeni yolculuğuna onsuz çıkmıştı ve

² Ihlamurgillerden, Hindistan ve Bangladeş'te yetişen, ip ve çuval yapımında kullanılan, liflerinden yararlanılan bir bitki, bu bitkinin liflerinden yapılan dokuma. (ç.n.)

³ İngiliz Kanalı yakınlarında, doğu Kent kıyısında bir dış liman. (ç.n.)

gemiye tekrar katılmak yerine rica üzerine eski kaptanımı evinde ziyarete gittim. Bu şekilde ziyaret ettiğim kaptanım yalnızca odur. O zaman yataktan çıkmıştı, beni oturma odasının kapısında karşılamak için yalpalayarak birkaç adım atarken “oldukça iyileştiğini” söyledi. Belli ki bir denizcinin bilinmeyen bir varış noktasına doğru yaptığı tek yolculuğun Yola Çıkışı için bu dünyadaki son çapraz kerterizlerini atmaya gönlü yoktu. Her şey çok güzeldi— geniş, güneşli oda; cumbada yastıkları ve ayaklığıyla birlikte rahat tekli koltuğu; ona beş çocuk vermiş ve yaklaşık otuz senelik evlilik hayatlarında onunla beş seneden fazla yaşamamış olan yaşlı, nazik kadının sessiz ve dikkatli bakımı. Orada başka bir kadın daha vardı. Sade, siyah bir elbise giymişti, oldukça gri saçlıydı. Sandalyesinde dimdik oturmuş, ellerinde bir örgü, arada bir kafasını kaldırıp adamın olduğu yere bakıyordu ve benim kısa ziyaretim boyunca tek bir kelime etmedi. Ona bir fincan çay götürdüğümde bile, sımsıkı kapalı dudaklarında bir tebesümün en soluk hayaletiyle birlikte sessizce başını eğdi. Onun Bayan B***’nin kız kardeşi olduğunu ve eniştesinin bakımına yardım etmeye geldiğini düşündüm. Bay B***’nin harika bir kriket oyuncusu gibi görünen, aşağı yukarı on iki yaşındaki en küçük oğlu, tekne kazıntısı, hevesle W. G. Grace⁴’in yaptıklarından bahsediyordu. Mesleğinde yeni bir doktor olan en büyük oğlunu da hatırlıyorum. Beni bahçede sigara içmeye çağırmış, kafasını profesyonel bir ciddiyetle fakat içten bir endişeyle sallayıp homurdanmıştı: “Evet, fakat iştahını geri kazanamadı. Bunu sevmedim—bunu hiç mi hiç sevmedim.” Kaptan B***’yi son görüşüm ben ön kapıyı kapatmak için arkamı döndüğümde cumbadan kafasını çıkarıp başını eğmesiyle oldu.

Bende farklı ve tam bir intiba bırakmıştı bu, bir Karanın Görünmesi mi yoksa bir Yola Çıkış mı denir bilemiyorum. Önündeki zamanlara Karayı Görmüşçesine gözlerini dikmiş bu kaptan derin

⁴ W.G. Grace, İngiliz bir amatör kriket oyuncusu. Oyunun gelişimine çok katkı sağlamıştır ve gelmiş geçmiş en iyi kriket oyuncularından biri olarak görülmektedir. (ç.n.)

sandalyesine yakışmadan oturuyordu. O andan sonra benimle iş, gemiler, yeni bir emir almaya hazır olma üzerine konuşmadı; fakat inatçı bir yatalağın konuşmasının bol fakat zayıf akışıyla ilk günlerinden bahsetti. Kadın endişelenmiş görünüyordu fakat yerinden kalkmadı ve ben o görüşme sırasında onun hakkında birlikte yelken açtığımız on sekiz ay boyunca öğrendiğimden daha çok şey öğrendim. Görünüşe göre “vatani görevini” bakır cevheri ticaretinde yapmıştı, Swansea ile Şili kıyısı arasındaki eski günlerin ünlü bakır cevheri ticaretinde, muhteşem Horn Burnu denizlerinin sebepsiz başkaldırısı gibi ağzına kadar doldurulmuş bakır dışarı cevher içeri—güvenilir gemilere göre bir iş ve Batılı denizciler için de harika bir güvenilirlik okulu. Kaburga ve döşeme yönünden güçlü, donanım bakımından sağlam, her zamanki gibi denizlere yollanmış, mürettebatı dayanıklı insanlardan oluşan ve genç kaptanlar tarafından komuta edilen sapasağlam yelkenlilerden kurulu bütün bir filo artık var olmayan bir ticarete dâhildiler. “Bu benim eğitim gördüğüm okuldu,” dedi bacaklarında bir örtüyle yastıklarına uzanmış hâlde, neredeyse böbürlenerek. Çok genç yaştayken ilk komutasını elde etmesi o ticarete olmuştu. Bana daha sonra genç bir kaptan olarak uzun bir yolculuktan sonra karaya varmaya birkaç gün kala nasıl hastalandığından bahsetti. Fakat bu hastalık tanıdık bir yer işareti görünür görünmez geçermiş. Sonrasında, diye ekledi, büyüdükçe bu gerginlikten tamamen kurtulmuş; o anda bir denizci ne ararsa arasın, aradığında bulduğu ilk şey olmaya mahkûm deniz ve gökyüzünün düz hattı ile kendisi arasında hiçbir şey yokmuş gibi bitkin gözlerini tam karşıya diktğini gördüm. Fakat aynı zamanda odadaki yüzlere, duvardaki resimlere, değişmez ve temiz görüntüsü denizde geçen stres ve endişe dolu zamanlarda sık sık aklına gelen o evin tanıdık nesnelere sevgiyle baktığını da. Tuhaf bir Kara Görünmesini mi gözlüyordu, yoksa dertsiz başıyla son Yola Çıkışının kerterizlerini mi alıyordu?

Karar vermesi güç; çünkü hiçbir insanın geri dönmediği o yolculukta Karanın Görünmesi ve Yola Çıkış anidir, birbirlerine

karışarak yüce ve nihai bir dikkat anına dönüşürler. Tükenmiş su-
ratındaki değişmeyen ifadede herhangi bir tereddüt emaresi, ıssız
bir adaya çıkmak üzere olan genç kaptan telaşının hiçbir ipucunu
gözlemlediğimi kesinlikle hatırlamıyorum. Yola Çıkış ve Karanın
Görünmesi hakkında çok fazla tecrübeye sahipti. Hem “vatani
görevini” en güvenilir gemilerin yüzdüğü, güvenilir denizcilerin
okulu olan Bristol Kanalı’ndaki meşhur bakır cevheri ticaretinde
yapmamış mıydı?

Umudun Simgeleri

Demir almadan önce fundo etmek gerekir ve gün gibi ortada olan bu gerçek aklıma bu ülkenin gazetelerinde denizcilik dilinin alçatılması meselesini getiriyor.

Gazeteciniz, bir geminin ya da bir filonun başında olsun, ne-redeyse her zaman demir “atar”. Şimdi, bir demir hiçbir zaman atılmaz ve teknik dili kullanma cüretinde bulunmak mükem-melleştirilmiş dilin açıklığı, kesinliği ve güzelliğine karşı bir suç işlemektir.

Çıpa, baştan sona hayranlık uyandırıcı şekilde tasarlanmış, işlenmiş bir demir parçasıdır, teknik dil ise yüzyılların tecrübe-siyle mükemmel şekilde yazılmıştır ve amacına kusursuzca hiz-met eder. Eski bir çıpa (çünkü bugünlerde mantar ya da pençeye benzer, belirli bir şekle ya da görüntüye sahip olmayan, yalnızca kanca olan icatlar var) kendi amacı için en etkili araçtır. Boyu-tu mükemmelliğine işaret eder çünkü yapması gereken iş büyük olup da kendisi bu kadar küçük olan başka bir alet yoktur. Büyük bir geminin metaforalarından sarkan çıpalara bakın! Geminin gövdesine kıyasla nasıl da küçükler! Altından yapılmış olsalar ta-kılara, süslere benzerler, bir kadının kulağındaki damla küpeden daha büyük durmazlardı. Buna rağmen geminin hayatı birçok kez onlara bağlı olacaktır.

Bir çıpa sadakatli olması için işlenmiş ve şekillendirilmiştir; ona ısırabileceği bir dip verin ve o zinciri kopana kadar tutuna-caktır, sonra gemisinin başına ne gelirse gelsin, çıpa “kaybolmuş-tur”. Görünüşte çok basit olan bu dürüst, dayanıklı demir parçası insandan daha fazla uzva sahiptir: mapa, çipo, taç, tırnak, kol, gövde. Gazeteciye göre demirleme yerine yaklaşan bir gemi söz konusu olduğunda bütün bunlar “atılır”.

Bu berbat kelimeyi kullanma ısrarı, özellikle karada yaşayan

cahil birinin demirleme eylemini güverteden denize bir şey atma işi zannetmesi gerçeğinden gelir, oysa işini yapmaya hazır olan çıpa çoktan denizdedir ve fırlatılmamış, yalnızca düşmesine izin verilmiştir. Emir verildiğinde bir kolun çekilişi ya da bir tokmağın darbesiyle bağlantı noktası aniden serbest bırakılan kısa ve kalın zincirin gövdesine bağlı hâlde matafara denen, geminin yanından çıkan ağır kalasın ucundan sarkar. Ve emir yazarın düşündüğü gibi “Vira demir!” değil, “Fundo demir!” dir.

Açıkçası güverteden bu manada iskandilden başka bir şey atılmaz, o da geminin üzerinde yüzdüğü suların derinliğini ölçmek için atılır. Bağlanmış bir filika, yedek bir seren, bir fıçı ya da güvertelerle alakalı güvenli olmayan ne varsa bağlanmadığı zaman “akıntıya atlar”. Aynı zamanda geminin kendisi de hareket hâlindeyken “iskele ya da sancağa döner”. Ancak gemi hiçbir zaman demirini “atmaz”.

Ağır bir teknik dil kullanmak gerekirse, bir gemi ya da bir filo “üzerine biner”—söylenmeyen ve yazılmayan tamamlayıcı kelimeler tabii ki “bir çıpanın”dır. Daha az teknik olan fakat daha az doğru olmayan kelime de “demirlemiş”tir, karakteristik görünüşü ve kuvvetli sesiyle dünyanın en iyi denizcilik ülkesinin gazeteleri için yeterince iyi olması gerekir. “Filo Spithead’de demirledi.” İnsan bundan daha kısa ve denizcilere daha çok yakışan bir cümle isteyebilir mi? Fakat sahte bir denizcilik ifadesi olmasıyla “demir-atmak” –neden “demir fırlatmak”, “demir savurmak” ya da “demir göndermek” de yazılmasın?– bir denizcinin kulağına dayanılmaz şekilde berbat gelir. Eskiden tanıdığım bir sahil seyri kılavuzunu (harıl harıl gazete okurdu) hatırlıyorum, karada yaşayan bir insanın beceriksizliğinin ne kadar fazla olduğunu anlatmak için “O fakir, zavallı, ‘demir-atan’ şeytanlardan biri” derdi.

Bir denizcinin düşünceleri baştan sona çıpalarıyla alakalıdır. Tam olarak çıpanın bir umut sembolü olmasından değil, denizdeki gemisinin güvertesi üzerinde alışılmış görevlerinin arasında uğraşması gereken en ağır nesne olmasından. Her yolculuğun başlangıcı ve bitiş geminin çıpaları hakkındaki işe göre ayrı ayrı

belirlenir. Kanal'daki bir geminin çıpaları her zaman hazırdır, zincirleri kilitlenmiştir ve kara neredeyse her zaman görüş mesafesindedir. Çıpa ve kara bir denizcinin düşüncelerinde daimî olarak bağlantılıdır. Fakat gemi dar sulardan çıkıp dünyaya açılıyorsa, kendisiyle güney kutbu arasında konuşulacak herhangi bir mesele yoksa o zaman çıpalar içeriye alınır ve zincirler güverteden kaybolur. Ancak çıpalar gözden kaybolmazlar. Teknik olarak, "güverte içine bağlanmışlardır" ve baş kasarada, halatlar ve zincirlerle hal-kasından bağlanmış, pruva yelkeninin süzölmüş kumaşı altında atıl ve sanki uykudaymış gibi görünürler. Böylelikle bağlanmış, fakat dikkatlice bakılan, hareketsiz ve güçlü bu umut simgeleri gece nöbetlerinde mürettebata yoldaşlık eder ve bu karakteristik olarak şekillendirilmiş, ileriye uzanan, geminin güvertesinin neredeyse her yerinden görünen, gemi onları büyük bir acele, altında fışkıran köpükler ve ağır kaburgalarını çürüten açık deniz serpintileriyle taşırken dünyanın başka bir ucunda yapacağı işini bekleyen demir parçaları uzunca bir dinlenişteyken günler akıp gider.

Karaya ilk yaklaşma, mürettebatın gözlerine görünür olmasa da, ikinci kaptanın lostromoya verdiği canlı emirle ilan edilir: "Çıpaları bu öğleden sonra" ya da duruma göre "yarın ilk iş alıyoruz." Çünkü ikinci kaptan geminin çıpalarının sorumlusu ve zincirinin de koruyucusudur. İyi gemiler ve kötü gemiler vardır, rahat gemiler ve yolculuğun ilk gününden son gününe kadar ikinci kaptanın ruhen ve bedenen dinlenmesinin imkânsız olduğu gemiler. Gemilerin kaderini insanlar belirler: Bu denizci bilgeliğinin bir dışavurumudur ve şüphesiz temelde doğrudur.

Ancak yaşlı, kır saçlı bir adamın bana dediği gibi, "Hiçbir şeyin asla yolunda gitmediği!" gemiler de vardır. İkimizin de dikildiği pupadan bakarak (ona dokta dostça bir çağrıda bulunmuş-tum) ekledi: "Bu da onlardan biri." Bakışlarını uygun bir mesleki sempati ifadesine sahip yüzümde gezdirdi ve benim aklımdan geçen düzeltti: "Ah, hayır; yaşlı adam yeterince haklı. O işlere asla karışmaz. Denizcilik bakımından iyi yapılan her şey onun için

yeterince iyidir. Bak ne diyeceğim; bu gemi doğuştan sıkıntılı.”

Bu “yaşlı adam” tabii ki o anda ipek şapkası ve kahverengi paltosuyla güverteye gelip bizi başıyla kibarca selamladıktan sonra kıyıya çıkan kaptandı. Kesinlikle otuzdan fazla yoktu ve yaşlı arkadaşım, “Bu benim yaşlı adamım” diye mırıldandı, sanki “Gemiye bu yüzden kin güttüğümü düşünmemelisin.” der gibi mahcup bir tonda geminin doğuştan gelen sıkıntılarından örnekler vermeye devam etti.

Örneklerin bir önemi yok. Mesele işlerin *gerçekten* yolunda gitmediği gemiler olması; fakat gemi nasıl olursa olsun –iyi ya da kötü, talihli ya da talihsiz– önemli olan ikinci kaptanının pruvadayken kendini ne kadar evinde hissettiğidir. Burası gemide tam olarak *onun* köşesidir, tabii aslında bütün geminin ikinci amiri olsa da. *Onun* çıpaları vardır, *onun* baş donanımı, onun pruva direği, kaptan görev başındayken manevra yapmak için onun istasyonu. Ve hava ister iyi olsun ister kötü, geminin iyiliği için onları, geminin ellerini, çalışır durumda tutmaktan sorumlu olduğu mürettebat da orada yaşar. “Herkes görev başına!” bağirtisiyle heyecanla ileri fırlayan, geminin kış tarafındaki tek nöbetçi olan ikinci kaptandır. Geminin despotik dünyasındaki satraptır o ve orada gerçekleşebilecek her şey en çok onu ilgilendirir.

Orada da lostromo ve marangozun eşliğinde karaya yaklaşıpken, diğerlerinden daha iyi tanıdığı, gözetimi altındaki adamlarla birlikte “çıpaları alır”. O zaman zincirlerin sıralanmış, bocurgat bağlantılarının kesilmiş, kompresörlerin kapatılmış olduğunu görür ve son emri olan “zincirlerden uzak durun” emrini verdikten sonra, seçilmiş demirleme yerine doğru yavaş yavaş ilerleyen bir gemide kış tarafından gelecek tiz “Fundo demir!” bağirtisini dikkatlice bekler. Bir anda eğilerek onun temiz gidip gitmediğine dikkat eden bakışlarının altında sadık demirin sert bir dalışla suya düşüşünü izler.

Çıpanın “temiz gitmesi” kendi zincirinden boşanması anlamına gelir. Çıpanız geminizin pruvasından düşerken zincir kamburgalardan hiçbirine dolanmamalıdır, yoksa kendi zincirinize

dolaşırsınız. Zincirin çekişi çıpa halkasında değilse en iyi demir tutan yerde bile hiçbir çıpaya güvenilmez. Gerginlik sırasında sürüklenmeye mahkûmdur çünkü içlerindeki “erdem” size gösterebilmeleri için aletlere ve insanlara adil davranmanız gerekir. Çıpa bir umut simgesidir, fakat hatalı bir çıpa insanları ya da ulusları güvende oldukları hissine inandıran bütün yanlış umutların en aldatıcılarından daha kötüdür. Ve en garanti edilmiş güvenlik hissi bile kötü bir rehberdir. Bu, yaklaşan deliliğin habercisi olan abartılı bir esenlik hissi gibi felaketin ani çöküşünden önce gelen bir histir. Yersiz bir güvenlik hissinin altında çalışan bir denizci aldığı paranın yarısını hak eder. Bu yüzden bütün ikinci kaptanlarım arasında en çok güvendiğim B*** denilen bir adamdı. Kırmızı bıyıklı, zayıf suratlıydı, yine kırmızı ve endişeli gözleri vardı. Aldığı paranın hepsini hak ediyordu.

Yıllar sonra üzerinde durunca, kişiliklerimizin temasının bir ürünü olan duygunun kalıntısının kesin bir hazzetmeme tadında olduğunu pek de şaşırmadan keşfediyorum. Her şeyi hesaba katarsak o genç bir kaptanın karşılaşılabileceği en rahatsız edici gemi arkadaşlarından biri. Eğer arkasından konuşmaya müsaade varsa onun bir denizcide oldukça değersiz olan güvensizlik hissine birazcık fazla sahip olduğunu söylemeliyim. Olağanüstü rahatsız edici bir eli kulağındaki afetle mücadele etmeye hazır olma (masada benim yanımda, önünde bir tuzlanmış sığır etiyle otururken bile) havasına sahipti. Güvenilir bir denizci olmak için gereken diğer niteliğe sahip olduğunu vakit kaybetmeden eklemeliyim —mutlak bir öz güven. Aslında onda yanlış olan şey bu niteliklere rahatsız edici bir seviyede sahip olmasıydı. Daima tetikte davranışları, düzensiz, gergin konuşması ve âdeta kendini adadığı susmaları ona göre geminin benim ellerimde hiçbir zaman güvenli olmadığına işaret ediyor gibiydi —ve bence gerçekten de ediyordu. İlk emrim, beş yüz tondan az gelen bir gemide çıpalardan sorumlu olan adam gibi şimdi dünyanın çehresinden silinmiş fakat ben yaşadığım sürece sevgiyle hatırlanan bir varlığa sahip olacak. Hiçbir çıpa Bay B***’nin delip geçen bakışları altında suya hatalı giremez.

Açık bir limanda, kamaradayken rüzgârın sesini duymaya başladığınızda bundan emin olmak iyidir; fakat yine de Bay B***’den fazlasıyla nefret ettiğim anlar vardı. Bana birkaç kere ilgiyle karışılık verdiğini doğrulttuğu dik bakışlardan anlıyorum. İkimiz de o küçük gemiyi çok sevmiştik. Ve kendisini geminin benim ellerimde güvende olduğuna inanmaya hiçbir zaman ikna edemeyecek olması yalnızca Bay B***’nin tahmin edilemez niteliklerinin kusuruydu. Öncelikle benden beş yaş büyüktü, o zamanlar beş sene gerçekten de fark ediyordu, ben yirmi dokuzdum ve o otuz dördtü; sonra terk ettiğimiz ilk limanda (bunun Bangkok olduğu gerçeğini saklamak için bir sebep görmüyorum) Siam Körfezi’nin adaları arasındaki ufak manevralar ona unutamayacağı bir korku verdi. O zamandan beri benim kati ihmalkârlığımın acı fikrini içinde gizlice beslemiş. Fakat genel olarak ayrılış sırasında bir adamın elinizi sıkışı herhangi bir şey ifade etmiyorsa iki yıl ve üç ay sonunda birbirimizden yeterince hazzettiğimizi düşünüyorum.

İkimizin arasındaki bağ gemiydi ve bir gemi dışı özelliklere sahip olsa da, oldukça nedensiz şekilde sevilse de bir kadından farklıdır. İlk emrime olağanüstü şekilde tutkun oluşum şaşılacak bir şey değil, fakat Bay B***’nin duygusunun daha yüksek bir seviyede olduğunu kabul etmek zorundayım. İkimiz de sevilen nesnenin iyi görünmesi hakkında son derece endişeliydik ve karada iltifatları toplayan ben olsam da B*** özverili bir hizmetçininkini andıran daha derin bir gurur duygusuna sahipti. Bu tür bir sadakat ve gurur dolu adanmışlığı –sanırım Bayan B***’den bir hediyeye olan– küçük el işinin verniklenmiş tik ağacından küpeştesinin tozunu ipekten bir mendille fiskeleyecek kadar ileri götürmüştü. Bu barkoya olan sevgisinin etkisiydi. Övgüye değer güvensizlik hissinin etkisi bir keresinde o kadar ileriye gitti ki bana: “Evet, beyefendi, siz *gerçekten* şanslı bir adamsınız!” demişti.

Ciddiyet dolu bir tonda söylenmişti, fakat tam olarak gücendirici değildi, sanıyorum beni “Bu da ne demek oluyor?” demekten alıkoyan şey içimdeki nezaketti.

Anlamı daha sonra karanlık bir gecede, sıkışık bir köşede ölü

bir sahil borası sırasında tam olarak sergilendi. Onu son derece nahoş durumumuzu düşünmeme yardımcı olması için güverteye çağırdım. Derin düşünmek için pek vakit yoktu ve şöyle özetledi: “Ne denersek deneyelim oldukça kötü görünüyor, fakat beyefendi, siz her zaman karmaşanın içinden bir şekilde çıkarsınız.”

Geminin çıparları fikri ile onların suya sorunsuz girdiğini ve bazen sudan hatalı çıktığını gören geminin ikinci kaptanı fikrini birbirinden ayırmak zordur; çünkü en güçlü dikkat bile her zaman bir geminin rüzgâra ve akıntıya sürüklenmesini, zincirin garip şekilde çıpaya ya da gövdesine dolanmasını engelleyemez. Sonra “çıpayı güverteye alma” ve onu bağlama işi gereğinden fazla uzar ve ikinci kaptana bezginlik verir. Zincirin büyümesini izleyen odur —istekli gözlerle sahip basit adamlar tarafından ticaretlerinde gördükleri şeylerin gerçek yönünü anlatmak için yaratılan, teknik dilin bütün gücüne, doğruluğuna ve tasvirine sahip bu denizci sözü sanatçının kelimelerle yakalamaya çalıştığı şeyi yapıp esas olanı benimseyerek doğru ifadeyi bulur. Bu yüzden denizci hiçbir zaman “demir atmak” demeyecektir ve kış tarafında bulunan kaptan baş kasaradaki ikinci kaptana izlenimci bir lafla: “Zincir nasıl büyüyor?” diyecektir. Çünkü “büyümek” suyun üzerinde bir yay kirişi kadar gergin olan zincirin, yana meyilli olarak uzunca düşmesi için doğru kelimedir. Geminin çıparlarından sorumlu olanın sesidir cevaplayacak olan: “Dosdoğru büyüyor efendim.” ya da “45 derece kerteriz.” ya da hangi kısa ve saygılı bağırış duruma uyacaksa.

Evine dönen bir ticaret gemisinin güvertesinde “İrgat başına!” emri kadar gürültüyle verilen ya da kuvvetli bağırışlarla duyuru- lan bir emir daha yoktur. Beklenti içindeki adamların baş kasaradan aceleyle çıkışı, manivelaların kapılması, ayakların ağır ve yorgun yürüyüşü, ırgat kastanyolasının çınlaması, gürleyen bir nakarata sahip hüzünlü bir vira demir şarkısına canlılık katarak eşlik eder; ve bütün gemi mürettebatının bu gürültülü faaliyet patlaması geminin kendisinin sesli şekilde uyanışı gibidir. O zamana kadar gemi, Hollandalı denizcilerin pitoresk deyişiyle, “de-

miri üzerinde uykuya yatmıştır”.

Yelkenleri pupaya alınmış serenlere sıkıca bağlanmış ve kayla çevrili limanın düzgün, parıldayan ıskotasında, direk şapkasından su hattına kadar yansıyan bir gemi denizcinin gözüne gerçekten de sakın bir uykunun mükemmel resmi olarak görünür. Geçmişte bir ticaret gemisinin güvertesinde demiri güverteye almak gürültülü bir işti –mürettebattaki her insanın sanki umudun simgesiyle birlikte kişisel umutlarını derinliklerden güven veren bir elin ulaşabileceği mesafeye çekmeyi beklediği ilham verici, sevinçli bir gürültü– evin umudunu, dinlenmenin, özgürlüğün, gözden kaybolmanın, denizle gök arasında geçen günlerin yoğun tahammülünün akabinde gelen yoğun keyfin umudunu. Geminin ayrılış anındaki bu gürültülü olma, bu sevinç hâli geminin yabancı bir dış limana vardığındaki sessiz anlarla muazzam bir zıtlık gösterir. Bu sessiz anlarda yelkenlerinden sıyrılmış, demir yerine doğru ilerlerken gevşek yelken bezinin hâlâ güvertelerinin üzerinde duran adamların kafalarının üzerindeki donanımda yumuşakça titreyişi, kaptanın pupa ucundan dikkatle ileriye bakması. Zamanla yolunu kaybeder gemi, baş kasarasında tam doksan günlük deniz yolcuğunun belki de son emri olan “Vira demir!”i metafora civarında dikkatle bekleyen üç kişiyle güç bela hareket eder.

Bu bir geminin biten yolculuğunun son sözü, bütün zahmetinin ve başarısının kapanış kelimesidir. Değeri limandan limana yapılan yolculuklarda anlatılmış bir hayatta, çıpanın düşüşünün sıçrattığı su ve zincirin kulakları sağır eden gümbürdemesi geminin kaburgalarında birazcık derin bir ürperişle farkında olduğu farklı bir dönemin kapanması gibidir. Bilinen ölümüne epey yakındır çünkü ne yıllar ne de yolculuklar sonsuza kadar sürer. Bu ona göre bir saat vuruşu gibidir ve takip eden duraksamada geçen zamanı hesaplıyordur sanki.

Bu son önemli emirdir; diğerleri yalnızca rutin talimatlardır. Kaptan bir kez daha duyulur: “Gemiye suda kırk-kırk beş kulaç bırakın” ve sonra onun da bir süreliğine işi biter. Günler boyunca

bütün liman işlerini ikinci kaptanına, geminin çıpasının ve hizmet çizelgesinin sorumlusuna bırakır. Yetkili adamın sert ve kaba aksanına sahip olan sesi güvertede günlerce yükselmeyecektir, ta ki ambar ağzı yeniden açılana kadar. O zaman sessiz ve bekleyen gemide kış tarafından emir verici bir tonda konuşacaktır: “İrgat başına!”

Güzel Sanat

Önceki sene esaslı ilkelere sahip, fakat çalışanlarının çıpaları “atmakta” ve denize gemiler “üzerinde” açılmakta (of!) *gerçekten* ısrarcı olduğu bir gazeteye göz atarken o sezonki yat yarışları üzerine bir makaleye denk geldim. Hayret! Bu iyi bir makaleydi. Keyif yelkenciliğiyle (gerçi yelkencilik hep keyif verir) çok az ilgisi olan ve açık sularda yarış yapmayla hiçbir ilgisi olmayan yazarın yatların kusurları üzerine getirdiği eleştiriler oldukça makuldü. O senenin büyük yarışlarının sıralamalarını merak etmiyorum. Yazar tarafından fazlasıyla övülen elli-iki-fitlik düz raterlara⁵ gelince, performanslarını beğenmesiyle yazıya ısındım; fakat her açık fikir gibi, bir yatçının algısında oldukça kesin olan tanımlayıcı ifade benim aklımda belirli bir şey canlandırmıyor.

Yazar keyif gemilerinin o sınıfını övüyor ve ben de yüzen bütün yapıları seven her insanın hazır olduğu gibi onu onaylamaya hevesliyim. Yat denizciliğinin kaybolup gitme tehlikesiyle karşı karşıya olmasına böylesine cana yakın ve anlayışlı bir ruhla üzülen bir adamın sözleri üzerine kendimi elli-iki-fitlik düz raterlara saygı duymak ve onları beğenmek zorunda hissediyorum.

Yat yarışları tabii ki bu adaların bazı zengin sakinlerinin gösterişini olduğu kadar doğuştan gelen deniz sevgilerini de besleyen toplu bir tembellik, organize bir eğlencedir. Fakat söz konusu makalenin yazarı bunun birçok insan için (galiba yirmi bin diyor) bir geçim kaynağı —yani kendi kelimeleriyle bir sanayi olduğuna anlayışla ve adilce işaret ediyor.

Şimdi, en yüksek becerinin zanaatkârlar tarafından elde edilmesi ve korunması üretken olsun olmasın bir sanayinin ahlaki tarafı, bu ekmek kazanmanın kendini affettiren, ideal yüzüdür.

⁵ Thames nehrindeki yat yarışları için özel olarak tasarlanmış bir yelkenli gemi. (ç.n.)

Böyle bir beceri, teknik beceri, dürüstlükten bile daha değerli, daha büyüktür, dürüstlüğü kucaklar, çalışma onuru denilebilecek, tamamen faydacı olmayan yüce ve temiz bir duyguyla hükmeder ve onurlandırır. Geleneklerin birikiminden oluşur, bireysel gururla ayakta kalır, mesleki fikirle kusursuzlaştırılır ve yüksek sanatlar gibi seçkin övgülerle teşvik edilir ve sürdürülür.

Bu yüzden uzmanlığın, becerinizi dikkatle mükemmelliğin en zarif yerlerine taşımanın elde edilmesi oldukça önemli bir meseledir. Pratikte kusursuz bir verimliliğe ekmek mücadelesiyle doğal olarak ulaşılabilir. Fakat bunun ötesinde bir şey var —daha yüksek bir nokta, salt becerinin ötesinde ince ve mutlak bir sevgi ve gurur dokunuşu; neredeyse sanat —aslında sanatın *ta kendisi*— olan o son dokunuşu yaptıran bir ilham âdeti.

Son derece onurlu insanlar, toplum vicdanını dürüst bir topluluğun çitasının üzerinde yüksek bir standarda çekerken aralıksız ilerlemeyle sanata dönüşen beceriye sahip insanlar kara ve denizdeki zanaatlardaki doğru çalışmanın çitasını yükseltiyor. Oyunda olduğu kadar işteki o muhteşem, canlı mükemmelliği besleyen şartlar en titiz şekilde muhafaza edilmeli ki sanayi ya da oyunun kendisi sinsi ve içten içe bir çürümeye kurban gitmesin. Bu yüzden o senenin yatçılık sezonu üzerine olan makalede, yarış yatlarının güvertesinde denizciliğin şu anda birkaç, yalnızca birkaç sene öncesiyle aynı olmayışını derin bir üzüntüyle okudum.

Çünkü bu makalenin esasıydı ve belli ki yalnızca bilgi sahibi olmayan, aynı zamanda *anlayan* bir adam tarafından yazılmıştı — bu (aklıma gelmişken söyleyeyim) insanın beklediğinden çok daha nadir görülür, çünkü bahsettiğim tür bir anlama sevgiye oldukça bağlıdır ve sevgi, bir bakıma ölümden daha güçlü olduğu kabul edilse de, hiçbir şekilde evrensel ve kesin değildir. Aslında sevgi nadirdir —insan sevgisi, eşyaların, fikirlerin, kusursuzlaştırılmış becerinin sevgisi. Sevgi acelenin düşmanıdır; geçen günlerin, ölen insanların, yıllar boyunca yavaş yavaş olgunlaşmış ve ölmeye kısa sürede mahkûm olmuş ve ölmüş güzel sanatın da hesabını tutar. Sevgi ve üzüntü, denizin aynasında yansıyan bulutların geçişinden

daha hızlı değişen bu dünyada iç içedirler.

Bir yatı performansına göre cezalandırmak hem tekneye hem de yatın mürettebatına karşı adaletsizlik olur. Onun şeklinin kusursuzluğuna ve hizmetkârlarına karşı da. Çünkü biz insanlar yarattıklarımızın hizmetkâriyiz. Bizler beynimizden çıkan fikir- lere ve ellerimizden çıkan eserlere sonsuza kadar bağlıyız. İnsan dünyada mahkûm olmak için doğar ve bu mahkûmluğun fayda yerine diğer alanlarda olmasında iyi bir şey vardır. Sanata olan bağ oldukça zahmetlidir. Bu düşünce dizisini başlatan makalenin yazarının cana yakın şekilde dediği gibi, yat yelkenciliği bir güzel sanattır.

Onun düşüncesi tonaj –yani boyut– haricinde zaman izinleri olmadan yarışın, yelkencilik güzel sanatını kusursuzluk raddesine getirdiğidir. Yelkenli yatın kaptanından istenen her şey ve başarı- nıza oranla cezalandırılacak olmanız bu sporun avantajları olabi- lir, fakat bunun denizcilik üzerinde alçaltıcı bir etkisi var. Güzel sanat kayboluyor.

Yat yolculuğu ve yarışları bir velena denizci sınıfı geliştirdi, denizde doğup büyüyen, kışın balık tutup yazın yatçılık yapan; o donanımı kullanmayı adları gibi bilen insanlar. Keyif yolculuğu- nu bu anlamda bir güzel sanat yüceliği merhalesine getiren onla- rın zafer için gösterdikleri gayrettir. Dediğim gibi, yarış hakkında hiçbir şey bilmem, velena donanımı hakkında biraz bilgim var; fa- kat böyle bir yelkenin avantajları bariz, hem seyahat hem de yarış gibi özellikle keyfi amaçlar için. İdaresi daha az çaba ister; yelken- lerin rüzgâra göre ayarlanması hızlı ve doğru şekilde yapılabilir; yelken alanının aralıksız yayılımı ise mutlak bir avantaj; ayrıca en fazla miktarda yelken bezi en az sayıdaki direkler üzerinde durur. Hafiflik ve yoğun güç velena donanımının en iyi özellikleridir.

Demirlemiş velena donanımlılardan oluşan bir filo kendi ince zarafetine sahiptir. Yelkenlerinin yerleşimi her şeyden çok bir kuşun kanatlarını açmasına benzer; manevra kabiliyetleri göz doldurur. Onlar denizin kuşlarıdır, uçarcasına yüzerler ve idare edilen bir insan icadından çok kendi kendine gidiyormuş gibi du-

rurlar. İnanıyorum ki, velenâ donanımının bütün bakış açıları altından görünüşünün basitliği ve güzelliğine yaklaşılamaz. Kabilîyetli adamların sorumluluğundaki bir uskuna, yavl ya da kotra sanki ona muhakeme gücü ve hızlı karar verme yetisi bahşedilmiş de kendi kendini idare ediyormuş gibi görünür. İnsan akıl dolu bir manevraya yaşayan bir varlığın çabuk zekâsı ve zarîf kesinliğini ortaya koyuşuna güldüğü gibi içtenlikle güler.

Velenâ donanımlıların bu üç türünden kotra –yarış için *mî-kemmel* donanım– yelken bezinin neredeyse yekpare olmasından ötürü en görkemli görünüşe sahiptir. Bakışlarınız altında bir kara parçasının yanından ya da bir iskelenin ucundan ağır ağır geçen bir kotranın devasa ana yelkeni tekneyi yüce ve sessiz bir ihtişam havasıyla doldurur. Demirlemiş bir uskuna daha da güzel görünür; üzerindeki iki direk ve kıç tarafındaki afilî çalımıyla daha verimli ve dengeli bir görünüşe sahiptir. Yavl teknesine ise aşk zamanlarında gidilir. Bana kalırsa idare etmesi en kolay tekne odur.

Yarış için bir kotra; uzun bir keyif yolculuğu için uskuna; sakin sularda gezinti içinse yavl; hepsini idare etmek ise gerçekten bir güzel sanat. Yalnızca denizciliğin genel kurallarını bilmeyi değil, aynı zamanda teknenin karakterine belli bir aşinalık gerektirir. Teoride bütün gemiler aynı şekilde idare edilir, bütün insanlar yaygın ve sert kurallarla idare etmek gibi. Fakat yoldaşlarınıza duyduğunuz sevgi ve güvenle gelen hayattaki o başarıyı istiyorsanız, o zaman tabiatları birbirine ne kadar benzerse benzesin iki insana bile aynı davranmayacaksınız. Yönetmenin kuralı olabilir; insan yoldaşlığının kuralı yoktur. İnsanlarla uğraşmak gemilerle uğraşmak kadar güzel bir sanattır. Gemiler de insanlar da değişken yapıdadır, güçlü ve incelikli etkilere tâbidirler ve yanlışlarının bulunmasından çok meziyetlerinin anlaşılmasını isterler.

Onunla başarılı bir ortaklık kurabilmeniz için geminizin ne *yapmayacağını* bilmek istemeniz gerekmez; bunun yerine sevgi dolu bir dokunuşla ondan içindekini ortaya koyması istendiğinde sizin için ne yapacağı hakkında kesin bir bilgi sahibi olmanız gerekir. İlk bakışta bu zor kısıtlama problemiyle uğraşmanın iki

yolu da pek farklı durmaz. Fakat ortada büyük bir fark mevcut. Fark probleme yaklaşılan ruhta yatar. Sonuç olarak gemileri idare etmenin sanatı, insanları idare etmenin sanatından belki de daha güzeldir.

Bütün güzel sanatlar gibi o da doğanın bir kanunu gibi sonsuz farklılıktaki olguları yöneten engin, somut bir samimiyet üzerine kurulmalıdır. Çabanızın tek bir amacı olmalı. Bir kömür işçisine ve bir profesöre farklı konuşursunuz. Bu ikiyüzlülük mü? Bence değil. Gerçek, duygunun özgünlüğünde yatar, hayatın tehlikelerindeki iki yoldaşınız olan bu çok benzer ve çok farklı iki insanın özgün tanınışında. Belli ki aklında sadece kendi küçük oyununu kazanmak olan bir sahtekâr kendi hünerlerinden yarar sağlamaya çalışır. İnsanlar, ister profesör olsunlar ister kömür işçileri, kolayca kandırılırlar; hatta kendilerini aldatmacaya inandırmada olağanüstü hünerleri vardır, tuhaf ve nedeni anlaşılmayan, göz göre göre başkasının oyuncuğu olma arzusudur bu. Fakat bir gemi sanki bizi hep aynı çizgide tutması için yarattığımız bir varlıktır. İdare edilirken halkın kendi küçük yarışını kazanan popüler devlet adamı Bay X'e, popüler bilim adamı Bay Y'ye, ya da popüler —ne desek?— ahlaklı bir öğretmenden bir tahsildara kadar —Bay Z'ye gösterdiği tahammülü gemi numaracılara göstermez. Fakat (bahse aşına olmasam da) yarış yatlarının az sayıdaki birinci sınıf kaptanlarının hiçbirinin sahtekârlık yapmadığına büyük bir para yatırmak isterim. Zorluk insanın gemileri bir grup olarak değil bir birey olarak ele alması gerektiği gerçeğinden kaynaklanıyor. Aynı insanları ele almamız gerektiği gibi. Fakat her birimizde bu grup ruhunun, grup tabiatının bir parçası pusuda bekliyor. Birbirimize karşı ne kadar dürüstçe mücadele edersek edelim, aklımızın en alçak yerinde, duygularımızın dengesizliğinde kardeş kalırız. Gemilerde ise böyle değildir. Bize benzedikleri kadar birbirlerine benzemezler. Bu hassas varlıklar bizim tatlı sözlerimizi duyacak kulaklara sahip değiller. Onlara kendi dediklerimizi yaptırmak için, onların bizi şana kavuşturması için kelimelerden daha çoğuna ihtiyacımız var. Bu iyi ki böyle, yoksa ortalıkta daha

çok şişirme birinci sınıf denizcilik itibarı olurdu. Tekrarlıyorum, gemilerin kulakları yoktur, ancak sanırım gerçekten de gözlere sahip gemiler gördüm, yoksa bildiğim bir bin tonluk geminin bir olayda dümenine cevap vermeyişini, böylelikle iki gemiyi korkunç bir çarpışmadan ve iyi bir adamı da itibarını kaybetmekten nasıl kurtardığını açıklayamam. Onu iki senedir yakından tanıyordum ve daha önce ya da onu tanıdığımdan beri başka bir olayda geminin bunu yaptığını görmedim. Son derece iyi hizmet ettiği adamları (tahmin ediyorum ki onlar gemiye derin bir sevgi besliyordu) daha uzun bir süredir tanıyordum ve açık bir adillikle şunu söyleyebilirim ki bu (oldukça kısmetli olsa da) güven kırıcı deneyim kaptanın gemiye olan güvenini yalnızca arttırdı. Evet, gemilerimizin kulakları yok, bu yüzden aldatılamazlar. İnsan ve gemi arasındaki, usta ile sanatı arasındaki sadakat düşüncemi son derece karışık görülebilecek, fakat aslında gerçekten çok kolay olan bir yargıyla açıklayacağım. Aklında yarışı kazanmaktan başka bir şey olmayan bir yarış yatı kaptanının hiçbir itibar mertebesini elde etmek istemeyeceğini söyleyebilirim. Teknelerinin hakiki ustaları –gemi tecrübelerimden bunu rahatça söyleyebilirim– emirleri altındaki gemileriyle ellerinden gelenin en iyisini yapmaktan başka bir şey düşünmezler. Kendisini unutmaması, o güzel sanatın hizmetinde bütün kişisel duygularına teslim olması, bir denizcinin güvenini içtenlikle göstermesinin tek yoludur.

Bir güzel sanatın ve yelken açan gemilerin hizmeti de böyledir. Tam da burada, hâlâ bizimle olan eski denizciler ile onların miraslarını çoktan devralmış geleceğin denizcileri arasındaki farkı tanımlayabilirim. Tarih tekerrür eder, fakat ölmüş bir sanatın yaptığı özel çağrı aslı tekrar edilemez. Öldürülmüş bir yabani kuşun şarkısı gibi dünyadan tamamen silinmiştir. Hiçbir şey bu keyif verici duygu ya da titiz gayrete aynı cevapla gelemeyecek. Yüzen her geminin yelkeni gölgede bırakılmış Unutulma Vadisi'ne doğru ilerlerken güzelliği bizden uzaklaşan bir sanattır. Modern bir buharlı geminin dünyayla ilişkisi (sorumlulukları küçümsemez olsa da) doğayla olan samimiyetiyle aynı

seviyede değildir, sonuç olarak bu bir sanatın oluşturulmasının vazgeçilemez şartıdır. Daha az kişisel ve daha kesin bir çağrıdır bu; daha az çaba gerektirir, fakat aynı zamanda sanatçı ve sanatını icra ettiği araç arasındaki yakın birliğin eksikliğinden dolayı daha az tatmin eder. Daha az bir sevgi meselesidir. Etkileri zaman ve mekânda hiçbir sanatın etkilerinin olamayacağı şekilde kesin olarak ölçülür. Deniz tutmasından çaresizce muzdarip bir adamın memnuniyetle, coşku duymadan, sanayiyle, sevgi olmadan takip ettiği düşünülebilecek bir meslektir. Dakiklik onun sloganıdır. Bütün sanatsal gayretlerle yakından ilişkili olan kararsızlık onun düzenlenmiş işletiminde yer almaz. Onun büyük kendine güven anları yoktur ya da aynı şekilde şüphe ve vicdan muhasebesi anları. Diğer sanayiler gibi kendi aşkına, onuruna, ödüllere, acı tedirginliklerine ve rahat zamanlarına sahiptir. Fakat böyle deniz araçları sizden çok daha büyük bir şeyle yalnız başına uğraşmanın sanatsal kalitesine sahip değildir; eserinin son hâli tanrıların dizlerinde yatan sanatın zahmetli ve yüksek dikkat isteyen uygulanışı değildir. Bu bireysel, değişken bir başarı değil, yalnızca ele geçirilmiş bir gücün beceriyle kullanımı, yalnızca dünya fethine doğru atılan başka bir adımdır.

Serenleri hevesle bağlanmış eski gemilerin yaptığı her yolculukta ceplerinde mektuplar dolu kılavuzun bordaya geliş ânı bir yarış gibidir —zamana karşı, sıradan insanların beklentilerini aşan bir ideal başarı standardına karşı bir yarış. Bütün gerçek sanatlar gibi, bir geminin genel yönetimi ve onun belirli durumlarındaki idaresi kendi işlerinde yalnızca ekmek değil, aynı zamanda tuhafliklar ve değişkenlikler bulan adamlar tarafından sevinçli ve keyifli bir şekilde tartışılabilir bir tekniğe sahiptir. Her birinin gökyüzünün ve denizin sonsuz değişken hâllerinden, görsellik değil, onların çağrısının ruhu bakımından en iyi ve en doğru şekilde etkilenme yatkınlığı vardır ve bunu oldukça içten karşılar, bu gerçeklikten azami ilhamı alırlar, tuvale fırçasını sürmüş bütün insanlar gibi. Bu güzel sanatın ustaları arasındaki değişkenliklerin çeşitliliği muazzamdı.

Bazıları bir çeşit Kraliyet Akademisyeni gibiydi. Sizi asla bir özgünlük dokunuşuyla, taptaze bir ilhamın güveniyle şaşırtmazlardı. Onlar güvendeydi, hem de çok. Kutsanmış ve içi boş itibarlarının güvencesinde vakur şekilde dolaşırlardı. İsimler çirkindir, fakat içlerinden birinin denizcilik başkanının, P.R.A.⁶, ta kendisi olabileceğini hatırlıyorum. Onun güneş yanığı yakışıklı yüzü, heybetli varlığı, gömleğinin yakaları, geniş manşetleri ve altın kol düğmeleri, uyduruk farklılık havası, o Sidney'deki Circular İskelesi'nde yatan gemisinin lombar ağzından kıyıya çıkarken sıradan seyircileri (istifçiler, saymanlar, gümrükçüler) etkiledi. Derin, candan ve otoriter bir sesi vardı —denizciler arasında bir prensin sesi. Her şeyi dikkatinizi çeken ve beklentilerinizi yükselten bir havayla yaptı fakat her nasılsa sonuç hep anlamsız, insanın ciddiye alabileceği herhangi bir dersten yoksun klişe laflar oldu. Gemisini oldukça düzenli tuttu ve bu, detaylara titiz bir dokunuş hariç yeterince iyi denizcilik olarak görülebilirdi. Onun zabitleri bizim üzerimizde bir üstünlük havası kurmaya çalıştılar, fakat ruhlarının sıkıntısı kendini kaptanlarının hevesine kasvetle boyun eğme şeklinde gösterdi. Sadece onun miçolarının ele avuca sığmaz ruhları bu sanatçının ciddi ve saygı değer vasatlığının etkisi altına girmedi. Bu gençler dört kişiydi; biri bir doktorun oğlu, diğeri bir albayın; üçüncüsü bir kuyumcunun; dördüncüsünün adı Twentyman'di ve onun ailesi hakkında başka bir şey hatırlamıyorum. Ekibindeki hiç kimsede bir minnettarlık parıltısı yoktu. Kaptanları kibar bir adam olsa da, onları diğer gemilerde çalışan kötü adamlara katılmasınlar diye şehirdeki en iyi insanlarla tanıştırmaya dikkat etse de, onun arkasından komik suratlar yaptıklarını ve onun kafasını vakur şekilde tutuşunu hiç saklamadan taklit ettiklerini üzülererek söylüyorum.

Bu güzel sanat ustası mühim bir insandı, fazlası değil; fakat dediğim gibi tanıdığım güzel sanat ustalarında sonsuz bir tabiat çeşitliliği vardı. Bazıları büyük dışavurumculardı. Sizde Tanrı ve

⁶ President of the Royal Academy (Kraliyet Akademisi Başkanı). (ç.n.)

Sınırsızlık korkusu uyandırırlandı —başka bir deyişle korkunç bir ihtişamın bütün hâlleri içerisinde boğulma korkusu. İnsan suda boğularak öldüğünüz yerin neresi olduğunun pek de önemli olmadığını düşünebilir. Ben o kadar emin değilim. Belki de gereğinden fazla hassasım fakat karanlığın ve hengâmenin ortasında bir anda kızgın okyanusa çekilme fikrinin bende her zaman istemsiz bir tiksinti yarattığını itiraf edeyim. Cahiller tarafından yüz kızartıcı bir kader olarak adlandırılabilir olsa da bir gölette boğulmak insanın dünya hayatının aklımı arada bir ya da şiddetli çaba sarf ettiğim zamanlarda aniden korkudan tir tir titreten bazı diğer sonlanışlarıyla karşılaştırıldığında parlak ve huzurlu bir sonudur.

Şimdi bunu unutalım. Bugüne kadar benim karakterimde iz bırakmış ustalardan bazıları düşüncede hiddetli ve uygulamada emin olmayı iş bitirici insanların en yüksek niteliği olan amaç ve araçları anlama hususunda birleştirdiler. Sanatçı iş bitirici insandır, ister bir kişilik yaratsın ister bir çare bulsun ya da karmaşık bir meselede sorunu çözsün.

Sanatları akla gelebilecek bütün durumlardan sakınmak olan ustalar da tanıdım. Sanatlarında asla büyük işler yapmadıklarını söylememe gerek yok; fakat onlar bu yüzden küşümsenmediler. Mütevazıydılar, sınırlarını biliyorlardı. Ustaları kutsal ateşi onların soğuk ve becerikli ellerine vermemişler. Özellikle hatırladıklarımın biri şimdi tabiatının huzurlu bir takip manzarasından birazcık dönüştürmüş olduğu denizden ayrı."İlk ve tek cesur hareketi sabahın erken saatlerinde rüzgâr düzenliyen kalabalık bir dış limana girmesiydi." Fakat sanat olabilecek bu görüntüde o özgün değildi. Kendisini düşünüyordu, çarpıcı bir performansın şişirilmiş zaferinin özlemini çekiyordu.

Karanlık ve ağaçlık bir yerin etrafından dolanırken, temiz hava ve güneş ışıyla sarmalanmış olan bizler belki de yarım mil önümüzde demirlemiş hâlde duran bir gemi topluluğunu gördük, beni baş kasara üstündeki istasyondan kış tarafına çağırdı ve dürbününü kahverengi ellerinde evirip çevirirken şöyle dedi: "Şu

beyaz ana direkli büyük, ağır tekneyi görüyor musun? Limana onunla kıyı arasında bir yere demirleyeceğim. Şimdi mürettebatın ilk emrimle akıllıca atlamalarını sağla.”

Bunun iyi bir gösteri olacağına sahiden inanarak “Hay hay efendim” dedim. Gemilerin arasından azametle geçtik. Bizim gelişimizin şerefineymiş gibi bayraklarını saat sekizde göndere çeken o gemilerin güvertesinde birçok açık ağız ve izleyen göz olmalı —Hollandalı, İngiliz ve birkaç da Amerikalı ve Alman. Başarıyla sonuçlansaydı eğer iyi bir gösteri olurdu fakat olmadı. O somut meziyetin mütevazı sanatçısı bir menfaatçilik dokunuşuyla kendi tabiatına ihanet etti. Onunla sanat sanat için değil, sanat kendisi içindi; iç karartıcı bir başarısızlık ise günahların en büyüğü için ödediği bedeldi. Hatta daha ağır olabilirdi bu, fakat gemimizi ne karaya vurduk ne de ana direği beyaza boyanmış büyük gemide koca bir delik açtık. İki çıpamızın da zincirlerinin neden kopmadığı merak konusu, çünkü tahmin edilebileceği gibi onun sakırdayan dudaklarından çıkan titrek, oldukça yabancı bir sesle verdiği “Vira demir!” emrine hiç beklemeden uydu. Hiç bir sıradan tüccarın demirleri böylesine olağanüstü bir akıllılıkla vira edilmemiştir. İkisi de tuttu. Eğer suyun on kulaç altındaki balçıksı çamurda gömülü olmasalardı onların sert, soğuk demir tırnaklarını minnettarlıkla öperdim. Sonunda bize randa yelkenimizi dürten —daha kötü değil— bir Hollanda brikinin cıvdrasını getirdiler. Ha son anda kaybetmişsiniz ha baştan, fark etmez.

Fakat sanatta böyle değil. Sonrasında kaptan bana utangaç bir mırıltıyla “Gemi nedense zamanında orsa etmeyecek. Sorun ne?” dedi. Bense cevap vermedim.

Ancak cevap açıktı. Gemi, mürettebatının bir anlık zayıflığını yakalamıştı. Karada ve denizde yaşayan bütün varlıklar arasında faydasız oyunlarla kandırılamayanlar, ustalarının kötü sanatına tahammül etmeyecek olan gemilerdir yalnızca.

Örümcek Ağları ve İplikler

Ortalama yükseklikteki bir geminin direk şapkasından ufuk upuzun bir çember gibi görünür ve hemen orada, su hattında başka bir gemiyi görebilirsiniz; bu yazıyı yazan gözler kendi zamanında yüzden fazla yelkenin sihirli bir halkadaymışçasına hareketsiz kaldığını gördü —bunlar hemen hemen aynı yükseklikteki gemilerdi ve Azorlar’dan çok da uzak değillerdi. En fazla ikisi aynı yöne gidiyordu, sanki hepsi o büyümlü çemberden pusulanın başka bir noktasını kullanarak çıkmaya karar vermişti. Fakat sakinliğin büyümlü güçlü bir sihirdir. Ertesi gün onları birbirlerinin görüş mesafesinde dağılmış, farklı yönlere gider şekilde gördük; fakat sonunda esinti solgun denizi maviye boyayan karanlık dalgalarla birlikte geldiğinde hepsi birlikte aynı yöne ilerledi. Çünkü bunlar dünyanın uzak uçlarından gelen, eve dönen gemilerdi ve içlerinden en küçüğü olan bir Falmouth meyve uskunası en önde ilerliyordu. Olağanüstü bir yüksekliğe sahip olmasa da insan onun arkasında limon ve portakal kokuları bıraka bıraka ilerlediğini gözünde canlandırabilirdi.

Sonraki gün direk başımızdan görülen yalnızca birkaç gemi kalmıştı —belki de en fazla yedi, birkaç tane de uzakta, ufkun sihirli halkasının ötesinde yalnızca direkleri görünen. İyi rüzgârın büyümlü her biri pruvasının altında taklalar atan köpük şeridiyle aynı yöne bakan beyaz kanatlı gemilerin etrafa dağılmasında önemli bir güce sahiptir. Gemileri esrarengizce bir araya getiren sakinliktir; ayrı düşüren ise rüzgârınız.

Gemi ne kadar yüksekse o kadar uzaktan görülebilir; rüzgârla sarmalanan beyaz yüksekliği onun ebatlarını açığa çıkarır. Yüksek direkler havanın görünmez gücünü yakalamak için bir tuzak gibi kurulmuş beyaz yelken bezini havada tutar, suda yavaş yavaş belirir, yelken ardına yelken, yarda ardına yarda büyür, ta ki siz

makinelerinin yüksek yapısı altında gövdesinin önemsiz, küçük parçalarını fark edinceye kadar.

Yüksek direkler, cennet tarafından insanın yürekliliğini ödüllendirmek için gönderilmiş gibi geminin hareket gücünü havadan yakalayan hareketsiz, sessiz ve dengeli düzlüğü destekleyen sü-tunlardır ve bulutlu göklerin öfkesi önünde eğilen ise beyaz görkeminden soyulmuş ve mahrum bırakılmış yüksek serenlerdir.

Zayıf ve çıplak hâlde bir boyun eğişle fırtınaya teslim olduklarında yükseklikleri bir denizci için bile eve en iyi şekilde döner. Kendi gemisinin uzaklara gittiğini gören insan geminin serenlerinin akıl almaz uzunluğunun farkına varır. İmkânsız görünüyor ama insanın görmek için kafasını geriye yatırması gerektiği o cazibeli direk şapkaları şimdi alçak görüş düzlüğüne düşüyor ve çaresizce ufkun tam kenarına vurmak zorunda. Böylesine bir deneyim size serenlerinizin azametinin etkisini çalışan bütün direk başlarının yapabileceğinden daha iyi verir. Benim zamanımda ortalama randımanlı bir geminin kuntra serenleri geminin güverte-lerinde oldukça yüksekteydi. Şüphesiz demir bir merdivene geminin makina dairesinden bir adam çıkabilir, fakat yelkenli geminin makinelerinin benim esnek kol ve bacaklarıma ve çabukluk gururuma göre bile inanılmaz yükseklikte olduğunu hatırlıyorum.

Makineler işlerini kusursuz bir sessizlikte ve hareketsiz bir zarafet içerisinde yapar, sanki dünyanın kaynaklarından hiçbir şey alımyormuş gibi kaprisli ve her zaman laf dinlemeyen bir gücü saklarlar. Gücünü beyaz buhardan alan, kırmızı ateşle yaşayan ve siyah kömürle beslenen çeliğin şaşmaz kesinliği uğruna değil. Diğeri gücünü korkunç bir hayaletin ipek kumaştan bile daha kaliteli bir nesneden yapılmış tuzağa düşmesi gibi en kırılgan bağ-larla itaat etmeye bağlı olduğu heybetli dostu dünyanın ruhundan alır. En güçlü halatların, en yüksek serenlerin ve en kalın yelken bezlerinin sonsuzun yüce nefesi karşısında devedikeni sapından, örümcek ağından ve iplikten ne farkı vardır?

Aslında hepsi bir hiçtir ve dünyanın muhteşem ruhu ağır bir iç çekişle döndü mü yeni ve kusursuz, fazlasıyla kalın bir prova

yelkeninin iplikten bile çok daha hafif bir şey gibi yok olduğuna şahit oldum. O zamanlar yüksek serenlerin kıyametin içinde bile sağlam durduğu zamanlardı. Dünyanın ruhu çıldırmış olsa bile makineler işini yapmak zorunda.

Modern buharlı gemi gölgesindeki sakin deniz üzerinde kaburgasında nabız gibi atan ürpertiyle, demir vücudunda demirden bir kalbi varmış gibi derinlerden gelen bir çınlamayla; kaçınılmaz bir geleceğin yürüyüşüymüş gibi ağır ve yüce sesiyle gece uzaklardan duyulan ilerleyişinin gümlenen ritmi ve pervanesinin düzenli temposuyla ilerler. Fakat rüzgârda yelkenli bir geminin sessiz makineleri yalnızca gücü değil, dünyanın ruhunun vahşi ve coşkulu sesini de yakalar. Gemi ister yüksek serenleri sallana sallana ilerlesin ister serenleri yana yatık şekilde rüzgârı göğüslesin, arada bir kırılan dalgaların tekrarlayan çatırtılarıyla birlikte rüzgârın deniz üzerinde çaldığı zurnaya bas sesle eşlik eden bir ilahi gibi derin vahşi şarkı her zaman oradadır. Bazı zamanlar bu görünmez orkestranın garip etkileri insanın sinirlerini sağır olmayı dileyecek kadar bozar.

Dünyanın ruhunun yüce bir iç çekişle dönmek için fazlasıyla yere sahip olduğu birçok okyanusta deneyimlenen bu kişisel dileğin hatırası bana şunu hatırlatıyor, bir geminin serenlerine iyi bakmak için denizcinin kulaklarında hiçbir sorun olmaması gerekir. Geminin hislerini denizcinin hisleri hâline getiren, denizcinin hissettiği stres ile direklerin üzerindeki gerginliği anlamasını sağlayan şey içerisinde yaşamak zorunda olduğu bu samimiyettir.

Rüzgârın gücünü ölçmede duymanın önemli bir rol oynadığının farkına varmam için bir süre denizde olmam gerekti. Geceydi. Gemi şu Clyde'ın son yüzyılın yetmişli yıllarında dünyanın her tarafına gönderdiği yün taşıyan hızlı demir gemilerinden biriydi. Gemi inşaatçılığında ve diyebilirim ki büyük ve yüksek direkler yapma konusunda iyi bir dönemdeydik. O zamanlar dar gövdelere oturtulan serenler gerçekten de yüksekti ve bana kalırsa renkli camdan kaporta uçlarına sahip, "İzin Ver

Glasgow Zenginleşsin”⁷ sloganını taşıyan gemi en ağır serenleri taşıyan gemiydi. Sert koşullar için tasarlanmıştı ve şüphesiz koşullar olabildiğince sertti. Kaptanımız dünya çapında hızıyla tanınmış eski *Tweed*’le yaptığı hızlı yolculuklarla ünlüydü. *Tweed* ahşap bir gemiydi ve kaptanımız onun hızlı yolculuk geleneğini demir sürat gemilerine de taşımıştı. Ben o gemide kıdemsiz bir üçüncü güverte zabitiydim, birinci zabitle nöbet tutuyordum; güçlü, tazeleyici esintide tuttuğum bir gece nöbeti sırasında iki adamın ana güvertenin kuytu bir tarafında yaptıkları dedikoduya şahit oldum. Biri:

“Az kalsın hafif yelkenlerden bazıları gemiden kopuyordu.” dedi.

Yaşlı olan diğeri de şöyle homurdandı:

“Sakin ol! İkinci kaptan güvertedeysen öyle bir şey olmaz. Öylesine sağır ki ne kadar rüzgâr olduğunu bile söyleyemez.”

Gerçekten de zavallı P***, oldukça genç ve akıllı bir denizci olmasına rağmen zar zor duyardı. Üstelik havanın sertleşmesi-ne rağmen yolculuklara aynı yelkenle devam ederek mürettebat için tam bir baş belası olmasıyla tanınırdı. Sağırlığını gizlemekte ustaydı, korkusuz bir adam olmasına rağmen hiçbir zaman gereksiz bir risk alma niyetinde olduğunu düşünmedim. Gözüpek bir azarlamanın onda yarattığı saf büyülenişi asla unutamayacağım.

Tabii yalnızca kaptanımız birisini böylesine ağır azarlayabilirdi, kendisi gözüpeklik geleneğinden geliyordu ve gerçekten kimin emrinde çalıştığının farkında olan bana göre o sahneler oldukça etkileyiciydi. Kaptan S*** denizcilik niteliklerinde çok iyi bir isme sahipti —gençlik hayranlığımı üzerinde toplayan türden bir isim. Bugün dahi onun hatırasını saklıyorum, çünkü aslında benim eğitimimi tamamlayan kişi odur. Sık sık fırtınalı bir süreçti, fakat bunu boş verelim. İyi niyetli olduğunu biliyorum ve

⁷ Tam hâliyle “Lord, let Glasgow Flourish by the preaching of the word.” (Tanrım, izin ver Glasgow dualarla zenginleşsin) olan söz 19. yüzyılda armasını belirleyen Glasgow şehrinin sloganı olmuş, daha sonra “Let Glasgow Flourish” olarak kısaltılmıştır. (ç.n.)

eminim ki o zamanlar bile ona bahşedilmiş sivri dili yüzünden asla ona düşmanlık beslemedim. *Onun* gemide çok fazla yelken olması hakkında şikâyet edip duruşunu duymak insanın yalnızca hayallerinde gerçekleşen olağanüstü deneyimlerden biri gibi görünüyordu.

Genellikle şöyle olurdu: Gece, tepede bulutlar yarışıyor, rüzgâr uğulduyor, yelkenler ayarlı, gemi karanlıkta son sürat gidiyor, rüzgâr almayan küpeşte hizasında koskoca beyaz köpüklerden bir çizgi oluşuyor. Güverteden sorumlu Bay P*** müthiş bir sakinlik içerisinde rüzgâr yönündeki mizana donanımına yaslanmış; ben, üçüncü güverte zabiti, bir tür emrin kısıntısını dahi duyduğum anda yerimden hoplamaya son derece hazır fakat aksi takdirde oldukça uysal bir hâletiruhiye içerisinde eğimli pupanın rüzgâr yönünde bir yerdeyim. Aniden güverteye açılan kapıdan şapkasız, karanlıkta göze çarpan sivri beyaz sakalıyla birlikte uzun, karanlık bir figür görünür –Kaptan S***– geminin hoplaması ve sallanması onun aşağıdaki okuma keyfini bozmuştur. Geminin dik eğimine karşı sağa sola yatarak tamamen sessizce bir iki dönüş yapar, pusulanın üzerinde biraz bekler, birkaç tur daha döner ve aniden patlar:

“Bu gemiye ne yapmaya çalışıyorsunuz?”

Rüzgârda neyin bağırıldığını pek de anlamayan Bay P*** sorgulayan şekilde cevap verir:

“Buyurun efendim?”

Sonra denizde artan rüzgârdaki o küçük özel gemide tutkulu bir tonda sarf edilen ağır sözler ve yara almış saflığın bütün ses değişimleriyle dile getirilen suçsuzluk itirazlarını içeren bir fırtına kopar.

“Tanrı aşkına Bay P***! Ben de kendi zamanımda fırtınaya karşı seyr ederdim, fakat...”

Lafın gerisi benim için fırtınalı bir esintide kaybolurdu.

Sonra sükûnet içerisinde P***’nin protesto eden saflığı duyulur hâle gelirdi:

“Gemi gayet iyi karşı koyuyor gibi.”

Sona yine bir öfkeli sesin bağırtısı:

“Her aptal fırtınaya karşı yelken açabilir—”

Falan filan, falan filan, bu arada gemi daha ağır yatarak, daha gürültüyle su sıçratarak, rüzgâr altındaki neredeyse kör edici beyaz şeridin giderek daha tehditkâr hâle gelen tıslamasıyla kendi yolunda hızla ilerler. Kaptan S*** yapısal olarak mürettebatına kesin bir yelken indirme emri vermekten aciz gibi görünüyordu; bu yüzden olağanüstü belirsiz döngü ikisinin de kafasına dank edene kadar sürüyordu, endişelendirici bir fırtına geldiğinde bir şeyler yapmanın sırası da gelmişti. Sağır bir adamın ve kızgın olan diğerinin aklını başına getirmek için yelken beziyle aşırı yüklenmiş yüksek serenlerin korkutucu eğiminden daha iyisi yoktur.

O gemide zaman içerisinde yelkenler az çok indirildi, geminin yüksek serenleri ben oradayken hiç denize düşmedi. Ancak onlarla olduğum sürece Kaptan S*** ve Bay P*** pek de geçinemediler. Eğer P*** ne kadar rüzgâr olduğunu hesap etmek için çok sağır olduğundan “şeytanın ta kendisi gibi” fırtınada yol almaya devam etseydi, (mürettebatından herhangi birine yelkenleri indirme emrini vermekten yapısal olarak aciz) Kaptan S*** Bay P***’nin umutsuz gidişatı yüzünden kendisinin orada olma zorunluluğuna içerliyordu. Mürettebatını fırtınada yeterince yol almadıkları için azarlaması Kaptan S***’nin geleneğinde vardı, onun deyişiyle “iyi bir rüzgârın her bir *onsundan* faydalanmıyorlardı”. Fakat o demir sürat gemisinin güvertesinde onu uğraşılması oldukça zor kılan biri hâline getiren psikolojik bir dürtü vardı. Harikulade *Tweed*’den yeni gelmişti, duyduğuma göre uğraşması zor fakat olağanüstü hıza sahip bir gemi. Gemi altmışların ortasında Hong-Kong’dan Singapur’a giden buharlı bir posta gemisi tarafından bir buçuk günle geçildi. Geminin direklerinin yerleşiminde tuhaf bir şans vardı belki de —kim bilir? Savaş gemisi mürettebatı geminin yelken planının kesin ebatlarını almak için güverteye gelmiş. Belki de baş ve kıçtaki hatlarının tasarımında dâhi bir dokunuş ya da iyi talihin parmağı vardı. Bilmek imkânsız. Doğu Hint Adaları’nda bir yerde, güvertesi hariç baştan kıça tik ağacından

üretilmişti. Harika bir güverte kavsı, yüksek bir pruvası ve biçimsiz bir kıçı vardı. Gören insanlar onda “görölmeye değer pek bir şey olmadığını” söylerdi. Fakat yetmişlerin büyük Hint kıtlığında çoktan yaşlanmış olan o gemi Rangoon’dan Madras’a, Bengal Körfezi boyunca piriç yüküyle harika seferler gerçekleştirdi.

Hızının sırrını beraberinde götürdü ve göze ne kadar çirkin gelirse gelsin onun görüntüsü yaşlı denizin aynasında görkemli yerini kesinlikle aldı.

Ancak demek istediğim şey şu, eskiden sık sık “Ben onu bıraktıktan sonra hiç düzgün bir yolculuğa çıkmadı” diyen Kaptan S*** geminin hızının sırrının ünlü kaptanında yattığını düşünüyor gibiydi. Kuşkusuz birçok geminin mükemmelliğinin sırrı güvertedeki adamlarda yatar, fakat Kaptan S*** için yeni demir sürat gemisini yaşlı *Tweed*’i İngilizce konuşan denizcilerin dudaklarında bir övgü hâline getiren başarıya erişirmek mümkün değildi. İçinde acınılası bir şey vardı, aynı yaşlı bir sanatçının gençliğindeki başarıları yakalamaya çalışması gibi —*Tweed*’in ünlü yolculukları da Kaptan S***’nin başarılarıydı. Acınasıydı ve hiç tehlikeli değildi. Ne olursa olsun Kaptan S***’nin eski zaferlere özlemi ve Bay P***’nin sağırlığı arasında yolculuğu gerçekleştirebilmek için fırtınaya karşı hatırlanmaya değer yollar aldığımız için mutluyum. Ben de o Clyde gemi inşaatçısının başarılarının yüksek serenlerinin üzerinde daha öncesinde ve sonrasında yapmadığım gibi fırtınaya karşı yol aldım.

İkinci zabıt yolculuk sırasında hasta düşünce ben güverteden tek başına sorumlu nöbet zabıtlığına getirildim. Böylece geminin yüksek direklerinin koca baskısını kalbimin yakınlarında hissetmeye başladım. Sanıyorum görünürde hiçbir denetleme olmadan Kaptan S*** gibi biri tarafından güvenilmek genç bir adam için bir iltifattı; fakat hatırladığım kadarıyla Kaptan S***’nin bana yönelttiği sözlerin ne tonu ne tutumu ne de maksadı, en zorlama izahla bile hiçbir zaman benim yeteneklerim hakkında güzel bir söze işaret ediyordu. Şunu söylemeliyim ki o, geceleri kendisinden emir alınacak en rahatsız edici kaptandı. Eğer saat sekiz

gece yarısı nöbeti bendeysse güverteyi saat dokuz civarı “Hiçbir yelkeni indirme” sözleriyle terk ederdi. Sonra kaporta yolunda kaybolurken tersçe “Hiçbir şey alıp götürmeyin” diye eklerdi. Bunu söylediğim için mutluyum, bunu hiç yapmadım; ancak bir gece rüzgârın yönü bir anda değişince hazırlıksız yakalandım.

Tabii ki epey gürültü vardı –koşuşturma, denizcilerin bağır-tıları, yelkenlerin sallanışı– aslında ölüyü diriltecek kadar. Fakat S*** güverteye gelmedi. Bir saat sonra ikinci kaptan görevi devraldığında beni çağırttı. Onun kamarasına girdim, kafasının altında bir yastık, örtüye sarınmış, divanında yatıyordu.

“Demin yukarıda ne derdin vardı?” diye sordu.

“Rüzgâr ters yönden esti efendim” dedim.

“Rüzgârın döneceğini göremedin mi?”

“Gördüm efendim, fakat çok uzakta olmadığını sandım.”

Kanımı donduran bir tonda “O zaman neden gemiyi hemen orsa etmedin?” diye sordu.

Fakat bu tek şansımды ve elimden kaçmasına izin vermedim.

“Efendim,” dedim özür dileyen bir tonda “gayet güzel şekilde 11 deniz milinde gidiyordu, yarım saat kadar daha böyle gidebilir diye düşündüm.”

Bir süre beyaz yastığının üzerinde kıpırdamadan yatarak çıldırmış gibi bana baktı.

“Ah, evet, yarım saat daha. Gemilerin direğini işte böyle kırarsın.”

İşte bu bir azarlama adına duyduğum tek şeydi. Bir süre bekledim, arkamdan kamara kapısını yavaşça kapatarak dışarı çıktım.

Aslına bakarsanız denizi sevdim, denizle yaşadım, denizi terk ettim fakat bir geminin yüksek tahtalarının, örümcek ağlarının ya da ipliklerinin denize düştüğünü görmedim. Şüphesiz, tamamen iyi talih. Fakat zavallı P***’ye gelince, onu üç tarafı okyanusla çevrelendiğinden denizciler için uygun bir yer olan dünyadan yakın zamanda yanlarına çağırın fırtına tanrıları olmasaydı böyle sağ salım kurtulamazdı. Birkaç sene sonra bir Hint limanında

aynı şirket için çalışan bir adamla tanıştım. Sohbetimizde isimler zikredildi, aynı işten iş arkadaşlarımız, doğal olarak P***'yi sordum. Kaptan olabilmiş miydi? Diğer adam umursamadan cevapladı:

“Hayır, fakat bir şekilde geçimini sağlıyordu. Sert bir deniz onu Yeni Zelanda ve Burun arasındaki bir yolculukta kıştan aşığıya düşürdü.”

Böylece P*** şiddetli havaların büyüü altında ellerinden gelen en iyisini veren gemilerin yüksek serenleri arasında hayatını kaybetti. Bana fırtınaya karşı yol almanın ne demek olduğunu öğretti, fakat kendisinden sağduyu öğrenilecek bir adam değildi. Sağırlığına bir çare bulamadı. İnsan onu yalnızca neşeli tavrı, *Punch*'taki⁸ şakalara olan hayranlığı, küçük gariplikleri –örneğin sürekli aynaları ödünç almaya duyduğu tuhaf tutku– ile hatırlayabilir. Her birimizin kamerasında duvara yapıştırılmış bir ayna vardı, daha fazla aynayla ne yapacağını bir türlü anlayamadık. Gizli gizli borç isterdi. Neden? Muamma. Çeşitli tahminlerde bulunduk. Bugün bile bunu kimse bilmiyor. Ne olursa olsun bu zararsız bir tuhafıktı, onu Yeni Zelanda ile Burun arasında ani şekilde aramızdan alan fırtına tanrıları, bırakın ruhu fırtınaya karşı ne kadar yol alırsa alınsın hiçbir geminin direğinin denize düşmeyeceği, gerçek denizcilerin cennetinde dinlensin.

⁸ 1841-2002 yılları arasında yayın yapmış Britanya'da basılan bir karikatür dergisi. (ç.n.)

Yükün Ağırılığı

Geminin ikinci kaptanının elinde cep defteri, kulağında kalem, bir gözü adamlarının, diğeri ambar ağzındaki istifçilerin üzerinde, gemi yolculuğa başlamadan önce bile ona kolay ve hızlı bir yolculuk sağlamak için elinden gelenin en iyisini yaptığını bilerek yükünün yerleştirilmesini izlediği zamanlar vardır.

Zaman sıkıntısı, dokların yükleme ve boşaltma işi, hızla çalışan ve kimseyi beklemeyen yük kaldırma makinelerinin kullanımı, çarçabuk sevkiyat ihtiyacı ve gemisinin ebatları bugünlerde modern denizci ve onun gemisi hakkındaki eksiksiz bilgisi arasındaki engellerdir.

Kârlı gemiler ve kârsız gemiler vardır. Kârlı gemi büyük bir yükü bütün hava tehlikelerini göğüsleyerek taşıyacak, çalışmadığı zamanlarda dokta duracak ve iskeleden iskeleye, safrası olmadan dolaşacaktır. Bir işçi olarak geminin mükemmellik seviyesine ulaştığı an, safrasız *yol alabileceğinden* bahsedildiği andır. Böyle bir mükemmellik örneğine rastlamadım, fakat satılık gemilerin bu şekilde pazarlandığını duydum. Bir geminin böylesine fazla erdem ve iyi tabiata sahip olduğunun söylenmesi her zaman kuşku uyandırmıştır. Her insan gemisinin safrasız yol alacağını söyleyebilir; içten bir inançla söyleyecektir de, özellikle yol alan gemide kendisi olmayacaksa. Gemiye safrasız yol alabilir olarak pazarlamanın riski pek de büyük değildir, çünkü bu ifade geminin bir yere varacağına dair garanti vermez. Dahası, birçok geminin mürettebatın üzerine alabora olmadan önce kısa bir süreliğine safrasız yol aldığı inkâr edilemez bir gerçektir.

Gemi sahipleri kârlı gemileri sever; denizciler onunla gurur duyar; dış görünüşü hakkında bir şüphe akıllarında nadiren belirir; eğer onun daha faydalı nitelikleriyle böbürlenebiliyorsa kendine olan sevgisine tatmin de ekleyecektir.

Gemilere yükleme yapmak bir zamanlar beceri, muhakeme ve bilgi meselesiydi. Hakkında kalın kitaplar yazıldı. *Stevens on Stowage* (İstifleme Üzerine, Stevens) kendi konusunda Coke on Littleton (*Littleton Üzerine, Coke*) kadar şöhrat ve ağırlık sahibi büyük bir kitaptır. Stevens iyi bir yazar ve konu yetenekli insanlar olunca onun yetenekleri değerli doğruluğunu süsler. Size bütün konu üzerinde resmî bilgiler verir, kurallar hakkında kesindir, açıklayıcı örnekler verir, kararların istifçilik meselesiyle ilişkili olduğu davalardan alıntılar yapar. Asla ukala değildir ve geniş çaplı ilkelere sıkı sıkıya bağlı olmasının yanı sıra iki ayrı gemiye aynı şekilde davranılamayacağını kabul etmeye hazırdır.

Eskiden beceri isteyen bir iş olan istifçilik hızla beceri istemeyen bir işe dönüşüyor. Birçok ambarıyla modern buharlı gemi denizcilik geleneklerine göre yüklenmiyor. Dolduruluyor. Yüğü hiçbir bakımdan istiflenmiyor; buhar bulutu ve kömür tozu içinde patırtı ve telaşla, gürültü ve hararetle yaklaşık on iki vinç tarafından takriben altı ambar ağızına yığılıyor. Onun pervanesini su altında tuttuğunuz sürece, mesela yağ fiçilerini ipek bal-yalarının üzerine koymamaya ya da aşağı yukarı beş tonluk bir köprü girişini kahve çuvallarının üzerine yerleştirmemeye dikkat ederseniz çarçabuk sevkıyat ihtiyacının size izin verdiği kadarıyla görevinizi yerine getirmişsinizdir.

Mükemmel zamanlarına şahit olduğum yelkenli gemi hassas bir yaratıktır. Mükemmel zamanları derken inşası, donanımı, denize elverişlilik nitelikleri ve kolay idaresini kast ediyorum, hızını değil. İnşa malzemesinin değişmesiyle kalite ortadan kalktı. Dünün demir gemileri kendi zamanlarında ünlü olan adamların denizciliklerinin ahşaptan, bakır kaplanmış atalarından elde ettikleri hıza erişemedi. Demir gemileri kusursuz kılmak için her şey yapıldı, fakat hiçbir insan aklı onun karinasını sarı metal kaplamanın pürüzsüz temizliği kadar temiz tutacak verimli bir kaplama bileşimi icat etmeyi başaramadı. Denizde birkaç hafta geçirdikten sonra demir gemi sanki erkenden yorulmuş gibi ağır kalmaya başlar. Aslında bozulan tek yeri karinasıdır. Amansız bir

pervaneyle yol almayan bir demir geminin hızını çok az şey etkiler. Ritmini bozan gereksiz, değersiz şeyin ne olduğunu söylemek çoğu zaman imkânsızdır. Yetkin denizciler tarafından yönetilen eski yelkenlilerin yakaladığı hız kalitesinin üzerinde bir sis bulutu var. O günlerde hız denizcilere bağlıydı; bu yüzden yükün iyi muhafaza edilmesine dair kanunlar, kurallar ve düzenlemelerin dışında denizci yüklemesine, teknik olarak başının ve kış tarafının ne kadar suya girdiğine dikkat eder. Bazı gemiler dengedeyken hızlı gider, bazıları kış tarafı bir fit suya girmişken, baş tarafından birkaç inç suya gömülecek şekilde yüklendiğinde en iyi hızına ulaşan bir gemi de duymuştum.

Amsterdam'daki bir kış manzarasını anımsıyorum —önlümlü dümdüz bir çorak arazi, sefil bir kabilenin kulübeleri gibi orada burada kereste yığınları; boylu boyunca uzanan Handelskade; zemini kar kaplı soğuk, donuk rıhtımlar ve (kibar, soluk tenli, çenesinde seyrek altın sarısı sakallı ve kızıl burunlu) baş istifçinin bana dediğine göre yükleri iç kesimlerdeki mavnalar ve yelkenli balıkçı teknelerinde donup kalmış olduğundan buz tutmuş bağlama halatlarının gevşek hâlde sarktığı, güvertelerinin bomboş, terk edilmiş olduğu gemilerin birbirlerinin ardına dizildiği donmuş kanal. Uzakta, boş arazinin ötesinde gemilerin oluşturduğu hatta paralel, kahverengi, sıcak tonlu evler karla yüklü çatılarının altında başlarını eğmişler gibi. Çar Peter Caddesinin sonunda, çocukların oynadığı oyuncak atlarla koşumlanmış oyuncak arabaları andıran, binaların arasından bir görünüp bir kaybolan at arabalarının zillerinin ayazda duyulan çınlamaları.

İç kesimlerde donmuş olan yükü beklerken Fransızların dediği gibi sabırsızlıktan yumruğumu ısıırıyordum; o kanalda açık denizlere çıkmak isteğinin amansız ağırlığıyla çürümeye yüz tutan bütün gemilerin iç karartıcı ve terk edilmiş yüzlerini görmenin verdiği öfkeyle. İkinci kaptandım ve çoğu zaman yalnızdım. Mürettebata katılır katılmaz geminin sahiplerinden bütün mîçoları birlikte izne yollama talimatını aldım, çünkü böyle havalarda kimsenin kamaradaki sobanın başında oturmaktan başka

yapacak bir şeyi yoktur. Bunu da huysuz, karışık saçlı, akıl almaz derecede pis ve tuhaf şekilde dişsiz, zar zor birkaç kelime İngilizce konuşabilen fakat aksine her durumda ona söylenen şeyi anlamayı başaracak kadar dil bilen Hollandalı gemi muhafızı yapar.

O küçük demir sobaya rağmen kamarada asma masanın üzerindeki mürekkep dondu, şehir merkezinde güzel bir kafede gemi sahiplerine akşam mektubumu yazmak için kıyıya çıkıp kutupları andıran boş arazinin üzerinde sendeleyerek yürümeyi ve buz tutmuş vagonda tir tir titremeyi daha uygun buldum. Kocaman bir yerd, azametli ve cazibeli, kırmızı eşyalarla döşenmiş, elektrikli lambalarla dolu ve öylesine iyi ısıtılmıştı ki mermer masalar bile dokunuşa ılıklıkla karşılık veriyordu. Bana bir fincan kahvemi getiren garson, benim mutlak yalnızlığımla karşılaştırıldığında, samimi bir arkadaşın kıymetli çehresine sahipti. Orada gürültülü kalabalığın içinde Glaskow'a gönderilecek mektubumu yavaş yavaş yazardım, ana fikriyse şöyle olurdu: Burada yük yok, görünüşe göre bahar sonuna kadar da olmayacak. Orada oturduğum vakitler gemiye dönmemin gerekliliği yarısı çoktan donmuş ruhumun üzerinde bir ağırlıktı —buz tutmuş vagonda titremek, karla kaplı boş arazinin üzerinde sendeleyerek yürümek, beyaz bir dünyada siyah gemilerin cesetleri gibi belli belirsiz görünen, sessiz, cansız, ruhsuz, donmuş gemilerin arka arkaya dizilmiş görüntüsü.

Ben de kendi cesedimin yanına ihtiyatla gider, buz gibi soğukluğunu, ayaklarımın altında kayışını hissederdim. Yatağım titreyen vücudumu ve endişelerimi yutmaya hazır soğuk bir mezar gibiydi. Merhametsiz bir kıştı. Hava çelik gibi sert ve acımasızdı; fakat gemimdeki işimin yaktığı kutsal ateşi söndürmek için bundan çok daha fazlası gerekiyordu. Yirmi dört yaşında ikinci kaptan olarak atanmış bir genç adam o inatçı Hollanda kışının kalbine ulaşmasına izin vermez. Sanıyorum ki o günlerdeki beş dakikalık yücelişi hiç unutmadım. Beni uykularımda bile sabahları yere fırlattığımda çatır çatır ses çıkartan battaniye yığımımdan bile sıcak tuttuğunu düşünüyorum. Sorumlu tek kişi olmam sebebi haricinde sebepsiz yere erken kalkardım. Yeni kaptan

henüz atanmamıştı.

Neredeyse her sabah gemi sahiplerinden bana gemi kirala-
yanlara gidip geminin yükü için yaygara çıkarmamı; onları en
ağır starya tazminatlarıyla tehdit etmemi; iç kesimlerde bir yerde
buz ve yel değirmenlerinden oluşan manzarada kalmış çeşitli tür-
lerdeki malların derhal arabalara yüklenmesi ve her gün düzenli
miktarlarda gemilere aktarılması gerektiğini söylememi öğüt-
yen bir mektup gelirdi. Kuzey kutbuna doğru kızak yolculuğuna
çıkma hazırlanan bir kâşif gibi sıcak kahvemi yudumladıktan
sonra karaya çıkar, at arabasında şehrin kalbine doğru titreye tit-
reye yol alır, temiz cepheli evleri, sonsuza kadar ölü kalacaklarmış
gibi duran yapraksız, kaldırımda büyümüş ağaçların oluşturduğu
sıraların ardındaki binlerce boyalı kapının üzerinde parıldayan pi-
rinç tokmakları geçerdim.

Atlar çatırdayan buzlar üzerinde acı çekse de, sürücülerin
yüzleri itici bir kırmızı ve mor karışımı görüntüsünü sunsa da
yolculuğun bu kısmı katlanılabilirdi. Fakat Bay Hudig'den gelen
korkutucu, zorba ya da yaltaklanan cevaplar başlı başına ayrı bir
meseleydi. Büyük, esmer ve cesur bakışlı bir Hollandalıydı. Ağ-
zımı açana kadar beni sandalyeye oturtur, içtenlikle büyük bir
puro verir, havanın olağanüstü sertliğinden harika bir İngilizceyle
bahsetmeye başlardı. Dile son derece hâkim olsa da serzeniş ya
da hoşnutsuzluk tonunda söylenen herhangi bir şeyi anlayamayan
bir adamı tehdit etmek imkânsızdır. Onunla tartışmaya girmek
yalnızca aptallık etmektir. Hava bunun için fazla soğuktu. Ofisi
öylesine sıcak, ateşi öylesine parıl parıl, omuzları gülerken öylesine
içten oynardı ki elimi şapkama götürmekte her zaman müthiş bir
zorluk çekerdim.

Sonunda yük geldi. Başta tren yolu üzerindeki vagonlarla
azar azar, ta ki buzlar çözülene kadar, sonra özgür kalmış suların
üzerinde muazzam bir aceleyle mavna yığınları gelmeye başladı.
Kibar baş istifçinin başını kaşıyacak vakti kalmamış; ikinci kap-
tan ise daha önce tanımadığı bir geminin ilk yükünün ağırlığını
doğru şekilde dağıtmanın derdine düşmüştü.

Gemilerin suyuna gitmeniz gerekir. Onları idare ederken suyuna gitmelisiniz; eğer onları iyi idare etmek istiyorsanız yolculuğun iyi ve kötü talihi boyunca taşımalarını istediğiniz ağırlığın dağıtımında da onların suyuna gitmeniz gerekir. Geminiz hassas bir yaratıktır, eğer hayatının itiş kakışının, hem kendisine hem de size itimat ederek üstesinden gelmesini istiyorsanız onun kendine has tuhaflıklarıyla yakından ilgilenmelisiniz.

Çok düşünen birine benzeyen yeni kaptan yüklemeyi bitirdiğimiz günün ertesinde, tam da yelken açma gününün arifesinde geldi. Onu ilk rıhtımda gördüm, gözüme tamamen yabancı biriydi, Hollandalı olmadığı barizdi, siyah bir melon şapka takmış, kısa ve soluk bir palto giymişti, çatıları erimiş kâr damlatan evlerin kahverengi cepheleriyle sınırlandırılmış bu çorak toprakların kış zamanıyla kesinlikle uyuşmuyordu.

Bu yabancı geminin kıçtan başa istifinin teması içerisinde kaybolmuş hâlde bir aşağı bir yukarı yürüyordu; fakat onun geminin kış kıvrımının altındaki su seviyesine bakmak için iskenlenin ta ucundaki erimiş kârların üzerinde topuklarına çöktüğünü görünce kendime “Bu kaptan olmalı.” dedim. Sonra eşyalarının getirildiğini fark ettim —iki adam tarafındanilmeklenmiş halat vasıtasıyla taşınan gerçek bir denizci sandığı, kapağının üzerine yığılmış harita demeti ve birkaç deri bavul. Güverteye hemen küpeştenin yanından çıkarken gösterdiği ani, doğal çeviklik bana onun gerçek karakteri hakkında ilk fikri verdi. Arkadaşça bir başla selamlamadan daha ileriye gitmeyerek benimle konuştu: “Geminin kıçtan başa istifini gayet iyi becermişsin. Peki ağırlığın ne durumda?”

Ona düşündüğüm gibi üçte birini teknik olarak söylemek gerekirse “kemelerinin üzerine”, üst kısma yükleyip yükü yeterince yukarıda tutmayı başardığımı söyledim. Beni baştan aşağı süzerek kısa bir ıslık çaldı. Kırmızı suratında bir çeşit sıkıntılı tebessüm belirdi.

“Bahse girerim bu yolculukta çok hareketli zamanlar geçireceğiz” dedi.

Biliyordu. Anladım ki bu geminin son iki yolcuğundaki ikinci kaptan oymuş; kabinimde doğal bir merakla karıştırdığım, yeni gemimin şansının, davranışlarının, geçirdiği güzel zamanların ve atlattığı belaların kayıtlarına baktığım eski seyir defterlerindeki el yazısını tanıyordum.

Kehaneti gerçekleşti. Amsterdam'dan Samarang'a karışık yükü yaptığımız yolculukta, yazık ki yükün yalnızca üçte biri "kemerelerin üzerine" istiflenmişti, hareketli zamanlar geçirdik. Hareketliydi, fakat eğlenceli değildi. Bir an bile rahat hissetmedim, çünkü gemisini rahatsız bir duruma sokan her denizci ne bedeninde ne de zihninde rahatlık hissedebilir.

Huysuz bir gemiyle aşağı yukarı doksan gün seyahat etmek şüphesiz sinirleri zorlayan bir deneyim; fakat bu durumda gemimizde yanlış olan şey benim yükleme sistemimin gemiyi fazla sabit yapmış olmasıydı.

Ne o zamana kadar ne de o zamandan sonra bir geminin öyle ansızın, öyle şiddetli, öyle ağır yalpaladığını gördüm. Bir başladı mı hiç durmayacağını hissederdiniz ve ağırlık merkezi yükleme sırasında çok aşağıya çekilmiş gemilerin hareketlerini simgeleyen bu duygu güvertedeki herkesi ayakta durduğuna pişman ederdi. Bir keresinde tayfadan birinin: "Vay canına Jack! Kendimi ne kadar süre sonra salıp bu suçlu fahişenin isterse beynimi dağıtmasına izin vereceğimi umursamıyorum." demesine kulak misafiri oldum. Kaptan sık sık şunu söylerdi: "Ah evet; yükün üçte birinin kemereler üzerinde olması birçok gemi için yeterli. Fakat görüyorsunuz ki denizde hiçbir gemi birbirine benzemez, bizimki de eşine az rastlanır gıdıklanan bir yosma."

Güneyde, yüksek enlemlerde rüzgârların önünde giderken gemi hayatımızı bir yük hâline getirdi. Asma masaların üzerinde bile hiçbir şeyin durmadığı günler vardı, vücudunuzun bütün kaslarında durmayan bir kasılma hissetmemek için kendinizi sabitleyebileceğiniz bir pozisyonun olmadığı. İçi dışarıya çıkaran berbat bir salınımla yalpaladıkça yalpaladı ve her salınımda direkleri baş döndürücü şekilde oynadı. Yukarıya yollanan adamların

serenlerden, serenlerin direklerden, direklerin de güverteden denize fırlamamış olması şaşılacak şey. Masanın başına sıkı sıkı tutunarak sandalyesinde oturan kaptan, kamaranın bir köşesinde yuvarlanan çorba kâsesi, diğer köşesinde yere serilmiş kamarota baktıktan sonra bana dönüp: “İşte senin kemere üzerinde üçte birin. Beni şaşırtan tek şey direklerin bunca zaman yerinden kopmaması.”

En nihayetinde küçük serenlerden bazıları —randa sereni gibi pek önemli olmayanlar— koptu çünkü yalpalamasının korkunç gücü yeni üç inçlik Manila halatından dört katlı bir palangayı sanki iplikten bile zayıfmışçasına bölerdi.

Gemisinin yükünün dağıtımı hakkında —muhtemelen kıs-
men affedilebilir— bir hata yapmış ikinci kaptana ceza çektiren şey ilahi adalettir. Küçük serenlerden kopan bir parçanın uçup ikinci kaptanın sırtına çarpması ve onu ana güvertede hatırı sayılır bir mesafe boyunca suratının üzerinde sürüklemesi. Bunu fiziksel hâl üzerinde çeşitli nahoş sonuçlar izler —onları tedavi eden kaptanın dediği gibi “acayip belirtiler,”; anlaşılmaz güçsüzlük dönemleri, bir anda gelen tuhaf acı nöbetleri; kaptanın pişmanlıkla mırıldayarak keşke basit bir bacak kırığı olsaydı demesine hastanın gönülden katılması. Samarang’da vakayı inceleyen Hollandalı doktor bile tıbbi bir teşhis koyamadı. Tek dediği: “Ah arkadaş henüz gençsin; bu bütün ömrün boyunca ciddi bir sorun oluşturabilir. Gemini terk etmelisin; sessiz kalmalısın üç ay boyunca —sessiz kalmalısın.”

Tabii ikinci kaptanın uslu durması —aslında istirahat etmesi gerektiğini söylemişti. Tavrı yeterince etkileyiciydi fakat İngilizcesi yolculuğun diğer tarafında bulunan ve kendine has şekilde hatırlanmaya değer olan Bay Hudig’in İngilizcesiyle karşılaştırıldığında kusurluydu. Bir Uzak Doğu hastanesinin büyük, havadar koğuşunda sırt üstü uzanıp pencere hizasındaki palmyelerin yapraklarının sallanışlarına bakarken, hışırdayışlarını duyarken, Amsterdam’ın dehşet verici soğuşunu ve karını düşünecek çok vaktim oldu. O mutluluk hissini, babacan sesiyle bitmek tükenmek

bilmeyen “Sanıyorum ki en sonunda gemi yelken açmadan kaptan yapacakları kişi sen olacaksın.” diye tahminde bulunan, sıcak ateşi, koltuğu, büyük purosuyla birlikte sevgili Hudig’e diplomatik dilde baskı denilen şeyi yapmak için şehre yaptığım tramvay yolculuklarındaki ruh sıkıştıran soğuğu hatırlayabiliyordum. O olağanüstü iyi bir tabiata sahip olabilirdi, kömür karası bıyıkları ve sabit bakışlarıyla esmer, şişman bir adamın gülmeyen, ciddi iyi tabiatı; fakat o bir parça diplomat da olabilirdi. Yeterli deneyime sahip olmadığım için hiç mümkün olmadığından emin olarak cazip teklifini kibarca reddederdim. O sakın ve yuvarlak yüzünü kaplayan bir çeşit huysuzluk ifadesiyle “Önemli olan işlerin nasıl yürüdüğünü bilmen.” derdi. Acaba ben ofisten çıktıktan sonra hiç kendi kendine güldü mü merak ediyorum. Gülmediğini söyleyebilirim, çünkü kariyerleri boyunca diplomatlar kendilerini ve numaralarını ibretlik bir ciddiyetle ele alırlar.

Beni komuta için her yönümle güvenilir olduğuma neredeyse ikna etmişti. Sonra eve giderken yetersiz deneyimin üç ay süren endişesi, sertçe yalpalanması, pişmanlığı ve fiziksel acısı geldi.

Evet, geminiz bilgiyle suyuna gidilmesini ister. Onun kadınsı tabiatının gizemlerine anlayışlı bir düşünceyle yaklaşmalısınız, sonra yenilmenin utanç kaynağı olmadığı güçlerle yapılan ebedî mücadelede sadıkça yanınızda duracaktır. Bu ciddi bir ilişkidir, insan da gemisinin yanında durur. Nefes alıyor ve konuşuyormuşçasına haklara sahiptir ve gerçekten doğru insanlara, denildiği gibi konuşmak hariç her şeyi yapan gemiler vardır.

Gemi köle değildir. Deniz yolunda işini kolaylaştırmalı ve onunla düşüncelerinizin, becerilerinizin ve kendinize olan sevginizin hepsini paylaşmanız gerektiğini unutmamalısınız. Eğer bu zorunluluğu doğal olarak, çaba sarf etmeden, sanki iç dünyanızdan gelen bir içgüdüymüş gibi hatırlarsanız gemi sizin için elinden geldiğince denizin üzerinde kalacak ve gidecek ya da kızgın dalgalar üzerinde dinlenmeye çıkan bir deniz kuşu gibi sizi bir başka gün doğumunu görecek kadar uzun yaşayacağınıza dair şüpheye düşürecek kadar ağır fırtınalara göğüs gerecektir.

Gecikmiş ve Kayıp

Gazetelerde “Taşımacılık Haberleri” başlığı altında ayrılan yere melankolik bir hevesle bakar, orada bildiğim gemilerin isimlerine rastlarım. Her sene bazı isimler kaybolur —eski dostların isimleri. *Tempi passati!*⁹

Kendi türlerine göre düzenlenmiş olan bu haberler birbirlerinden kısa ve öz başlıklarının atılış şekilleriyle ayrılır. En başta “Temaslar” gelir —denizde görülmüş ya da iletişime geçilmiş gemiler hakkındaki raporlar, isimleri, limanları, nereden geldikleri, nereye gittikleri, kaç gündür denizde oldukları yazar ve raporlar genellikle “Her şey yolunda” sözleriyle biter. Daha sonra “Batıklar ve Zayiat” gelir —hava dünyanın dört bir yanındaki gemiler için açık, güzel ve dostça olmadığı sürece uzun bir paragraf dizisi.

Bazı günler “Gecikmiş” başlığı atılır —ufukta kayıp ve üzüntü olduğuna işaret eden fakat hâlâ kaderin dengesine bağlı olan o meşum tehdit. Denizciler için bu kelimeyi oluşturan harflerin bir araya gelişinde uğursuzluk anlamında açıklık ve nadiren de beyhude bir tehditkârlık vardır.

Kendilerine cesurca umut aşıl原因ların kalplerine göre korkunç kısılıktaki birkaç gün, belki de üç hafta ya da bir ay sonra “Gecikmiş” başlığının kâbusu altındaki gemilerin isimleri “Taşımacılık Haberleri” sütununda tekrar görünecektir, fakat bu sefer son kısımdaki “Kayıp” ilanlarının altında.

“Gemi (ya da barko, ya da brik) ve saire ve saire, şöyle şöyle bir yükü falanca limandan yola çıkmış, filanca limana giden, bu tarihte yelken açmış, denizde en son şu tarihte görülmüş ve o zamandan beri kendisinden haber alınamamış geminin durumu kayıp olarak güncellenmiştir.” Bu son derece katı resmî dil uzun

⁹ Orijinal metinde de İtalyanca. “Zaman geçiyor!” (ç.n.)

bir mücadelede bitap düşmüş ya da en dikkatlimizin bile başına gelebilecek savunmasız bir anda düşmandan gelmiş ani bir darbe-ye yenik düşmüş gemilerin cenaze konuşmasıdır.

Kim bilir? Belki de taşıdığı adamlar ondan çok fazla şey istedi, geminin yapımına kadar uzanan, halata, yelken bezine, çeliğe, ahşaba, levha kaplama ve demir ıskarmozlara işlenmiş, dövülmüş o payidar sadakatın kırılma noktasını aşacak kadar zorladılar onu. Bu yaratık onu suyun üstüne bırakan insanlar tarafından karakter, benlik, maharetler ve kusurlarla donatılmıştır ve diğer insanların onu insanın insana gösterdiğini açacak bir yakınlıkla tanıması, bir erkeğin kadına duyduğu kadar büyük bir aşkla sevmesi ve ona delicesine âşık olduğundan kusurlarını göz ardı etmede kör gibi olması gerekir.

Kötü şöhretli gemiler vardır, fakat gemisine yöneltilen bütün eleştirilere kızgınca karşı çıkmayan bir tayfaya henüz rastlamadım. Şimdi de aklıma çıktığı her yolculukta tayfasından birini öldürme şöhretine sahip bir gemi geldi. Bu bir karalama değildi, ancak yetmişlerin sonunda tayfasının bu geminin kötü şöhretiyle gaddar bir yaratıkla olan ilişkileriyle övünen yozlaşmış bir haydut çetesi gibi bilakis gurur duyduğunu çok iyi hatırlıyorum. Diğer gemilere ait olan bizler Sidney'deki Circular İskeleyi'nin dört bir yanında demirlemiş, çok sevdiğimiz gemilerimizin kusursuz erdemiyle ona kafamızı iki yana sallardık.

Onu zikretmeyeceğim. Birçok yıla ve dünyamızın bütün okyanuslarına uzanan uğursuz, fakat sahiplerinin gözünden verimli kariyerinden sonra şu anda “kayıp”. Her yolculuğunda birini öldüren ve belki de yıllar içerisinde gemide oluşan kusurlarla birlikte daha da insan düşmanı hâline gelen bu gemi, maceralarından elini ayağını çekmeden önce herkesi tek seferde öldürmeye karar vermiş. Fayda ve suç dolu bir hayatın muhtemelen rüzgârın ve dalganın kopardığı yaygarada, şeytani bir tutkunun vahşi bir gecede sonuna kadar tatmin edilmesinin fevranında bitmesi uygun bir son.

Bunu nasıl başardı? “Kayıp” kelimesinde korkunç derinlikte

bir şüphe ve spekülasyon mevcut. Tayfasının ayağının altından çabucak kaçıp gitti mi, yoksa denizin sokralarından başlayıp, kargaların ayırıp onu sürekli artan bir tuzlu su yüküyle doldurup, direkleri kırılmış, kontrol edilemez, şiddetle yalpalayan, filikaları kaybolmuş, güverteleri harabeye dönmüş hâle gelene kadar onu paramparça etmesine izin vererek sonuna kadar dayandı mı, birlikte taş gibi batmadan önce onları pompalardaki bitmeyen işte ölümüne yordu mu?

Ne olursa olsun böyle bir vakaya ender rastlanır. Ben her zaman sal türü bir şeyin yapılabileceğini düşünüyorum; hatta kimseyi kurtarmasa bile yüzmeye devam eder ve bulunur, belki de ortadan kaybolan isme dair bazı ipuçları verirdi. Böylece söz konusu gemi, aslını söylemek gerekirse, kaybolmazdı. “Bütün mürettebatla birlikte kaybolmuş” olurdu ve bu ayrımda ince bir fark var —daha az korku ve daha az dehşet verici bir karanlık.

Shipping Gazette’nin sütunlarında “kayıp” olarak geçen bir geminin son anlarının düşüncesinde dehşetin o kötü büyüleyiciliği kol gezer. Onun hakkında hiçbir şey —ızgara, can simidi, filika parçası ya da damgalı bir kürek— onun ani sonuna dair bir tarih ya da yer ipucu vermez. *Shipping Gazette* ona “bütün mürettebatla birlikte kayboldu” bile demez. Yalnızca “kaybolmuştur”; kardeş bir denizciye, hizmetkâr bir arkadaşına ya da gemi sevdalılarına dair hayal gücünüzün yetmeyeceği, dünyalar kadar büyük bir kader gizeminde esrareniz şekilde yok olmuştur.

Bazen de insan geminin ve tayfasının hayatlarının kader kadar şekilsiz, anlaşılamaz, kaotik ve esrareniz bir güç tarafından parçalanmasına karşı verdiği mücadeleyle bir dramı andıran son anların nasıl olduğuyla alakalı bir ipucu elde eder.

Güneybatı rüzgârlarının keskin taraflarıyla kesip biçilmiş gibi asılı duran bulutların olduğu gökyüzünün altında Güney Okyanusu’nun gemimizi şiddetle hırpalamasına sebep olan üç günlük bir fırtınanın bitmesinin verdiği rahavetle geçen gri bir öğleden sonraydı.

Clyde yapımı bin tonluk bir barko olan gemimiz öyle şiddetli

yalpaladı ki üst kısımlardan bir şey kopup denize düştü. Hasarın ne olduğunu bilmiyorduk fakat yanıma tayfadan birkaç kişiyi ve marangozu da alıp geçici tamirin düzgünce yapıldığından emin olmak için yukarıya çıktım.

Bazen elimizdeki her şeyi bırakıp, o korkunç şiddetteki yalpalamanın korkusuyla nefesimizi tutup sallanan serenlere iki elimizle yapıştık. Alabora olurken bizi de yanında götürmek istercesine debelenen barko, güverteleri su dolmuş, donanımına halatlar dolanmış şekilde saatte yaklaşık on mille yol alıyordu. Deniz bizi gitmek istediğimizden fazla güneye atmıştı; bir anda, pruva direği sereninin halatlarının üzerinde işimizi yaparken marangoz güçlü avcuyla omzumu öylesine kuvvetle kavradı ki aniden gelen acıyla çığlığı bastım. Adam gözlerini yüzüme dikmiş, eliyle ileriye göstererek bağırdı, “Bakın efendim! Bakın! Bu ne?”.

Başta bir şey görmedim. Deniz siyah beyaz tepelerle ıssız bir yerd. Aniden, köpüren dalgaların karmaşasında saklı, yüzen, alçalıp yükselen, devasa bir şey fark ettim —bir köpük gibi patlayıp yayılan fakat daha mavi, daha katı görünümlü bir şey.

Parça hâline gelecek kadar erimiş bir buz kütesiydi, fakat hâlâ bir gemiyi batıracak kadar büyüktü ve bizi öldürme maksadıyla dalgaların arasında tuzağa düşürmüştüğüne yolumuzun üzerinde bütün sallardan alçakta yüzüyordu. Yelkenleri indirmek için zaman yoktu. Direklerin üzerinde avazım çıktığı kadar bağırdım. Kış tarafındakiler beni duydu ve ta güney kutbu buzullarından hiçbir şeyden haberi olmayan hayatlarımız üzerinde şansını denemeye gelen batık kütleden kurtulmayı başardık. Bir saat sonra olsa gemiyi hiçbir şey kurtaramazdı çünkü alacakaranlıkta beyaz tepeli dalgaların arasına saklanmış o soluk parçayı hiçbir göz fark edemezdi.

Kaptanım ve ben kış küpeştesinin üzerinde yan yana durup ona bakarken, o çoktan zar zor fark edilir hâle gelmişti, fakat hâlâ kış omuzluğumuza yakındı. Kaptan düşünceli bir hâlde:

“Dümeni tam zamanında kırmaydık başka bir ‘kayıp’ gemi vakası olabilirdi.” dedi.

Hiç kimse geminin ölümünün ne kadar zor, tayfasının son ıstırapının ne kadar ani ve büyük olduğunu anlatmak için “kayıp” bir gemiden geri dönmez. Kimse onların hangi düşüncelerle, hangi pişmanlıklarla, dudaklarında hangi kelimelerle öldüklerini söyleyemez. Kalplerin mücadelenin ve stresin aşırılığından ve karmaşanın büyüklüğünden aniden göçüp gitmesinde iyi bir şey vardır—su üstünün büyük, rahat vermeyen öfkesinden, zamanın başlangıcından beri sakın sakın uyuyan derinlerin büyük huzuruna.

Fakat “kayıp” kelimesi bütün umutlara son veriyor, sigortacıların zararını belirliyorsa, “Geç Kalmış” kelimesi karada birçok evde çoktan filizlenen korkuyu pekiştirir ve riskler pazarında spekülasyon kapısını aralar.

Denizcilik risklerinden bahsediyorum. “geç kalmış” bir geminin sigortasını ağır bir primle yenilemeye hazır iyimser bir sınıf vardır. Fakat karada en kötüyü beklemenin acısını yaşayan kalpleri hiçbir şey yenileyemez.

Benim neslimdeki denizcilerin hiçbirinin hatırında “kayıp” bir geminin dönmesi olmadığından, ölüm yolunda gidiyormuşçasına titreyen “geç kalmış” geminin adı “vardı” olarak görülür.

Matbaacının sayfayı korku ve titremeyle tarayan endişeli gözlerle geminin adını gösteren birkaç harfin diziliminde harcadığı donuk mürekkep parıl parıl parlamalıdır. Deniz gezginleri arasında rastlayabileceğiniz en evsiz ölümlülerden bazıları gemide olsa da, birçok insanı eve kapatan bir keder cezasının ertelenmesinin mesajı gibidir.

Yeniden sigorta yapan, kötü şans ve felaket iyimseri, cebini memnuniyetle yoklar. Yaklaşan zararı en aza indirmeye çalışan sigortacı erken kötümserliğine hayıflanır. Gemi sağlamdır, hava daha merhametli, denizler daha az kızgındır ya da belki de mürettebat denizin düşündüğünden çok daha iyi huylu çıkmıştır.

“*Filanca* limana giden *Falanca* gemisinin ‘geç kaldığı’ söylenmişti, dün istikametine güvenle vardığı haberi geldi.”

Karada ağır bir cezayı sırtlanmış kalplere söylenen erteleme-

nin resmî kelimeleri böyle akar. Dünyanın diğer ucundan kablolar ve teller üzerinden gelirler, bu yüzden telgraf harika bir endişe yatıştırıcısıdır. Ucuz kurtulmanın, daimî kötü şansın, yüksek rüzgârların ve ağır havaların, buzun, sonu gelmez durgunlukların ya da sonsuz pruva rüzgârlarının hikâyelerini; üstesinden geline zorlukların, denizin engin ıssızlığı üzerinde birkaç adamın karşı koyduğu güçlüklerin hikâyelerini; becerikliliğin ve cesaretin –belki de acizliğin– hikâyelerini anlatabilirler.

Denizde aciz kalmış gemiler arasında pervanesini kaybeden bir buharlı gemi en çaresizidir. Bir de okyanusun pek de yoğun olmayan bölgelerinden birine sürüklenirse kısa süre sonra geç kalmış hâle gelir. Kömürle beslenen ve havaya siyah dumandan nefesini soluyan buharlı gemiler “geç kalmış” olma tehlikesinden “kayıp” nihayetine çok hızlı geçer, hayatlarına rüzgâr ve dalgayı umursamadan devam ederler. Rüzgâr ve dalgayı umursamadan kıyıdan kıyıya sadık biçimde dolaşmasıyla ünlü büyük bir buharlı gemi de Yeni Zelanda’ya olan yolculuğu sırasında güneyde pervanesini kaybetti.

Rüzgârların soğuk, denizin ağır olduğu kasvetli bir kıştı. Kuyruk şaftının kırılmasıyla sanki ruhu aniden büyük bedenini terk etti ve inatçı, kibirli bir var oluştan birden bire sürüklenen bir paraketenin pasif hâline geçiş yaptı. Kendi zayıflığından muzdarip bir gemi, hayatının iç dramında bulunan etkenlerle yaptığı savaşta mağlup olmuş bir gemi kadar dokunaklı değildir. Aciz kalmış bir gemiye merhametle bakmayacak denizci yoktur, fakat azametli direkleri ortadan kaybolmuş bir yelkenli gemiye bakmak, yenilmiş ancak boyun eğmemiş bir savaşçıya bakmaktır. Gökyüzünün tehditkâr bakışlarına karşı sakat uzuvlar gibi yükselen direklerinin kalıntılarında başkaldırı, pruvası boyunca yukarıya uzanan hatlarında cesaret vardır; apar topar donatılmış serenler üzerine gerilmiş yelken bezi başını denizin üzerinde tutabilmesi için rüzgârla yüz yüze getirildiğinde, gemi dalgaları bastırılmayacak bir cesaretle tekrar göğüslemeye başlar.

Buharlı gemilerin verimliliği cesaretinden çok içinde taşıdığı

güçten gelir. Bu güç demir kaburgalarının içinde atan bir kalp gibi çarpar ve durduğunda, hayatı denizin kibirli umursamazlığı için pek bir önem taşımayan buharlı gemi hastalanır ve dalgaların üzerinde can verir. Kalpsiz vücuduyla yelkenli gemi, görünmez güçlerin sihrinin sınırlarında dolaşır, can veren ve can alan rüzgârlarca sürdürülen, bu dünyaya ait olmayan türden gizemli bir varlığa sahip gibidir.

Böylece ani bir darbeyle can veren büyük buharlı gemi hantal bir ceset gibi diğer gemilerin yollarından öteye savrulur. Eğer bir kar fırtınasında kutba yaptığı yolculukta kuzeye doğru ilerleyen bir balina gemisi tarafından garip, sürüklenen bir ada gibi belli belirsiz görülmezse gerçekten de “geç kalmış” ya da belki de “kayıp” olarak yazılabilir. Gemide fazla fazla yemek vardı ve yolcular sonu gelmeyen sıkıcılık ve o alışılmamış durumun verdiği belli belirsiz korku haricinde bir şey hissettiler mi bilmiyorum. Bir yolcu içerisinde bir çeşit saygıdeğer balya ya da son derece hassas mal gibi taşındığı geminin hayatını hisseder mi? Hiç yolcu olmamış bir insanın bunu bilmesi imkânsız. Fakat şunu biliyorum ki bir denizci için ayaklarının altında ölü bir gemi hissetmek kadar zor bir sınanma yoktur.

Bu hissin oldukça iç karartıcı, ıstıraplı, tarifi zor ve mutsuzluk ve rahatsızlık dolu olduğu şüphesiz. Dünyevi denizin üzerinde pişmanlık duymadan ölen kötü kalpli denizciler için ruhlarının çalkantılı denizlerde sonsuza kadar sürüklenen aciz gemilerin hayalet mürettebatına dönüşmesi kadar ağır bir ceza hayal edemiyorum.

O kar fırtınasında yalpalayan bozulmuş buharlı gemi yeterince hayalete benziyor olmalı —balina gemisi tayfasının gözlerinde beyaz kar tanelerinden oluşan dünyada kara bir gölge. Belli ki onlar hayaletlere inanmıyorlardı ki limana vardıklarında kaptanları 50 derece güney enlem ve belirleyemedikleri bir boylamda aciz bir buharlı gemi gördüklerini pek de heyecanlanmadan rapor etti. Diğer buharlı gemiler onu aramaya gittiler ve en sonunda onu dünyanın soğuk ucundan, ateş ve suyla beslenen, havaya kara du-

man soluyan, çarpan, atan, rüzgârları ve denizi körce küçümseyerek büyük dalgalara karşı kibirli yolunu gücünün yenilenmiş gururuyla açan kalbinin birçok çekiş darbesiyle çalışır hâle getirildiği, dokların ve tersanelerin bulunduğu bir limana çektiler.

Demir kaburgaları içindeki kalbi hareketsiz dururken aldığı yol haritanın üzerindeki beyaz sayfada dolanmış bir iplik gibi görünüyordu. Bunu bana o geminin ikinci zabiti olan arkadaşım gösterdi. O şaşırtıcı dolanma içerisindeki kayıtlarda onun tarafından havanın durumunu not etmek için yazılmış “rüzgârlar”, “kalın sis”, “buz” gibi kelimeler vardı. Rotasında dolanıp durmuş, gelişigüzel yolu üzerinden anlama sahip olmayan çizilmiş hatların kafa karıştırıcı dolambacından fazla bir şeye benzemeyene kadar tekrar tekrar geçmiş. Fakat o dolambacın içerisinde “geç kalmışlığın” bütün macerası ve “kaybolmanın” tehditkâr ipucu saklıydı.

“Tam üç hafta sürdü,” dedi arkadaşım. “Bir düşünsene!”

“Nasıl hissediyorsun?” diye sordum.

Sanki bu işimizin bir parçası der gibi elini salladı. Fakat sonra aniden, kafasını toparlamış gibi:

“Sana söyleyeyim, sonlara doğru kendimi kamarama kapatıp ağlıyordum.”

“Ağlıyor muydun?”

“Gözyaşı döküyordum.” diye açıkladı kısaca ve haritayı toparladı.

Şunu söyleyebilirim ki o iyi bir adamdı –bir geminin güvertesine ayak basmış herkes kadar iyi– fakat ayaklarının altında ölü bir geminin olması duygusunu kaldıramadı; geçici donanımına sahip bir gemiyle limana gelmiş bazı “gecikmiş” gemilerin mürettebatının hissettiği, mücadele ettiği ve görevlerinden vefalı bir şekilde ayrılarak yendikleri o hasta eden, umut kırıcı hissi.

Karanın Kavrayışı

Gemisi dibe saplanan bir denizci için omurgasının altında su olmaması badiresini yaşayan gemisinin kendisi kadar mutsuz olduğuna inanmak zordur.

Dibe saplanmak gerçekten de batmanın tam tersidir. Deniz su dolu gemiyi hafif bir çırpıntıyla ya da kıvrımlı bir dalganın hiddetli hücumuyla içine alıp adını yaşayan gemilerin listesinden silmez. Hayır. Suyun üzerinde kayıp giden geminin omurgasını yakalayan denizin dibinden gizlice yükselen görünmez bir eldir sanki.

Denizcilere “dibe saplanmak” kadar büsbütün ve kasvetli bir başarısızlık hissi verebilecek başka bir olay yoktur. Dibe saplanmak var, dibe saplanmak var. Bunların yüzde doksanında denizciler onursuzca ölü olmayı dilemiştir diyebilirim; eminim ki dibe saplanma deneyimini yaşamış olanların yüzde doksanı gerçekten de beş on saniyeliğine ölü olmayı dilemiştir.

“Karaya oturmak” dibe hafif koşullarda saplanan gemileri anlatmak için kullanılan mesleki bir ifadedir. Fakat asıl hissedilen sanki dibin gemiyi kontrolü altına aldığıdır. Güvertedekiler için pek de alışılmış bir duygu değildir bu. Ayaklarınız öngörülemez bir tuzağa yakalanmış; vücut dengenez bozulmuş ve sağduyunuz bir anda yok edilmiş gibidir. Bu bir saniyeliğine sürer çünkü tökezleyerek yürürken bile kafanızda dönüp duran şeyler kendini şaşırma ve yeis dolu en önemli zihinsel çılgılığa bırakır, “Vay canına! Gemi karaya oturdu!”

Bu berbat bir şeydir. Sonuçta denizcilik mesleğindeki tek iş geminin omurgasını dipten uzakta tutmaktır. Bu yüzden geminin dibe saplanma ânı denizcinin varlığını devam ettirmesine dair bütün sebepleri ortadan kaldırır. Gemileri yüzer tutmak onun işidir; ona emanettir; bir oğlanın yeteneklerini oluşturan

bütün o müphem dürtüler, hayaller ve sanrıların temelinde yatan en önemli şey budur. Karanın geminizin omurgasını kavrayışı, zaman kaybindan ve mücadelenin getirdiği yıpranmadan daha kötü bir şey olmasa da, bir denizcinin hafızasına kazınmış bir felaket ânıdır.

Kâğıda yazıldığına “dibe saplanmış” az çok mazur görülebilir bir hataya karşılık geliyor. Bir gemi hava şartlarından ötürü “karaya vurmuş” olabilir. Bu bir felakettir, bir yenilgi. “Karaya çıkmak” insan hatasının küçüklüğüne, dokunaklılığına ve acılığına sahiptir.

Bu yüzden “dibe saplanmalarınız” ekseriyetle beklenmediktir. Aslında bakılırsa, olağanüstü bir ahmaklık rüyasından uyanır gibi iç sıkıntısı ve telaş dolu bir tür tehlike işaretiyle kendini belli edenler hariç hepsi beklenmediktir.

Geceleyn kara aniden pruvanın altında beliriverir ya da belki de “Dalgalı su göründü!” narası yükselir ve biraz uzun bir hata, biraz kendini kandırmanın karmaşık yapısı, fazla özgüven ve yanlış muhakeme ölümcül bir şokla, geminizin omurgasının, diyelim ki, bir mercan kayalığında kazınması ve çatırdamasının yürek dağlayan deneyimiyle alaşağı edilir. Dünyanın sonu geldiğinde duyacağınız sestən çok daha korkunç bir sestir bu. Fakat bütün bu kargaşanın içerisinde ihtiyatınız ve dirayetiniz kendini tekrar gösterir. Bunun sizin eylemlerinizin bir sonucu olamayacağının, gizemli bir kaza kehanetinin gerçekleştiğinin, haritaların tamamen yanlış olduğunun ve eğer haritalar yanlış değilse karanın ve denizin yer değiştirdiğinin, kör talihinizin nedeninin bir türlü anlaşılamayacağının çünkü hayatınız boyunca, zihniniz uyuduğunuz saatlerde bile sorumluluklarını unutmamış gibi gözlerinizi kapattığınızda aklınızdan geçen son şey, gözlerinizi açtığınızda da aklınıza gelen ilk şey olan güven hissinizle yaşadığınızın kanısıyla kendinize sorarsınız, “Nereye geldim ben böyle? Nasıl olur da buraya gelebilirim?”

Talihsizliğiniz hakkında düşünüp taşınırsınız, ta ki hisleriniz ufak ufak değişene kadar, soğuk şüphe iliklerinize kadar işler, an-

laşılamayan gerçeği farklı bir açıdan görürsünüz. İşte o zaman kendinize sorarsınız, “Nasıl buraya gelecek kadar budala olabiliyim?”. Sonra size diğer insanların güvenini ve rızınızı kazandıran sağduyunuza, bilginize, sadakatinize, o zamana kadar sahip olduğunuza inandığınız en iyi niteliklerinize olan inancınızı yitirmeye hazır hâle gelirsiniz.

Gemi kaybolsun kaybolmasın, bir kere dibe saplandı mı onun için elinizden gelenin en iyisini yapmanız şarttır. O suç ve başarısızlığın ağır yükünü göğüsleyen çabalarınız, yüreklilik ve becerikliliğiniz sonucunda kurtarılabilir. Sislerde, bilinmeyen denizlerde, tehlikeli kıyılarda, aldatıcı gelgitlerde gerçekleşen, mazur görülebilir dibe saplanmalar vardır. Fakat kurtarılсын ya da kurtarılmasın geriye kaptanın kalbinde farklı bir kayıp hissi, ağzında gerçekliğin, insan var oluşunun bütün şekillerinde saklı olan kalıcı tehlikenin tadı kalır. Bu duygu bir kazançtır da. İnsan bununla birlikte daha iyi olabilir, fakat hiçbir zaman aynı kişi olmayacaktır. Demokles bir at kuyruğu kılına tutturulmuş kılıcın kafasının üzerinde olduğunu görmüştür, iyi bir insan böylesine bir bilgiyle daha az değerli kılınmayacak olsa da, ziyafetin tadı da çoktan kaçmıştır.

Yıllar önce gemiye önemli hasar vermeyen bir dibe saplanışta ikinci kaptan olarak endişelendim. Derin suda vira etmeye hazır şekilde çıpaları hazırlamak on saatimizi almıştı. Hâlâ güvertenin önüyle meşgulken yanımdaki kamarotun “kaptan içeriye gelmek isteyip istemediğinizi, bugün bir şeyler yiyip yemeyeceğinizi soruyor efendim.” dediğini duydum.

Kamaraya girdim. Kaptanım masanın başında heykel gibi duruyordu. O küçük, güzel kamaradaki her şeyde tuhaf bir hareketsizlik vardı. Yetmiş garip gündür sürekli hareket etmiş olan, dursa bile çok kısa süreliğine durmuş olan asma masadaki çorba kâsesi bile sabit duruyordu. Kaptanımın deniz ve rüzgâr tarafından cömertçe bahşedilmiş yüz renginin zengin tonlarını hiçbir şey değiştiremezdi; fakat kulakları üzerindeki iki öbek kumral saçın arasında kalmış, genellikle kan tonuyla kaplı, ölü beyazlığıyla bir

fildişi gibi parlayan kafatası vardı. Garip biçimde dağınık görünüyordu. O gün tıraş olmadığını gördüm ki Kanal'ı terk ettiğimizden beri en fırtınalı enlemlerden geçerken, geminin en şiddetli savrulmalarında dahi bir sabah bile tıraş olmayı atlamamıştı. Herhalde gemisi karaya oturmuş hâldeyken kaptan kendisini tıraş edemez. Ben de gemilere kaptanlık yaptım, fakat bilmiyorum; hayatımda hiç tıraş olmayı denemedim.

Ben birkaç kere belirgin şekilde öksürene kadar yemek yemeye başlamadık. Onunla neşeli bir tonda resmî biçimde konuştum ve kendimden emin bir ifadede bulundum:

“Onu gece yarısına kadar kurtarmalısınız efendim.”

Suratını belli belirsiz bir tebessüm kapladı, kafasını kaldırmadan kendi kendine mırıldanır gibi:

“Evet evet; kaptan gemisini karaya vurdu ve biz onu kurtardık.”

Sonra kafasını kaldırıp uzun, soluk bir surata, büyük ön dişlere, ince uzun bir vücuda ve endişeli bir gençliğe sahip kamarota saldırdı.

“Bu çorba neden bu kadar acı? Tayfanın bu şeyi yutabilmesine bile şaşıyorum. Eminim aşçı yanlışlıkla bir kepçe tuzlu su koydu.”

Saldırı öyle korkunçtu ki kamarotun cevap mahiyetinde yaptığı tek şey göz kapaklarını mahcup bir şekilde düşürmek oldu.

Çorbada hiçbir sorun yoktu. Ben iki kâse içtim. Çalışmaya hevesli bir tayfayla saatlerce sıkı çalışmanın verdiği sıcaklıkla doluydu kalbim. Ağır çipaları, zincirleri ve filikaları en ufak bir aksilik olmadan halletmek beni yüceltmiş, göz demiri, akıntı demiri ve tonoz demirini işe yarayacaklarına inandığım yerlere bilimsel olarak yerleştirdiğim için mutluydum. O olayda dibe sapanmanın acı tadı benim ağızda yoktu. Bu deneyimi daha sonra edindim ve her şeyden sorumlu olan adamın yalnızlığını işte o zaman anladım.

Gemiyi karaya vurduran kaptandır; fakat onu kurtaran *biz* oluruz.

Düşmanın Karakteri

Bana öyle geliyor ki hayatında kendine yalan söylemeyen hiçbir insan denizi dünyanın baharda olduğu gibi genç hâlde gördüğünü söylemez. Fakat okyanusa anlayışla ve sevgiyle yaklaşan bazıları-mız sanki kadim çağlar denizin el değmemiş çamurlu dibinden çekip çıkarılmış gibi yaşlı görür denizi. Onu böyle yaşlı gösteren şey de rüzgârdır.

Yılların araya koyduğu mesafeden baştan geçen fırtınaların hatırlanan taraflarına bakınca yıllarca sürmüş yakın temaslardan geriye kalan sayısız izlenim yığınınan kendini açıkça ayıran şey bu izlenimdir.

Dünyanın yaşını bilmek istiyorsanız fırtınalı havada denize bakın. Denize fırtınada ışığın kendisinden önce yaratılmış gibi yaşlı, donuk, ruhsuz, parıltısız bir görüntü veren, birbirine do-laşmış bukleler gibi çalkalanan ve dalgalanan müthiş köpük yı-ğınları, dalgaların yüzlerinde rüzgârın bıraktığı izler, o muazzam yüzeyin griliği.

Aşk ve belalardan sonra geriye dönüp baktığında sevgisi ve korkusu için Doğanın güçlerini kişileştirme arzusundaki ilkel insanın içgüdüleri kendisinin bebeklik çağından bile çok zaman önce medenileşmiş olanın göğsünde tekrardan uyanır. İnsan fırtı-naları düşman kabul eder ve düşman kabul etmişken bile onları geçmişe dayanan sevgi dolu bir pişmanlıkla kucaklar.

Fırtınaların kendi karakterleri vardır ve onların her şey olup bittikten sonra oyunlarının üstesinden gelmeniz, şiddetine direnç göstermeniz ve yine de geceler ve gündüzler boyunca burun buru-na yaşamanız gereken düşman olması pek de tuhaf değildir belki de.

Denizi seyredilebilir bir unsur olarak değil samimi bir yoldaş olarak gören, serenlerin ve yelkenlerin adamı konuşuyor. Yolcu-

lukların uzunluğu, giderek artan yalnızlık hissi, bugün tabiatlarını değiştirmeden dostça, yarın yüceliklerini birazcık ortaya koyarak tehlikeli olan güçlere yakından bağlılık, iyi insanlar olan modern denizcilerin bilemeyeceği kardeşlik hissini yaratır. Dahası modern geminiz, yani bir buharlı gemi, havaya bağlı olma ve denize ayak uydurma ilkelerinden başka ilkelere göre yolculuk eder. Yıkıcı darbeler alır fakat ilerlemeye devam eder; sert bir dövüştür bu, bilimsel bir mücadele değil. Makineler, çelik, ateş ve buhar insan ve denizin arasına girer. Modern bir filo denizi bir otobandan yararlanıyormuş gibi kullanmaz. Dalgalar modern gemilerle uğraşmaz. Diyelim ki yaptığı seyahatlerin her biri muzaffer işlerdir; ancak soru dalgaların oyuncağı hâline gelmeye rağmen hayatta kalıp hedefe ulaşmanın daha ustaca ve daha insanca bir zafer olup olmadığıdır.

Her insan kendi zamanında son derece moderndir. Üç yüz yıllık denizcilerin anlayışlı olma yetisine sahip olup olmayacağını söylemekse imkânsız. İflah olmaz insanoğlu kendi mükemmelleşme yolunda kalbini katılaştırır. Günümüzün ya da geçmişin denizcilik romanlarındaki çizimleri gördüklerinde ne hissedecekler? Tahmin etmek imkânsız. Fakat kadim zamanların karavelalarını anlamayı onların soyundan gelen yelkenlilerle öğrenmiş son neslin denizcileri kadim tahta oymalarının naif denizlerinde seyreden ahşap şekillere şaşkınlık, sevgi dolu bir alay, kıskanma ve hayranlık hissetmeden bakamaz. Çünkü kâğıt üzerinde olsa dahi itaatsizliği insanı büyülenmiş bir korkuyla nefes nefese bırakan bu şeylerin tayfası onun doğrudan mesleki atalarıdır.

Hayır; üç yüz yıllık denizciler muhtemelen ne alay edecekler ne de sevgi ya da hayranlık duyacaklar. Neredeyse harap olmuş yelkenli gemilerimizin fotogravürlerine soğuk, sorgulayan ve ilgisiz gözlerle kısa bir bakış atacaklar. Geçmişteki gemilerimiz onların soyundan geliyor olmayacaklar, aksine yalnızca onların vaktini doldurup soyu tükenecek ataları olacaklar. Geçmiş gemilerimizi kendi gemilerinin soyunun başı olarak değil, yalnızca vaktini doldurup soyunu kurutan atalar olarak görecekler. De-

nizde hangi gemiyi idare ederse etsin geleceğin denizcileri bizim soyumuz değil, yalnızca halefimiz olacak.

O insanın inşa ettiği, insanla bir olan gemiye öylesine çok şey bağlı olacak ki deniz denizciyi eskisi gibi görmeyecek. Bir keresinde eski bir ahşap gemi filosunun sağlam bir demir gemisinin kaptanı –resmî olarak ticaret gemisi kaptanı, nezaketen kaptan– epey güzel bir gulete kafa sallamıştı. Gulet başka yöne gidiyordu. Sıkı, dengeli, düzgün ve küçük bir gemiydi, olağanüstü bakımlıydı; o dingin akşamda yanından geçerken denizin suh tarafının vücut bulmuş hâli gibiydi. Burnu’n yakınlarında bir yerlerdeydi—*Burun* tabii ki Ümit Burnu, Portekizli kâşifine göre ise Fırtına Burnu. Ya “fırtına” kelimesinin fırtınaların sık görüldüğü deniz üzerinde söylenilmemesi gerektiğinden ya da insanların ümitlerini dışa vurmakta utangaç olduklarından isimsiz burun hâline geldi, *tout court*¹⁰ Burun. Tuhaf olan şu ki dünyanın diğer büyük burnuna da nadiren burun denir. “Horn’un etrafında bir yolculuk”; “Horn’u döndük”; “Horn’da korkunç bir top ateşine tutulduk” der, nadiren “Horn Burnu” deriz ve aslında Horn Burnu bir burun olduğu kadar adadır da. Dünyanın üçüncü fırtınalı burnu olan Leewuin sanki geri planda kalmış itibarından ötürü teselli edilmek için genellikle tam adıyla anılır. İşte bunlar fırtınalarıyla bilinen burunlardır.

Daha sonra küçük gulet Burun’da rota değiştirdi. Belki de Güney Londra’daki Elizabeth Limanı’ndan geliyordu —kim bilir? Yıllar önceydi fakat yine de yün gemisinin kaptanının “Denizde böyle bir şeyle dolaşmak ne güzel olurdu!” diyerek başını salladığını çok iyi hatırlıyorum.

O büyük, derin su gemilerinde büyümüş bir adamdı ve ayaklarının altındaki geminin büyüklüğü deniz algısının bir parçasıydı. Kendi gemisi kesinlikle o zamanki gemiler kadar büyüktü. Kendi kamarasının büyüklüğünü düşünmüş ya da –muhtemelen farkında olmadan– engin denizlerde yol alan küçük bir geminin

¹⁰ Düpedüz, basitçe. Orijinal metinde de Fransızca. (ç.n.)

görüntüsünü gözünde canlandırmış olabilir. Sormadım, ikinci zabitanın gözlerinde o küçük, güzel guletin küpeştesinin üzerindeki iskemlede oturup ellerini çenesine dayamış kaptan bir çocuk kral gibidir. Birbirimize seslenmeden, fakat birbirimizin seslerini duyacak, gemilerimizin isimlerini çıplak gözle okuyacak kadar yakından geçtik.

Birkaç sene sonra, o gönülsüz mırıldanmayı duyan ikinci zabitanın kaptanına büyük gemilerde yetişmiş bir adamın da o zaman ikimizin de küçük demesi gerektiği gemiden özel bir haz alabileceğini söylemiş olabilir. Büyük ihtimalle büyük geminin kaptanı bunu tam olarak anlamamıştır. Cevap olarak aksi aksi “Boyundan haber ver” demiştir, başka bir adamın küçük gemilerin kullanışlılığının övülmesine verdiği cevap gibi. Bu devasa ağırlıkların hükmüyle alakalı görkemlilik ya da itibar aşkı değildi, iğrenme ve aşağılama dolu bir tonda, “Neden, büyük ihtimalle bütün ağır havalarda ranzandan düşeceksin.” diye devam etmişti.

Bilmiyorum. Hayatımda, büyük bir gemide (o zamanlar ne kadar büyük olabilirlerse o kadar) insanın ranzadan düşmediği çünkü yatağa girip yatmayı denemek için oldukça bitap ve umutsuz hâle geldiği birkaç gece hatırlıyorum. Yatağınızı nemli bir zemine koyup üzerine uzanmak da çözüm değildi çünkü o ya da başka bir pozisyonda yatağı sabit tutmak ya da bir dakikalığına dalmak olanaksızdı. Fakat orada küçük bir geminin engin denizleri cesurca aştığını görmenin hazzı ruhu karada kalmayanlar için tartışılmazdır. Bu yüzden St. Paul ve Amsterdam adaları ile Avustralya kıyısındaki Otway Burnu arasında bir yerlerde yapılan üç günlük seferde gördüğüm dört yüz tonluk küçük bir barkoyu çok iyi hatırlıyorum. Şiddetli ve uzun bir fırtınaydı, gri bulutlar ve yeşil deniz, şüphesiz ağır hava, fakat bir denizci için hâlâ başa çıkılabilirdi. İki düşük gabya yelkeni ve camadan vurulmuş bir pruva yelkeninin altında barko onu dalgalarının arasında yatıştırmayan uzun, hareketsiz denizle yarışıyor gibiydi. Gümbürtülü derin dalgalar onu kış tarafından yakaladı, küpeştelere kadar yükselen, fokurdayan köpüklerle hiddetle geldi ve ılık ve kük-

reme sesleriyle onu önüne kattı; cıvıdrası yuvarlanan köpüklere dalıp dalıp çıkan küçük gemi baş ve kıçtaki ufku saklayan iki dalga sırtının arasındaki derin vadide pürüzsüz, cam gibi bir aralıkta gitmeye devam edecekti. Yürekliği, atıklığı, denize elverişli oluşunun kesinliğini durmadan sergileyişi, cesaretli ve dayanıklı görüntüsü öylesine büyüleyiciydi ki onun arkadaşımın “ünlü bir itiş” olarak tanımladığı fırtınada üç unutulmaz gün boyunca gidişini izlemenin hazzından vazgeçemedim.

Seneler sonra aklınıza geldiğinde, bir zamanlar şövalyeler gibi kılıç salladığınız ve bir daha göremeyeceğiniz bir yabancıнын soy-lu özelliklerini hoşnutlukla hatırlayışınız gibi anısını asil bir ciddiyetle karşıladığınız fırtınalardan biridir bu. Fırtınaların çehresi böyledir işte. Onları kendi hislerinle hatırlarsınız ve iki fırtına hiçbir zaman sizde aynı hisleri uyandırmaz. Bazıları size kederli bir sefalet olarak sıkı sıkıya yapışır; diğerleri gücünüzü emmeye kararlı hortlaklar gibi şiddetli ve garip hâlde döner, yine diğerleri yıkıcı bir debdebeye sahiptir; bazıları ıstırap içindeki hayati organlarınızı pençeleyen vahşi kediler gibi saygı duyulmayan anımsamalıdır; kimisi bir ziyaret gibi ağırdır; bir ikisi de kötülük habercisi bir tehlike görünümünde gizemli, örtülü şekilde çıkagelir. Her birinde bütün hislerin tek bir anda toplandığını düşündüren karakteristik bir nokta vardır. Bu yüzden siyah beyaz dünyanın kükremesinin doldurduğu sabahın saat dördünde nöbetimin başına geçmek için güverteye döner dönmez geminin böylesine öfkeli bir denizde bir saat daha dayanamayacağı yargısına vardım.

Bu kanıyı benimle sessizce (kendi sesinizi bile duyamazdınız) paylaşan adamlara ne olduğunu merak ediyorum. Bunları anlatan kişi olmak belki de en imrenilen kaderdir; fakat asıl mesele günler boyu süren son derece tehlikeli havayı anımsarken bu yargının bütün derinliğini koruması. Biz o zamanlar açıklamaya değer bulmadığım nedenlerden ötürü Kerguelen Adaları'nın yakınında idik; şimdi ne zaman elime bir atlas alıp Güney Okyanusu haritasındaki küçük noktalara baksam o fırtınanın sanki kâğıda kazınmış çehresini görüyorum.

Gariptir, bir başkası da sessiz bir adamı hatırlatıyor. Eksik olan gürültü değildi hayır; korkunçluktu. Bu seferki gemiye süratle saldırmıştı, tıpkı gerçekten de hızlı bir rüzgâr olan pampero¹¹ gibi. Başımıza neyin geldiğini anlamadan açtığımız bütün yelkenler patlak verdi; toplanmış olanlar geri açıldı, halatlar havada uçuşuyor, deniz ıslık çalıyor —epey gürültülü bir ıslıktı bu— rüzgâr uluyordu, gemi yana yatmıştı, bu yüzden tayfanın yarısı yüzüyor diğer yarısının her biri bu felakete yakalandıkları yere göre, ya rüzgâr altı ya da rüzgâr üstü, umutsuzca bir yerlere tutunmaya çalışıyordu. Bağırışlardan söz etmeme gerek yok —gürültü okyanusunda birer damla— ancak fırtınanın karakteri kısa, pek de etkileyici olmayan, şapkasız ve donuk ve soluk suratlı bir adamın hatırasında saklıdır. Kaptan Jones —ona Jones diyelim— gafil avlanmıştı. Verdiği iki emir felaketin tamamen öngörülmemiş ortaya çıkışının ilk işaretiydi; ondan sonra hatasının büyüklüğü altında ezildi. Yapılması gereken ve yapılabilir olanı yapıyorduk. Gemi sorun çıkarmadı. Ağır ve zorlayıcı gayretimiz sona erene kadar uzun bir zaman geçti tabii; fakat bütün o çalışma, heyecan, curcuna ve biraz da endişe içerisinde pupanın ucundaki o kısa, sessiz adamın fışkıran suların yönünden ötürü sık sık bizden saklanarak kusursuz bir hareketsizlik, sessizlik hâlinde olduğunun farkındaydık.

Biz zabıtlar zar zor da olsa nihayet pupaya tırmandığımızda o duyusuz sakinliği terk edip rüzgâr altından bize bağırdı: “Pompaları deneyin.” Sonra kayboldu. Gemiye gelirsek fazla söze gerek yok, hatırladığım en karanlık gecelerden biri tarafından yutulmasına rağmen kaybolmadı. Açıkçası başından beri çok tehlikeli olduğunu sanmıyorum, fakat bu deneyim kesinlikle gürültülü ve kısmen kafa karıştırıcıydı —yine de geriye kalan son derece sakin bir sessizliğin hatırası.

Sonuç olarak fırtına, o yüce ses, anlaşılmazdır. Bir bakıma

¹¹ Güney Amerika’da And Dağları’ndan Atlas Okyanusu’na doğru esen sert, soğuk rüzgâr. (ç.n.)

düşmanın safi tutkusunu dile getiren bir insandır. Aklımda bir fırtına daha var, bitmeyen, derin, uğuldayan bir kükreme, ay ışığı ve söylenmiş bir söz.

Ümit Burnu onun adını çaldığı için unvanından mahrum kalmış diğer burunda, Horn'daydık. Karmakarışık yabanılığını hiçbir fırtına yüksek bir enlemde, parlak ay ışığı altındaki fırtına kadar anlatamaz.

Engin, ışıldayan denize boyun eğen, başını rüzgâra çevirmiş gemi güverteden direk şapkasına kadar ıslanmıştı. Açılmış tek yelkeni havanın kasvetli maviliğinde kömür karası bir şekil gibiydi. O zamanlar gençtim, yorgunluktan, gripten ve bütün di-kiş yerlerinden su geçiren muşambalardan muzdariptim. Dostluk açlığı çekiyordum ve pupadan çıkıp (sevmediğim bir adam olan) lostromonun yanına, en kötü dizlerimize kadar su olan görece kuru bir noktaya gittim. Kafalarımızın üzerinde patlama sesleri çıkaran sağanak rüzgârlar durmadan esiyor, denizcilerin “Rüzgâr büyük toplar patlatıyor.” deyişini haklı gösteriyordu. Tam da o bahsettiğim dostluk açlığından ötürü adamın dibindeyken şöyle dedim, daha doğrusu bağırdım:

“Lostromo, çok güçlü esiyor.”

Cevabı şöyleydi:

“Evet, biraz daha sert eserse bir şeyler uçuşmaya başlayacak. Her şey yerinde kaldığı sürece sıkıntı etmem, fakat uçuşmaya başlarsa fena olur.”

O fırtınanın kendine has karakterini aklıma kazıyan, yıllar öncesince sevmediğim bir adamdan duyduğum bağırان sesteki dehşet tonu, kelimelerin somut gerçekliği idi.

Gemi arkadaşının gözlerindeki bir bakış, nöbetin birlikte tutulduğu en korunaklı yerde duyulan ufak bir mırıltı, rüzgârlı göğe göz atarak ağızdan çıkarılan anlamlı bir sızlanma, bitkinlikten iç çekme, şiddetli rüzgârdan uzak durmaya çalışırken yüzde oluşan iğrenme ifadesi, fırtınanın önemli bir parçası hâline gelmek. Kasırga bulutlarının zeytin tonu kendine has bir korkutuculuğa sahiptir. Bir kuzeybatı rüzgârıyla uçan zifirî, parampar-

a bulutlar size görünmez havanın acelesini gösteren doludizgin hızıyla başınızı döndürür. şiddetli bir lodos sanki dünya ne ruh ne de beden için huzur barındıran bir zindanmış gibi yakın ufku ve alçak, gri gökyüzüyle aklınızı başınızdan alır. Kara fırtınalar, beyaz fırtınalar, şimşekli fırtınalar ve gökyüzünde en ufak bir işaret olmadan geliveren beklenmedik sağanak rüzgârlar vardır; hişbiri de birbirine benzemez.

Denizde sonsuz çeşitte fırtına olur ve bazen bir kasırganın k kremesinin içinden geçerken duyulan o kendine has, berbat ve esrarengiz inleme haricinde –evrenin ruhunun yasla inlemesine sebep olunmuş gibi çıkan unutulmaz ses haricinde– en nihayetinde fırtınanın karakteri üzerine insan bilincini kazıyan yine insan sesinin kendisidir.

Doğunun ve Batının Hükümdarları

Kıyıların, kıtaların, okyanusların, denizlerin, boğazların, burunların ve adaların dünyasında saltanat süren rüzgârın, kendine özgü havasının hükümranının, hükmetmediği bir yer yoktur. Rüzgâr gökyüzünün çehresine, denizin eylemlerine hükmeder. Fakat hiçbir rüzgâr kara ve sulardan oluşan krallığını en ufak sorun olmadan yönetmez. Dünyadaki krallıklar gibi bazı bölgeler diğerlerinden daha çalkantılıdır. Dünyanın orta kuşağında Alizeler yerleşik krallıkların kralları gibi tartışmasız ve yüce bir hükme sahiptir ve bütün lüzumsuz hırsları kontrol altında tutan geleneksel güçleri köklü kuruluşlardaki gibi bireysel yüceliğe dayanmaz. Alizelerin dönenceler-arası krallıkları bir tüccarın sıradan hayatı için elverişlidir. Gemi güvertelerindeki tayfanın açık kulaklarında savaş bozularının sesi nadiren duyulur. Kuzeydoğu ve güneydoğu Alizelerinin hüküm sürdüğü bölgeler dindir. Güneye, uzun bir yola çıkmış gemide, hâkimiyet bölgeleri boyunca yapılan yolculuğun nasıl olacağı denizcilerin rahatlamasına ve ihtiyatlı olmasına bağlıdır. Bu okyanus vatandaşları karşı çıkılamaz bir kanunun, mutlak bir saltanatın kanatları altında güvende hissederler. Dünyanın herhangi bir yerinde havaya güvenilebilecekse orası burasıdır.

Ancak tamamen değil. Alizelerin ekvatorun kuzeyinde ve güneyindeki esaslı krallıklarında bile gemiler tuhaf sorunlarca alt edilir. Yine de doğudan gelen rüzgârlar, genel anlamda dünya üzerinde doğudan gelen havalar, düzenli ve sürekli olmalarıyla tanınırlar.

Doğu Rüzgârı hükümdar olarak çarpıcı bir istikrara sahiptir; epey kurnaz ve ikiyüzlü oluşundan ötürü abisi Batı Rüzgârı'nın çalkantılı hükümranlığı altında uzanan yüksek enlemlerde baş edilmesi zor bir işgalcidir.

Britanyalı amirallerin Atlantik Okyanusu'nun hudutların-

da nöbet tuttuğu, adaları saran sığ denizler Batı Rüzgârı'nın çalkantılı hükümlerine tâbidir. Kuzeybatı ya da güneybatı, hepsi birdir —aynı karakterin farklı dönemleri, aynı suratta değişik ifadeler. Denizlere hükmeden rüzgârlara uyum sağlamada kuzey ve güney yönleri önemsizdir. Bu dünyada Kuzey ve Güney Rüzgârları hiçbir surette yoktur. Kuzey ve Güney Rüzgârları deniz üzerinde savaşıyor ve barışan hanedanlardan başka bir şey değildir. Kendilerini büyük sahnede göstermezler hiç. Yerel olgulara bağılırlar —kıyıların yapısı, boğazların şekilleri, küçük rol oynadıkları kaya çıkıntıları kazaları. Dünyadaki kabileler arasında olduğu gibi rüzgârların yönetim şeklinde de gerçek mücadele Doğu ve Batı arasında geçer.

Batı Rüzgârı bu krallıkları saran kıyılar üzerinde hükmeder; adanın garnizonu ve gemilerin tayfası, keyfî hükümdarın ruh hâlini gün batımı örtüsünün değişken görkeminden anlamak için kanalların girişlerinden, gözetleme kulelerini andıran çıkıntılardan, nehirlerin çıkışlarını andıran ağızlarından, geçitlerden, koylardan, boğazlardan, haliçlerden gidip gelirken batıya bakarlar. Gün batımı gemilerin kaderini belirleyen Batı Havası'nın haşmetli suratına bakma zamanıdır. İyi kalpli ve harika ya da harika ve uğursuz, batı gökyüzü asil aklındaki gizli amaçları yansıtır. Parıldayan altın sarısı örtüyle kaplı ya da bir dilenci gibi kara bulutlarla sarılı, Batı Rüzgârı'nın yüceliği bütün Kuzey Atlantik'i ayakları için bir iskemle ve ilk parıldayan yıldızları başına bir taç yaparak batı ufku üzerindeki tahtında oturur. Sonra denizciler, havanın dikkatli saray mensupları, gemilerini efendinin ruh hâline göre idare etmeyi düşünür. Batı Rüzgârı duygularını örtbas eden bir kral olmak için fazla azametlidir: hüznü bir kalpte derin planlar kuran bir hesapçı değildir, küçük hesaplar yapmak için fazla güçlüdür, bütün ruh hâllerinde tutku da vardır, beyaz yelkenli gemileri kucaklayan, sahiplenen, uykuya yatıran derin ve akıl ermez hassasiyetinin denizin aynasında yansıyan mavi gökyüzünün zarafetindeki dingin günlerinin sakin ruh hâlinde bile. O bütün okyanuslar için her şeydir; tahta oturmuş bir şair gibidir —gör-

kemli, sade, barbar, dalgın, cömert, fevri, değişken, akıl almaz— fakat onu anladığınızda her zaman aynıdır. Günbatımlarından bazıları kraliyet hazinesinin bütün kıymetli eşyaları denizin üzerinde sergilenirken zenginlikten keyif almak için toplanmış gösteri alayları gibidir. Diğerleri kraliyet sırlarının açığa çıkmasına benzer, görkemli olan, aklında üzüntü ve merhamet düşünceleri yankılanırken denizin kısa ömürlü barışı üzerine derin derin düşünür. Kalbindeki bastırılmış öfkeyi erişilmez güneşin suratına püskürüp, onun soluk ve korkmuş gökyüzünden dışarıya bakan amansız bir otokratın gözleri gibi öfkeyle parlamasına sebep oluşunu da gördüm.

O, Atlantik dalgalarından taburlarını kıyılarımıza saldırmaları için yollayan komutandır. Batı Rüzgârı'nın heyecan verici sesi denizin bütün yüceliğini kendi emrinde bir araya getirir. Batı Rüzgârı'nın emriyle adaların üzerindeki gökte müthiş bir velvele, kıyılarımıza müthiş bir su hücumu başlar. Batı havasının gökyüzü uçan bulutlarla, yekpare bir gölgeliğe dönüşmek için birlikte durana kadar kalınlaştıkça kalınlaşan muazzam beyaz bulutlarla doludur ve onların gri çehresinin üzerinden ince, siyah ve kızgın görünüşlü alçak bulutlar baş döndüren bir hızla uçup gider. Yoğunlaştıkça yoğunlaşır bu sis kubbesi, denizin üzerine çöktükçe çöküp geminin etrafındaki ufku daraltır. Batı havasının kendine has çehresi, kalın, gri, dumanlı ve uğursuz bir hava bastırır, mürettebatın görüşünü kısıtlar, ruhlarına eziyet eder, sağır edici, kör edici, şiddetli, gürleyen rüzgârlarla nefeslerini keser, sis ve yağmurda kaybolmuş kıyılarımıza doğru sallana sallana gelen gemide onlara hücum eder.

İnsanoğlunun inatçılığı gibi rüzgârların hevesleri de zevk düşkünlüğünün feci sonuçlarını beraberinde getirir. Öteden beri süren öfkesi ve dizginleyemediği gücünün hissi Batı Rüzgârı'nın dürüst ve cömert tabiatını bozar. Kalbi kötü niyetli ve tehditkâr kin yüzünden yozlaşmıştır sanki. Kendi krallığını kendi gücünün amaçsızlığında yerle bir eder. Gök kubbede kararmış tacını sergilediği yer güneybatıdır. Öfkesini korkunç şiddetteki fırtınalarla

solur ve krallığını bitmek tükenmek bilmeyen bulut karmaşasıyla boğar. Son hız giden gemilerin güvertelerine telaş tohumları eker, köpüklerin böldüğü okyanusu yaşlı gösterir ve rotasını Kanal'a çevirmiş evine dönen gemilerdeki kaptanların başlarına ak saçlar serpiştirir. Egemenliğini güneybatı köşesinden pekiştiren Batı Rüzgârı genellikle saray mensuplarından en sadıklarını vahşi lanetlerle batmaya, felakete ve ölüme sürükleyen çıldırmış bir kral gibidir.

Güneybatı havası *par excellence*¹² yoğun havadır. Sis kalınlığından değil, ufkun daralmasından, yol alan geminin etrafında alçak kubbeli bir zindan oluşturan bulutlarla kıyıların esrarengiz bir şekilde perdelenmesinden. Körlük değildir bu; yalnızca görüşün azalmasıdır. Batı Rüzgârı denizcilere “Kör olacaksınız” demez; sadece onun görüş mesafesini kısıtlar ve kalbindeki karayı görme endişesini arttırır. Onu gücünün, becerisinin yarısı çalınmış bir insana çevirir. Rotasını Kanal'a çevirmiş evine dönen bir geminin pupasında kaptanımla muşambaların arasında uzun deniz çizmelerimizle dirsek dirseğe durup o gri, azap içindeki boşluğa bakarken birçok sefer kendini olabildiğince sıradan bir yoruma bırakan bitkin bir iç çekiş duydum:

“Bu havada uzağı göremeyiz.”

Ben de cevabımı aynı düşük, sıkıcı tonda verirdim:

“Evet efendim.”

Bu yalnızca ileride bir yerlerde kara olduğunu bilmekle ve geminin müthiş hızıyla yakından ilişkili, hep var olan içgüdüsel bir ifade olurdu. Güzel rüzgâr, güzel rüzgâr! Güzel rüzgârda söylenmeye kim cüret edebilir? Azorlar'ın enleminden Farewell Burnu'na kadar Kuzey Atlantik'e ustaca hükmeden Batı Kralı'nın bir lütfudur o. İyi bir yolculuğu bitirmek için mükemmel bir itiş; yine de insan, dudaklarında saray mensubunun minnettarlık tebessümünü bir şekilde canlandıramıyor. Bu lütuf size eşit derecede dikkat dağıtıcı olan tek bir gaddarlık ve iyilikseverlik nefesiyle

¹² Mükemmel, türünün en iyisi. Orijinal metinde de Fransızca. (ç.n.)

bazı gemileri hırpalamaya, bazılarını da avlamaya karar verdiği anda büyük otokratın gerçek ifadesi olan buyurgan ve sert bakışlar altında bahşedildi.

“Evet efendim. Uzağı göremeyiz.”

Böylece ayaklarının altındaki gemi on iki deniz mili civarı bir hızla rüzgâr altındaki kıyı yönünde ilerlerken ikisi de ileriye bakar ve zabitin sesi kaptanın düşüncelerini tekrar eder; yükselen hafif bir rüzgârın bir mızrak gibi taşıdığı, sallanan, sırlıslıkla cıvırdasının yalnızca birkaç mil önünde alçalan bulutlara darbe indirecekmişçesine şiddetle kabaran dalgaların görüntüsünün önüne gri bir ufuk geçer.

Kötü ve tehditkâr bakışlar Batı Rüzgârı'nın bulutlu, güneybatı ruh hâline sahip yüzünü karartır ve Kral'ın batı bordasındaki taht odasından çıldırmış öfkenin şiddetli bağırışları gibi güçlü, sağanak rüzgârlar size ulaşır, onlara kurtarıcı bir itibar yükleyen tek şey sahnenin kasvetli görkemidir. Sağanak, kızgın bir el tarafından bağıra çağıra atılıyormuş gibi geminin güvertesini ve yelkenlerini taşa tutar; gece çöktüğünde ise, güneybatı fırtınasının gecesi, Hades'in gölgesinden bile daha umutsuz görünür. Büyük Batı Rüzgârı'nın güneybatı ruh hâli güneşsiz, aysız, yıldızsız ve çalkantıda yolundan çıkan, engin denizler tarafından takip edilen, gemi son hız giderken yuvarlanan, onun dar ve kara gövdesi üzerine maviye çalan parıltılar serpiştiren, iki tarafında da köpürüp duran büyük köpük örtülerinin fosfor gibi ışıldamaları haricinde tek bir parıltının olmadığı ışıksız bir ruh hâlidir.

Batı Rüzgârı'nın krallığında rotasını Kanal'a çevirmiş eve dönen gemiler için bazı kötü geceler vardır; gazap günleri üzerlerine görünmez ışıkları zalim ve tutkulu bir ortaya çıkış sahnesi üzerine ürkekçe doğrultur gibi renksiz ve müphem şekilde doğar, yönünün tekdüzeliği ve şiddetinin artan gücü berbatır. Geminin etrafındaki rüzgâr aynı rüzgârdır, bulutlar aynı bulutlar, vahşice yarışan denizler, o sisli ufuk aynıdır. Gece olduğunda rüzgâr daha güçlü, bulutlar daha yoğun ve bunaltıcı, dalgalar ise daha büyük ve tehditkâr gibi görünür yalnızca. Dakikaları çullanan dalgalara-

rın çarpmalarıyla belirlenen saatler kararmış bir yelken bezi, su akıtan serenler ve sıırıslıkam halatlarla durmadan ilerleyen gemiyi ele geçiren, ılık atan ve taa tutan rüzgârlarla akıp gider. Sağanak yağış şiddetlenir. Esrarengiz bir kasvet takip eder her sağanağı, gri bulutlardan oluşan semanın üzerindeki bir gölge yolu gibi geminin üzerine çöker. Yağmur başınızın üzerine bardaktan boşalırcasına dökölür zaman zaman. Geminiz batmadan önce boğulacak gibidir, sanki bütün atmosfer suya dönüşmüştür. Nefesiniz kesilir, diliniz dolaşır, kör ve sağır edilir, batırılır, parçalara ayrılır, imha edirsiniz, bütün uzuvlarınız suya dönüşmüş gibi her yere su akıtırsınız. Her bir siniriniz tetikteyken Batı Kralı'nın büyük ihtimalle geminizin üç direğine de kaşla göz arasında bir kırbaç darbesi indirecek bir rüzgâr değışimiyle gelecek havayı açan ruh hâlini beklersiniz.

Şiddetli rüzgârların yükselen öfkesiyle, bazen de bulutların epey gerisinden yakılıp sallanan bir meşale sinyaline benzer sönük bir şimşek çakmasıyla müjdelenen rüzgâr değışimi, güneybatı fırtınasının kara kara düşündüren örtölü şiddetinden Kral'ın kuzeybatı ruh hâlinin köpüren, akan, keskin, aklı başında öfkesine geçişindeki can alıcı an en sonunda gelir. Tutkusunun başka bir safhasına şahit olursunuz, dolu ve sulu kar kristal ve inci sağanakları gibi yağıp serenlerden sekerken, yelkenleri davul gibi döverken, muşambadan kabanlarda pıtırdarken, eve giden gemilerin güvertelerini beyaza boyarken, belki de tacında hilali taşıyan yıldızlarla süslenmiş bir öfke mürekkep karası fırtınalarında yırtık bulut örtülerinin son kalıntılarını sarsar. Şimşegin soluk ve kızıl akışı direk başlarının üzerindeki yıldız ışıklarında titreşir. Serin ve şiddetli bir rüzgâr gergin yelkenlerde uğuldar, gemiyi omurgalarına kadar ürpertir ve güvertelerdeki adamları sıırıslıkam kıyafetlerinin içinde iliklerine kadar titretir. Rüzgârın biri doğu bordasının üzerinden esmeden, size doğru gelen ve fedakâr kafanızda patlamaya hazır donmuş suyla dolu siyah bir torba gibi şekilsiz olan diğeri batı ufkunda kendini gösterir. Okyanusun hükümdarının ruh hâli değışmiştir. Öfkeyle yanan bir kalbin sıcaklığıyla

ısınan bulutlu bir ruh hâlinin her bir rüzgârının eşi ani bir duygu değişimiyle buz kesilmiş bir göğüsten üflenen serin rüzgârlarda bulunur. Bulutlar, sisler, denizler ve yağmurlardan oluşan berbat araçlar kullanarak gözlerinizi kör edip ruhunuzu ezmek yerine, Batı'nın Kralı bitkin gözlerinizden acı içindeymişsiniz gibi yaşlar akması ve bitap düşmüş cesedinizin acınacak derecede sarsılması için sırtınızı buz parçalarıyla aşağılayıcı şekilde dövmeye harcar gücünü. Fakat büyük otokratın her bir ruh hâli kendi mükemmelliğine sahiptir ve her biri de katlanılması zordur. Bu yüce görüntünün yalnızca kuzeybatı safhası aynı derecede moral bozucu değildir, çünkü kuzeybatı bir fırtınanın dolu ve sulu karlı rüzgârları arasında insan çok uzakları görebilir.

Görmek! Görmek! —Bu kör insanlığın geri kalanı gibi denizcinin de ihtirasıdır. Kendisi için yolun temizlenmiş olması bulutlarla kaplanmış, fırtınalı varlığımızda her bir insanın arzusudur. İçine kapanık, sessiz, konuşmaya bile cesaret edemeyen bir adamın yoğun güneybatı havasında yapılan üç günlük bir yolculuktan sonra tutkuyla bağırıldığını duydum: “Tanrım ne olur bir şeyler göreyim!”

Bir süre konuşabilmek için aşağıya, isli bir lambanın ışığı altındaki soğuk, yapış yapış masanın üzerinde gevşek ve dağınık büyük beyaz bir haritanın yattığı tiriz vurulmuş kamaraya inmiştik. Bir dirseği Afrika kıyısında, diğeri de Hatteras Burnu civarında (Kuzey Atlantik için hazırlanmış basit bir rota haritasıydı), denizcinin sessiz ve güvenilir rehberinin üzerine yayılmış reisim haşın ve sakallı suratını kaldırdı ve yarı sabrı taşmış, yarı istekli hâlde baktı bana. Yaklaşık yedi gündür ne güneşi görmüştük ne ayı ne de yıldızları. Göksel varlıklar Batı Rüzgârı'nın gazabından bir hafta on gün boyunca saklanmış, seyir defterimin de doğrulayacağı üzere son üç günde de güneybatı rüzgârının gücünün zayıfça başlayıp, giderek güçlenip en sonunda sertleştiği görülmüştü. Daha sonra ayrıldık, o bir gemi kaptanının kulaklarında ebediyen çınlayan esrarengiz çağrıya boyun eğerek güverteye çıktı, bense aklımda o zamana kadar pek de yazmadığım seyir

defterime “Çok ağır hava” sözlerini yazmanın müphem düşüncesiyle sendeleye sendeleye odama gittim. Fakat sonra vazgeçtim ve uyku ile uyanıklık arasındaki kâbusa benzer hâlde kalıp birkaç saatliğine dinlenir gibi yapacağım ranzama attım kendimi, botlarım da şapkam da üzerimdeydi (fark etmiyordu çünkü her şey sıırıslıkladı, bir önceki gece ağır deniz pupadaki kaportaların camlarını patlatmıştı). Batı Rüzgârı’nın güneybatı ruh hâli uyku düşmanıdır, geminin sorumlu zabitelerinin yatar hâlde olmasının bile. O karanlık, rutubetli, ıslak ve harap hâldeki kamarada gökyüzünün altındaki her şeyi iki saat boyunca lüzumsuzca, boş kafayla, ilgisizce düşündükten sonra bir anda kalktım ve kendimi güverteye attım. Kuzey Atlantik’in otokratı yoğun, son derece yoğun havanın kasvetli gizliliğinde krallığına ve hatta Biscay Koyu’na kadar etrafındaki topraklara hâlâ zulmediyordu. Saatte yaklaşık on deniz millik bir hızla önünde gitsek de rüzgâr öylesine güçlüydü ki beni sert bir itişle ön pupaya, kaptanımın durduğu yere kadar fırlattı.

“Ne düşünüyorsun?” diye bağırarak sordu bana.

Gerçekten aklımdan geçen şey ikimizin de bundan usandı-ğıydı. Büyük Batı Rüzgârı’nın topraklarını yönetirken takındığı tutum, standardı doğal olarak yalnızca yücelik olan her türlü gücün karşısında doğru ile yanlışın ayırımına varabilecek, sakın ve kanunlara itaat eden kişilikte bir insanınkine benzemez. Fakat tabii ki hiçbir şey söylemedim. Âdeta reisi ile büyük Batı Rüzgârı arasında kalmış bir adam için sessizlik en güvenli diploması türüydü. Dahası, reisimi tanıyordum. Benim ne düşündüğümü bilmek istemezdi. Denizlere hükmeden rüzgârların tahtlarının önünde nefes nefese duran gemi kaptanları işleri gemiler ve gemilerin içindekiler için havanın ruh hâlinin değişmesi kadar önemli olanların psikolojisine sahiptir. Doğrusu o insan gemisinde benim ya da başka birinin düşündüğünü hiçbir surette zerre kadar önemsemedi. Sanırım her şeyden usanmıştı ve yaptığı şey aslında öneri vermemiz için zarf atmaktı. Ne kadar şiddetli, tehdit edici ve tehlikeli olursa olsun hiçbir güzel rüzgâr fırsatını harcamamak

onun hayatında en çok gurur duyduğu şeydi. Çitlerin arasındaki bir boşluk için gözleri bağlı yarışan insanlar gibi dünyanın diğer ucundan başlayan muazzam çabukluktaki yolculuğumuzu hatırlayabildiğim en yoğun havada Kanal'a doğru müthiş bir aceleyle bitiriyorduk fakat psikolojisi ona geminin güzel bir rüzgârla demir yerine getirilmesine izin vermiyordu —en azından kendi teşebbüsüyle. Yine de bir an önce gerçekten de bir şeylerin yapılması gerektiğini hissetti. Önerinin benden gelmesini istedi ki daha sonra beladan kurtulunca suçu benim omuzlarıma yükleyip bu meseleyi kendi inatçı ruhuyla tartışabilsin. Hakkını teslim etmeliyim ki bu tür bir gurur onun tek zayıf yanıydı.

Fakat benden bir öneri duymadı. Onun psikolojisini çözmüş-tüm. Üstelik o zamanlar (şu an başka bir zamandayız) ben de kendi zayıflıklarına sahiptim ve onların arasında Batı Havası'nın psikolojisiyle dolu olmanın kibri de vardı. Açık açık söyleyeyim, yüksek enlemlerin yüce hükümdarının aklını okuma yeteneğine sahip olduğuma inanıyordum. Onun asil ruh hâlinde bir değişim olacağının farkına önceden varabildiğimi düşünüyordum. Buna rağmen bütün söylediğim şuydu:

“Hava rüzgârın değişmesiyle açılacaktır.”

“Bu kadarını herkes söyler” diye sesinin en yüksek perdesiyle payladı beni.

“Akşam olmadan demek istedim” diye haykırdım.

Benden duydukları yalnızca bu kadardı. Bundan hemen yararlanmaktaki hevesi, etkisinde olduğu gerginliği anlamama sebep olmuştu.

Uzun yakarışlara sıra verir gibi bir sabırsızlıkla “Pekâlâ” diye bağırdı. “Tamam. Eğer o zamana kadar rüzgâr değişmezse pruva yelkenini toplayacağız ve geminin başını gece için alabandaya alacağız.”

Göğsünün altından geçen dalga ardına dalgayla birlikte fırtınayı demirlemiş hâlde geçirmek için yelkenleri kapatılmış bir gemiyle alakalı bu ifadenin çekici karakteriyle çarpılmıştım. Onun başı kanadının altına sokulmuş hâlde hırçın suların üzerindeki

vahşi havada uyuyan bir kuş gibi çalkantının içerisinde dinlendiğini görebiliyordum. Hayal gücünün kuvvetiyle ve gerçek hisleriyle bu, insan dudaklarından döküldüğünü duyduğum en etkileyici cümlelerden biriydi. Fakat konu prova yelkenlerini toplamadan geminin başını alabanda altına alma olduğunda ciddi şüphelerim vardı. Haklı da çıktım. O dayanıklı yelken bezi parçasına krallığının sınırları içinde insanların ve onların buluşlarının hayatlarına sahip olan Batı Rüzgârı'nın keyfi hükmüyle el konuldu. Uzaklardan gelen bir patlamanın sesiyle, arkasında diyelim ki yaralı bir fil için bir avuç sargı bezi yapmaya yetecek kadar tek bir şerit bile olmayan kuvvetli özünü bırakarak bedenen yoğun havaya karıştı. Rüzgârın değişmesiyle parçalanan ve yırtılan dumanlı bulutların içinde hafif bir duman gibi soldu gradin halatından kurtulunca. Rüzgâr değişmişti işte. Alçakta, tamamen ortada olan güneş kendini kıyıya vuran karmakarışık ve şahane denizin üzerindeki kaotik gökyüzünden öfkeyle parlıyordu. Burnu fark ettik ve sessiz merakın sükûnetinde birbirimize baktık. Farkında olmadan Wight Adası boyunca ilerlemişiz ve o rüzgârlı pusta bir akşam kızılığığı yayan kule St. Catherine Noktası'nın deniz feneriymiş.

Şaşkınlığından ilk kurtulan reisim oldu. Pörtlemiş gözleri kendi yuvalarına yavaş yavaş geri oturdu. Bütün yönleriyle psikolojisi ortalama bir denizci için gerçekten övgüye değerdi. Gemisini güzel rüzgârda götürememekten doğan aşağılanmayı atlatmıştı; o açık ve dürüst tabiatlı adam kahverengi ve kıllı ellerini ovuşturup –deniz üzerindeki usta bir zanaatkârın elleri– harika bir iyi niyetle:

“Hımm! Burası tam da gitmemiz gerektiğini hatırladığım yer.” dedi.

Bu kandırmacadaki beceriklilik ve şeffaflığın, neşeli tonun, çoktan yeşermiş gururun belirtilerinin tadına doyumluzdu. Fakat aslında bu Batı Rüzgârı'nın toparlanan ruh hâlinin saray mensuplarının en başarılarından birisine yaptığı en büyük sürprizlerden biriydi.

Dediğim gibi, Kuzey ve Güney rüzgârları denizin güçleri ara-

sındaki küçük prensliklerdir. Kendilerine ait toprakları yoktur; hiçbir yerde hükmeden rüzgârlar değillerdir. Yine de dünyanın sularını paylaşıp hükmeden saltanatlar onların evlerinden çıkar. Dünyanın bütün havaları o acımasız yarıştaki kutupsal ve ekvatorial gerginliklerin mücadelesine dayanır. Batı Rüzgârı en haşmetli kraldır. Doğu tropik kuşakların arasına hükmeder. Her bir okyanusu aralarında paylaşmışlardır. İkisi de yüce hüküm dehasına sahiptir. Batının Kralı kardeşinin topraklarını asla işgal etmez. Kuzeyli türden bir barbardır o. Kurnaz değil şiddetli, kötü değil öfkeli olan onu, göğsünün üzerinde alevden bir sakal, görkemli, devasa, heybetli, gürleyen bir ses, dolgun yanaklar ve fırtınalarına hız kazandıran hiddetli gözleriyle günbatımının rengârenk ve yaldızlı bulutları üzerinde dizlerinde iki yanı keskin bir kılıçla oturmuş, altın sarısı buklelerle dolu kafasıyla selam verirken hayal edebilirsiniz. Diğerini, Doğu Kralını, kan kırmızı gün doğumlarının kralını, gözümde belirgin özellikleri olan sıırım gibi bir Güneyli olarak canlandırıyorum, kara kaşlı, kara gözlü, gri giyimli, güneş ışığında uzanmış, sinek kaydı tıraşlı yanağını avuç içinde dinlendiren, akıl sır ermez, gizli, bin bir türlü dolap çeviren, yakışıklı, coşkulu —saldırganlık üzerine kafa yoran.

Batı Kralı kardeşinden, Doğu Havası Kralı'ndan umudunu kesmez. Gökyüzü boyunca devasa bulut kütlelerini oradan oraya spor yapar gibi savuran, Atlantik'in büyük dalgalarını Yeni Dünya'nın kıyılarından, her yeri işlenmiş vücudunda dünyanın bütün okyanuslarının toplamının sahip olduğundan daha fazla krala ve hükümdara ev sahipliği yapan Eski Avrupa'nın saçlarına ak düşmüş burunlarına sürükleyen bu kurnazlıktan uzak kral “Bu toprakları bölen biziz” diyordur sanki hırçın sesiyle. “Bu toprakları bölen biziz ve benim payıma barış ve huzur düşmediyse eğer beni yalnız bırak. Bırak da siklonik fırtınalarla oyun oynayayım, dönen bulut ve fırlayan hava disklerimi kasvetli krallığımın bir ucundan diğer ucuna fırlatayım: Great Banks¹³ üzerinden, buz

¹³ Kanada'nın batı kıyılarındaki düzlükler, sıcak ve soğuk akıntıların buluştuğu yer.

kütlelerinin yanından —biri tam Biscay Koyu’nun gözüne, diğeri birçok milletten balıkçının kızgın gözlerime dikkatlice baktıkları Kuzey denizini geçip Norveç fiyortları üzerine. Şimdi kraliyet sporu zamanıdır.”

Yüksek enlemlerin asil efendisi göğsünün üzerinde batan güneş, dizinde iki yanı keskin kılıç, sanki sayısız yüzyıldır sürdüğü hükümden bitap düşmüş, ayakları altındaki okyanusun çehresinin değiştirilemez olmasından, rüzgâr ekme ve fırtına biçme işi yaşayan sularının krallığı donmuş ve hareketsiz bir okyanusa dönene kadar devam edecek olan gelecek yüzyılların uçsuz bucaksız görüntüsünden dolayı üzölmüş gibi kuvvetlice iç çeker. Fakat kurnaz ve duygusuz olan diğeri, tıraşlı çenesini zayıf ve güvenilirmez elinin baş ve işaret parmakları arasına almış okşarken bin bir dolapla dolu kalbinin derinliklerinde düşünür: “Hah! Batı’daki kardeşimiz krallara özgü bir hüzne kapılmış. Dairesel fırtınalarla oynamaktan, kükreyen rüzgârlar estirmekten, zavallı ve sefil tebaasının hayatı pahasına çocuksu bir sporla kalın sisler yaymaktan yorulmuş. Onların kaderi en acınası kaderdir. İzin verin o güröltücü barbarın topraklarını yağmalayalım, Finistierre’den Hatteras’a kadar büyük bir baskınla balıkçılarını gafil avlayalım, onun gücüne sığınan filoları şaşkına çevirelim ve onun lütuflarının peşinden koşan insanların karaciğerlerine sinsi oklar saplayalım. O gerçekten de işe yaramaz bir herif.” Batı Rüzgârı karşı konulamaz yüceliğinin kibriyle meşgulken bir anda olan olur ve Doğu Havası Kuzey Atlantik’te ortaya çıkar.

Kuzey Atlantik’in baskın havası Batı Rüzgârı’nın üzerinde güneş batmayan krallığına hükmedişi gibi kendine hastır. Kuzey Atlantik büyük bir imparatorluğun kalbidir. Batı Rüzgârı’nın topraklarının iyi gemi ve kuvvetli adam nesilleriyle dolu olan kısmıdır. Kahramanca işler orada yapılır, maceralar orada geçer, onun hükümdarlığının kalesinde. Dünyanın en iyi denizcileri onun asasının gölgesi altında doğar ve büyür, onun fırtınalı tahtına çıkan basamaklarda gemilerini beceriyle ve korkusuzca yönetmeyi öğrenirler. Gözü kara maceraperestler, didinen balıkçılar, dünyanın

gördüğü en bilge ve cesur amiraller onun batı gökyüzünün işaretlerine bakarlar. Muzaffer gemilerden oluşan donanmalar onun nefesine muhtaçtır. Gazi savaş gemisi filolarını elleriyle harabeye çevirmiş, onu ve zafer gelenekleriyle kutsallaştırılmış bayrakları spor yapar gibi lime lime etmiştir. O iyi bir dost, tehlikeli bir düşmandır ve denize elverişsiz gemilere ve korkak kalpli denizcilere merhamet göstermez. Fevri tutumlarına kurban edilmiş hayatları önemsemez; o sağ elinde iki tarafı keskin bir kılıç taşıyan kraldır. Batı Havası'nın topraklarına giren Doğu Rüzgârı arkasında haince saplamak için keskin bir hançer taşıyan duygusuz suratlı bir tirandır.

Doğu Rüzgârı Kuzey Atlantik'e yaptığı akınlarda onur ya da dürüst savaşma kavramlarıyla ilgisi olmayan kurnaz ve zalim bir maceraperest gibi davranır. Biçimli ve ince suratını sert, yüksek bulutlarla örten onu, kırış kırış olmuş hırsız bir şeyh gibi İngiliz Kanalı'nın girişinde üç yüzden fazla geminin olduğu büyük bir kafilenin yolunu keserken gördüm. En kötüsü de onun açgözlülüğünü doyurmak için ödeyebileceğimiz bir fidye olmamasıydı; işgalci Doğu Rüzgârı ne kötülük yapıyorsa Batı'daki kral kardeşine olan garezinden yapıyordu. Her gün küçük istihkaklar tartışılırken, göğüs kafesinin altındaki açlık hissi yolu kesilmiş filodaki her bir denizcide filizleniyorken çaresizce Doğu Havası'nın sistematik, soğuk ve gri gözlü inatçılığına bakıyor, her günü sayıyorduk. Kapanmış geçidin önünde bir aşağı bir yukarı başıboş kümeler, gruplar hâlinde sürüklenip durduk. Bütün bunlar olurken doğu yönünde hareket eden gemiler, aşağılanmış rütbelerimizi gösterbildikleri bütün yelken bezleriyle ezerek aramızdan geçip gittiler. Doğu Rüzgârı'nın evinden uzak gemilere zamansızca ölmeleri ve bir daha hiç duyulmamaları gerektiğini düşündüren habis bir umut aşılıyarak yardım ettiğini düşünürüm. Altı hafta boyunca o hırsız şeyh dünyanın ticaret yolunu elinde tuttu, bizim lordumuz Batı Rüzgârı ise yorgun bir Titan gibi derin bir uykuya dalmıştı ya da yalnızca dürüst tabiatlara mahsus amaçsız bir üzgünlük içerisinde kaybolmuştu. Batıda hareket yoktu; onun kalesine baktık

beyhude yere; talancı kardeşinin omuzlarındaki altın kaplı pembe bulutların kaplamalarını çalmasına izin verecek kadar derin uyuyordu Kral. Her gün batımında sergilenen kraliyet mücevheratının parlayan yığının ne olmuştu? Öğle göğünde tek bir güneş ışınının çakışı ya da tek bir altın şerit bırakmadan gitmiş, ortadan kaybolmuş, yok olmuş, çalınmıştı. Parıltısız, yağmalanmış güneş görkem ya da gösteri sunmadan, utangaç bir şekilde, suların altına telaşla saklanmak için soyulmuş bir kasanın içi gibi çıplak ve fakir gökyüzünün soğuk hatları boyunca fark edilmeden süzülürdü her gün. İnce dudaklı işgalci soğuk ve amansız ruhunun izini denize ve havaya kazırken kral hâlâ uyuyordu ya da yüceliğinin ve gücünün beyhudeliğinin yasını tutuyordu. Her tan vakti yükselen güneş gece canlarına kıyılmış göksel varlıkların her yere saçılmış kanları gibi ışıldayan, meşum, kıpkızıl bir akışın içerisinden ağır ağır geçmek zorundaydı.

Bu olayda kaba işgalci yolu yaklaşık altı haftalığına kapatmış, Kuzey Atlantik'in en iyi kesimlerinde kendi hususi yönetim yöntemlerini oturtmuştu. Batı Havası sonsuza kadar ya da en azından hepimiz soyulmuş filoda –İmparatorluğun görüş alanında, neredeyse o cömert kalbinin temas mesafesinde– aklıktan ölene kadar kalacakmış gibiydi. İşte biz, derin denizin koyu mavisinde beyaz, kuru yelkenlerimizle noktalar oluşturunuyorduk. İşte biz, her birinde tohum, kalas, yün, deri hatta portakal yüklü, toplulukta bir iki geç kalmış uskuna da vardı, çoğalan bir gemi topluluğuyduk. İşte biz, yetmişlerin sonlarındaki bir yılın akılda kalan baharında bir aşağı bir yukarı sürüklenip, ekmek dolaplarımızı silip süpürüp şeker fiçılarımızın dibini kazırken her yön değişikliğinde şaşkına dönüyorduk. Denizcilerin masum ruhlarını açlığa sürüklerken, kan kırmızısı gün doğumları kadar baş döndüren kutsallara sövüş feveranlarına yol açan çileden çıkarışlarla onların basit ruhlarını mahvetmek Doğu Rüzgârı'nın doğasında vardı. Sonra kül rengi mermerlere oyulmuş gibi görünen yüksek, hareketsiz bulutlarla kaplı bir göğün altında geçen gri günler gelirdi. Her kaba ve aç gün batımı bize en örtülü, sisli ruh hâlinde bile uyanması ve bize

özgürlüğümüzü vermesi için Batı Rüzgârı'nı lanetlerle çağırtırdı, sadece akın akın gelip gemilerimizin başlarını varılmaz evlerimizin duvarlarına çarpsın diye.

Bir kristal parçası gibi berrak ve bir prizma gibi ışık saptıran Doğulu Hava'nın atmosferinde çaresiz topluluğumuzdaki yığınları görebiliyorduk, daha normal şartlarda olanlar bile yelkenlerini ufkun altına çekmiş, görünmezliklerini koruyordu. Doğu Rüzgârı'nın belki de o mükemmel aşağılanmayı, hapsolmuşluğun çaresiz karakterini daha iyi göresiniz diye görüş mesafenizi artırması onun şeytani zevkidir. Doğu Havası genellikle açıktır ve onun hakkında söylenebilecek tek şey budur —keyfine göre neredeyse olağanüstü açıklıktadır; fakat ruh hâli ne olursa olsun onun tabiatında anlaşılmaz bir şeyler vardır. Öyle ikiyüzlüdür ki bilimsel aygıtları bile kandırır. Ne kadar ıslak olursa olsun hiçbir barometre Doğu Fırtınası'nın uyarısını veremez. Barometrenin aptal bir icat olduğunu söylersek haksızlık ve nankörlük ederiz. Doğu Rüzgârı'nın oyunları onun özündeki dürüstlük için çok fazladır o kadar. Sert, kuru, umursamaz zalimlik yöntemlerini bir kenara bırakırsak Doğu Havası bardaktan boşanırcasına yağan o soğuk ve korkunç yağmurda ruhunuzdan geriye kalanları boğmayı düşündüğü anda, geminin kamara duvarına vidalanıp denize açılmış aygıtların en güvenilir olanı seneler boyu kazanılan tecrübeden sonra neredeyse her zaman Doğu Havası'nın şeytani hünerleriyle yükseltilir. Batı Fırtınası'nın bitimindeki şimşekleri takip eden sulu kar ve dolu yağışları yeterince soğuktur, hissizleştirir, ısırır ve gaddardır. Fakat o kuru Doğu Havası ıslağa döndü mü başınızdan aşağıya zehirli sağanaklar yağdırıyor gibi hissedersiniz. Bu sabit, inatçı, alt edici, kalbinizi hasta edip onu iç karartıcı sezilere karşı savunmasız bırakan sağanak yağar da yağar. Doğu Havası'nın fırtınalı ruh hâli kendine has ve harika bir karalıkta gökyüzünün üzerinde görünüp kaybolur. Batı Rüzgârı görüşünüzün üzerinde griden bir sis ve serpinti perdesi çeker, fakat dar denizlerin Doğulu işgalcisi cesaret ve zalimliğini bir fırtınada topladığında gözlerinizi çıkarır, hem de yuvalarından çıkarır ve

sizi bir rüzgâr altındaki kıyıdaki hayata kör olmuş gibi hissettirir. Üstüne üstlük kar getiren rüzgâr da odur.

Kapkara ve merhametsiz kalbinden denizdeki gemilere beyaz, kör edici bir çarşaf çıkarır. Bir on yedinci yüzyıl İtalyan prensinin sahip olduğu kadar vicdana, ondan daha fazla da kötülüğe sahiptir. Kanunsuz işlere kalkıştığı zaman giydiği siyah pelerinin altında taşıdığı bir hançerdir silahı. Yaklaştığına dair en ufak bir ipucu balıkçı teknelerinden dört direklilere, denizde olup Batı Rüzgârı'nın hükmedişini tanıyan bütün gemileri dehşete düşürür. En yumuşak başlı ruh hâlinde bile bir ihanet korkusu salar o. On kadar bocurgatın gecenin köründe tek bir çatırdamaya dönüştüğünü duydum, onun ilk ayak sesleriyle çıpaların dipten alelacele sökülüşünün panik veren sesinin Downs'ı doldurduğunu. Neyse ki kalbi sık sık yarı yolda bırakır onu: her zaman savunmasız kıyımıza esmez; Batılı kardeşinin gözü karalığına sahip değildir o.

Engin okyanusların topraklarını paylaşan bu iki rüzgârın tabiatları tamamen farklıdır. İnsanların değişken demeye meyilli olduğu rüzgârların dünyanın her yerinde karakterlerine sadık kalmaları tuhaftır. Örneğin burada [İngiltere'de] bizim için Doğu Rüzgârı dev bir kıtanın üzerinden, dünya üzerindeki en büyük kara parçasını süpürerek gelir. Avustralya'nın doğu kıyısı içinse Doğu Rüzgârı yerkürenin en büyük su kütlesini aşan okyanus rüzgârıdır; yine de onun karakteri alçak ve düşük olan her şeydeki gibi tuhaf bir tutarlılıkla hem orada hem burada aynı kalır. Batı Rüzgârı saltanatındakiler bir bakıma hükmettikleri bölgelerce şekillendirilir, bir Hohenzollern'in kendisi olmaktan vazgeçmeden tahtının verdiği erdemle Romanca ya da bir Saxe-Coburg'un her ne olursa olsun Bulgarca ifadelerle düşünmeye başlamayı öğrenmesi gibi. Ekvatorun ister kırk derece kuzeyinde ister kırk derece güneyinde, Batı Rüzgârı'nın otokrat hükümlerinin karakteri açık, cömert, dürüst ve barbar bir pervasızlıkla şekillenir. Çünkü o büyük bir otokrattır ve büyük bir otokrat olmak büyük bir barbar olmayı gerektirir. Onun hükümlerinde o kadar fazla yoğunlaştım ki bugün kalbimde hiçbir isyankârlık fikrini besleyemem.

Dahası, Batı Rüzgârı'nın çalkantılı hükmü karşısında bir odanın dört duvarı arasındaki isyan nedir ki? Bir elinde iki tarafı keskin kılıç, diğerinde onun gizli ruh hâlinin her belirtisini dikkatlice izlemeyi bilen saray mensuplarına verilecek olan, yapılan meşhur kısa yolculukların ve büyük günlük çalışmaların ödülleri tutan o yüce kralın anısına sadığım. Biz derin su insanları Atlantik'te ya da Güney Okyanusu'nun "kırkları" civarında işi olan herkes için bir yılı nasıl da üç eşit canlılıktaki parçaya böldüğünü unutmayız. Güllü seven dikenine katlanır; hayatlarımız ve kaderlerimizle nasıl da umursamazca oynadığını inkâr edemeyiz. Fakat aslını söylemek gerekirse bir insanın yürekliliğini kanıtlamaktan başka hiçbir işinin olamayacağı engin suların üzerinde hükmetmeye uygun, her zaman muhteşem bir kraldı o.

Yüreкли olanlar şikâyet etmemeli. Basit bir tüccar yüce kralın aldığı geçiş ücretlerine homurdanmamalı. Onun yüceliği bazen eziciydi fakat Doğu Hint Adaları'ndan yola çıkmış eve giderken Agulhas açıklarındaki ya da evden çıkıp Burun etrafından döldüğünüz yol üzerindeki gibi ona açıkça karşı koymak zorunda kaldığınızda bile sizi o ısıran rüzgârlarıyla bir güzel çarpardı (hem de tam karşıdan) ve bütün işiniz çok fazla hırpalanmamak olurdu. En nihayetinde, en ufak bir kadere razı olma emaresi gösterdiyseniz iyi huylu barbar tahtının basamaklarından geçen yol için savaşmanıza izin verirdi. Zaman zaman bir kılıç inerti ve bir kafa yere düşerdi; düşen siz olsanız da etkileyici bir cenaze törenine ve ferah ve geniş bir mezara sahip olacağınızdan emindiniz.

Viking liderlerinin başlarını eğdiği, modern ve görkemli buharlı gemilerin haftada yedi kere cezalandırılmadan karşı koyduğu kral böyledir işte. Bir zafer değildir bu, yalnızca karşı koymadır. O haşmetli barbar altın şeritli bulutların üzerindeki tahtında oturup denizinin üzerinde mekanik oyuncaklar gibi süzülen büyük gemileri ve kraliyet ruh hâlinin en ufak emarelerini artık gergince izlemek zorunda olmayan, ateş ve demirle silahlanmış insanları izler. Hiçe sayılmıştır; fakat bütün kudretini, bütün görkemini ve gücünün büyük bir kısmını korumuştur. Bütün taht-

ları sarsan zaman bu kralın yanındadır. Elindeki kılıcın iki tarafı da her zaman olduğu gibi keskindir; kasırgalarla oynadığı halka oyununu gayet tabii oynayabilir, onları cumhuriyetlerin kıtasından kraliyetlerin kıtasına fırlatır, hem yeni cumhuriyetlerin hem de eski krallıkların, ateşin sıcaklığının ve demirin kuvvetinin, yürekli insanların sayısız neslinin tahtının basamaklarında un ufak olacağından, ölüp gideceğinden ve kendi hükmü sona erene kadar da unutulacağından emin olarak.

Sadık Nehir

Nehir ağızları maceraperest hayal güçlerine kuvvetli bir çağrıda bulunur. Bu çağrı her zaman cazibeli değildir çünkü özellikle iç karartıcı çirkinlikte ağızlar da vardır; ovalar, çamur düzlükler ya da belki de fakirlik ve işe yaramazlık izlenimi veren bereketsiz ve bir şeye benzemeyen bitki örtüsüyle kaplı, ne şeklen güzel ne de hâli hoş çorak kum tepeleri. Böylesine bir çirkinlik bazen sadece itici bir maskedir. Ağzı kumdan bir surda oluşmuş gediği andıran nehirler en verimli topraklardan akıyor olabilirler. Fakat büyük nehirlerin bütün ağızları kendi büyüleyiciliğine sahiptir, açık bir geçidin çekiciliğine. Su insanın dostudur. Okyanus, insan ruhundan yüceliğinin görkemi ve değişmezliğiyle ayrılan bir doğa parçası, dünyanın atılgan uluslarının her zaman dostu olmuştur. Bütün unsurlar arasında insanların kendilerine güvenmeye meyilli olmasını sağlayan şey budur, sanki enginliği kendisi kadar büyük bir ödül taşır.

Enginlere açılan ağız maceraperest umutlara akla gelen her kazancı vadeder. Atılıma ve cesarete açılan bu yol denizlerin kâşifini büyük beklentilerin gerçekleştirilmesi için daha çok çaba sarf etmeye davet eder. İlk Roma kadirgâsının kumandanı gemisinin sivri başını Kuzey Foreland iskelesinde doğuya çevirdiğinde Thames'in ağzına muazzam bir ilgiyle bakmış olmalı. Thames'in ağzı güzel değildir, soylu özellikleri taşımaz, görkemli bir hâli yoktur, kimseyi güler yüzle karşılamaz; fakat ilk bakışta bugün bile çözülememiş tuhaf esrarengizliğiyle birlikte epey geniş, ferah, davetkâr ve misafirperverdir. Uzun küreklerin oluşturduğu sıra (kadirgâlar triremelerin aksine hafif olurdu) geminin biçimini ve sol yanına yakın yalnız kıyıların silüetini aslına uygun şekilde yansıtan cam gibi suya basit bir ahenkte girip çıkarken gemisinin seyri bir yaz gününün sakinliğinde (onlar kendi havalarını seçer-

di) bütün Romalıların ilgisini çekmiş olmalı. Karayı takip ederek başları ve kuyrukları bugünlerde kendi işaret ve şamandıralarına sahip olan saklı kum birikintileri boyunca yoluna temkini elden bırakmadan devam edip bugün Margate Roads olarak bilinen yeri geçtiğini tahmin ediyorum. Kuşkusuz daha önce Galya kıyılarında denizle öyle ya da böyle hatırı sayılır şekilde münasebeti olmuş her türden sıradan insandan —tüccarlardan, maceracılarından, balıkçılardan, köle tacirlerinden, korsanlardan bilgi toplamış olmasına rağmen gergindi. Ağgözlülükleri, vahşilikleri ya da cana yakınlıkları ona şüpheli bir ahlak ve acımasız bir karakterle doğal olarak birleşen çarpıcı bir dille açıklanmış olan az çok maviye boyanmış kabile şefleri hakkındaki öğretici hikâyelerle kanalları ve kum tepelerini, köyleri ve kabileleri ve takas yollarını ve alması gereken önlemleri duymuştur. Tuhaf insanlar, tuhaf yaratıklar ve tuhaf gelgit değişimlerine karşı tetikte olmak gibi gergin düşüncelerini besleyen bu türden baharatlı yiyeceklerle, baldırında kısa bir kılıç ve kafasında bronz bir miğfer taşıyan askerî denizci, imparatorluk donanmasının öncü kumandanı, ilerlemek için elinden gelenin en iyisini yapmıştır. Thanet Adası'nda yaşayan kabile vahşi miydi diye merak ediyorum, gafil denizcilerin sırtına uçlarına taş bağlanmış sopalarını indirmeye ve ateşle sertleştirilmiş mızraklarını saplamaya hazırlar mıydı?

Bu adaların büyük ticari akımlarının arasında sanıyorum ki Thames, insan emeğinin görüntüsü ve sanayisinin sesleri deniz kıyısına kadar gelmeyip kıyının yapısının sağladığı o gizemli enginlik göstergesini yok etmediğinden romantik hislere açıktır. Sığ Kuzey Denizi'nin geniş körfezi içerilere girdikçe küçülerek bir nehir şeklini alır; fakat açık denizin verdiği hissiyat Thames'in Queen's Kanalı, Prince's Kanalı, Four-Fathom Kanalı gibi ışıktandırılmış ve şamandıra bırakılmış geçitlerinden birinde doğuya ya da Swin üzerinden kuzeyden güneye seyreden gemiye eşlik eder. Sarı taşkın akıntısının hücumu gemiyi kıyının solan hatları arasındaki bilinmeze doğru hızlandırır. Bu toprakların bir özelliği yoktur, hemen göze çarpan çok meşhur simgeleri de; en

fazla yirmi mil ileride güneşin altın bir arka planda parlayan alev renginde battığı, alçak kıyıların birbirine meylettiği yerde yaşayan insan yığınının rastlayana kadar anlatacak hiçbir şey yoktur. O muazzam sessizlik içerisinde Shoberyess'te denenilen toprakların derinden gelen belli belirsiz patlama sesleri Nore'da -İngiltere'nin muhafızlarından birini muhafaza eden tarihî bir yer- dolaşıp durur.

Nore kumları sığ sulardaki varlığını hiçbir insan tarafından görülmeden sürdürür; fakat Nore tarihî olayların, savaşların, donanmaların, isyanların, ülkenin o büyük, çarpan kalbinde tutulan nöbetlerin görüntülerini canlandıran bir isimdir. Ağzın bu ideal noktası, anıların merkezi, birkaç mil geriden ucuz ve garip bir oyuncakmış gibi görünen kırmızıya boyanmış hafif geminin suyun üzerinde bıraktığı çeliğe çalan gri genişlikle işaretlenir. Nehre ilk çıktığım zaman o göze çarpan nesnenin küçüklüğüne nasıl da şaşırdığımı hatırlıyorum —gri tonların sınırsızlığında kaybolmuş sıcak, kan kırmızı bir benek. Dünyadaki en güzel şehrin suyolundaki ana işaret karşısında ister istemez ürkmüş-tüm. Ve işte! Bir mavnanın yan yelkeni tamamen önüne geçip onu benden saklamıştı.

Doğu yönünden gelen fener gemisinin nehrin bir amiralin (Nore'daki başkumandan) yetkisine verilen kısmını gösteren parlak ışığı Thames ağzının genişliğini ve kasvetini gözler önüne serer. Fakat kısa süre sonra geminin rotası sıra sıra demirlemiş savaş gemileri ve Victoria Limanı'nın uzun, tahta iskelesiyle, vahşi ve balta girmemiş kıyısı üzerinde alalecele bir yerleşim başlıyormuşçasına inşa edilmiş yapılarıyla Medway'in girişine döner. Thames'in ünlü mavnaları gölette yüzen kuşlar misali kahverengi bir küme hâlinde suda oturur. O büyük ağzın etkileyici genişliğinde dünyadaki işlerin ve düşüncelerin çoğunun gerçekleştirildiği limandaki ticaret önemsiz, bölük pörçük olur ve Nore fener gemilerinin farklılıklarını ortaya çıkardığı çeşitli seyredilebilir kanallar boyunca doğuya doğru kendilerini ince hatlar hâlinde ip gibi dizerek yol alan gemiler hâline gelir. Sahildeki ticaret kuzeye

yönelir; derin su gemileri güney meylliyle Downs üzerinden doğuya, dünyanın en ıssız uçlarına seyreder. Gri ve dumanlı uzaklarda aşağılara batan kıyıların genişliğinde denizin enginliği Londra'nın her gelgit değişiminde yolladığı ticari yük gemisi filolarıyla karşılaşır. Essex kıyılarından pek uzaklaşmadan birbirlerini takip ederler. Tıpkı birer birer açık denize çıkarken ticari gemi sahiplerinin daha fazla para kazanmak için dua okurken çıktıkları tepinin taneleri gibi: açık denizdeyken içeriye doğru giden gemiler Orfordness ve Kuzey Foreland arasındaki nehrin ağzını kapatan deniz ufkunun altında kendi başlarına ve küçük kümeler hâlinde çıkagelir. Hepsi de devasa bir kanalın yanları gibi alçak ve düz olan ve birlikte batıya doğru ilerleyen uzak kıyılarıyla tekdüze gri tonlar üzerinde küçük ve sıcak bir benek olan Nore'da bir araya gelir. Thames'in denize ulaştığı yer düzdür ve Sheerness'i geride bıraktığınız zaman kıyıları Southend'deki ev kümeleri ya da petrol gemilerinin tehlikeli yüklerini boşalttıkları, demirler kulübelere dönüşen bir Orta Afrika köyünü taklit ediyormuşçasına hafif kubbeli tepeleriyle alçak ve yuvarlak petrol tanklarının kafalarını sahilin üzerinden uzattığı birkaç tahta iskele haricinde oldukça ıssız görünür. Siyah ve parlak çamur birikintileriyle çevrelenmiş düz bataklık miller boyu devam eder. Arkada, çok uzaklarda toprak yükselir, sık ağaçlı bir yamaçla manzarayı kapatır ve çalıyla kaplanmış sonu gelmez bir sur oluşturur.

Sonra, Lower Hope Reach'in küçük dönüşünde Grays ve Greenhithe'teki alçak ve aralıklı beton yapıların üzerindeki uzun ve zayıf fabrika bacaları açıkça görünmeye başlar. Büyüleyici günbatımının parıl parıl ışıklarında sessizce tüterek manzaraya endüstriyel bir hava katıp iş, imalat ve ticaret görüntüsü sergiler, tıpkı uzak adaların mercan kıyılarındaki palmiye ağaçlarının tropikal doğanın bereketli zarafetini, güzelliğini ve canlılığını anlatması gibi. Gravesend evleri sanki arkadaki tepenin zirvesinden gelişigüzel yuvarlanmışçasına bir karışıklıkta kıyıya üşüşür. Kentish kıyısının düzlüğü burada son bulur. Buharlı römorkörlerden bir filo çeşitli rıhtımların önünde demirlemiş hâlde bekler.

Yaklaşırken açıkça görünen ilk şey olan çarpıcı bir kilise çanı kulesi düşündürücü bir zarafete sahiptir, insanların evlerinin katotik kargaşasının üzerinde güzel bir şeklin dinginliği. Fakat öte yandan, düz Essex tarafında şekilsiz ve metruk kırmızı binalar, Alplerdeki bir yamaçtan daha ulaşılmaz, kayagan taşından bir çatıya ve birçok pencereye sahip kocaman bir tuğla yığını bir canavar gibi dönemecin üzerinde yükselir, miller boyu etraftaki en yüksek, en ağır bina, bir otel ya da (hepsi de kiralık) dairelerden oluşan Batı Kensington'da bir caddeden buralara sürülmüş bir köşk gibidir. Tam köşede ise taş bloklar ve ahşap sütunlarla yapılmış bir iskelenin üzerinde, başka bir serenle örgü şişi gibi bir görüntü oluşturan saman çöpü gibi ince ve beyaz bir seren bayrak ve balon işaretlerini dalgalandırırken ağır havuz kapaklarını gözetler. Burası Londra doklarının en yenisi ve denizi en yakını olan Tilbury Doku'nun girişidir.

Gravesend'in sık evleri ile Essex kıyısındaki devasa kırmızı kiremit birikintisinin arasındaki gemiyi sıkı sıkıya kavramıştır nehir. Bu yalnızlık hissi, gemiye Lower Hope Reach'e kadar eşlik eden denizin ruhu, onu ilk dönemeçte terk eder. Havadaki o tuzlu, kekremsi tat Nore'un altındaki kum tepelerinin eşliğinin ötesinden başlayan sınırsız boşluk hissiyle birlikte yok olur. Denizin suları Gravesend'e hücum ederken şehrin çehresi boyunca uzanan büyük demirleme şamandıralarını yıkıp geçer; fakat deniz özgürlüğü orada kısa kesilir, tuz gelgiti insanların buluşlarına, marifetlerine ve ihtiyaçlarına teslim olur. Antrepolar, iskeleler, rıhtım girişleri ve kıyı merdivenleri ta Londra Köprüsü'ne kadar arka arkaya sıralanmıştır ve insan eserlerinin uğultusu nehri soluk kesen, dur durak bilmeyen bir fırtına gibi tehditkâr ve alçak bir tonla doldurur. Oldukça geniş ve yüksek olan su yolu kiremitlerle, harçla ve taşlarla, kararmış kalaslarla, kir tutmuş camla ve pas tutmuş demirlerle çevrenmiş, kara mavnalarla kaplanmış, kürekler ve pervanelerle kamçılanmış, gemilerle aşırı yüklenmiş, toz ve duman dolu yatağını bir dar boğaza dönüştüren duvarlarca gölgede bırakılmış şekilde akar.

Thames nehrinin Londra Köprüsü'nden Albert Limanı'na bu uzanışını diğer nehir iskelelerinin deniz taraflarıyla kıyaslamak bir bahçe ile balta girmemiş ormanı kıyaslamak gibidir. Başkaları tarafından yapılmış değil, kendi kendine oluşmuş bir şeydir bu. Kıyı boyunca uzanan karmaşık, değişken ve içinden geçilemeyen yapılar sık ormanları hatırlatır, bir plan sonucu değil de etrafa yayılmış tohumlardan filizlenmiş gibidirler. Çalıların ve sarmaşıkların iç içe büyüyerek keşfedilmemiş vahşiliğin sessiz derinliklerini örtüşü gibi Londra'nın sonsuz çeşitli, dinç ve kaynayan hayatının derinliklerini örterler. Diğer nehir limanlarında böyle değildir bu. Geniş düzlükler gibi iskeleleri, ticaret yararına kalın kalaslardan kesilmiş bulvarlar gibi caddeleriyle akımlarına açık şekilde uzanırlar. Şimdiye kadar gördüğüm nehir limanlarını düşünüyorum da —Antwerp'ünki örneğin, Nantes ya da Bordeaux'nun, hatta gemilerin gece bekçisinin dirseklerini tırazbana dayayıp dükkân camlarına ve göz alıcı kafelere baktığı ve opera evine girip çıkan seyircileri izlediği eski Rouen'inki bile. Fakat Londra, nehir rıhtımlarının en eskisi ve en muhteşemi, nehir kenarında yüz yarda kadar bile iskeleye sahip değildir. Londra'nın deniz tarafı bir ormanın çehresi gibi karanlık ve geceleri geçilmezdir. Deniz taraflarının en güzeldir o, orada dünya hayatının yalnızca bir hâli görünür ve akımın ucunda yalnızca bir tür insan çalışıp didinir. Işıksız duvarlar üzerinde bağlı mavnaların uzandığı çamurdan yükselir sanki ve kıyıya inen dar yollar ise büyük hayvan avlarında su içilmeye geline tropikal akıntı kenarlarındaki ezilmiş çalılardan ve ufalanmış topraktan oluşan patikaları andırır.

Londra'nın deniz tarafındaki gelişimin arkasında Londra rıhtımları umulmadık, dümdüz ve kendi hâlinde, sık bir ormanın içinde gizlenmiş lagünler gibi binaların arasında kaybolmuştur. Evlerin o karmaşık yerleşiminde yedi katlı bir deponun çatısının üzerinde tek tük görünen direk başlarıyla birlikte saklanmıştır.

Çatılar ile direk başları ve duvarlar ile seren uçlarının arasında tuhaf bir bağlantı vardır. Bu ilişkinin uyuşmazlığının bir keresinde aklımı başına getirdiğini hatırlıyorum. Hafif bir geminin

ikinci kaptanıydım, doksan günlük bir yolculuğun ardından yün yükümüzü boşaltmak için kısa süre önce Sidney’de demirlemiş-tik. Aslında en fazla bir buçuk saattir oradaydık ve ben hâlâ ge-miyi yüksek bir ambarın önündeki son derece dar iskelenin taştan direklerine bağlamakla meşguldüm. Çenesinde beyaz sakalları ve mavi, kalın kumaştan ceketinde piriñten düğmeler olan yaşlı bir adam ağzında benim gemimin adıyla iskele boyunca koştu. Yanaşma ustası denilen görevlilerden biriydi bu adam —bizi ya-naştıran bir başkasıydı fakat belli ki o rıhtımın diğer ucunda-ki bir buharlıyı güvenli bir yere almakla uğraşıyordu. Uzaktan onun haşın, mavi gözlerinin acayip bir dikkatle ve büyülenmiş bir hâlde bize baktığını görebiliyordum. O saygın deniz kur-dunun gemimin donanımında eleştirecek ne bulduğunu merak ettim. Gergin hâlde başımı yukarıya diktim ben de. Herhangi bir terslik göremedim. Belki de o miadı dolmuş gemici dostum yalnızca geminin donanımının mükemmel düzenine hayran kal-mıştır diye düşündüm gizli bir gururla; çünkü geminin görünüşünden ikinci kaptan sorumludur ve geminin dışarıdan görülen hâinden dolayı takdir edilecek ya da suçlanacak kişi odur. Bu sırada tecrübeli denizci (“eski kıyı seyri reisi” olduğu her hâinden belliydi) yamru yumru, parlak botlarıyla aksayarak yürürken fok yüzgeci gibi kısa ve kalın kollarından biriyle pişmemiş bir biftek kadar kırmızı avcunu salladı ve Kuzey Denizi’nde gördüğü bü-tün kurbağalar boğazını mesken edinmişçesine boğuk, bitkin ve kükreyen bir sesle: “Onları iyi ayarlayın, Bay Zabit!” dedi. “Eğer pür dikkat yapmazsanız babafingo serenlerinizi birazdan amba-rın pencerelerinden içeri girmiş hâlde bulacaksınız.” Geminin o güzel serenlerine sadece bu yüzden ilgi duyuyordu. Seren uçları ve pencere camları arasındaki garip ilişki sayesinde bir müddet donakaldığımı kabul etmeliyim. Konu bir geminin babafingo direği olunca cam kırmak insanın aklına gelecek en son şeydir, tabii Londra’nın rıhtımlarından birinde deneyimli bir yanaşma ustası değilseniz. Onun küçük mavi gözleri yüzlerce yarda öteden tehlikeyi sezer. Yıllar boyunca küçük kosterlerin güvertelerinde

o bodur vücudu taşımaktan yorulmuş ve tersane yanlarındaki iri kaldırım taşlarında yürümekten sızlayan romatizmalı ayakları gülünç bir facianın önüne geçmek için tam zamanında acele etti. Korkarım ki ona aksi bir cevap verdim, zaten her şeyin farkındaymışım gibi.

“Tamam, tamam! Her şeyi aynı anda yapamam.”

Babafingolar emrimle ayarlanana kadar kendi kendine homurdanarak yakınlarda durdu ve sonra kalın ve dumanlı sesiyle tekrar konuştu:

“Tam zamanında.” dedi ambarın yüksek tarafını ciddi bakışlarla incelerken. “İşte on şilin cebinizde kaldı Bay Zabıt. Gemini zi iskeleye yanaştırmaya başlamadan önce her zaman pencerelere olan mesafenizi kontrol etmeniz gerek.”

Bu iyi bir tavsiyeydi. Fakat insan her şeyi düşünemez ya da yıldızlar ve şerbetçiotu direkleri kadar uzak şeylerin bağlantılarını öngöremez.

Londra'nın eski doklarında demirlemiş hâlde yatan gemilerin manzarası her zaman aklıma berbat durumdaki gecekonduların su basmış arka bahçelerinde tutulan kuğu sürülerini getirir. Üzerinde yüzdükleri kara havuzu çevreleyen duvarların tekdüzeliği bir geminin gövdesinin inşa edildiği çizgilerin akan zarafetini harikulâde anlatır. Rüzgârları ve denizleri göğüslemek için tasarlanan bu yapıların hafifliği dev tuğla yığınlarına karşın demirledikleri yerdeki zincir ve halatların gerekli görünmesini sağlar, sanki başka hiçbir şey onların çatıların üzerinden uçup gitmesini engelleyememiş gibi. Dok binalarının köşelerini yalayan en küçük esinti bu sert kıyılarda pranga vurulmuş tutsakları kımıldatmaya yeter. Sanki geminin ruhu hapsedilmeye tahammül edemez. Yüklerinden kurtulmuş o direkli gövdeler, rüzgârın özgürlüğünün en ufak belirtisinde huzursuz olurlar. Ne kadar sıkıca bağlanmış olursa olsun yerlerinde birazcık oynarlar, halat takımlarının ve direklerin kule gibi birleşmelerini belli belirsiz sallarlar. Onların sabırsızlığını direk başlarının harç ve taşların hareketsiz, ruhsuz ciddiliğine karşı salınımını izleyerek hissedebilirsiniz. İs-

keleye zincirlenmiş çaresiz mahkûmların yanından geçerken tahta usturmaçaların çıkardığı hafif gıcırdama sesi kızgın bir homurdanma sesine dönüşür. Fakat her şeye rağmen gemiler için bir dizginlenme ve kendini bırakma döneminden geçmek iyi olabilir, çünkü hareketsizlikteki kısıtlanma ve içe dönüklük ele avuca sığmaz bir ruha iyi gelebilir —gemilerin ele avuca sığmaz olduklarını söylemiyorum tabii; aksine, birçok insanın da şahitlik edeceği gibi gemiler sadık yaratıklardır. Sadakat muazzam bir dizgindir, bu kara ve deniz küresinde insanın inatçılığı ile gemiler arasındaki en güçlü bağıdır.

Doklardaki bu esaret aralıkları bir geminin hayatının her dönemini başarılmış bir görev hissiyle, dünyadaki işlerde oynanmış önemli bir rol hissiyle sarar. Gemilerin hafif, bağlayıcı ve salınan hayatlarında insanların en ciddi kısım olarak göreceği manzara doklardır. Fakat dok vardır, dok vardır. Bazı dokların çirkinliği şaşırtıcıdır. Dar ağzı düşmanca ve tehlikeli olan, dokları ise bir kasvet ve sefalet kâbusunu andıran kuzeydeki bir nehrin adını ne olursa olsun unutamam. İç karartıcı kıyıları yüksek başları kömür tozu bulutundan cehennemî ve pütürlü bir geceyle düzenli aralıklarla örtülen, iskeleyi andıran devasa kalas yapılarla doludur. Dünyanın işini yapmanın en önemli malzemesi orada, en büyük acımasızlık şartlarının altında çaresiz gemilere pay edilir. Bu havuzların تنها çevriminde mahsur kalmış özgür geminin pis bir kafese koyulmuş vahşi bir kuş gibi kuvvetten düşüp öleceğini düşünürsünüz. Fakat bir gemi, muhtemelen insanlara duyduğu sadakatten ötürü, olağanüstü raddede kötü muameleye dayanacaktır.

Yine de gemilerin bazı doklardan yarı ölü mahkûmların zindanlardan çıktığı gibi darmadağınık, mağlup, pislik içinde çıktığını gördüm, mürettebatı aşağıdaki dünyanın sefaletini yansıtan dumanlı ve kirli göğe çevirdikleri simsiyah ve endişeli yüzlerindeki beyaz gözlerini deviriyorlardı. Ancak nehrin iki tarafındaki Londra limanlarının dokları için bir şey söylenebilir: Onların yetersiz donanımlarına, hükmünü yitirmiş kurallarına, (dediklerine

göre) hızlı sevkiyat konusundaki başarısızlıklarına rağmen hiçbir gemi geçidinden yarı baygın bir hâlde ayrılmamıştır. Londra bir genel yük limanıdır, zaten dünyanın en harika başkentine de bu yakışırdı. Genel yük limanları dünyanın ticaret yerlerinde aristokrasiye aittir ve Londra bu aristokraside kendine has, eşsiz bir çehreye sahiptir.

Pitoresklik yokluğu Thames'e açılan dokların suçu değildir. Kuğular ve arka bahçelerle yaptığım bütün kaba karşılaştırmalara rağmen nehrin kuzey tarafındaki her bir dokun ya da dok grubunun kendine ait, münferit bir çekiciliğe sahip olduğu reddedilemez. Sarp kayalıkların arasındaki sessiz bir gölcük gibi kara ve gölgede kalmış hâlde uzanan küçük ve rahat St. Katherine's Doku'yla başlayan, kendi alanlarında tek bir tren rayı bile olmayan ve meşhur şarap mahzenlerine sahip ambarların arasında baharat kokularının dolaştığı saygıdeğer ve cana yakın Londra Dokları boyunca süren —ilgi çekici West India Doklarına, Black-wall'daki doklara doğru devam eden, Victoria ve Albert Doklarının girişinde Galleons Reach'i geçip Tilbury'nin büyük havuzlarının muazzam kasvetine ilerleyen bu gemiler için dizginlenme yerlerinin her biri kendine has çehresine, kendi ifadesine sahiptir. Onları eşsiz ve çekici yapan şey ise hepsinin işe yararlığında romantik bir taraf olmasıdır.

Kendine has yollarıyla hizmet ettikleri nehir kadar romantik oluşları onları dünyadaki diğer ticari akıntılardan ayırır. St. Katherine's Doku'nun sıcaklığı ve rahatlığı, Londra Dokları'nın eski dünya havası hafızada kalıcı bir etki bırakır. Nehrin aşağısında, Woolwich ile yan yana uzanan dokların ebatları ve etraflarını kaplayan çirkinliğin —öylesine pitoresk bir çirkinlik ki göz zevkine dönüşür— muazzam boyutu büyüleyicidir. Birisi Thames dokları hakkında konuşurken “güzellik” beyhude bir laftır, fakat romantizm bu nehir üzerinde o kadar uzun zamandır yaşıyor ki kıyılarına bir cazibe örtüsü sermemesi gibi bir ihtimal olamazdı.

Limanın antikılığı hayal gücüne, başlangıçlarını şehirde yapmış ve nehrin sularından dünyaya açılmış macera dolu girişimler

dizisiyle hitap eder. Tilbury Doku gibi dokların en yenileri bile tarihî çağrışımlarca bahşedilen cazibeden kendine düşen payı alır. Kraliçe Elizabeth burada resmî ziyaretlerinden birini gerçekleştirmiştir ve bu onun gösteriş ve tören ziyaretlerinden biri değil, millî tarihteki bir kriz üzerine gerçekleştirdiği gergin bir resmî ziyarettir. O zamanki tehlike geçti ve şimdi Tilbury doklarıyla tanınıyor. Yeni doklar son derece modernler, fakat Essex bataklığındaki hareketsizlikleri, yaratılışlarına dâhil olan başarısızlık günleri onlara bir romantizm havası vermiştir. O günlerdeki hiçbir şey millerce boş iskele ve bir dizi yük sundurmasıyla çevrili, iki ya da üç geminin ince, hidrolik vinçler ormanındaki efsunlu çocuklar gibi kaybolmuş görüldüğü büyük, boş havuzlardan daha çarpıcı olamaz. İnsan mutlak terk edilmişliğin, heba olmuş verimliliğin harika izlenimiyle karşılaşır. En başından beri Tilbury Dokları oldukça verimli ve göreve hazırlardı, fakat belki de çalışmaya çok erken başladılar. Tilbury Dokları'nın önünde harika bir gelecek yatıyor. Onlar hiçbir zaman (tren yolları, tüneller, gazeteler ve kitapların yeni baskıları için kullanılan kutsal ifadedeki gibi) uzun süreli arzuları tatmin etmeyecekler. İşe gerçekten fazla erken başladılar. Arzu hiçbir zaman hissedilmeyecek çünkü gelgit engeli olmadan, erişimi kolay, görkemli ve ıssız hâlde zaten oradalar ve denizin üzerinde yüzen en büyük gemileri alıp muhafaza etmeye hazırlar. Onlar dünyadaki en eski nehir limanlarına layıklardır.

Doğrusunu söylemek gerekirse, dok şirketlerinin başında uçuşan bütün eleştirilerden dolayı Thames'in diğer dokları nüfusu İngiliz Milletler Topluluğu'nun bazı devletlerinden daha fazla olan şehrin utanç kaynağı değildir. Londra harika bir başkent olmaya, harika bir ticaret merkezi olmaya layıkken tam donanımlı bir liman hâline gelmesi uzun sürmüştür. Londra'nın büyük sanayi bölgelerinin ya da doğal kaynakların sömürüldüğü büyük alanların desteğine sahip olmadığı unutulmamalıdır. Bu konuda Liverpool, Cardiff, Newcastle ve Glasgow'dan ayrışır ve bu yüzden Thames de Mersey, Tyne ve Clyde'dan farklıdır. Tarihî bir nehirdir o, büyük ilişkilerin merkezinden akan romantik bir

akarsudur ve nehrin yönetimine getirilen bütün eleştirilere rağmen benim görüşüm onun gelişiminin onuruna layık olduğudur. Akarsu denizaşırı ve yerel trafiği uzun süre boyunca zorlanmadan taşıdı. Bu, Londra Köprüsü'nün hemen altında Pool denilen yerde gelgitin bütün gücüne rağmen baştan ve kıçtan bağlanmış gemilerin yapraksız ve ince ağaçlı ormanla kaplanmış ada gibi yekpare bir kütle oluşturduğu günlerdi; ticaret nehrin kaldıramayacağı noktaya geldiğinde zamanının ihtiyaçlarını karşılayan harika işler olan St. Katherine's Dokları ve Londra Dokları geldi. Aynı şey bu anayolu kullanıp dünyanın dört bir yanına açılan gemilerle dolu yapay göller için de söylenebilir. İmparatorluk suyolunun işi nesilden nesle, gece gündüz devam eder. Bereketli akarsuyu akıl almaz bir hareketsizlik örtüsüyle kaplayan ağır sisten başka hiçbir şey uykusuz sanayisini durduramaz.

Bu sadık nehir üzerindeki bütün ses ve hareket yavaş yavaş kesildikten sonra yalnızca gemi çanları duyulur, Londra Köprüsü'nün beyaz dumanından Nore'a, nehir ağzının Kuzey Denizi'ne doğru genişlediği ve demirlenmiş gemilerin Thames'in ağzındaki sığılıkların arasındaki gizlenmiş kanallarda oraya buraya dağılmış hâlde uzandığı yere doğru gizemli ve boğuk, miller boyunca giderek azalan bir çınlama sesi. Nehrin halkına yıllarca verdiği yorucu hizmetin uzun ve gösterişli hikâyesinde bunlar onun tek nefes alabildiği zamanlardır.

Esaret Altında

Doktaki bir gemi, etrafı iskeleler ve ambarların duvarlarıyla sarılı hâldeyken dizginlenmiş bir özgür ruhun üzüntüsüyle özgürlük üzerine derin derin düşünen bir mahkûmun görüntüsüne sahiptir. Zincirler ve palamarlar onu taş döşenmiş kıyının ucundaki taştan direklere bağlı tutar ve pirinç düğmeli kabaniyla bir yanaşma ustası fırtına yemiş ve kıpkırmızı suratlı bir gardiyan gibi gezinirken özgür günlerinin ve denizin tehlikelerinin derin pişmanlıklarında kaybolmuşçasına uysal, hareketsiz ve güvende yatan gemiyi prangaya vuran demirleme yerlerine kıskanç ve uyanık bakışlar atar.

Hainler yığını –dok ustaları, yanaşma ustaları, muhafızlar ve diğerleri– tutsak geminin boyun eğişine derin bir kuşku besliyor gibi görünürler. Özgür gemileri güçlü, çamurlu ve tutsak dünyaya güvenle bağlamakla meşgul olan zihinlerini tatmin etmek için asla yeterince zincir ve halat olmaz. “Kıç tarafına bir halat daha düğümleseniz iyi olur Bay Zabit.” lafı dillerinden düşmez. Onlara hain diyorum çünkü çoğu zamanında denizcilik yapmıştır. Eski zamanların kusurları –beyaz saç, göz kenarlarında kırışıklıklar, ellerde boğum olmuş damarlar– ahlaki zehirlenmenin belirtileriyymiş gibi, soylu tutsakların mağlup ruhlarını şeytani bir zevkle sinsice izleyerek iskelelerde dolanırlar. Daha fazla usturmağa isterler, daha fazla koltuk halatı; daha fazla pürmeçe isterler, daha fazla kilit, daha fazla pranga; değişken ruhlara sahip gemileri taştan bloklar kadar hareketsiz kılmak isterler. Arkalarında sonu gelmeyen tren vagonlarının kenetlenme yerleri tangırdarken taş döşenmiş yolun çamurunda durup yalnızca o zavallı yaratığa ikiyüzlü bir ilgi ve yardımseverlik maskesi altında zulmetmeyi dileyerek geminizi art niyetli bakışlarıyla baştan kıça süzerler. Gemilere işkence yapan aletlere benzeyen yük vinçlerinin kancaları orada burada uzun zincirlerin ucunda sallanır. Dok işçileri güruhu lom-

bar ağzına çamurlu ayaklarıyla dolur. Bu kaba dünyada bir gemiye karşı hiçbir şey hissetmemiş bir sürü insanın geminin çaresiz vücudunu umursamaz, kaba ve vahşi şekilde ayakları altında çiğnediği bir görüntüdür bu.

Neyse ki bir geminin güzelliğini hiçbir şey bozamaz. Göze hoş gelen, güven veren yarattığı ele geçiren o zindan hissi, o korkunç ve onur kırıcı kör talih hissi yalnızca büyük Avrupa limanlarının doklarına demirlemiş gemilere yapışıp kalır. Onların güvenilir bir yolculuğun ardından gelen gaddar bir ödül olarak siyah, yağlı ve kare bir havuzdaki kara suda iskeleden iskeleye avlanmak için namussuzca tutsak edildiğini hissedebilirsiniz.

Etrafında salapuryalarla açık bir liman ağzında demirlemiş ve palangası yükünü küpeştenin üzerinden sallayan bir gemi kendi hayatına ait bir görevi özgürlük içinde yerine getiriyordur. Kısıtlama yoktur; açıklık vardır; etrafında açık sular ve direk başlarının üzerinde açık bir gök, demir yerinin ötesinde yeşil tepeler ve cazibeli koylardan oluşan bir manzara. Kendi insanları tarafından kıyı insanların hassas merhametlerine terk edilmemiştir. Hâlâ kendi özverili ekibine korunak sağlıyor ve onlar tarafından bakılıyordu ve birazdan burunlar arasından süzülüp gözden kaybolacağını hissedersiniz. Yalnızca evde, dokta terk edilmiş ve yalnızca hızlı sevkıyatı ve kârlı yükleri düşünen insanların kurnazlıklarıyla özgürlüğünden alıkoyulmuş hâlde yatar. Yalnızca o zaman duvarların ve çatıların iğrenç, dikedörtgen gölgeleri onun güvertelerine is şakanaklarıyla düşer.

Gemi yapanların özverili nesillerinin sade ruhlarının saf kuytularından ortaya çıkardıkları olağanüstü asillik, güç ve zarafeti hiç görmemiş bir insan için yirmi beş yıl önceki New South Doku'nun kuzey yanı boyunca demirlemiş hızlı yelkenlilerden oluşan büyük bir filo ilham verici bir manzardır. Polislerin koruduğu demir tersane girişlerinden başlayan, birçok kalın tahtadan iskelelere ikişer ikişer bağlanmış uzun, ormanı andıran direklerin görüntüsü çeyrek mil boyunca sürer. Direkleri kıvrımlı demir sundurmaları kibirleriyle gölgede bırakmış, cıvıraları kıyının

üzerinden aşmış, saflıkları neredeyse parıl parıl parlayan beyaz ve altın sarısı gemi başları iskele tarafındaki çamur ve pisliğin üzerindeki düz ve uzun sıranın üzerinden sarkmıştır ve grup hâlinde ya da yalnız başına insanlar kabaran hareketsizliklerinin etkisinde huysuz ve kir içinde baştan kıça gidip gelirler.

Gelgit zamanında, tirizleri vurulmuş ambar ağızları yerlerinden çıkmış ve dokun açık yerlerinde yüzen, başından ve omuzluklarından başlayıp kıyıdaki bağlama direklerine uzanan, örümcek ağının ilk iplikleri gibi kara ve ince halatlarca tutulan bir gemi görebilirsiniz. Orada kanatlarını açmaya hazır bir kuş gibi zarif ve hareketsiz gemi girişin ağzında bir ya da iki römorkörün endişe ve telaş içerisinde yaygara kopararak etrafında dönüp onu nehre götürmesini, birkaç tane soluk mavi, kırmızı ya da beyaz bayrak ile bir seren ve giz taşıyan beyaz bir sinyal direği ve çakılla çevrili küçük bir yeşil alana sahip düz iskele başlarının arasından barajlara benzeyen geçitler boyunca açık köprülere doğru yol göstermesini, çobanlık etmesini bekler.

İlk mesleki hatıralarıma ev sahipliği yapan bu New South Doku (resmî adı buydu), sırasıyla İthalat ve İhracat denilen, ticaretlerinin görkemi onları çoktan terk etmiş iki adet daha küçük ve çok daha eski havuzla birlikte West India Dokları grubuna dâhildir. Şamandıralar üzerinde hurdaya çıkarılmış ya da insan hayatının koşuşturmacasından uzakta, sessiz ve hareketsiz hâlde uyuyormuş –esaret altında değil de inzivaya çekilmiş– gibi göründükleri boş iskelelerin köşelerindeki kulübelerin arkasında birbirlerinde uzak hâlde bağlanmış olan birkaç tane gemiyle iskân edilmiş, dokların olabileceği kadar pitoresk ve temiz olan bu ikiz havuzlar donuk sularının kara parıltılarıyla yan yana uzanırdı. Döşenmemiş ve sessiz, vinçlerin saldırgan görüntülerini ve kendi dar kıyılarında aceleye ve işe dair hiçbir makınayı içermeyen bu iki gösterişsiz havuz antika ve cana yakındılar. Hiçbir demiryolu onların önünü kesmezdi. Yemeklerini sakince kırmızı pamuk mendillerinden yemek için ambarların köşelerinde hantal hantal bir araya gelen işçilerde yalnız bir dağ gölünün yanı başında

piknik yapıyormuş havası vardı. Gemilerden birinin New South Doku'nun yalnızca birkaç yarda ötedeki can sıkıcı, yorucu ve gürültülü faaliyetine dâhil olan ikinci kaptanının insanlardan ve onların işlerinden serbest hâlde dolaşmak, (eğer tercih ederse) insana dair her şeyin beyhudeliği üzerine düşünmek için akşam yemeği zamanında kaçabileceği bir yer olan o havuzlar huzur doluydu (oldukça faydasız olduklarını da söylemeliyim). Bir zamanlar onları küt ve güvenilir pruvalarıyla dalga darbelerini göğüslerken oldukları gibi duyarsızca esaret altına alıp kendi vinç ve palangalarıyla ağırbaşlı şekilde şeker, rom, şeker kamışı, kahve ya da bakkam ağacı boşaltan o eski, güzel ve yavaş, ayna kıçlı West India gemileriyle dolu olmalılar. Fakat ben onlara aşınayken ihracat namına insanın gözüne çarpan bir şey yoktu; gördüğüm bütün ithalatlar ise yalnızca birkaç tane tropikal kalas yüküydü, Meksika Körfezi'ndeki ormanlarda büyümüş, kalıpları demir gövdelerden çıkarılmış devasa kütükler. Kocaman ağaç gövdeleri yığın hâlinde istiflenirdi ve bütün bu ölü ve soyulmuş ağaç kütesinin küçük, ince ve masum görünümlü ve büyük ihtimalle o güzel pruvasının üzerinde cana yakın bir kadının ismine sahip —falanca Ellen ya da filanca Annie— bir gemiyle geldiğine inanmak oldukça güçlü. Fakat boşaltılmış yüklerde durum genellikle böyledir. İskelenin üzerine genişçe yayıldığında, yanında duran geminin oraya kadar getirmesinin imkânsız olduğu bir yük gibi görünür.

Az çok zorlu bir yolculuktan sonra yanaşma şansına hiç sahip olmadığım bu havuzlar dokların hareketli dünyasındaki sessiz ve dingin köşelerdi. İnsan bir bakışta orada gemilerin ve insanların itilip kakılmadığını anlayabilirdi. Onları iyi hatırlıyorum, öyle sessizlerdi ki insan var olduklarından bile şüpheye düşerdi —yorgun gemilerin içinde rüyalara dalacağı uzanma yerleri, huysuz, tembel, ıslak, kötü deniz filikaları, dümen dinlemez, kaprisli, dik kafalı, genel olarak idare edilemez fena gemilerin kederli ve çıplak, kiralık kıyafetleri olan yelken bezleri soyulmuş ve direk başlarında Londra havasının tozu ve külü birikmiş hâlde günahlarını bir bir sayıp onlardan pişmanlık duymak için istedikleri kadar vakte

sahip olacakları, işten ziyade tefekkür yerleri. Hiç şüphem yok ki gemilerin en kötüsü bile ona zaman verildiği takdirde nedamet getirecektir. Onlardan çok fazla tanıdım. Hiçbir gemi tamamen kötü değildi ve şimdi birçok şiddetli rüzgârı göğüslemiş gövdeleri bir buhar kümesiyle denizin yüzeyinden silinip gitmiş, iyi ile kötü görevini yerine getirmiş şeylerin belirsizliğine yan yana giderken, bu hevesli hizmetkârların yeryüzünden silinmiş nesillerinde günahlarından arınamaz bir ruhun hiçbir zaman olmadığını ve olmayacağını kabul etmekte bir zarar olamaz.

New South Doku'nda ne tutsak gemiler ne de onların zabitleri için pişmanlık, özeleştir, tövbe ya da iç dünyaya dair herhangi bir olgu için kesinlikle zaman yoktu. Limana ulaşmayı başaran gemilerin cesaretini ödüllendiren hapishanenin sabah altıda başlayıp akşam altıda biten ağır işi genel yükün devasa izbirosu küpeştenin üzerinde sallanırken iskandil ağırlığını lombar ağzı görevlisinin işaretiyle ambar ağzına bırakmak için istikrarla devam ederdi. New South Doku özellikle görünüşü güzel ve idaresi heyecan verici olan kullanışlı ahşap sürat teknelerin en iyi (ve son) zamanlarında koloniler için bir yükleme dokuydu. Bazıları diğerlerinden daha güzeldi; birçoğu ise (en hafif tabirle) bir nebze fazla direkliydi; hepsinden iyi yolculuklar çıkarması beklenirdi; donanımları gökyüzüne doğru kalın ve devasa bir ağ oluşturan, dökümleri neredeyse girişteki polis memurunun görebildiği en uzak yere kadar parıldayan bir dizi geminin hepsinde koca dünyadaki bütün limanlar içerisinde Londra ve Sidney ya da Londra ve Melbourne ya da Londra ve Adelaide'dan, belki de daha düşük yüklüler için Hobart Town'dan başka bir liman bilen bir gemi ya vardı ya yoktu. İnsan neredeyse beyaz bıyıklı ikinci zabitanın S*** Dükü hakkında dediği gibi Avusturalya ve Yeni Zelanda'yı, onları yıllar yılı –esaret yeri olan– Londra'dan alıp yirmi beş sene önce ahşap rıhtımlara sıkıca bağlanmış olsalar da kendilerini bir esir gibi değil, şerefendirilmiş bir misafir gibi hissettikleri bir Avusturalya limanına götüren reislerinden daha iyi bildiklerine inanabilirdi.

Eskiden şimdi oldukları kadar harika olmayan Avustralya ve

Yeni Zelanda kasabaları gemicilikte ilgi odağı oldular, bu “ev” ile işlek bağlantı noktalarının sayıları, artan öneminin bir göstergesi oldu. Günlük kazançların ayrılmaz bir parçası hâline geldiler. Bu durum özellikle Sidney’de geçerliydi, o güzel şehrin kalbinden başlayıp önemli caddeler boyunca süren manzarada ahşap sürat teknelerinin, etrafı duvarlarla çevrilmiş bir dok hapishanesi değil, güneşin yüzünü gösterdiği en iyi, en güzel, büyük ve güvenli koylardan birinin bir parçası olan Circular İskeleyi’nde uzandığı görülebilirdi. Şimdi bu demirleme yerlerinde her zaman deniz aristokrasisi için saklanan buharlı gemiler yatıyor —yeterince büyük ve gösterişliler, fakat bugün var yarın yoklar; oysaki benim zamanımda ağır serenlerle donanmış ve sağlam ahşaplarla inşa edilmiş genel yük, göçmen ve yolcu yelkenlileri yün yükleri için hep birlikte aylarca beklerlerdi. İsimleri günlük kelimelerin itibarını belirlerdi. Pazarları ve tatil günleri vatandaşlar ziyaret alanında toplanır ve görev başındaki yalnız zabıt de rehber rolüne girerek kendini avutur —özellikle de iyi bir eğlence anlayışına ve alımlı tavırlara sahip, geminin kamaralarına yapılan teftişten kaçabilecek kadın vatandaşlara karşı. Az çok akortsuz ev piyanosundan gelen tıngırtı kış lombarından havaya yayılır, ta ki gaz lambaları sokaklarda parıldayana, geminin gece nöbetçisi verimsiz gün içi uyuklamalarının ardından görev başına dönüp, bayrakları indirip lombar ağzına yakılmış bir feneri bağlayana kadar. Gece, tayfaları kıyıda olan sessiz gemilerin üzerine hızla çöker. Çinliler tarafından işletilen (Sun-kum-on’unki fena değildi) ucuz lokantaların (bir öğün altı peni) olduğu George Caddesi’nin sonunda filonun aşçıları ve kamarotlarının gediklisi olduğu King’s Head barının kısa ve dik çıkışından yükselen, bir adamın “Sıcak sosisler!” bağırışı düzenli aralıklarla duyulur. Yaşlı S*** Dükü’nün küpeştesinde (o öldü, zavallı şey! Yeni Zelanda kıyısında vahşi bir ölüm) oturup tekrarlayan çılgının tekdüzeligi, istikrarı ve aniliğine büyülenirken, bu saçma sapan büyüye o herifin kendini kötü şöhretli mallarıyla boğarak öldürmesini dileyecek kadar sinirlenmişken o inatçı işportacıyı saatlerce dinledim.

Yoldaşlarım eskiden bana yalnızca yaşlı adamlara uygun aptalca bir iş olan esir (ancak şereflelendirilmiş) bir geminin gece nöbetçiliğini yapmamı söylerdi. Genel olarak gerçekten de geminin eli ayağı tutan en yaşlısı bu işi yapar. Fakat bazen ne en yaşlı ne de yeterince sağlam başka bir denizci çıkagelir. Böyle günlerde geminin tayfası hızla erime kabiliyetine sahiptir. Bu yüzden, muhtemelen gençliğimden, masumluluğumdan ve (bazen donatım işinde elimi yavaşlatan) dalgınlığımdan ötürü bir anda ikinci kaptanımız Bay B***'nin epey alaycı tavırlarıyla bu imrenilecek vazifeye aday gösterildim. Bu deneyimden pişmanlık duymuyorum. Sakin gecede şehrin sokaklardan denize inen manzarası şöyleydi: Serseriler ayaküstü bir atışmadan kaynaklanan kavgayı zaman zaman darbe seslerinin, hırıltıların, ayak vuruşlarının ve uğursuz ve heyecanlı homurdanmaların üzerinden “Zaman!” nidasının yükseldiği, yük yığınlarıyla yarı yarıya gizlenmiş belli belirsiz ringde, polisten uzakta çözmek için koşuşturuyor; derin bir sessizliğin takip ettiği bastırılmış bir feryatla kovalayan ya da kovalanan gece fırsatçıları hayalet gibi sinsice sıvışıp aşağıdaki iskeleden anlaşılmaz tekliflere sahip gizemli tonlarla beni işaret ediyor. A.S.N. Şirketi'nin yolcu gemisinin geldiği haftanın iki gecesı geminin karşısında parlayan farlardan bir tabur oluşturan taksiciler de kendi hâllerinde epey eğlendiriciydi. Ben ana ambar ağzında otururken, yerlerinden kalkıp her kelimesi küpeşteyi aşıp kulağıma gelen terbiyesiz hikâyeleri ateşli ateşli birbirlerine anlatırlardı. Bir seferinde doğru düzgün göremediğim bir insanla, kültürlü sesiyle dediğine göre bir İngiliz beyefendisiyle aşağı yukarı bir saatliğine son derece entelektüel bir sohbetimiz oldu, ben güvertede oturuyordum ve o iskeledeki (aynı gün öğleden sonra indirdiğimiz) bir piyanonun üzerinde oturmuş çok güzel kokan bir puro içiyordu.

Kendi söylemlerimizle bilim, siyaset, tabiat tarihi ve opera sanatçılarına değindik. Birdenbire “Sen akıllı birine benziyorsun adamım.” dedikten sonra adının Bay Senior olduğunu belirtti ve yürüyüp gitti —sanırım oteline doğru. Gölgeler! Gölgeler! Ga-

liba lamba direğinin altından geçerken beyaz bıyığını gördüm. Tabiatın doğal işleyişinde onun çoktan ölmüş olacağını düşünmek çok şaşırtıcı. Onun zekâsına belki birazcık dogmatik olması dışındakı hiçbir itiraz getirilemezdi. Üstelik adı Senior'dı. Bay Senior!¹⁴

Ancak bu mevkiinin güçlükleri de vardı. Temmuz ayında kıştan kalma, rüzgârlı ve karanlık bir gecede, pupadaki bir çıkıntının altında yağmurdan korunup uykulu uykulu dikilirken devekuşuna benzeyen bir şey lombar ağzında bitiverdi. Devekuşu diyorum çünkü iki ayağı üzerinde koşsa da o mahlûk hareket etmek için küçük kanatlarından yardım alıyor gibiydi; ancak bu bir adamdı, sadece paltosunun arkası yırtılmış ve iki yarısı kafasının üzerinde savruluyor, onu bu tuhaf ve kuşvari görünüşe sokuyordu. En azından onun paltosu olduğunu umuyorum çünkü onu açıkça seçmek imkânsızdı. O tuhaf güvertede hiç takılmadan, hızla, dosdoğru üzerime gelmeyi nasıl başardı aklım almıyor. Karanlıkta kedilerden bile daha iyi görüyor olmalıydı. Geceyi baş kasarada geçirmek için nefes nefese yalvarışlarıyla boğdu beni. İlk başta kesin emirleri takip ederek isteğini kibarca geri çevirdim, inatçı bir havayla ve artan bir yüzsüzlükle ısrar etti.

“Tanrı aşkına bırak da kalayım ahbab! Peşimde birileri var —ve yüreğim ağzımda.”

“Toz ol!” dedim.

“Yaşlı bir adama bu kadar yüklenme!” diye acıklı bir hâlde yakındı.

“O zaman hemen kıyıya çık. Anlıyor musun?”

Cevap yok. Kederinden dolayı söyleyecek söz bulamamış gibi sinmiş, susmuş göründü, sonra —bam! şiddetli bir darbe ile içinde kaybolduğu muazzam bir ışık çakması geldi, nöbetini haklı sebeple terk eden herhangi bir insanın sahip olduğu en berbat mor gözle beni sırt üstü yere sermişti. Gölgeler! Gölgeler! Umarım bugüne kadar yaşayıp varlıklı olmak için kaçtığı düşmanlarından kurtulmuştur. Fakat yumruğu fazla sertti ve karanlıkta mucizevi

¹⁴ Senior: İngilizcede büyük, kıdemli anlamına gelir. (ç.n.)

bir isabet sağlamıştı.

Başka deneyimler de vardı, daha az acılı ve çoğu zaman daha eğlenceli, aralarından biri ise dramatik bir çehreye sahipti; fakat en büyüğü ikinci kaptanımız Bay B***'nin ta kendisiydi.

Circular İskeleyi'nde yatan *Cicero* barkosunun ikinci kaptanı olan dostuyla bir otel lobisinde oturmak için her gece karaya çıkardı. Gece geç saatlerde uzaktan sendeleyeni ayak seslerini ve sonsuz tartışmalarında yükselttikleri seslerini duyardım. *Cicero'nun* ikinci kaptanı dostunu gemide ziyaret ediyordu. Bizim gemimizin lombar ağzının baktığı kıyıda anlamsız ve karmakarışık söylemlerine derin bir dostluk havasında yarım saat kadar devam ederlerdi, sonra Bay B***'nin gemideki diğerlerini görmesi konusundaki ısrar edişini duyardım. Daha sonra giderlerdi ve hâlâ fazla ahbablıkla süren sohbet sesleri limanın her tarafından duyulurdu. Kendi gemilerinin güvertelerinde birbirlerini saf ve çıkarsız bir sevgiyle ağırlamak için aralarındaki yolu üç dört sefer kat ettikleri birden fazla olmuştur. Sonra, dayanılmaz bir bitkinlikle ya da belki de bir unutkanlık anında bir şekilde birbirlerinden ayrılmayı başarırlardı ve kısa süre sonra uzun lombar ağzımızın tahtaları sonunda güverteye temelli dönen Bay B***'nin ağırlığından eğilir ve gıcırdardı.

Cüsseli gövdesi küpeşte üzerinde sallana sallana dururdu.

“Nöbetçi!”

“Efendim.”

Bir anlık sessizlik.

Küpeşteden güverteye çıkan merdivenin son üç basamağıyla uğraşmadan önce bir anlığına sakince beklerdi; yaşayarak öğrenmiş nöbetçi ise ikinci kaptanın dönüşünün o aşamasında bir hakaret sayılacak yardımdan kaçınırdı. Fakat ben birçok kez onun kolunun altında titredim. O ağır bir adamdı.

Sonra gürültülü ve çabuk bir hamleyle güverteye çıkardı. Hiçbir zaman yere düşmedi; fakat çıktıktan sonra kendini toparlaması bir iki dakikasını alırdı.

“Nöbetçi!”

“Evet efendim.”

“Kaptan gemide mi?”

“Evet efendim.”

Sessizlik.

“Köpek gemide mi?”

“Evet efendim.”

Sessizlik.

Daha çok hasta bir kurda benzeyen köpeğimiz sıkı ve sevimsiz bir hayvandı ve Bay B***’nin başka hiçbir zaman bu hayvanın yaptıklarına en ufak bir ilgi gösterdiğini görmedim. Fakat cevap hep aynıydı.

“Hadi yürürken bana destek ol.”

Bu istek için her zaman hazırlıklıydım. Kamara kapısının kolunu tutacak mesafeye gelene kadar bütün ağırlığıyla bana yaslanırdı. Sonra da kolumu hemen bırakırdı.

“Bu kadar yeter. Gerisini ben hallederim.”

Gerisini kendi hallederdi. Yatağına kadar gitmeyi, lambasını bulmayı, yatağına girmeyi –evet, saat beş buçukta onu çağırdığımda yatağından kalkıp güverteye çıkan ilk insan olmayı, titremeyen elleriyle sabah kahvesini dudaklarını götürmeyi, sanki on saatlik deliksiz bir uyku uyumuş gibi göreve hazır olmayı başarırdı– bu adam ağzına alkol sürmemiş birçok ikinci kaptandan daha iyiydi. Her şeyi başarabilirdi fakat hayatını idare etmeyi asla başaramazdı.

Kamara kapısının kolunu yalnızca bir kere ilk seferde kavrayamadı. Bir süre bekledi, tekrar denedi ve tekrar yapamadı. Kolumdaki ağırlığı arttıkça artıyordu. Yavaşça iç çekti.

“Lanet olasıca kol!”

Beni de bırakmadan diğer tarafa döndü, ay yüzünü gün gibi aydınlatıyordu.

“Gemi keşke denizde olsaydı” diye kabaca homurdandı.

“Evet efendim.”

Bir şey söyleme ihtiyacı duydum, çünkü kaybolmuş gibi soluk soluğa bana tutunuyordu.

“Limanlar hiçbir işe yaramaz —gemiler çürür, insanlar cehennem olup gider!”

Yerimden kımıldamadım, biraz sonra içini çekerek tekrar etti:

“Keşke gemi limanın dışında denizde olsaydı.”

“Keşke efendim.” demeye cesaret ettim.

Omzumu tutup bana döndü.

“Sen! Geminin nerede olduğundan sana ne? Sen içmiyorsun ki.”

O gece bile en sonunda “başarmıştı”. Kapı kolunu kavradı. Fakat lambasını yakmayı başaramadı (denediğini bile sanmıyorum), buna rağmen sabah her zamanki gibi güverteadaki ilk insandı, kısa kalın boynu ve kıvrıkcık saçlarıyla küçümseyici ifadesinden ve gözü kara bakışlarından ötürü kendini işe veren mürettebatı izliyordu.

On sene sonra, emanetçi dükkânımdan çıkarken sokakta rastlantı sonucu, ansızın onunla karşılaştım. “Gerisini ben hallederim.” lafından sonra onu unutmam pek mümkün değildi. Beni hemen tanıdı, adımlı ve emirleri altında çalıştığım gemiyi hatırladı. Beni baştan ayağa süzdü.

“Burada ne işin var?” diye sordu.

“Küçük bir barkoyu yönetiyorum,” dedim, “Mauritius için yük alıyoruz.” Sonra düşüncesizce ekledim: “Siz burada ne yapıyorsunuz Bay B***?”

“Ben,” dedi, gözü kara bakışları ve o eski küçümser sırtışıyla, “yapacak bir şeyler arıyorum.”

Dilimi ısıraysaydım da sormasaydım diye düşündüm. Simsiyah kıvrıkcık saçları demir grisine dönmüştü; her zamanki gibi son derece temiz giyimliydi fakat kıyafetleri ürkütücü derecede yırtık pırtıktı. Parlak botlarının topukları aşınmıştı. Fakat beni affetti ve gemimin güvertesinde yemek yemek için arabayla yola çıktık. Geminin üzerine dikkatle çıktı, onu bütün kalbiyle övdü ve mutlak samimiyetle kaptanlığımı kutladı. Akşam yemeğinde ona şarap ve bira teklif ettiğimde kafasını iki yana salladı ve soran gözlerle karşısında oturan bana mırıldadı:

“Bütün bunları bıraktım.”

Akşam yemeğinden sonra tekrar güverteye çıktık. Gemiden ayrılmıyor gibi görünüyordu. Bazı yeni ana armaları yerleştiriyor-duk ve o eski tavırlarıyla onaylayarak, önerilerde bulunup tavsiye-ler vererek oyalandı. İki kere “Evlat” diye seslendi bana ve çabucak “Kaptan” diye düzeltti. İkinci kaptanım işi terk etmek üzereydi (evlenmek için), fakat bu gerçeği Bay B***’den sakladım. Berbat bir şaka yoluyla reddedemeyeceğim şekilde ona bir yatak verme-mi istemesinden korktum. Bu imkânsız olurdu. Bay B***’ye emir veremezdim ve eminim benden uzun süre emir almazdı. *Bunu* başaramazdı, geç de olsa alkölü bırakmayı başarmasına rağmen.

En sonunda benimle vedalaştı. İri yarı, kısa kalın boyunlu gövdesinin sokakta yürüyüşünü izlerken cebinde geceyi bir yer-de geçirebilecek kadar paradan fazlası olup olmadığını düşünerek çökmüş bir moralle gezindim. Anladım ki o an arkasından ses-lensem başını bile çevirmezdi. Artık o da gölgeden başka bir şey değildi, fakat S*** Dükü’nün ay ışığıyla aydınlanan güvertesinde söylediği sözleri duyar gibiydim:

“Limanlar hiçbir işe yaramazlar —gemiler çürür, insanlar ce-hennem olup gider!”

Kabul Töreni

“Gemiler!” diye bağırdı, temiz kıyı kıyafetleriyle yaşlı bir denizci. “Gemiler!” —yüzümden aldığı hevesli bakışlarını yetmişlerin sonunda New South Doku’nun yanı başındaki çamurlu kaldırımın üzerinden sıkış tıkış sıralanmış hâlde çıkıntı yapan görkemli gemi başı oymaları boyunca gezdirdi —“Gemiler iyi; sorun içindeki insanlarda...”

Güzellik ve sürat ölçü alınarak inşa edilmiş en azından elli tekne —kendi yapılarıyla modern gemi inşaatçılığının en yüksek başarısını ortaya koyan ahşaptan, demirden tekneler— orada büyük bir sanayi değil de büyük bir sanat sergisi için bir araya getirilmişçesine baştan kıça sıralanmış, bağlı hâlde uzanırlardı. Borda çalımlarını belli etmek için ince sarı bir çizgiye ya da yük taşımadaki hızdan başka başarı, uzun ömürlü hizmetten başka görkem, denizle girişilen sonsuz, karmakarışık savaştan başka zaffer tanımayan dinç yük taşıyıcılarını bir savaş tasarımıyla süsleyen bir dizi boyalı lombara sahip gemilerin renkleri gri, siyah ve koyu yeşildi. Kuru havuzdan yeni çıkmış, boyası taze taze parlayan, ambarları süpürülmüş bu büyük ve boş gemiler ahşap iskelelerin yanı sıra uzun boyları ve ağırbaşlı hâllerıyla oturmuş, yüzlemek için yapılmış şeylerden çok yerinden kımıldamayan binaları andırırıldı; diğerleri, yükleme çizgilerine getirilmiş bir geminin gerçek deniz çehresini kazanma yolunda ilerleyen, yarım yüklü diğerleri daha ulaşılabilir görünürdü. Daha az dik olan lombar ağızları, gemiyi terk etmek ve ikinci kaptan, geminin liyakatinin koruyucusu olmak için “şansını denemek” uğruna yatacak bir yer arayışıyla dolanıp duran denizcileri davet eder gibiydi. Yüksek su seviyesindeki kız kardeşlerinin arasında fark edilmemekten gerilmişler gibi, iki ya da üç “bitmiş” gemi sabit baş palamarlarında bir gerginlikle, temizlenmiş güvertelerini ve örtülmüş ambar

ağızlarını sergileyerek, ilk olarak geride bırakılmaya hazırlanmış hâlde, yalnızca kendi düzgün deniz istifinin verdiği şeklin gerçek güzelliğini ortaya koyarak alçak suda yüzdürülürdü. Oraya yerleştirilmiş eski ticaret gemisi *President* (o zamanki Deniz Kuvvetleri İhtiyat Teşkilatı'nın eğitim gemisi) bordası taş iskeleye sürtünür hâlde, tersane girişinden en uç noktaya çeyrek mil kadar uzanırdı ve kimi hazır kimi değil bütün bu teknelerin üzerindeki aşağı yukarı yüz elli yüksek direk gökyüzüne bakan, sık örtüsünde ağır serenenlerin birbirine dolanmış ve askıda görüldüğü kocaman bir ağa benzeyen donanımlarını taşırdı.

Bu yalnızca bir manzaraydı. Yüzen en alçakgönüllü şey olan gemi sadakatiyle sunar kendisini denizciye; burası da insanın gemilerin aristokratlığına şahit olduğu yerdı. En güzellerin ve en süratlilerin soylu toplanişydı bu, hepsi alçı heykeller galerisindeymişçesine, kocaman cıvadraların eğimlerinin altında ileriye yönelmiş, sanki o eğimli duruşlarıyla başka bir on bir bin mil daha gitmeye hazır, yolu gösterir gibi uzanmış yuvarlak hatlı kollarıyla, uçuşan elbiseleriyle, saçlarında altın bantlar ya da bellerinde mavi eşarplar olan, fresk taçlı kadın figürleri; hepsi tepeden tırnağa beyaz, çıplak ya da miğferli kafalı adamlar; gerçek boyutta savaşılar, krallar, devlet adamları, lordlar ve prensesler; birçok renkle donatılmış, bir Doğu sultanı ya da kahramanının orada burada esmer, başı sarılı figürleri ve pruvasına oyulmuş ismi taşıır. Bunlar yüzen en güzel gemilerin güzel gemi başlarıydı. Fakat o heykellerin gezgin hissizlikleri içinde bizimle paylaştıkları hayat sevgisi için olmadıkça insan, vefası hiçbir şekilde sorgulanamayacak olanların izlenimini kelimelerle yeniden canlandırmayı neden denesin, New South Doku'nun açık hava galerisinde sene sonundan sene sonuna gördüğümüz böylesine bir gemi inşaatçılığı ve gemi başı oymacılığı sanatı sergisini kimse bir daha göremesin diye mi? Köpüren dalgaların üzerinde güzel, yuvarlak hatlı kollarını sonuna kadar esnetip, mızraklarını, kılıçlarını, kalkanlarını, üç dişli mızraklarını yine aynı yorulmak bilmez, atılğan tavırlarıyla tutan bütün o sabırlı ve soluk, taçlı, miğferli,

çıplak kafalı kraliçeler ve prensesler, krallar ve savaşçılar, alegorik kadınlar, kadın kahramanlar ve devlet adamları ve kâfir putlar denizin üzerinden kayıp giderler. Muhtemelen birkaç insanın akında dolanıp duran, büyük Londra gazetelerinin ön sayfalarından; tren istasyonları ve nakliye ofislerinin kapılarından; denizcilerin, dok ustalarının, kılavuzların, römorkör işçilerinin akıllarından; denizin bütün enginliğinde birbirine yaklaşıp birbirinden uzaklaşan gemilerin birbirine gösterdiği işaret flamalarının sallanışından ve kaba sesler yağmurundan uzun zaman önce silinip gitmiş isimlerinden başka bir şey kalmaz geriye.

Yaşlı ve saygın denizci, bakışlarını seren kalabalığından aldı ve gemi ile denizin gizemi üzerine arkadaşlığımızdan emin olmak için bana baktı. Şans eseri karşılaşmış, ben onun yakınlarında durunca iletişime geçmiştik, belli ki yeni bir geminin, hayatlarını onunla paylaşan denizcilerin bile dilinden düşmeyen bir itibara sahip bir geminin donanımındaki benim de dikkatimi çeken tuhaflığa bakıyordu. İsmi denizcilerin dudaklarındaydı çoktan. İki iri yarı, denizcileri andıran taşralı adamı o günlerde sıradan erkek nüfusunun çoğunlukla kazak ve yün denizci kabanları giyip trenlerden çok açık denizle içli dışlı olduğunu belli ettiği Fenchurch Caddesi tren istasyonunda aralarında konuşurken duydum. O yeni geminin adını sabah gazetemın ön sayfasında gördüm. Tren, dok tren yolunun dökük, ahşap ve iskeleye benzeyen platformunun yanında ne zaman durur pozisyona gelse reklam panolarındaki beyaz üzerine mavi harflerin alışılmadık bir araya gelişine baktım. Şüphesiz ki tersaneden çıktığı gün doğru gözlemlerle isimlendirilmişti, fakat yine de “bir isme sahip olmaktan” çok uzaktı. Denenmemiş ve deniz hayatından habersiz bu gemi ilk seferi için yük alsın diye o ünlü gemiler topluluğu arasına fırlatılmıştı. Ne sağlamlığı ne de karakterinin değeri, sular dünyasına apar topar bırakıldığı yer olan tersanenin itibarından başka güven veren bir özelliği yoktu. Benim gözüme gösterişsiz görünmüştü. Ürkek hâlde sessizce uzanmış, yeni hatlarla hızlandırıldığı ve okyanusun bütün şiddetine ve insanların zahmetli sevgisine

çoktan alışmış, denenmiş ve tecrübeli kız kardeşleri tarafından gözünün korkutulduğu rıhtıma bordasını utana utana yanaştırmışken hayal ettim onu. Kız kardeşleri adlarını onun yalnızca birkaç haftadır şahit olduğu ve son derece iyi bakılan hayatından çok daha uzun süren seyahatlerde kazanmışlardı. Yeni bir gemi yeni bir gelinmiş gibi ilgi görür, aksi ve yaşlı dok ustaları bile ona yarıdımsever gözlerle bakarlar. Bir gemiden çok fazla şey beklendiği yorucu ve belirsiz hayatının kıyısındaki utangaçlığında eğer duyabilseydi ve anlayabilseydi, o yaşlı ve saygın denizcinin “Gemiler iyi...” sözünün ilk kısmını söylediği derin inanç tonuyla yürekle-necek, rahatlayacaktı.

Onu diğer, acı kısmı söylemekten alıkoyan şey nezaketiydi. Düşündü ki ısrar etmek muhtemelen kabalık olurdu. Benim yüksek ihtimalle kendisi gibi yatacak bir yer arayan bir gemi zabiti olduğumu düşündü, bir yoldaş, fakat “iyi gemi” olarak itibarının büyük kısmının, denizcilerin ağzıyla, yapıldığı ya da bozulduğu, geminin az insan yaşayan kış tarafına ait bir adam.

“Bunu istisnasız bütün gemiler için mi diyorsun?” diye sordum ciddiyetsizce, çünkü açıkçası insanın kendi türünden olanlarla olağan ilişkileri için gereken iyi huyu yok edici olmasının yanı sıra kumar oynamak kadar dikkat gerektiren ve fikir alışverişine pek de açık olmayan bir iş olan “yatacak bir yer aramak” için doklara inmiş bir gemi zabiti değildim.

Saygın denizci yargılar bir hâlde “Onlara her zaman tahammül edebilirsin.” dedi.

Konuşmaktan kaçtığı da yoktu. Eğer doka demirleyecek bir yer aramak için gelmiş olsaydı sahip olduğu ihtimallerin verdiği gerginlik altında ezilmeyecekti. Dış görünüşü saygıdeğer karakterini tayfa arayışında olan hiçbir ikinci kaptanın dayanamayacağı, dikkat çekmeyen fakat ikna edici bir tavırla rahatlıkla ifade eden bir adamın sakinliğine sahipti. O sıralar *Hyperion*’un kaptanının onun adını serdümen olarak “yazdığını” söylemişti, ne kadar doğru bilmem. Hiç görmediği birisine bir saatten fazla süreliğine hikâye uydurmak için orada durmaya besbelli hazır oluşuyla

çelişen sakın ve umursamaz bir tonda “Cuma günü işi kabul edip ertesi sabah da işe başlayacağız.” diye söylemişti.

“*Hyperion*,” dedim. “O gemiyi gördüğümü hatırlamıyorum. Nasıl bir üne sahip?” Konudan konuya atlamasından öyle ya da böyle pek bir üne sahip olmadığını anladım. Çok hızlı değildi. Buna rağmen onu doğru idare edebilmenin zor olduğuna inanıyordu. Birkaç sene önce onu Calcutta’da görmüştü ve o zaman birisinin ona geminin nehirdeki yolculuğu sırasında iki loça borusunu da taşıdığını söylediğini hatırlıyordu. Fakat bu kılavuzun hatası da olabilirdi. Demin güvertede miçolarla laflarken de evden Downs’a doğru giden bu yolculuk sırasında geminin rotasından çıkıp, akıntıyla sürüklenip bir çıpa ve zincir kaybettiğini duymuştu. Fakat bu dikkatlice gelgit kanalına girme isteği sonucunda gerçekleşmiş de olabilirdi. Gelgelelim geminin demirleme takımı epey dayanıklı görünüyordu. Öyle değil miydi? Yine de idare etmek için çok ağır duruyordu. Geri kalan ise, anladığı kadarıyla, yeni bir kaptana ve zabite sahip olduğundan insan onun ortaya çıkmayacağını nasıl söyleyebilirdi...

Gemiler isimlerini böylesine kıyı konuşmalarında yavaş yavaş kazanırlar, onu yaratan şöretidir, niteliklerinin ve noksanlarının hikâyeleri anlatılır, kendine has özellikleri üzerine keyifle dedikodu yapılır, başarıları abartılır, hataları kusurlu dünyamızda çaresi olmayan, denizin sert kavrayışından gemilerin yardımıyla acı bir hayat söküp alan insanlarca üzerine çok düşünülmemesi gereken şeyler olarak örtbas edilir. Bütün bu konuşmalar onun karşılıklı bağımlılığın verdiği hoşgörü ve geminin mükemmelliklerinden yararlanma ile kusurlarının tehlikesinin yakın ilişkisinin hissiyatla tayfadan tayfaya kızgınlık ya da düşmanlık olmadan aktarılan “ismini” oluşturur.

Bu duygu insanın gemilerle duyduğu gururu anlatır. Orta yaşlı, saygın serdümenin yüksek inanç ve biraz ironiyle söylediği gibi, “Gemiler iyi”; fakat onlar tamamen insanların onları dönüştürdüğü şey değiller. Onlar kendi tabiatına sahipler; niteliklerinin yeteneklerimizi ve noksanlarının da cesaretimizi ve dayanıklılığı-

mızı zorlamasıyla bize özgüvenimizi kazandırırılar. Hangisi daha çok çaba gerektirir, söylemesi zor; fakat denizde ve karada gide-rek artan deniz sohbetini yirmi yıl boyunca dinleyip hiçbir şekilde hakiki bir düşmanlık tınısını duymadığım gerçeği de var. Bazen ıslak, üşümüş ve bitkin denizcinin gemisine yönelttiği azarlayıcı sorularda ve suya indirilmiş bütün gemileri –derin sulara yüzen bütün o ebedî çaba gerektiren yavruları– işin içine dâhil etmeye hazır bıkkınlık anlarında edilen küfürlerin tınısının duyulacak kadar yüksek olduğunu da inkâr edemem. Yüzyıllarca birikmiş olan deneyimden daha eski olan cazibesi atalarına yaptığı gibi onu da ele geçiren dengesiz elementin kendisine edilen küfürler de duydum.

Belirli (kıyıdaki) insanların ona âşık olduğunu iddia etmesi-ne ve bütün kutlamalarda uğruna şarkılar ve şiirler söylenmesine rağmen deniz hiçbir zaman insanın dostu olmamıştır. En fazla in-sanın tatminsizliğinin yordakçısı olmuş, dünyaya yayılan hırsların tehlikeli azmettiricisi rolünü üstlenmiştir. Merhametli dünyanın tavrından sonra hiçbir türe sadakat göstermeyen, kahramanlık, çalışkanlık ve özveriden hiç etkilenmeyen, hiçbir hükmün mut-laklığını tanımayan deniz, insanlığın muzaffer uluslarının kök saldı-ğı, beşiklerini sallayıp mezarlarını kazdığı topraklar gibi efen-dilerinin amacına hiçbir zaman hizmet etmemiştir. Kim ki –insan ya da insanlar– denizin dostluğuna güvenir, gerçek dostlarının gücünü ve zekâsını göz ardı eder, işte o aptaldır! Sanki alışılmış erdemler için çok büyük, çok yüceymiş gibi okyanusun ne mer-hameti vardır, ne inancı, ne kanunu vardır ne de hafızası. Denge-sizliği insanın amaçlarına yalnızca muhtemelen içinde her zaman aşktan çok nefret olan, yılmaz bir azim ve uykusuz, silahlı ve kıs-kanç bir teyakkuzla boyun eğecektir. *Odi et amo*¹⁵ kendi varlıkla-rını denizin çekiciliğine bilinçli ya da körü körüne teslim edenler için gayet uygun bir itiraf olabilir. İnsanlığın gençlik günlerinin bütün çalkantılı tutkuları, yağmalama aşkı ve zafer aşkı, macera

¹⁵ Seviyorum ve nefret ediyorum. Orijinal metinde de İtalyanca. (ç.n.)

aşkı ve tehlike aşkı, bilinmeze duyulan muazzam aşk ve uçsuz bucaksız hüküm ve güç hayalleri aynadan yansıyan görüntüler gibi geçti ve denizin gizemli çehresinde hiçbir iz bırakmadı. Akıl ermez ve kalpsiz deniz tutarsız iyiliklerini kovalayanlara kendinden hiçbir şey vermedi. Karanın aksine o hiçbir sabır ya da çaba karşılığında zapt edilemez. Pek çok insanı dehşet veren ölümlere sürükleyen cazibesine rağmen, enginliği hiç dağlar, ovalar ya da çöllerin sevildiği kadar sevilmedi. Aslında, hakkında dünyada hiçbir şey dizelerinin ritminden ve sözlerinin ahenginden daha fazla önem vermiyor demenin yerinde olacağı yazarların itirazlarını ve övgülerini bir kenara bırakırsak bazı insanların ve ulusların itiraf etmeye can attığı deniz aşkı gururun öne çıktığı, ihtiyacın arka planda kaldığı ve —umutlarımızın ve özgüvenimizin yorulmak bilmeyen hizmetkârları olan— gemilere duyulan aşkın en iyi ve en hakiki kısım olduğu karmaşık bir duygu sanırım. Denizi yeren yüzlerce insan için şöyle başlar Shakespeare’in satırları —

“Açlıktan da, ızdıraptan da, denizden de daha acımasız.”

İnanıyorum ki söyleyecek birkaç şeyi ve aklında daha da az düşüncesi olan en ücra köşedeki “eski kafalı” deniz kurduna kadar bir geminin iyi ve kötü ismini aynı lanette birleştiren bir denizci bulunamaz. Eğer denizin çetinliğiyle körüklenen sövgüsü gemisine dokunacak kadar ileri gidecek olursa bu günahsız bir elin bir kadına dokunuşundaki narinlik kadar hafif olacaktır.

Gemilere duyulan aşk insanın kendi elinden çıkan diğer eserlere duyduğu aşktan —örneğin evlerine besledikleri aşktan— bütünüyle farklıdır, çünkü o sahiplik gururu ile lekelenmemiştir. Beceri gururu, sorumluluk gururu ya da dayanıklılık gururu olabilir, fakat bunların haricinde yansız bir gururdur bu. Hiçbir denizci ona sahip olsa bile yalnızca cebine doldurduğu paralardan ötürü bir geminin üzerine titrememiştir. Bana kalırsa hiç kimse bunu yapmamıştır; her zaman sular dünyasının amansız, bazen de saklanan, düşmanlığına karşı birbirlerini destekleyen gemi ile insanın arasındaki eşit ve samimi bir kardeşlik hissiyle kucaklayan duygunun sınırları dışında olan en iyi gemi sahibi bile. Deniz —bu

gerçek itiraf edilmeli— cömert değildir. Hiçbir insan niteliği —cesaret, atılganlık, dayanıklılık, sadakat— onun sorumsuz güç bilincine asla dokunmamıştır. Okyanus etrafı dalkavuklarla çevrili vahşi bir otokratın vicdansız öfkesine sahiptir. En ufak bir başkaldırıya tahammül edemez ve gemiler ve insanlar onun kızgın bakışları altında birlikte suda yüzmek için görülmemiş bir cesaret gösterdiğinden beri gemilerin ve insanların uzlaşmak bilmeyen düşmanı olmuştur. O günden itibaren kurbanlarının —pek çok batmış geminin ve batmış hayatın— sayısı dargınlığını unutturmaya hiçbir zaman yetmeden insanları ve filoları yutmaya devam eder. Gemilerin sadakatinden yardım alarak ondan evlerine götürecekleri zenginliği, dünyalarının hükmünü ya da yalnızca açlıkları için bir parça ekmeği koparmaya çalışan insanların iflah olmaz iyimserliklerini ezmeye ve boğmaya, onları kandırmaya ve onlara ihanet etmeye her zaman olduğu gibi bugün de hazırdır. Hep ezme havasında olmasa da boğmak için her zaman sinsice hazırdır. Derinlerin en etkileyici harikası onun akıl sır ermez acımasızlığıdır.

Onun dehşetiyle ilk defa yıllar önce Karayipler'den eve giden bir Danimarka yelkenlisiyle Atlantik'in ortasındaiken tanıştım. İnce, gümüşü bir sis —sanki gökyüzünün uzaklığını ve okyanusun enginliğini elinden alan— gölgesiz ışığın sakın ve görkemli parlaklığını yumuşattı. Denizin yüceliğinin gerçekten de sevillebilir görüldüğü günlerden biriydi, tıpkı güçlü bir adamın tabiatının sessiz içtenlik anlarında olduğu gibi. Gün doğumunda batı yönünde kara bir nokta fark ettik, zaman zaman bizi yol boyunca yavaş yavaş serinleten bir esintide dans edip yüzüyor gibi görünen titrek bir gümüşü mavi örtünün arkasındaki boşlukta asılı duruyordu. O büyüleyici sabahın huzuru öylesine derin, öylesine durgundu ki güvertemizde ağızdan yüksek sesle çıkan her kelime su ve göğün bir araya gelişinden doğan ebedi esrarın tam kalbine girerdi. Kabının iplerini omuzlarına attığı dürbünüyle direk tepesinden inerken sessizce “Sanırım su almış bir harabe efendim” dedi ikinci zabıt; kaptanımız ise ağzını açmadan dümeniye siyah

noktaya doğru yol almasını işaret etti. Onun ileriye bakan alçak ve sivri bir direk olduğunu fark ettik —paramparça direklerinden geriye yalnızca bu kalmıştı.

Kaptan birinci zabite bu harabelerin tehlikelerini ve onlara gece rastlamaya duyduğu korkuyu alçak ve sohbet eder bir tonda anlatırken ileriden bir adam aniden çılgılık attı, “Güvertesinde insanlar var efendim! Onları görebiliyorum!” olağanüstü bir sesi bu —gemimizde daha önce duyulmamış bir ses; bir yabancının harika sesi. Ani bir çılgılık kargaşasını başlatan bir işaret olmuştu bu. Aşağıdaki nöbetçiler hep birlikte baş kasaraya koştular, aşçı mutfaktan dışarı fırladı. Herkes zavallı adamları görebiliyordu artık. İşte oradaydılar! Bir anda hafif rüzgârlardaki rakipsizliğiyle hak ettiği bir isme sahip olan gemimiz sanki hareket kabiliyetini yitirmişti, sanki deniz kaskatı kesilmiş de onun bordalarına yapışmıştı. Yine de hareket etti. Enginlik, bir geminin hayatının ayrılmaz ortağı, o gün geminin üzerine nefesini uyuyan bir çocuk kadar kibarca vermeyi seçti. Heyecanımızın yaygarası bitmişti, bir tüyü uçuracak kadar hava olduğu sürece rotasını asla kaybetmemekle meşhur canlı gemimiz hiç dalga yapmadan, bir hayalet gibi beyaz ve sessizce, sakatlanmış ve yaralanmış kız kardeşine doğru süzüldü, denizdeki sakin bir günün güneş vuran pusunda ölüm anına şahit oldu.

Gözlerine yapıştırdığı dürbünle kaptan titrek bir sesle konuştu: “Kıç tarafından bir şeyi bize doğru sallıyorlar.” Dürbünü gün ışığına attı ve pruvaya yürümeye başladı. “Bir gömlek ya da bayrak.” dedi birden sinirle. “Çözemiyorum... Lanet olası bir paçavra ya da başka bir şey!” Ne kadar hızlı gittiğimizi görmek için arada bir küpeştenin üzerinden bakarak pruvada birkaç tur daha döndü. Gergin adımları hepsi aynı yöne bakan diğer insanların kendilerini hareketsizlik içinde unuttukları geminin sessizliğinde yankılanıyordu. “Böyle olmayacak!” diye haykırdı aniden. “Filikaları indirin! Siz de onlarla inin!”

Ben kendiminkine atlamadan önce tecrübesiz olduğumdan uyarmak için kenara çekti beni.

“Dikkatli ol, bordaya yanaşırken seni de kendiyle batırmasın. Anladın mı?”

Aşağıdaki kimse onu duymasın diye gizlice mırıldanmıştı ve ben çok şaşırılmışım. “Tanrım! Böylesine acil bir durumda tehlikeyi düşünen bir insan!” Bu soğukkanlı ihtiyatın aşağılayışı içinde aklımda haykırdım.

Gerçek bir denizci olmak için pek çok ders almak gerekir ve ben bütün azarımı tek seferde yemiştim. Tecrübeli kaptanım toy suratıma attığı meraklı bakışlarla aklımı okumaya çalışıyordu.

“Amacın hayat kurtarmak, filikadakileri bir hiç uğruna batırmak değil.” diye kükredi kulağıma. Fakat biz suya indiğimizde öne doğru eğildi ve haykırdı: “Her şey kollarınızdaki güce bağlı beyler. Hayatınızı ortaya koyun!”

Bunu bir yarış hâline getirdik ve sıradan bir filikaya dönüşmüş tüccarların düzenli kürek çekişlerinde bu derece kararlı bir şiddeti sürdürebileceğine inanmazdım. Biz gemiyi terk etmeden önce kaptanımızın açıkça anladığı şey artık bize normal geliyordu. Girişimimizin başarısı ölümünü mahşer gününe kadar kabul lenmeyecek suların cehenneminde pamuk ipliğine bağlıydı. İki geminin filikaları dokuz kişinin hayatı için Ölüme karşı yarıştıyordu ve Ölüm bu yarışa çok önceden başlamıştı. Uzaktan yelkenlinin tayfasının tulumalarda çalıştığını gördük —üzerinde filikalarımızın biz hızlarını kontrol etmeden inip kalktığı, neredeyse onun çıplak cıvdrasının altında harap hâlde sallanan kırık donanımının sonundan kopmuş baş küpeşterileriyle aynı seviyeye geldiği sakın ve sığ denizin oldukça altında olan o enkazdaki tulumbaları çalıştırıyorlardı.

İskandinav korsanlar ilk defa batıya yelken açıp Atlantik dalgalarını göğüslediklerinden beri gemilerin yalnız mücadeleleri ve tek başına çektikleri ızdırapların üzerine doğmuş bütün günlerden bir tanesini seçme şansımız olsaydı, doğrusu kayık yarışımız için daha iyi bir gün seçemezdik. Oldukça iyi bir yarıştı bu. Bitişte birinci ve ikinci gemi arasında bir kürek boyu yoktu, herkes aksini düşünmesine rağmen çarşaf gibi denizin üzerinde üçüncü gelen

Ölüm olmuştu. Bordalarına yükselen sular ağır bir taş gibi sakince battığında frengi delikleri hafifçe çağladı. Küpeşterleri baştan kıça yok olmuştu ve filikalarından, serenlerinden ve kamaralarından —halkalı cıvataları ve tulumbaların başları hariç her şeyden— arınmış hâlde bir sal gibi yatan çıplak güvertesi görülebiliyordu. Onu son terk edecek insan olan ve kelimenin tam anlamıyla kendisini benim kollarıma bırakan kaptanı karşılamak için göğsümü hazırlarken gemiye bir anlığına kederle baktım.

Tuhaf şekilde sessiz bir kurtarma olmuştu bu —herhangi bir takdir olmayan, tek bir kelime söylenmeyen, bir jest ya da işaret içermeyen, bakışların bilerek karşılaşmadığı bir kurtarma. Gemidekiler son ana kadar çıplak ayaklarına iki yerden su fışkırtan tulumbaların başında kaldılar. Gömleklerindeki yırtıklardan esmer tenleri görünüyordu; ağır işlerini yaparken bellerinden eğilip kalkan, yukarı ve aşağı, tüm dikkatini vermiş, kendilerine gelen yardıma bir anlığına bakmaya bile zamanı olmayan yarı çıplak, perişan hâlde iki grup insan. Fark edilmeden ve hızla yanlarına vardığımızda bir ses birine kafasını kaldırttı, sadece komut veren boğuk bir ulumaydı bu, daha sonra çıplak kafalarıyla, kıllı ve bezgin suratlarının kırışıklıklarında ve hatlarında beyaz beyaz kuruyan tuzla dikilip, kıpkırmızı göz kapaklarını afallamış hâlde bize doğru kırparken tulumba kollarını bir çırpıda bırakıp birbirleriyle itişip kakışarak kendilerini neşeyle başlarımızın üzerine attılar. Paldır küldür filikalara gelirken kopardıkları gürültü, özsaygımızın insanlığın denizle girdiği yarışta bir kenara bıraktığı trajik onurumuz üzerinde olağanüstü yok edici bir etkisi oldu. O muhteşem günde hafifçe soluklanan huzur ve örtülü gün ışığı insan hayal gücünün doğanın en görkemli yüzü olarak düşündüğü şeye olan aşkı öldürdü. Dokuz iyi ve saygın denizcinin son derece acil durumundan söküp alınan panikle lekelenmiş bu gülünç gösteride ortaya çıkan insan ızdırabına ve cesaretine denizin gösterdiği alaycı kayıtsızlık beni isyan ettirdi. Denizin en narin ruh hâlinin ikiye bölünmüşlüğü gördüm. Deniz kendini böyle olmaktan alıkoyamıyordu, fakat ilk günlerin korku dolu saygısı da yoktu.

Onun büyüleyen cazibesine acı acı gülümsemeye ve öfkesine gözlerimi acımasızca dikmeye hazırdım. Biz geri dönmekten önce bir an için seçtiğim hayatı serinkanlılıkla düşündüm. Yanılsamaları gitmişti fakat sihri hâlâ duruyordu. Sonunda bir denizci olmuştum.

Yarım saat kadar küreklere asıldık, sonra onlara yaslanıp gemimizi bekledik. Zarif asilliği ve kibar uzunluğuyla sislerin içinden şişik yelkenlerle bize doğru geliyordu. Elleri yüzünde yanımdaki kış oturağında oturan brikin kaptanı kafasını kaldırdı ve bir tür kasvetli gevezelikle konuşmaya başladı. Bir kasırgada direklerini kaybetmişler ve su almaya başlamışlar; tulumbarın başından ayırlamadan haftalarca sürüklenmişler, daha da kötü havaların içine dalmışlar; gördükleri gemiler onları kurtarmayı başaramamış, yavaş yavaş daha çok su almaya başlamışlar ve deniz de onlara sal yapacakları hiçbir şey bırakmamış. Uzakta arka arkaya geçen gemileri izlemek çok zormuş, “sanki herkes bizim boğulmaya terk edilmemiz gerektiği konusunda anlaşmış gibiydi” diye de ekledi. Fakat onlar briki olabildiğince uzun süre yüzer hâlde tutmaya çalışmışlar ve çoğunlukla çığ ve kıt beslenerek tulumbarlara asılmışlar, ta ki “dün akşama” kadar diye devam etti monoton biçimde, “güneş battığı an tayfanın umutları tükendi.”

Burada belli belirsiz durakladı ve tamamen aynı tonlamayla devam etti:

“Bana brikin kurtarılamayacağını ve üzerlerine düşeni yaptıklarını söylediler. Buna cevap vermedim. Bu doğrudu. Bir isyan da değildi. Onlara söyleyecek hiçbir şeyim yoktu. Bütün gece kış tarafında ceset gibi hareketsizce yattılar. Ben uzanmadım. Denizi gözetlemeye devam ettim. Bir ışık geldiğinde geminizi hemen gördüm. Işığın artmasını bekledim, meltem suratımı yalamaya başladı. Sonra avazım çıktığı kadar bağırdım, ‘Şu gemiye bakın!’ Fakat yalnızca iki adam yavaş yavaş kalkıp yanıma geldi. Başta sadece üçümüz uzun süre orada dikildik, meltemin giderek sakinleştiğini hissederken bize doğru gelişinizi izledik; sonra diğerleri de sıra sıra ayaklandı ve çok geçmeden bütün mürettebat

arkamdaydı. Döndüm ve onlara bize doğru gelen gemiyi görebildiklerini, işe koyulup size bizi kurtarmanıza yetecek zamanı kazandırmak için briki yeterince yüzer hâlde tutmaya çalışmazsak bu hafif meltemde geminin çok geç kalmış olabileceğini söyledim. Onlara aynen bunları söyledim ve sonra tulumbalara gitmeleri emrini verdim.”

Emri vermiş ve kendisi tulumbanın başına giderek örnek de olmuş, fakat bu adamlar onun ardından gitmeden önce gerçekten de bir anlığına tereddüt edip şüphe içinde birbirlerine bakmışlar. “Hi! hi! hi!” O da en beklenmedik, aptalca, acınası ve gergin kıkırdamayı patlatmış. “Şevkleri öylesine kırılmıştı ki! Kendileriyle çok uzun süre uğraşılmıştı.” diye yere bakarak özür diler gibi açıkladı ve sustu.

Yirmi beş sene uzun bir süre —çeyrek yüzyıl loş ve uzak bir geçmiş; fakat kalpleri deniz tarafından kırılmış bu iki adamın esmer ayaklarını, ellerini ve yüzlerini hâlâ hatırlıyorum. Otu-rakların arasında, kendi taraflarındaki farş tahtalarına köpekler gibi kıvrılmış hareketsizce uzanıyorlardı. Benim filikamın tayfası sanki bir oyunu izler ve dinler gibi küreklerinin gövdesine yaslanmıştı. Brikin kaptanı bir anda kafasını kaldırıp bana hangi günde olduğumuzu sordu.

Tarihten haberleri yoktu. Ona ayın 22’si ve günlerden Pazar olduğunu söylediğimde kaşlarını çatarak aklından bir hesap yaptı, sonra boşluğa bakarak iki kere başını salladı.

Perişan ve berbat hâlde üzgündü. Her an başka yerde huzur bulamayacakmış gibi terk edilmiş ve batmakta olan gemisini arayan yorgun ve mutsuz bakışlı mavi gözlerinin bastırılmaz dü-rüstlüğü olmasaydı deli gibi görünürdü. Fakat o delirmek için çok sıradandı, adamlarını denizin ölümcül oyunbazlığı ya da daha az berbat öfkesiyle gerçekleşen bir karşılaşmadan zihnen ve bedenen bir yara aldırmadan çıkartan erkeksi sadeliğiyle çok sıradandı.

Ne kızgın ne şakacı ne de güler yüzlü, sanki ebedî ve sadık bir merhamet rüyasındaymış gibi pusun içinde yarı yarıya kaybolmuş deniz, sessizliğinin büyük ve durağan kucacıyla bize yaklaştıkça

büyüyen uzak gemimizi, kurtarılan adamları taşıyan filikalarımızı ve arkada bıraktığımız brikin paramparça olmuş gövdesini sardı. Suratında bir asıklık ya da kırışıklık yoktu, tek bir çizgi bile. O hafif şişkinliğin ilerleyişi o kadar pürüzsüzdü ki titrek, gri bir ipeğin açık yeşille vuruluşundaki zarif dalgalanmayı andırıyordu. Hafifçe kürek çektik; fakat brikin kaptanı omzunun üstünden baktıktan sonra hafif bir çığlıkla ayağa kalkınca adamlarım emir olmadan küreklerini kaldırdı ve filika yoldan çıktı.

Omzumu sıkıca kavramış kendini dengelerken, sertçe yukarı kalkan diğer kolu okyanusun uçsuz bucaksız dinginliğine suçlayan bir parmak doğrultuyordu. Kürek çekimini durduran ilk çığlığından sonra sesi çıkmadı, fakat bütün tavrı kızgın bir “İşte!” nidası haykırıyordu... Nasıl şeytanca bir şey gördüğünü tahmin edemiyorum. İrkilmiştim ve onun donmuş hâli kalbimi korkunç ve bilinmedik bir şeyin beklentisiyle daha hızlı çarptırdı. Etrafımızdaki hareketsizlik bizi ezmeye başladı.

Bir anlığına ipeksi dalgalanmalar masumca devam etti. Her birinin enkaz hâlindeki brikin çok uzağında puslu ufuk çizgisinde yükseldiğini gördüm, sonra hafif ve dostane şekilde filikamıza vurdu ve altımızdan geçip gitti. Yükselip alçalmanın yatıştırıcı ahengi, bu dayanılmaz gücün değişmez yumuşaklığı ve derin suların müthiş çekiciliği tıpkı bir aşk iksirinde saklı zehir gibi tatlı tatlı ısıttı kalbimi. Fakat bütün bunlar ben de ilk defa denize açılanların en beterleri gibi sığırayıp filikayı yalpalatana kadar yalnızca birkaç huzur verici saniye boyunca sürdü.

Ürkütücü, esrereğiz ve zihni çabucak bulandıran bir şey gerçekleşiyordu. Kuşkuyla ve büyümlü bir korkuyla izledim, insanın karanlıkta uygulanan bir şiddetin karmaşık ve hızlı hareketlerini izleyişi gibi. Pürüzsüz dalgalanmaların ilerleyişi işaret verilmişçesine bir anda brikin etrafında kare kare oldu. Tuhaf bir göz yanılmasıyla bütün deniz ipeksi yüzeyini tek bir şişirmeyle onun etrafında yükseltti ve tek bir noktada aniden bir köpük yığını belirdi. Sonra coşku söndü. Her şey bitmişti, pürüzsüz şişkinlik eski gibi ufuktan aralıksız bir hareket ahengiyle gelmeye, filikamıza

hafif ve dostane şekilde vurup altımızdan geçmeye devam etti. Uzakta, eskiden brikin olduğu yerde, çelik grisi suların yüzeyinde dalgalanan, yeşil ışıklarla vurulmuş beyaz bir leke güneş altında eriyen bir kar birikintisi gibi en ufak bir ses çıkarmadan hızla azaldı. Denizin yatıştırılmaz nefretiyle gerçekleşen bu karşılaşmadan sonraki uzun hareketsizlik korku düşünceleri ve felaketin gölgeleriyle doluydu.

Pruvacım göğsünün derinlerinden gelen bir bağırtıyla nihai bir tonda “Gitti!” dedi. Ellerine tükürdü ve küreğini daha iyi kavradı. Brikin kaptanı havadaki kolunu yavaş yavaş indirdi ve ağırbaşlı ve kasti bir sessizlikle suratlarımıza baktı, bizi akılsız ve şaşkın korkusunu paylaşmaya davet ediyordu. Aniden yanıma oturdu, uzun uzun ve yavaşça kürek çeken, gözlerini ondan ayırmayan filikamın tayfasına doğru ciddiyetle eğildi.

“Hiçbir gemi bu kadarını yapamazdı.” diyerek böylesine yüce bir tanıklığı anlatmaya uygun kelimeleri ararken dudaklarının titrediği gergin bir sessizlik anından sonra doğrudan onlara seslendi. “Küçüktü, ama iyi bir gemiydi. Hiç telaşlanmadım. O güçlüydü. Bir önceki yolculukta karımı ve iki çocuğumu da taşıdı. İki hafta önce direksiz kalmadan evvel günler boyunca maruz kaldığı havaya hiçbir gemi bu kadar uzun süre dayanamazdı. Tamamen bitap düşmüştü, hepsi bu. Bana inanabilirsiniz. Ayaklarımızın altında günlerce dayandı, fakat sonsuza kadar da dayanamazdı. Zaten yeterince uzundu bu süre. Bittiği için mutluyum. Bugünkü gibi bir günde batmaya terk edilen daha iyi bir gemi yoktur.”

İnsana dair erdemlerin aşırılığıyla birazcık kirlenmiş olan millî var oluşu dünyadan ayak basmaya yetecek kadar bir yerden başka bir şey istememiş kadim deniz halkının oğlunun bir geminin cenaze konuşmasını yapmaya yetkisi vardı. Denizi bilen atalarının faziletleri ve kalbinin saflığıyla bu mükemmel söylevi vermek için uygun hâle gelmişti. Derli toplu düzenlemesinde en ufak bir istek yoktu —ne dindarlık ne inanç ne de saygın ölümden dolayı başarılarının eğitici hikâyeleriyle övgü ifadeleri vardı. Gemi yaşamıştı, o da gemiyi sevmişti; gemi acı çekmişti, o da

gemi huzur bulduğu için mutluydu. Harika bir söylevdi bu. Ayrıca denizci inancının en önemli şartlarından biri olan dürüstçe itiraf etmeye sadakatiyle Ortodokstu da. “Gemiler iyidir.” Öyleler. Denizle yaşayanlar tam anlamıyla bu öğretiyi tutunmalıdır ve ona yandan baktığımda bazı insanların bir geminin hayatındaki ve ölümündeki sebata ağıt yakmak için gereken onura ve vicdana sahip olduğunu anladım.

Sonra, ellerini dizlerinin arasından sarkıtıp gevşekçe birbirine kenetlemiş hâlde yanımda otururken gemimizin yelkenlerinin gölgesi filikamıza düşene kadar hiçbir şey demedi ve hiç kıpırdamadı, muzafferlerin ödülleriyle birlikte dönüşünü selamlayan yüksek bağırırları duyduğunda zavallı bir göz yummanın silik tebessümünü taşıyan dertli yüzünü kaldırdı. Cesareti ve atılganlığı sular üzerinde hiçbir büyüklük ve zafer izi bırakmayan en kadim deniz halkının soyundan gelen değerli adamın bu tebessümü benim kabul törenimin son aşaması olmuştu. Acıyan üzgünlüğünde sonsuz derinlikte bir irsi bilgelik vardı. Yürekten kopan sevinç bağırırlarını çocukların zafer gürültüsüne çevirmişti. Tayfamız sonsuz güvenle bağırıyordu —dürüst ruhlar! Sanki pek çok büyük “isimli” gemiye, gururlu insana ve yükselen şöhret, güç, zenginlik ve büyüklük hevesine ihanet etmiş denizi herhangi birisi galebe çaldığından emin olabilirmiş gibi.

Filikayı palangaların altına getirdiğimde kaptanım oldukça iyi bir tavırla öne eğilip kırmızı ve çilli dirseklerini küpeşteye yasladı ve alaycı filozof sakalının derinlerinden kinayeli şekilde bana seslendi:

“Her şeye rağmen filikayı geri getirebildin yani öyle mi?”

Kinaye “onun tarzıydı” ve bunun hakkında en fazla doğal olduğu söylenebilirdi. Bu bunu katlanılır kılmazdı. Fakat doğru ve uygun olan insanın kaptanının tarzına ses çıkarmamasıdır. “Evet. Filikayı sapasağlam geri getirdim efendim.” diye cevapladım. O iyi adam da bana inandı. Yeni kabul edilişimin üzerimdeki işaretlerinin farkına varmak ona göre değildi. Zaten filikayla suya açılan genç de değişmişti —sonunda ödül olarak dokuz adamın

hayatının olduğu Ölüme karşı bir yarış için bütün o tahammülsüzlük.

Denize başka gözlerle bakmaya başlamıştım bile. Gençliğin cömert ateşine acımasızca ihanet edebilecek olan, iyi ve kötüyü ayırt etmeyen deniz en alçak aç gözlülüğe ve en yüce kahramanlığa da ihanet ederdi. Gözümdeki bağışlayıcı büyüklüğü gitmişti. Gerçek denize baktım —insanlarla kalpleri kırılana kadar oynayan ve dayanıklı gemileri ölümüne yoran denize. Onun kalbinde beslediği acımasızlığa hiçbir şey dokunamaz. Herkese açık olan ve kimseye sadık olmayan deniz büyüleyiciliğini en iyileri yok etmek için kullanır. Onu sevmek iyi değildir. Ne vaat edilmiş sadakatin bağlarını ne kör talihe inancı ne uzun süren dostlukları ne de uzun özverileri tanır. Sürekli olarak tuttuğu sözü oldukça harikadır; fakat sahip olduğu tek sır güçtür, güç —kendi topraklarında çok arzulanan bir hazineyi koruyan bir adamın kıskanç ve uykusuz gücü.

Geminin Yetiştirilmesi

Bütün macera ve zafer çağrışımları bir yana denizaşırı ticaretin ve donanma savaşı sanatının beşiği, insanlığın ortak mirası Akdeniz, denizciye sıcak bir kucak açar. Bebeklik zamanında kol kanat germiştir gemisine. Oraya kendi insanlarından sayısız neslin yürümeyi öğrendiği çok eski bir konakta bulunan büyük bir çocuk yuvasına bakar gibi bakar. Kendi insanları diyorum çünkü bir bakıma bütün denizciler aynı ailedendir: Hepsi şekilsiz bir kütüğe binip, arkasında kabilesinin heyecanlı ulumaları duyulurken eğri büğrü bir dalla kürek çekerek korunaklı bir koyda ilk kıyı seyrini gerçekleştirmiş o maceraperest ve kıllı atadan gelmiştir. Nesilleri bir gemi güvertesinde yürümeyi o çocuk yuvasında öğrenmiş bu hissiyat ve gemi kardeşlerinin orada aynı zamanda birbirlerinin gırtlaklarını birden fazla kere kesmiş olmaları da pişmanlık meselesidir. Fakat görünen o ki hayatta bazı zorunluluklar vardır. İnsanın öldürmeye ve başka tür haksızlıklara eğilimi olmasa tarihî kahramanlıklar olmazdı. Avutucu bir tefekkürdür bu. Dahası insan şiddet eylemlerini tarafsızca incelerse küçük neticelerden fazlası ortaya çıkmaz. Salamis'ten Actium'a, Lepanto ve Nil boyunca, Navarin deniz kıyımına kadar, daha aşağı çıkarlar için yapılan silahlı çarpışmalar şöyle dursun, Akdeniz'e kahramanca dökülen bütün kan onun bilindik sularının derin mavisinde tek bir mor leke bırakmamıştır.

Savaşların insanlığın kaderine yön verdiği söylenebilir tabii. Ancak iyi yöne mi yoksa kötü yöne mi olduğu sorusu da her zaman yerini koruyacak. Fakat bunu tartışmak hiçbir işe yaramaz. Salamis savaşı olmasaydı, insanların vasat ilhamıyla ve basiretsiz işleriyle şekillenen dünyanın çehresi kuvvetle muhtemel şimdi gördüğümüzden pek farklı olmayacaktı. Uzun ve sefil ızdırap, haksızlık ve saldırganlık deneyiminden sonra dünyadaki ulusla-

rın çoğu korkuyla yönetilir —küçük ve banal bir hitabeti kolayca öfke, nefret ve şiddete çeviren türden bir korku. Masum, art niyetsiz korku birçok savaşın sebebi oldu. Bu, hislerin ve fikirlerin evriminde en sonunda revaçtaki belirli ayinler ve başlangıç büyüleriyle birlikte yarı-mistik ve görkemli bir seremoni olarak görülmeyle başlayan, bu bakımdan gerçek tabiatının anlamını kaybeden savaş korkusunun kendisi değil tabii. İnsanlığın doğal bir eylemi olarak savaşın gerçek yüzünü, gücünü ve ahlakını kavramak için insanın kafasında bir tüy ve burnunda bir halka ya da daha da iyisi törpülenmiş dişleri ve dövmeli bir göğsü olması gerek. Böylesine basit süslenmelere geri dönmek maalesef imkânsız. İlerlemenin savaş arabasına bağlanmış hâldeyiz. Geri dönüş yok ve ne talihsizliktir ki bedenlerimizin rahatı ve güzelleştirilmesi ile zihnimizin yükselmesi için çok fazla şey yapan medeniyetimiz meşru cinayetleri korkutucu derecede ve gereksizce pahalı kıldı.

Dünyadaki hükümetler gelişmiş silah problemine gergin ve düşüncesiz bir telaşla yaklaştı, hâlbuki cevap önlerinde duruyordu ve tek yapmaları gereken sakin bir kararlılıkla onu kovalamaktı. Eğitimli uyanıklar ve belirli bir mucit sınıfı mensupları adaletin gerektirdiği gibi onurlandırıcı bir cömertlikle ödüllendirilmeliydiler ve mucitlerin bedenleri kendi mükemmelleştirilmiş patlayıcıları ve ortak aklın dikte ettiği gibi olağanüstü derecede propagandası yapılan geliştirilmiş silahlar kullanılarak paramparça edilmeliydi. Bu yöntemle o yönde ilerleyen araştırmamanın ateşliliği bilimin kutsal imtiyazlarını çiğnemenin kontrol altına alınırdı. Rehberlerimiz ve efendilerimizin sakin düşünme yoksunluğundan dolayı bu yol izlenmedi ve o güzel basitlik gözle görülür bir faydası olmaksızın kurban edildi. Octavianus Caesar'ın ve Mısırlı birlikler ve Cleopatra'nın muhtemelen iki modern savaş gemisinden ya da denizciliğin akademik dilinde iki deniz biriminden daha ucuz pembe yelkenli kadirgaları dâhil Antoinus'un donanmalarıyla Actium savaşını (dünyaya hükmetmekten çok bir çıkar mücadelesi) düşünen tutumlu bir zihin kendisini hatırı sayılır acılıktan koruyamaz. Fakat bu beceriksiz akademik dil her mantıklı eko-

nomistin ruhuna eziyet etmek için iyi hesaplanmış bir gerçeğin üzerini örtmeye yetmez. Akdeniz'in daha büyük bir meseleden çıkan bir savaşa şahit olması pek de mümkün değildir; fakat başka bir tarihî savaşın vakti geldiğinde tabanı bu gezegenin kıtalarına ve adalarına yerleşen aldatılmış nüfuslarca neredeyse ağırlığına altın ödenmiş görülmemiş miktarda keskin demirle dolacak.

Ulysess gibi macera dolu bir yolculuk yapan mutludur; macera dolu yolculuklar için Akdeniz gibisi bulunmaz —antik zamandaki insanların son derece büyük ve harikalarla dolu olarak gördüğü iç deniz. Gerçekten de berbat ve harikaydı; çünkü zihinlerimizin cesaretinin ve kalplerimizin çarpıntısının etkisindeki bizler dünyanın bütün harikalarının ve romantizminin yegâne zanaatkârlarıyız.

Sarışın sirenler beyaz köpüklerle yıkanan kara kayalar arasında Akdeniz denizcileri için şarkı söyler ve ilerleyen dalgalar üzerindeki karanlıktan gizemli sesler yine onlar için gelir —sakin geceleri tuhaf mırıldanmalar ve uçuşan gölgelerle dolu Suriye Körfezi'ndeki bir Afrika gemisinin kaptanı tarafından Hristiyan çağının başlangıcında duyulan o ses gibi tehditkâr, cezbedici ya da kâhince sesler. Ona adıyla seslenmişti bu ses, yüce tanrı Pan'ın öldüğünü gidip herkese söylemesini emretmişti. Fakat Akdeniz'in o büyük efsanesi, geleneksel şarkı ve mezar tarihi efsanesi, hâlâ büyüleyici ve ölümsüz hâlde zihinlerimizde yaşıyor.

Kurnaz Ulysses'in seyahatlerindeki Olimposlu tanrıların öfkesiyle çalkalanan, adalarında tuhaf canavarların öfkesini ve garip kadınların oyunlarını barındıran kara ve korkunç deniz; kahramanların ve bilgelerin, savaşçıların, korsanların ve azizlerin ana yolu; Kartacalı tüccarların gündelik denizi ve Roma imparatorlarının keyif havuzu, kendi çağrısının özü olan dünyanın engin denizlerine karşı açıkça başkaldıran ruhun tarihî evi olarak bütün denizcilerden hürmet görmek ister. O vakit, aile evinin korumasını terk eden bir genç gibi, batıya ve güneye yönelen bu ruh Karayipler'e giden yolu buldu, yeni bir kıtanın kıyılarını keşfetti ve en sonunda gökteki takımyıldızlar gibi uzak ve gizemli ada

toplulukları bakımından zengin, büyük Pasifik'in enginliğini aştı.

İlk deniz yolculuğu itkisi kendini sanki bu sanatın bebek oluşunun tamamen farkındaymış gibi gizli sığıklar ve akıntılar barındırmayan gelgitsiz bir suda gösterdi. Akdeniz'in sarp kıyıları insanlığın en cesur girişimlerinden birindeki acemilere lütufta bulundu ve klasik maceraların mest eden iç denizi Herkül Sütunları'nın ötesinde dünyayı saran okyanusların vaadiyle insanlığa burundan burna, koydan koyda, adadan adaya yol gösterdi.

Akdeniz'in cazibesi benim ilk günlerimin unutulmaz havasında yaşar ve üzerinde yalnızca Romalıların mutlak hâkimiyet kurduğu bu deniz bugüne kadar benim için gençlik romantizminin büyüleyiciliğini sakladı. Karadan uzaktaki ilk Noel'imi bir fırtına tarafından kovalanırken Lyon Körfezi'nde geçirdim, biz onu sakin suların epey fırtınalı bir gökyüzü altında öfkeli rüzgârlarla yırtıldığı Majorca rüzgâr altına hırpalanmış ve soluksuz kalmış hâlde getirene kadar çalkantılı denizlerde önünde yalpalandığı o fırtınada yaşlı gemimizin her bir kaburgası inlemişti.

Biz —ya da, bilakis onlar, çünkü o zamana kadar yalnızca iki kere görmüştüm tuzlu suyu— gün boyunca onu ayakta tuttular, bense acemi yıllarımın verdiği merakla ilk defa rüzgârın geminin donanımı üzerinde çaldığı şarkıyı dinliyordum. Titreşen tekdüze nota kalbin yakınlığıyla bir araya gelmeye, kana ve kemiğe karışmaya, tam yirmi sene boyunca düşüncelere ve davranışlara eşlik etmeye, sessiz ateş yanının huzurunu bir serzeniş gibi sürekli tehdit etmeye, kirişler ve kiremitler altında güvenle yatarken görülen temiz rüyaların dokusuna sirayet etmeye yazgılıdır. Rüzgâr güzeldi, fakat o gün yola daha fazla devam etmedik.

O şey (ona yarım saat içinde iki kere gemi demeyeceğim) su aldı. Tamamen, cömertçe, taşkınca, her yerden su aldı —tıpkı bir sepet gibi. Soylu gemilerin bu son zayıflığından kaynaklanan telaş içinde ben de neden ya da ne sebepten sorularını aklıma getirmeden hevesle görevimi yaptım. Daha olgun yıllarımın tahmini suydı, sonu gelmez hayatından sıkılmış gemi kıymetli eskiliğiyle her armuzdan *bıkkınlıkla* esniyordu. Fakat o zamanlar

bilmiyordum; genel olarak çok az şey biliyordum ve en az bildiğim o *galère*'de¹⁶ ne işim olduğuydu.

Hatırlıyorum da tıpkı Molière komedilerindeki gibi amcam bana bu soruyu tam da aynı kelimelerle sormuştu —şahsi uşağımla tabii, ancak muazzam uzaklıktaki yerlerden, neredeyse baba telaşını aşikâr hâle getiren alaycı fakat anlayışlı bir mektupla. Ona Karayıpler'in benim gelişimi beklediği (tamamen içi boş) izlenimimi aktardığımı sanıyorum. Oraya gitmek zorundaydım. Bir çağrının doğasındaki bir şeydi bu —bir tür mistik inanç. Fakat bu inancın temellerini o son derece mantıklı ve yardımsever adama anlaşılır bir şekilde belirtmek gerçekten zordu.

Gerçek şu olmalı ki, Tanrıları kandıran, tuhaf kadınları seven, kana susamış gölgeleri uyandıran kurnaz Yunanların sanatlarındaki bütün acemiler içinde ben kendi gizli “Odyssey” maceramın başlamasını bekledim, modern hâline uygun olarak Herkül Sütunları'nın ötesinde harikalarını ve tehlikelerini bana açmalıydı. Kibirli okyanus cesaretimi yutmak için genişçe açılmadı, buna rağmen aptallığımın komik ve antika *galère*'ri, eski, bitkin, inancını yitirmiş şeker vagonu kendini açıp alabileceği kadar tuzlu suyu almaya olağanüstü şekilde hevesli görünüyordu. Bu, eğer daha az şatafatlı olsaydı, son bir facia olurdu.

Fakat bir facia olmadı. Tuhaf bir sahilde palmye ağaçlarının tepelerinin üzerine sarktığı temiz bir nehre sepet sepet keten bezi taşıyan bir dizi neşeli bakirenin eşlik ettiği siyah ve gencecik bir Nausikaa'yı¹⁷ izleyecek kadar yaşadım. Görüntülerine vahşi ve kraliçeleri andıran bir hava katan elbiselerinin canlı renkleri ve küpelerinin altını kırılan gün ışığı yağmurunda serbestçe öne çıkıyordu. Dişlerinin beyazlığı kulaklarındaki mücevherlerin parıltısından bile daha fazla göz kamaştırıcıydı. Güllüşleri vadinin gölgeli kısmını aydınlatıyordu. Birçok prenses kadar arsızdılar, fakat yazık ki hiçbirisi simsiyah bir hükümdarın kızı değildi. Tıpkı

¹⁶ Kadırğa. Orijinal metinde de Fransızca. (ç.n.)

¹⁷ Odyssey kıyıya vurduğunda onu kurtaran kadın karakter. (ç.n.)

benim kralların nadiren ve rezalet bir hızda çıktığı, geri kalan az sayıdaki insanın basit milyonerlerin sıradan gelenek ve göreneklerini benimsediği dünyaya gelmekte kıl payı yirmi beş yüzyıl geç kalışındaki kör talihim gibi. Açıkçası 1870'lerde kraliyet sarayından leydilerin kare kare olmuş güneş ışığında kafalarında keten bezi sepetleriyle palmiye ağaçlarının ısıt ısıt yapraklarının üzerine sarktığı temiz bir ırmağın kıyılarına yürüyüşünü görmek beyhude bir ümitti. Gerçekten de öyleydi. Böylesine heves kırıcı olanaksızlıklar altında kendime hayatın yaşamaya değer olup olmadığını sormadıysam, yalnızca o zamanlar önümde içlerinden bazılarını hâlâ cevaplayamadığım daha baskın gelmiş sorular oluşundandır. Bu harika bakirelerin etrafta çınlayan gülüşleri kanatları çiçek açmış çalılıkların tepesindeki titreşimlerin buğusuyla örtülü bir sürü sinek kuşunu kaçırdı.

Hayır, onlar prenses değildi. O sıcak, eğrelti otuyla örtülü vadiyi dolduran zincirlenmemiş gülüşleri tropikal ormanlardaki vahşi, merhametsiz insanlar gibi duygusuz bir şeffaflığa sahipti. İhtiyatlı gezginlerin anlattıklarından yola çıkarak görülmeden geri çekildim —ve Akdeniz'e, klasik maceraların denizine daha bilge hâle gelmeden döndüm.

“Tremolino”

Orada, denizlerde yol alan atalarımızın bizi yetiştirişinde, gemimin hayatına göre yürümem ve deniz aşkıyla büyümem gerektiği yazılmıştı, genç aşkın hep olduğu gibi kör, fakat gerçek aşkın olması gerektiği gibi anlayışlı ve dürüst olmam. Ondandır hiçbir şey beklemedim —bir macera bile. Muhtemelen yüksek özveriden çok sezgisel bir bilgelik gösterdim. Hiçbir macera istek üzerine gelmemiştir insana. Bilinçli olarak bir macera arayışına çıkan kişi açıkçası mükemmel şövalye Don Quixote de la Mancha gibi tanrılar arasında sevilen ve kahramanlar arasında sayılan biri değilse ölü deniz meyvesi toplamaktan ileriye gidemez. Pek çok dürüst yel değirmeni için korkunç olan devlerin önünden geçmekten fazlasıyla endişelenen, vasat gayelere sahip biz sıradan fanilerce maceralar ziyarete gelen melekler gibi görülür. Biz farkında olmadan kayıtsızlığımızın üzerine çökerler. Davetsiz misafirlerin meyilli oldukları gibi genellikle en vakitsiz zamanlarda gelirler. Biz de onları fark etmemekten memnunuzdur, iyilik raddesinde bir bilgisizliktir bu. Birçok yıldan sonra geriye dönüp hayatın arkadaş canlısı bir kalabalık gibi Cimmerican kıyılarına yönelmemizin ardından surat asan geçmişteki olaylar üzerindeki etkisine bakınca orada burada, gri bir yığında çoktan alacakaranlığa bürünmüş gökyüzündeki bütün ışığı toplamış gibi soluk bir ışıkla parlayan bir şekil görebiliriz. Bu ışıktan gerçek maceralarımızın yüzlerini tanıyabiliriz, gençliğimizde davetsiz misafirlerin bilgisizleri eğlendirdiği gibi.

Eğer Akdeniz, bütün denizcilerin muhterem (bazen de korkunç derecede huysuz) bakıcısı gençliğimi sallayacak olsaydı, bu eylem için gereken beşiği sağlama görevi kader tarafından, *de cape et d'epee*'den¹⁸ bir tutam romantizmle birlikte Balzac'ın *Historie des*

¹⁸ Fransız bir karakter, pelerin ve kılıç. Orijinal metinde de Fransızca. (ç.n.)

Treize'ini¹⁹ örnek alıp Provençal gün ışığından sarhoş olmuş, neşeli bir ciddiyetsizlikle hayatı boşa harcamış en sıradan sorumsuz genç (fakat hepsi de benden yaşlı) insanlar topluluğuna verirdi.

O yıllarda beşiğim olan gemi Savona nehri üzerinde ünlü bir gemi yapıcısı tarafından inşa edilmiş, donanımı Korsika'da başka bir usta tarafından yapılmış ve kâğıtlarında altmış tonluk bir "tartane"²⁰ olduğunu yazmışlar. Aslında o eğilen iki kısa direk ve ikisi de gövdesi kadar uzun iki kavisli serenle gerçek bir balancelledi²¹, bir deniz kuşunun ince gövdesindeki gergin kanatlara benzeyen iki devasa yelkenle denizlerde seyretmektense gerçekten bir kuş gibi süzülen gerçek bir Latin gölü çocuğu.

Adı *Tremolino*'ydu. Nasıl tercüme edilir? *Titrek*? Bordalarını kızgın köpüklere daldıran en atılgan küçük gemiye verilen isme bakın. Ayaklarımın altında günler boyu titrediğini hissettim, gerçekten, fakat bunun yanında güven veren yürekliliğinin yüksek gerginliği de vardı. Kısa fakat fevkalâde kariyerinde bana hiçbir şey öğretmese de her şeyini verdi. Denize olan sevgimi o uyandırdı, o küçük süratli gövdesinin titreyişiyle ve üçgen yelkenlerinin altındaki rüzgârın uğultusuyla kalbime bir tür kibar şiddet koydu ve hayal gücümü zorba hükmünün altına aldı. *Tremolino*! Bugüne kadar bu ismi göğsümde tuhaf bir sıkışma ve insanın ilk tutkulu deneyiminde birbirine karışan haz ve korkunun nefesi kesişini hissetmeden ne yazabildim ne de dile getirebildim.

Dördümüz *Tremolino*'ya sahip olarak (bugünlerde her sosyal çevrede iyice bilinen bir terim kullanmak gerekirse) bir "birlik" kurduk: Kozmopolit ve büyüleyici bir birlik. Hepimiz bembeyaz Meşrutiyetçi görüşlü Kralcılardık²² —her ne hikmetse! Genel olarak bütün insan topluluklarında yaştan ve daha tecrübeli oluş-

¹⁹ Balzac'ın hikâye üçlemesi. On Üçün Hikâyesi anlamına gelir. (ç.n.)

²⁰ Tartane ya da Tartan, Akdeniz'de balıkçılık ya da kıyı ticareti yapmak için kullanılan tekne. (ç.n.)

²¹ Salıncak. Orijinal metinde de Fransızca. (ç.n.)

²² Legitimists ve Royalists, İspanya tahtına Bourbon ailesinden birisinin geçmesini isteyen gruplar, Carlistler. (ç.n.)

tan gelen otoriteyle bütün ekibe karakter kazandıran bir kişi olur. Aramızdaki en yaşlının çok yaşlı, olağanüstü yaşlı —neredeyse otuz yaşında— olduğunu ve yürekli bir umursamazlıkla “Ben kılıcım la yaşarım.” dediğini söylersem sanırım ortak bilgeliliğimizin seviyesi hakkında yeterli bilgi vermiş olurum. Kuzey Karolinalı bir beyefendiydi, adının baş harfleri J. M. K. B.’ydi ve bildiğim kadarıyla gerçekten de kılıcıyla yaşıyordu. Daha sonra ne Katolik ne de beyefendi olan bir Sırp ya da Bulgar uğruna bir Balkan kavgasında yine onunla öldürüldü —en azından yüksek fakat dar bir anlam yüklediği centilmenlikle değil.

Zavallı J. M. K. B., *Américain, Catholique et gentilhomme*²³, kendisini kibirli şişme anlarında hep böyle tanımlardı. Merak ediyorum da Avrupa’da hâlâ güzel yüzlü, zarif vücutlu, kibar davranışlı, büyüleyici bir salon tavrına ve karanlık, ölümcül bakışlara sahip, kılıcıyla yaşayan beyefendiler kaldı mı? Sanıyorum ailesi İç Savaş’ta mahvolmuştu ve yaklaşık on yıl kadar Eski Dünya’da göçebe hayatı yaşamışlardı. Büyüklük ve bilgelikte grubumuzun ikincisi olan Henry C***’ye gelince, o yanlış hatırlamıyorsam Londra banliyösünde refah içinde kök salmış ailesinin dayanılmaz katılığından kaçmıştı. Onların saygıdeğer otoritesi üzerine kendisini yabancılara utana sıkıla bir “yüz karası” olarak tanıttırdı. Hayatımda hiç bu kadar dürüst bir kimsesiz görmedim. Hiç.

Yine de ailesi ona arada sırada para gönderecek nezakete sahipti. Güneye, Provençe’a, insanlarına, hayatına, gün ışığına ve şiirine âşık, dar göğüslü, uzun ve miyop adam caddeler ve sokaklarda dolaşırdı, uzun bacaklarıyla kocaman adımlar atıyordu ve beyaz burnu ile turuncu bıyığı açık bir kitaba gömülü olurdu: Çünkü yürürken okuma alışkanlığı vardı. Uçurumlardan, iskelelerden ya da merdivenlerden aşağıya düşmemeyi nasıl başardığı ise tam bir muamma. Paltosunun yanları çeşitli şairlerin cep kitabı baskılarıyla şişmişti. Parklarda, restoranlarda, caddelerde ve buna benzer halka açık yerlerde Virgil, Homer ya da Mistral oku-

²³ Amerikan, Katolik, centilmen. Orijinal metinde de Fransızca. (ç.n.)

muyorken itiraf etmeliyim ki eski kasabanın en dar caddelerinden birinde denizciler için küçük bir kafe işleten Madam Leonore'nin kızı olan Thérèse denilen bir perinin gözlerine, kulaklarına, çenesine, saçlarına ve diğer gözle görülür mükemmelliklerine (Fransızca) soneler yazmakla meşguldü.

Antik bir mücevher gibi düzgün ve bir çiçeğin taç yaprakları gibi zarif renklere sahip bu surattan daha alımlısı akıllara bile gelmemiştir, yazık! Bodur bir vücudu vardı. Adam tam da o kafe, bir çocuğun masumluluğu ve bir şairin gösterişiyle o kadına okurdu şiirlerini. Onu yeterince hevesli hâlde takip ederdik, sırf kutsal Thérèse'nin annesi Madam Leonore'nin siyah, tetikte gözlerinin altındaki gülüşünü izlemek için. Çok güzel gülerdi, saygı duymaktan başka bir şey yapamadığı sonelere değil, Henry'nin berbat Fransız aksanına, gerçekten de eşsizdi ve kuş şakımlarına benziyordu, eğer kuşlar genizden gelen bir sesle kekeleyerek şakıyardı.

Üçüncü ortağımız Roger P. de la S***'ydi, Provençe topraklarındaki en İskandinav görünüşlü adam, açık tenli, bir metre seksen santim boyundaydı, Kuzeyli deniz gezginlerinin torunu, otoriter, sivri zekâlı, zekice alay eden, cebinde üç perdelik bir komedi ve göğsünde deri ve yağ ticareti yapan zengin bir tüccarla evli kız kardeşi için duyduğu umutsuz bir tutkuyla yanan bir kalp taşırdı. Bizi hiç merasim olmadan öğle yemeğine eve götürürdü. O iyi kadının tatlı sabrını takdir ediyordum. Hepsini “Roger'ın arkadaşlarına” harcadığı büyük bir kabul etme potansiyeline sahip uzlaşmacı bir ruhu vardı. Bu istilalardan gizli gizli korktuğunu düşünüyorum. Fakat bu bir Carlist²⁴ *salonuydu* ve biz de evimizde hissettirildik. O zamanlar Pyrenees'i henüz geçmiş olan *Rey netto* için Katalonya'nın ayaklanma olasılığı orada sıkça tartışılıyordu.

Şüphesiz Don Carlos pek çok tuhaf arkadaşla sahip olmuştur (tahtı ele geçirmeye çalışanların ortak özelliğidir bu) fakat aralarında eski rıhtımın iskeleleri üzerindeki tavernada buluşan *Tre-*

²⁴ İspanyol ayaklanmacı Don Carlos'u destekleyenler. (ç.n.)

molino Birliği kadar abartılı derecede fantastik olanı yoktur. Antik Massilia şehri en erken Fenikelilerden beri böylesine tuhaf bir gemi sahibi takımı görmemiştir. *Tremolino*'nun her yolculuğunun eylem planını tartışmak ve belirlemek üzere toplanırdık. Bu eylemler arasında bir banka da düşünülürdü —son derece saygın bir banka. Fakat kendimi çok şey söylemiş bir hâlde bulmaktan korkuyorum. Kadınlar da endişeliydi (çok fazla şey söylemiş olmaktan gerçekten korkuyorum) —her türden kadın, kimileri prenslere güvenmemeyi bilecek kadar yaşlı, kimileri genç ve sanrılarla dolu.

Bu kadınlardan bir tanesi *Por el Rey!*²⁵ amacıyla sürekli olarak Paris'e gidip görüştüğü çeşitli yüksek konumlardaki insanların gizliden gizliye yaptığı taklitleriyle olağanüstü derecede etkilemişti bizi. Çünkü bir Carlistti, Bask kanına ve yüzünden de anlaşıldığı üzere (özellikle saçlarını açtığında) bir aslan kalbine ve beklenmedik anlarda ortaya çıkıveren, güzel Paris tüylerine bürünmüş bir serçenin küçük uçucu ruhuna sahipti.

Fakat gerçekten de yüksek konumdaki o Parisli kişinin odanın köşesinde yüzü duvara dönük durmuş, başının arkasını kaşır hâlde “Rita sen beni öldüreceksin” diye çaresizce homurdanışının taklidi (eğer genç ve dertsizse) insanı gülmekten çatlatılabildi. O zamanlar hayatta olan amcası, Guipuzcoa'daki küçük bir dağ kilisesinin papazıydı ve o da son derece nüfuzlu bir Carlistti. Birliğin (planları fazlasıyla Doña Rita'nın bilgilerine dayanan) denize açılan üyesi olarak yaşı adama mütevazı bir sevgi besleyen mektupları götürmekle mükelleftim. İş kısımlarda güvenilir taşımacılık için bu mektupları, *Tremolino*'nun ambarından gizlice çıkarılan yasadışı mallarla birlikte (belirli zamanlarda *Tremolino*'yu Rosas Körfezi civarında göreceklelerinden emin olan) Aragonlu katırcılara ulaştırmam gerekiyordu.

İşte şimdi (en sonda yapacağımdan korktuğum gibi) deniz beşiğimin sıradan hayatına göre çok fazla şey söyledim. Varsın

²⁵ Kral için! Orijinal metinde de İspanyolca. (ç.n.)

olsun. Eğer birisi o günlerde gelecek vadeden bir çocuk olmam gerektiğini kinayeli bir şekilde söylerse, o da varsın söylesin. *Tremolino*'nun itibarından başka bir şey umurumda değil ve tayfasının günahlarından, kural ihlallerinden ve ahmaklıklarından bir geminin sorumlu tutulabileceğine inanmıyorum.

Birliğin Doña Rita'nın zekâsına, bilgelğine ve verdiği bilgilere bu kadar dayanması *Tremolino*'nun suçu değildi. Doña *Por el Rey!* amacı uğruna Prado'da az çok eşyalı bir ev tutmuştu. Güzel omuzlarını silkerek özür diler bir tavırla açıkladığı gibi her zaman birilerinin iyiliği için küçük evler tutardı o, hastalar ya da yaşlılar için, bitmiş sanatçılar için, beş parasız kumarbazlar için, şanssız vurguncular için —*vieux amis*²⁶— eski dostlar için.

Don Carlos da “eski dostlardan” biri miydi, bilmek güç. Sigara odalarında çok daha alışılmadık şeyler duyulmuştur. Tek bildiğim bir akşam kayda değer bir Carlist başarısı sadık insanlara ulaştıktan hemen sonra dikkatsizce *salona* girdiğimde boynumdan ve belimden yakalandım ve odada eski püskü mobilyalara ve sıcak, kalın alto bir vals müziğinin uğuldayışına çarpana kadar herkesin gözü önünde üç tur döndürdüm.

Baş döndürücü kucaklamadan kurtulduğumda —bir anda ve gayet doğal bir şekilde— haliya oturdum. Bu mütevazı tavır içerisindeyken J. M. K. B.'nin benden sonra odaya girdiğini fark ettim, büyük yakalı bir gömlek ve beyaz bir kravat içinde zarif, tehlikeli, düzgün ve haşindi. Nazik, uğursuz ve uzun sorgulayan bakışlarına cevap olarak Doña Rita'nın rahatsızlık ve kafa karışıklığı içinde “Vous êtes bête mon cher. Voyons! Ca u'a aucune conséquence.”²⁷ diye söylendiğini duydum. Bu durumda söylenen şeylerin bir önemi yok, bir takım altıncı hisle neden bahsettiğini çoktan anlamıştım.

Doğrusunu söylemek gerekirse kısa bir ceketin üzerinde ve

²⁶ Eski dostlar. Orijinal metinde de Fransızca. (ç.n.)

²⁷ “Sen aptalsın canım. Bakalım! Bunun bir sonucu yok.” Orijinal metinde de Fransızca. (ç.n.)

yuvarlak olması gereken ancak öyle olmayan yakamı düzeltirken mutlu bakışlarla veda etmeye geldiğimi, hemen o gece *Tremolino* ile denize açılmaya hazır olduğumu fark ettim. Ev sahibemiz, biraz nefes nefese ancak karmakarışık bir gölge gibi mayhoşça J. M. K. B'ye döndü, *onun* kraliyet karargâhına gitmek için *Tremolino* ya da başka bir şeyle ne zaman yola çıkacağını bilmek istiyordu. Alaycı bir hâlde sordu, Madrid'e girmek için yeni yıl arifesini beklemeyi mi planlamıştı? Böylece, makul bir incelik ve kabalık gösterisiyle denge atmosferini, sevgiyle hatırlıyorum da, limana yürümek ve *Tremolino*'yu iskelenin ucundan alışılmış, yumuşak bir ısıklık tutturarak selamlamak için gece yarısına doğru çıkmadan çok önce sağladık. Bu sürekli tetikte olan *padrone*²⁸ Dominic ile hiç şaşmayan işaretimizdi.

Dar, yay gibi tahtalardan yapılmış ilkel lombar ağzımıza attığımız adımları aydınlatmak için sessizce bir fener yakardı. Ayağım güverteye basar basmaz "İşte gidiyoruz." diye homurdanırdı. Ben ani yola çıkışların habercisiydim fakat dünyada Dominic'i hazırlıksız yakalayacak kadar ani gelişen bir şey yoktu. Her sabah iskelenin köşesindeki berber tarafından sıcak maşalarla kıvrılan kalın kara bıyıkları ebedî bir tebessümü saklıyor gibiydi. Fakat inanıyorum ki kimse onun dudaklarının neye benzediğini bilmiyordu. O geniş göğüslü adamın ağır ve soğukkanlı ciddiyeti size hayatında hiç gülümsemediğini düşündürdü. Gözlerinde mükemmel bir acımasızlıkla alay eden bakışlar vardı, sanki ziyadesiyle deneyimli bir ruh bahşedilmişti ona; burun deliklerindeki en ufak bir şişme olağanüstü bir yüreklilik ifadesi verirdi esmer yüzüne. Görünüşe göre bu sergileyebildiği tek özelliği, sakın ve dikkat kesilmiş bir güneyle olmak. Parlak siyah saçları şakaklarında hafifçe kıvrılıyordu. Yaklaşık kırk yaşındaydı ve büyük bir iç deniz gezginiydi.

Akıllı ve acımasız, yetenekleriyle Laertes ve Anticlea'nın²⁹ bahtsız oğluna rakip olabilirdi. El becerilerini ve cesaretini tanrı-

²⁸ Usta, sahip, patron. Orijinal metinde de İtalyanca. (ç.n.)

²⁹ Odysseus'un anne ve babası. (ç.n.)

lara karşı kullanmamasının tek sebebi Olimposlu tanrıların çoktan ölmüş olmasıydı. Hiçbir kadın onu korkutamazdı. Tek gözlü bir yaratığın İthakalı değil de Korsikalı Dominic Cervoni'ye karşı en ufak bir şansı olamazdı; ne bir kraldı ne de bir kralın oğlu fakat oldukça saygın bir ailedendi —dediğine göre gerçek bir Caporalı. Ne kadar doğru bilmiyorum. Caporalı ailesinin soyu on ikinci yüzyıla kadar gidiyor.

Daha büyük düşmanlar arayışında olan Dominic, özellikle alçakça hilelerde işine yarayan cesaretini gümrükler ve orada çalışan bütün ölümlüler —kâtipler, memurlar ve karadaki ve denizdeki *guardacostas*³⁰ tarafından temsil edilen— dünyanın güçlerine karşı kullandı. Kendi aşk, tehlike ve kan dökme efsanelerine sahip bu modern ve kanunsuz gezgin tam bize göre bir adamdı. Bazen bu hikâyelerin bir parçasını ölçülü ve alaycı bir tonla anlatırdı bize. Katalanca, Korsika İtalyancası ve Provençe Fransızcasını gayet akıcı şekilde konuşurdu. Onu bir keresinde Doña Rita'yı görmeye götürdüğümde beyaz kolalı bir gömlek, siyah bir ceket ve yuvarlak şapkasıyla kıyı kıyafetleri içinde olağanüstü şık ve bakımlı duruyordu. Hal ve tavırlarındaki neredeyse fark edilmeyen, amansız bir nüktedanlıkla ateşlenen, arka planda tuttuğu incelik ve haşinlikle kendisini ilgi çekici hâle getirebilirdi.

Kararlılığın ete kemiğe bürünmüş hâliydi o. Yemek odasında birbirleriyle harika bir şekilde iletişime geçtikleri yarım saatlik bir görüşmeden sonra Rita bize en iyi *grande —dame*³¹ tavrıyla “Mais il est parfait, cet homme.”³² dedi. O mükemmeldi. *Tremolino*'nun güvertesinde, siyah *cabanına*³³, Akdeniz denizcisinin pitoresk peplerine sarmalanmış hâlde, kocaman bıyıkları ve derin ambar ağzı çadırının gölgesi tarafından harekete geçirilmiş pişmanlık duymayan gözleriyle denizin en berbat esrarlarına gizemlice atıl-

³⁰ Sahil güvenlik. Orijinal metinde de İspanyolca. (ç.n.)

³¹ Yaşlı hanımefendi. Orijinal metinde de Fransızca. (ç.n.)

³² “Fakat bu mükemmel bir adam.” Orijinal metinde de Fransızca. (ç.n.)

³³ Genellikle denizcilerin giydiği bir tür kapüşonlu, kalın kaban. Orijinal metinde de Fransızca. (ç.n.)

miş bir korsan ve bir keşiş gibi görünüyordu.

Her neyse, Doña Rita'nın da dediği gibi o mükemmel biriydi. Dominic'imizin rahatsız edici (ve hatta anlaşılmayan) yalnızca bir şeyi vardı, yeğeni Cesar. Bütün şüpheleri ve korkuları aşmış o adamın gözlerindeki amansız cesaretin üzerini yalnız bir utanma ifadesinin örttüğünü görmek çok şaşırtıcıydı.

"Onu sizin balancelleinize getirmeye cüret etmemeliydim" diye benden özür diledi bir seferinde. "Fakat ne yapabilirim ki? Annesi öldü ve erkek kardeşim de ormana gitti."

Bu şekilde Dominic'imizin bir erkek kardeşi olduğunu öğrendim. "Ormana gitmek" sözünün anlamı ise bir insanın kan davasına ait görevini başarıyla yerine getirmesidir. Cervoni ile Brunaschi aileleri arasından yüzyıllardır devam eden kavga o kadar eskidir ki tütmesi için yanması gerekmez. Zeytin ağaçları arasında çalışarak geçirdiği bir günden sonra Pietro Brunaschi akşam vakti dizlerinde bir kâse çorba ve elinde bir parça ekmekle evinin duvarına yasladığı sandalyeye oturmuş. Omzunda bir tüfikle evine giden Dominic'in kardeşi bu açıkça nefret ile intikam duygularını canlandırmak adına sergilenen dinlenme ve rahatlık manzarasına karşı ani bir rahatsızlık duymuş. O ve Pietro arasında kişisel bir problem yokmuş; fakat Dominic'in açıkladığı gibi, "bütün ölüleri ona feryat ediyormuş". Bir taş duvarın arkasından bağırmış. "Ey Pietro! Kolla kendini!" Diğeri masumca bakarken o alnını hedef almış, Dominic'e göre eski intikam sayısını öylesine temiz eşitlemiş ki ölü adam dizlerinde bir kâse çorba ve elinde bir parça ekmekle oturmaya devam ediyormuş. İşte bu yüzden —çünkü Korsika'da öldürdüğünüz kişi sizi yalnız bırakmaz— Dominic'in erkek kardeşinin geri kalan önemsiz hayatı için jandarmalardan kaçmaya *maquis'e*, dağın balta girmemiş tarafındaki ormana gitmesi gerekmiş ve Dominic bir erkek olsun diye yeğenine bir görev vermiş.

Daha ümitsiz bir görevlendirme düşünülemezdi. Görevi oluşturan şeyin kendisi kusurluydu. Cervoniler yakışıklı insanlar olmasalar da çok dayanıklılardı. Fakat bu olağanüstü sıksa ve öfkeli

gençte bir salyangozda olduğundan daha fazla kan yoktu sanki.

“Lanet olası bir cadı erkek kardeşimin çocuğunu beşiğinden alıp yerine açlıktan ölmek üzere olan bir şeytan dölünü koymuş olmalı.” derdi bana Dominic. “Şuna baksana! Bir bak şuna!”

Cesar’a bakmak pek hoş değildi. Kirli, kahverengi saçlarının arasından kafatasında görünen bembeyaz parşömen derisi doğrudan ve sıkıca büyük kemiklerinin üzerine yapıştırılmış gibi görünüyordu. Hiçbir şekil bozukluğuna sahip olmamasına rağmen o gördüklerim ve hayal edebildiklerim arasında “canavar” denince akla gelene en çok yaklaşan şeydi. Hiç şüphem yok ki bu görünümün kaynağı aslında ahlakiydi. Mutlak ve ümitsizce bozulmuş bir tabiatın fiziksel olarak sergilenişiydi bu, ayrı ayrı ele alındığında hiçbir olumlu yönde şaşırtıcı değildi. Derisini bir yılan gibi yapış yapış ve soğuk hayal ederdiniz. En ufak bir serzeniş, son derece ılımlı ve gerekçeli bir sitem, kin dolu bir ters bakış, ince, kuru üst dudağında şeytani bir büzülüş ve genellikle diş gıcırdatma seslerinin eşlik ettiği bir nefret hırıltısıyla karşılanırdı.

Amcası onu yalanlarından, saygısızlıklarından ve tembelliğinden değil, bu zehir saçan hareketlerinden dolayı döverdi. Vahşi bir saldırı şeklinde değildi tabii bu dayaklar. Dominic’in adaleli kolu geniş bir yatay motifi başarıyla temsil eder, asil bir kıvrıma uğrar ve sonra Cesar aniden kuka gibi yere yığılırdı —ve bunu izlemek eğlenceliydi. Fakat bir kere yere serildi mi, güvertede kıvrılır, kudretsiz bir öfkeyle dişlerini gıcırdatırdı —bunu izlemek korkunçtu. Birden fazla tamamen ortadan kaybolduğu olmuştu —bunu izlemek şaşırtıcıydı. Bu gerçeğin ta kendisi. Bazen bu heybetli şamarları yemeden hemen önce aşağı iner ve kayıplara karışırdı. Amcasının kuvvetli koluyla nerede karşılaştığına bağlı olarak açık ambar ağızlarına, lumbuzlara, boş fıçılardan arkasına tepe taklak saklanırdı.

Bir keresinde —eski limanda, *Tremolino*’nun son yolculuğundan önce— denizde kayboldu ve ben donup kaldım. Dominic ile kış tarafında iş konuşuyorduk ve Cesar dinlemek için gizlice arkamıza yaklaşmış, kendisi diğer mükemmelliklerinin yanında başarılı bir

kulak misafiri ve casustu. Şiddetli bir cup sesi geldi ve korkudan yerimde çakılı kaldım; fakat Dominic sakince küpeşteye yürüdü ve öne eğilip yeğenin acınası kafasının birdenbire ortaya çıkmasını bekledi.

“Ohé³⁴ Cesar!” diye aşağılayarak bağırdı suda çırpınan adama. “Şu demirleme halatına tutun —charogne!³⁵”

Yarım kalmış sohbetimize devam etmek için yanıma geldi.

“Cesar ne olacak?” diye endişeyle sordum.

Cevabı “Canallia!³⁶ Bırak orada kalsın” oldu. O elimizdeki iş hakkında sakın sakın konuşmaya devam ederken ben Cesar’ın deniz atığıyla kaynayan eski kanalın sularına baş aşağı düşüşünün görüntüsünü boş yere aklımdan çıkarmaya çalışıyordum. Bunu aklımdan savmayı denedim çünkü o sıvının en ufak fikri bile midemi bulandırmaya yetiyordu. Sonra Dominic başıboş bir balıkçıya seslendi ve gidip yeğenini balık gibi tutmasını söyledi; titreyen, her yerinden pis su akan, saçlarında yosunlar ve omzunda portakal kabuğuyla Cesar çok geçmeden iskeleden gemiye doğru yürürken görüldü. Çenesi takırdıyordu; yürürken sapsarı gözlelerini kısmış kötü kötü bize bakıyordu. Bu sefer azarlama sırasının bende olduğunu düşündüm.

“Neden onu bu kadar hırpalıyorsun Dominic?” diye sordum. Gerçekten de bunun pek bir faydası olmadığına —tamamen bir kas gücü israfı olduğuna— inanmıştım. “Ondan bir erkek yaratmayı denemek zorundayım.” diye çaresizce yanıtladı Dominic.

Bu şekilde davranmaya devam ederse, ölümsüz Bay Mantalini’nin³⁷ dediği gibi ondan “lanetli bir keder, iğrenç bir cecet” yaratma riskine sahip olduğuna dair açıkça sert cevabı vermek için kendimi dizginledim.

“O bir anahtarcı olmak istiyor” diye patladı Cervoni. “Sanırım kilit açmayı öğrenmek için.” diye alaylı bir üzüntüyle ekledi.

³⁴ Hey. Orijinal metinde de Fransızca. (ç.n.)

³⁵ Leş. Orijinal metinde de Fransızca. (ç.n.)

³⁶ Alçak. Orijinal metinde de Katalanca. (ç.n.)

³⁷ Charles Dickens’in Nicholas Nickleby kitabından bir karakter. (ç.n.)

“Neden anahtarcı olmasına izin vermiyorsunuz?” demeye cüret ettim.

“Ona kim öğretecek?” diye haykırdı. Sesinde bir alçalmayla “Kime emanet edebilirim onu?” diye sordu; ilk defa hakiki bir çaresizlik emaresi gösteriyordu. “Yazık! O bir hırsız ve sen de bunu biliyorsun. Par la Madonne!³⁸ Eminim yemeklerimize de zehir koyardı —yılan!”

Yüzünü ve sıkıığı yumruklarını ağır ağır havaya kaldırdı. Ancak Cesar bardaklarımıza hiç zehir damlatmadı. Emin değilim, fakat başka yollar denediğini düşünüyorum.

Hakkında detaylar verilmesi gereken bu yolculuğu yeterli sebeplerden ötürü çok uzaklara planladık. Güneyden yukarı gelip yolculuğu mevcut planın önemli ve gerçekten tehlikeli kısmıyla bitirmek adına Barcelona’ya çeşitli bilgileri soruşturmak için gitmemiz gerektiğini düşündük. Bu kafamızı aslanın ağzına sokmak gibi görünse de aslında öyle değildi. Orada bir iki nüfuzlu arkadaşımız vardı, pek çok da alçakgönüllü fakat zor kazanılan parayla satın alındıkları için değerli olanlar da. Rahatsız edilme tehlikesi yoktu; hatta bilgi bize lombar ağzındaki yükümüzün görünen kısmını oluşturan turuncu tabakayı demir bir değnekle dürtmek için çarpıcı bir heyecanla gelen bir gümrük memuru aracılığıyla ulaştı. *Tremolino*’nun resmî olarak bir meyve ve balsa ağacı ticareti gemisi olarak bilindiğinden bahsetmeyi unuttum. Hevesli memur gemiyi terk ederken Dominic’in avcuna işe yarar bir kâğıt parçası sıkıştırmayı başardı, birkaç saat sonra mesaisini bitirip içki ve minnettarlığa susamış hâlde tekrar gemiye geldi. Elbette ikisine de doydu. Küçük kamarada *liqueur*ünü yudumlayıp otururken, Dominic ona *guardacostas*’ın nerelerde olduğunu sordu. Hesaba katmamız gereken tek şey denizdeki koruyucu kuvvetlerdi ve etraftaki devriye gemilerinin tam yerlerini bilmek başarımız ve güvenliğimiz için çok önemliydi. Haberler daha iyi olamazdı. Memur geminin aşağı yukarı yirmi mil uzakta yelkenleri açılmış,

³⁸ Tanrı aşkına! Orijinal metinde de İtalyanca. (ç.n.)

direkleri boyasız ve kazınmış hâlde hazırlıksız ve kuşku uyandırmayan biçimde demirlenmiş olduğundan bahsetti. Sonra alışılmış iltifatların akabinde omuzlarının üzerinden güven verici bir sırıtışla gitti.

Bütün gün kendimi aşırı ihtiyatlı olmanın eşiğinde tuttum. O seyahatte oynanan kumar çok büyüktü.

Dominic bana her zamanki ağır ve ciddi havasıyla “Cesar kahvaltıdan beri kayıp, yoksa hemen yola çıkabilirdik.” dedi.

O herifin nereye gittiğini ve neden gittiğini tahmin edemiyorduk. Bir denizcinin kaybolması durumunda akla gelen şeyler Cesar’ın yokluğu için geçerli değildi. O aşk, dostluk, kumar ya da sıradan ilişkiler için fazla iğrençti. Fakat daha önce de bir iki kere böyle kaybolduğu olmuştu.

Dominic onu aramak için kıyıya çıktı fakat iki saat sonra yalnız ve bıyığının altındaki görünmez tebessümün pekişmesinden anladığım kadarıyla sınırlı şekilde geri döndü. Zavallı herifin başına ne geldiğini merak ettik ve eşyalarımızı alelacele kontrol ettik. Bir şey çalmamıştı.

Kendimden emin, “Kısa süre sonra dönecektir.” dedim.

On dakika sonra güverteden bir adam bağırды:

“Geliyor, onu gördüm.”

Cesar’ın üstünde sadece gömlek ve pantolon vardı. Görünen o ki üç beş kuruş için paltosunu satmıştı.

“Seni üçkâğıtçı!” Dominic’in ağzından çıkan tek şeydi ve berbat bir yumuşaklık vardı sesinde. Kızgınlığını bir müddet dizginlemişti. “Nerelerdeydin berduş?” diye tehditle sordu.

Cesar bu soruyu hayatta cevaplamazdı. Yalan söylemeye bile tenezzül etmiyordu sanki. Dudaklarını sıkıp dişlerini gıcırdatarak bizimle yüzleşti ve Dominic kolunu savurana kadar bir santim küçülmemişti. Tabii kurşun yemiş gibi yere devrildi. Fakat gördüm ki bu sefer kendini kaldırırken dört ayak hâlde daha uzun durdu, omzunun üstünden kocaman sırttı ve yuvarlak, sarı gözlerinde başka türlü bir nefretle amcasına baktı. Bu kalıcı his o anda özel bir kötülük ve meraktan kaynaklanıyordu. Epey ilgimi çekmişti.

Eğer yemeklere zehir koymayı başarırsa, diye düşündüm, yemeğin başına oturduğumuzda bize tam da böyle bakacak. Fakat bir anlığına yemeklerimize zehir koyabileceğine inanmamıştım tabii. Kendisi de aynı şeyi yiyordu. Dahası, onda zehir de yoktu. Ayrıca böylesine iğrenç bir mahlûka zehir satacak kadar açgözlülükle kör olmuş bir insan evladı olamazdı.

Akşam karanlığında sessiz sessiz denize açıldık ve o gece her şey yolunda gitti. Esinti şiddetliydi; güneyden gelen bir rüzgârdı bu. Bizim rotamıza uygundu. Ara sıra Dominic *Tremolino*'nun performansını alkışlar gibi ellerini ağır ağır ve ritimle birbirine vuruyordu. Balancelle uçarcasına vızıldıyor ve titriyor, ayaklarımızın altında hafif hafif dans ediyordu.

Seher vakti, toplanan fırtınanın önünde giden birkaç yelkenin arasından bir gemiyi işaret ettim Dominic'e. Taşıdığı yelken bezinin baskısı onu arkamızdaki dalgaların arasında öylece hareketsiz duran gri bir sütun gibi yükseklerde, tam pruva pupa hattı üzerinde gösteriyordu.

“Şu herife bak Dominic.” dedim. “Galiba acelesi var.”

Padrone yorum yapmadı, fakat siyah pelerinine daha sıkı sarılıp bakmak için ayağa kalktı. Başlığının sardığı güneş yanığı suratı, bir deniz kuşunun kararlı, acımasız ve donuk gözleri gibi bakışlarını uzaklara sabitlediği, yuvalarına gömülmüş, hiç kırpmadığı gözleriyle bir yetki ve meydan okuma ifadesine sahipti.

Borda üzerinden alaycı bir bakış atıp muazzam hızımızı ima ederek “Chi va piano va sano.”³⁹ dedi en sonunda.

Tremolino elinden gelenin en iyisini yapıyordu ve üzerinde fırlayıp gittiği büyük köpük patlamalarına neredeyse değmiyordu. Alçak küpeşteye sığınmak için tekrar yere çöktüm. Odaklanıp nefesimizi tutmuş hâlde bizi yerimize çivileyen sallantı yarım saatte fazla sürdü ve sonra Dominic yanımda güvertedeki sulara yığıldı. Keşifleri andıran cüppesinin içinde gözleri beni şaşırtan bir öfkeyle parladı. Tek söylediği şeydi:

³⁹ “Yavaş gidenin başına bir şey gelmez.” Orijinal metinde de İtalyanca. (ç.n.)

“Sanırım buraya serenlerin yeni boyalarını silip atmak için gelmiş.”

“Ne?” diye bağırdım dizlerimin üstüne kalkıp. “O gemi bir guardacosta mı?”

Dominic’in korsanvari bıyığının altındaki ebedî tebessüm görünümlü daha belirgin hâle gelir gibiydi —oldukça gerçek, endişe verici, hatta ıslak ve burulmamış kılların içinden neredeyse görülebilen. Bu belirtiye göre o artan bir öfke hissediyor olmalıydı. Fakat kafasının karıştığını da görebiliyordum ve bunu fark etmek benim canımı sıktı. Dominic’in kafası karışmıştı! Uzun süre küpeşteye yaslanıp bizi hep aynı mesafeden takip ederken hafif hafif sallanan gri sütuna diktim gözlerimi.

Bu sırada siyah ve başlıklı Dominic güvertede bağdaş kurup oturmuştu ve az çok kaftanıyla kuma oturmuş bir Arap kabile şefini andırıyordu. Hareketsiz figürünün üzerinde, başlığının ipi ve püskülü rüzgârda anlamsızca sallanıp duruyordu. En sonunda rüzgâr ve yağmura karşı durmayı bırakıp onun yanına çöktüm. Yelkenin bir devriye gemisine ait olduğuna sevinmiştim. Varlığı üzerine söyleyecek bir şey yoktu fakat kısa süre sonra, dolu sağanağı yüklü iki bulutun arasından güneş ışıkları aniden yelkenlerimize vurdu ve mürettebatımız gemiyi görme şansını yakaladı. O andan itibaren birbirlerini ya da herhangi bir şeyi önemsemediler. Kıç tarafımızdaki ince sütun şeklinden başka ne bir şey görüyor ne de bir şey düşünebiliyorlardı. Gemi bir anlığına göz kamaştırıcı bir beyazlık olarak kaldı, sonra barut rengi bulutlardan oluşan arka plana karşı dikilmiş bir direği andırarak neredeyse siyah hâlde geri gelmek üzere ani bir rüzgârla yavaş yavaş solup gitti. Görüldüğünden beri bize bir adım yaklaşmamıştı.

“*Tremolino*’yu asla yakalayamayacak.” dedim sevinçle.

Dominic bana bakmadı. Ağır havanın peşimizden gelenin lehine olduğunu dalgın dalgın söylese de haklıydı. O gemi bizimkinden üç kat büyüktü. Yapmamız gereken karanlık çökene kadar aramızdaki mesafeyi korumak, bunu rahatlıkla yapabiliydik, sonra da yönümüzü değiştirip durumu değerlendirmekti. Fakat

onun düşünceleri çözülmemiş bir muammanın karanlığında tökezlemişe benziyordu ve kısa süre sonra sessizliğe büründü. Yelkenleri ayıbacığı yaptık ve durmadan ilerledik. Neredeyse önümüzdeki San Sebastian Burnu kopan fırtınada bizden uzaklaşır gibi oluyor, sağanaklar arasında her seferinde daha uzakta olmak üzere acelemizi karşılamak için geri geliyordu.

Ben bu *gabelon*'nun⁴⁰ (tayfamız ona böyle aşağılayarak sesleniyordu) hâlâ peşimizde olup olmadığına emin değildim. Böyle bir durumda o geminin yalnızca bütün masumluluğuyla istasyon değiştirdiğine dair iyimser fikri dile getirmeme sebep olan denizcilığe ait zorluklar vardı. Dominic bu fikre kafasını çevirmeye tenezzül etti.

Kıç tarafından kısa bir bakış attıktan sonra huysuzca onayladı, “Diyorum sana, o takipte.”

Onun fikrinden hiç şüphe etmedim. Fakat acemiliğin verdiği ateş ve zeki bir öğrenci olmanın gururuyla o zaman büyük bir deniz safsatacıydım.

“Anlayamadığım şey,” diye sinsice ısrar ettim, “nasıl oluyor da bu rüzgârla onu ilk gördüğümüz mesafede kalmayı başardı. Gece boyunca bize yirmi mil yaklaşamayacağı ve yaklaşmadığı aşikâr. Başka imkânsızlıklar da var...”

Dominic dümen başının yanında kıç güvertesine koyulmuş, sivri noktasında küçük bir püskülün sallandığı siyah bir koni gibi cansız oturuyordu ve bir süreliğine tefekkürünün hareketsizliğini korudu. Kısa bir kahkahayla eğildi ve kulağıma tefekkürünün acı meyvesini bıraktı. Her şeyi tamamen anlamıştı şimdi. Gemi onu ilk gördüğümüz yerdeydi, bizi yakaladığından değil, gece vakti muhtemelen rotamız üzerinde başını rüzgâra dönmüş bizi beklerken onu geçtiğimiz için.

“Anlıyor musun —çoktan?” diye öfkeyle mırıldandı Dominic. “Çoktan! Bizden beklenenden sekiz saat önce yola çıktık biliyorsun, yoksa bizi Burnun diğer tarafında beklemek için vakti

⁴⁰ Vergi memuru. Orijinal metinde de Fransızca. (ç.n.)

olacaktı ve” —dişlerini bir kurt gibi sıkıp suratıma yaklaştı— “bizi tam da böyle yerdi.”

Her şeyi yeterli açıklıkta görmüştüm artık. Kafalarının arkasında gözleri vardı ve onların hakkındaki bütün bilgiler o gemideydi. Onlar bizi çok gerilerde zannedip kurdukları tuzağa ilerlerken biz onları karanlıkta geçmiştik. Ancak gün ışığında baskılı bir yelken bezinin altındaki balancellei görünce kovalamak için yelken açtılar. Fakat eğer öyleyse, o zaman —

Dominic kolumdan tuttu.

“Evet, evet! İstihbarat üzerine gelmişti —anlıyor musun? —istihbarat üzerine... Biri bizi sattı —ihanet etti bize. Niçin? Nasıl? Ne uğruna? Kıyıdaiken onlara hep büyük paralar verdik... Olamaz! Her şey benim başıma patlayacak.”

Boğuluyor, pelerinin düğmesinden çekiliyor gibi görünüyordu, küfürler ve lanetler yağdıracakmış gibi ağzı açık zıpladı fakat kendini hemen topladı ve pelerinine sarılarak her zamanki gibi sessizce güverteye oturdu.

“Evet, kıyıdaki bir alçağın işi olmalı bu.” diye gözlemledim.

Mırıldanmadan önce başlığını iyice öne doğru, alnının üzerine çekti:

“Bir alçak... Evet... Bu aşikâr.”

“Evet,” dedim, “bizi yakalayamazlar, orası kesin.”

“Hayır,” diye sessizce onayladı, “yakalayamazlar.”

Kötü bir karşılaşmadan kaçınmak için Burnu sıyrıp geçtik. Diğer tarafta karanın da etkisiyle rüzgâr bizi öylesine yarı yolda bıraktı ki bir anlığına *Tremolino*’nun iki büyük ve uzun yelkeni arkamızda bıraktığımız kıyıyı döven denizin kopardığı kıyamette işe yaramaz hâlde direklerde asılı kaldı. Geri dönen sert rüzgârlar onları doldurduğunda, bizi ele vermeden tekneyi sürmek için uygun olduğunu düşündüğümüz yeni ana yelkenin yarısının gradin hatlarından tamamen uçup gittiğini şaşkınlıkla izledik. Sere-ni hemen indirip onu kurtardık fakat artık yelkene benzemiyordu; yalnızca güvertede yer kaplayan ve gemiye ağırlık olan ıslak yelken bezi şeritleri öbeği-ydi. Dominic hepsini denize atma emrini

verdi.

“Sereni de denize attırırdım,” dedi beni tekrar kış tarafına götürerek, “eğer sorunu çözmemize yardımcı olmasaydı. Hiçbir şey gözünden kaçmasın.” diye sesini alçaltarak devam etti, “Şimdi sana berbat bir şey söyleyeceğim. Dinle: O yelkenin halat düğüm-lerinin kesilmiş olduğunu fark ettim! Duydun mu? Pek çok yerinden bıçakla kesilmiş. Gene de o kadar zaman dayanmış. Yeterince kesememişler. Son savruluşta işi bitmiş. Ne fark eder? İşte bak! İhanet tam da bu gemide yuvalanmış. Şeytanın boynuzlarıyla! Sırtımızda yuvalanmış. Arkanı dön signorino⁴¹.”

O anda kış tarafına dönüktük.

“Ne yapacağız?” diye sordum, dehşet içindeydim.

“Hiçbir şey. Hişşt! Erkek ol signorino.”

“Başka?” dedim.

Erkek olabileceğimi göstermek için Dominic dudaklarını kapatacak güce sahip oldukça ses çıkarmamaya karar verdim. Bazı durumlar yalnızca sessizliğe dönüşür. Dahası, ihanet tecrübesi düşüncelerim ve hislerim üzerine devasız bir uyuşukluk sermişti. Aşağı yukarı bir saat kadar takipçimizin bazen onu saklayan fırtınaların arasından giderek yaklaşarak alçalıp yükselmesini seyrettik. Onu görmediğimiz zamanlarda bile orada olduğunu boğazımıza bir bıçak dayanmış gibi hissettik. Korkunç bir hızda yaklaşıyordu. Kuvvetli rüzgârlar içinde ve çok daha sakın sularda olan *Tremolino* ise hareketinin neşeli özgürlüğünde dehşet verici bir umursamazlığa sahip bir şeyle tek yelkeninin altında kolayca sallanıyordu. Bir yarım saat daha geçti. Daha fazla dayanamadım.

“Zavallı barkocuğu yakalayacaklar.” dedim aniden kekeleyerek, gözyaşlarına boğulmak üzereydim.

Dominic kılını kıpırdatmadı. Yıkıcı bir yalnızlık hissi tecrübesiz ruhumu alt etti. Yoldaşlarımla yüzleri gözlerimin önünden geçti. Bütün Kralcı çetesinin o an Monte Carlo’da olduğunu hatırladım. Oyuncak bir sahnedeki eylemsiz kukla kafilesi gibi sert ha-

⁴¹ Genç adam. Orijinal metinde de İtalyanca. (ç.n.)

reketler ve yapmacık seslerle göründüler bana, keskin hatlı ve çok küçüktüler. Ürkmüştüm. Neydi bu şimdi? Yanımdaki hareketsiz siyah başlıktan esrarengiz, merhametsiz bir fısıltı geldi.

“Il faut la tuer.”⁴²

Onu çok iyi duymuştum.

“Ne diyorsun Dominic?” diye sordum, yalnızca dudaklarım oynamıştı.

Başlıktan gelen fısıltı esrarengiz şekilde tekrar etti, “O öldürmek zorunda.”

Kalbim şiddetle çarpmaya başladı.

“İşte bu.” diye kekeledim. “Fakat nasıl?”

“Onu çok seviyor musun?”

“Seviyorum.”

“O zaman bu iş için gereken cesareti göstermelisin. Dümenin başına sen geçeceksin ve ben de onun geride en ufak bir iz bırakmadan hızlıca ölüşünü izleyeceğiz.”

“Bunu yapabilir misin?” diye mırıldandım, sihirbazların, köle tacirlerinin, sürgünlerin ve savaşçıların yaşlı deniziyle, eski çağ denizcilerinin karanlıkta bağırarak ağlayan yaşlı bir gezginin uykusuz gölgesini duyduğu efsanelerin ve dehşetlerin deniziyle yasadışı bir birlik içindeymiş gibi kış tarafı üzerinde kımıldamadan dönen siyah başlık beni büyülemişti.

Birliğe kabul edilmiş ses başlığın içinden gizlice fısıldadı, “Bildğim bir kaya var. Fakat —dikkat et! Onlar ne yapacağımızı çözmeden hâletmeliyiz bunu. Kimseye güvenemeyiz. Baş kandiliselara atılacak bir bıçak darbesi pruva yelkenini indirir ve yirmi dakika içinde özgürlüğümüzü sonlandırır. Sonra tayfamızın en iyileri boğulmaktan korkabilir. Küçük bir filikamız var, fakat böyle bir olayda kimse kurtulacağından emin olamaz.”

Ses kesildi. Barcelona’dan yedeğimizde bir filika ile yola çıkmıştık; sonrasında onu içeri almaya çalışmak çok riskli geldi ve onun denizlerdeki şansını gevşek bir halatın ucunda denemesine

⁴² Onu öldürmek zorundasın. Orijinal metinde de Fransızca. (ç.n.)

izin verdik. Pek çok sefer battı sandık fakat hemen sonra onu her zamanki gibi batmamış ve tek parça hâlde dalgalarda inip çıkar-ken gördük.

“Anlıyorum.” dedim sakince. “Hem de gayet iyi Dominic. Ne zaman yapıyoruz?”

Başlığın içindeki ses “Henüz değil. Önce biraz daha içerilere girmeliyiz.” diye hayaletimsi bir mırıldanmayla cevapladı.

Her şey ayarlanmıştı. Yön değiştirmeye hazırdım artık. Mürettebatımız telaşlı, mahzun yüzlerle güverteye çökmüş, aynı tarafa bakıp bizi kovalayanı izliyordu. O sabah ilk defa Cesar’ın pruva direği yanında boylu boyunca uzandığını fark ettim ve o zamana kadar nerede saklandığını merak ettim. Kim bilir, belki de onca zamandır yanı başımdaydı. Birbirimize dikkat edemeyecek kadar kaderimizin seyrine odaklanmıştık. O sabah kimse hiçbir şey yememişti, fakat herkes durmadan su fıçısından su içiyordu.

Kamaraya koştum. Orada çekmeceye kilitlenmiş hâlde on bin franklık altınım vardı, bildiğim kadarıyla Dominic hariç hiçbir ruhun bunun varlığından haberi yoktu. Güverteye döndüğümde Dominic yerini değiştirmiş, başlıklı cüppesinin altında dikkatle kıyıyı izliyordu. Creux Burnu görüşümüzü kapatmıştı. Solumuzdaki suları öfkeli rüzgârlarla yırtılan ve süpürülen geniş koy du-manla kaplıydı. Arkamızdaki gökyüzü tehditkâr görünüyordu.

Dominic doğrudan bana baktı ve durgun bir tonda bana soru-numun ne olduğunu sordu. Elimden geldiğince kaygısız görüne-rek yanına yaklaştım, alçak sesle çekmecenin kilidinin kırıldığını ve para kuşağının çalındığını söyledim. Dün akşam hâlâ yerin-deydi.

“Onu ne yapacaktın?” diye sordu bana sakırdayarak.

“Belime dolayacaktım tabii.” diye cevapladım, çenesinin ta-kırdadığını duymak beni şaşırtmıştı.

“Lanetli altın!” diye homurdandı. “Paranın ağırlığı muhte-melen hayatına mal olurdu.” Ürpermişti. “Bunu konuşmak için vaktimiz yok.”

“Ben hazırım.”

“Henüz değil. Şu rüzgârın yön değiştirmesini bekliyorum.” diye homurdandı. Sonra birkaç kurşuni dakika geçti.

En sonunda rüzgâr yön değiştirdi. Kasvetli bir fırtınayla alt olan kovalayanımız görüşümüzden çıktı. *Tremolino* titredi ve ileriye sıçradı. Önümüzdeki kara da gözden kayboldu ve sanki bir su ve rüzgâr dünyasında tek başımıza kaldık.

“Prenez la barre, monsieur.”⁴³ Dominic sessizliği yalın bir sesle bozdu aniden. “Yekeyi tut.” Başlığıyla kulağıma eğildi. “Balancelle artık senin. Rüzgârla senin ellerin baş etmeli. Ben —Benim yapacak başka bir işim var.” Dümenin başındaki adama bağırarak konuştu. “Bırak signorino yekeyi alsın, sen de diğerleriyle birlikte yandaki filikayı çekmek için emrimizi bekle.”

Adam emre uydu, şaşırmıştı fakat sessiz kaldı. Diğerlerinin kafası karıştı ve kulak kabarttılar. Homurdanmalarını duydum. “Şimdi ne yapacağız? Bir yere çarpıp tabanları yağlayacak mıyız? Padrone ne yaptığını biliyordur.”

Dominic ileri yürüdü. Daha önce de dediğim gibi pruva direğinin altında yüzüstü uzanmakta olan Cesar’a bakmak için durdu, sonra onun üzerinden atladı ve pruva yelkeninin altına dalıp görüşümden çıktı. Hiçbir şey göremedim. Büyük ve gölgeli bir kanat gibi açık ve sabit duran pruva yelkeninden başka bir şey görmek benim için imkânsızdı. Fakat Dominic bir şeyin üstündeydi. İlerilerden haykırışı duyuldu:

“Şimdi signorino!”

Daha önce tembihlendiğim gibi yekeyle ilgilendim. Onu tekrar, daha zayıf duydum ve tek yapmam gereken gemiyi düz tutmaktı. Hiçbir gemi ölümüne böylesine neşeyle koşmamıştır. Boşlukta yüzercesine yükselip alçaldı ve ok gibi vızıldayarak ileri atıldı. Pruva yelkeninin altında duran Dominic tekrar görüldü, sırtını direğe yaslamış, bekleyiş içinde bir tavırla işaret parmağını havaya kaldırmıştı. Çarpışmadan bir saniye önce kolunu aşağı indirdi. Tüylerim diken diken oldu. Sonra —

⁴³ Dümene geçin beyefendi. Orijinal metinde de Fransızca. (ç.n.)

İkiye ayrılmış tahtalar ve paramparça olmuş kalaslar! Bu gemi enkazı benim ruhumda bir cinayetin dehşeti ve korkusuyla yatar, canlı ve sadık bir kalbi tek bir darbeye paramparça etmenin unutulmaz pişmanlığıyla. İlk önce hızın telaşı ve giderek artan sallanması, sonra çarpışma ve ölüm, durgunluk —rüzgârın şarkısı yerini tiz iniltilere bırakmışken ve ağır sular cesedin etrafında yavaş yavaş ve tehditkâr şekilde fokurdarken korkunç bir hareketsizlik ânı. Dikkat dağıtıcı bir anda tirinket sereninin ölümcül bir salınımıyla baştan kıça uçtuğunu gördüm, mürettebat bir araya gelmiş, korkuyla küfürler savuruyor, filikanın halatına çılgınca asılıyordu. Tanıdık olanın tuhaf karşılaşmasıyla Cesar'ı gördüm aralarında, sonra Dominic'in eski, bilindik, etkileyici duruşunu ve güçlü kolunun yatay sallanımını. Kendi kendime "Cesar tabii ki filikaya inmeli." dediğimi açıkça hatırlıyorum, sonra dört ayak üzerinde güçlkle ilerlerken daha önce bırakmak zorunda kaldığım dönen yeke beni kulağımın altından vurdu ve baygın hâlde yere serdi.

Şuurumun birkaç dakikadan fazla kapalı kaldığını sanmıyorum fakat kendime geldiğimde filika rüzgârı arkasına almış, kapalı bir koya ilerliyordu, iki adam onu yalnızca kürekleriyle düz tutuyordu. Kolunu sırtıma dolayan Dominic beni kış tarafında tutuyordu.

Ülkenin tanıdığımız bir kısmında karaya çıktık. Dominic filikanın küreklerinden birini yanına aldı. Sanırım üzerinde genellikle direği çalınmış olan perişan hâlde bir sandal müsveddesi bulunan nehir vardı aklında. Fakat önce Burnun arkasındaki sırtı aşmalıydık. Yukarı çıkmamda yardım etti. Başım dönüyordu. Kafam sanki kocaman ve ağırdı. Tırmanışın sonunda ona tutundum ve dinlenmek için durduk.

Altımızda sağa doğru uzanan geniş ve puslu koy bomboştu. Dominic sözünü tutmuştu. *Tremolino*'nun cesur yüreğiyle tek bir darbeye çarpıp ebedî uykuya dalmak için derin sulara battığı kara kayanın etrafında en ufak bir iz yoktu. Açık denizin enginliği şiddetli sisle bastırılmıştı ve hayalete benzeyen hafifleyen

fırtınanın merkezinde, dehşet verici bir yelken baskısının altında ki bilinçsiz *guardacosta* hücum ediyor, hâlâ kuzey yönüne doğru kovalıyordu. Tayfamız sırtın diğer tarafında, deneyimlerimizden öğrendiğimiz kadarıyla her zaman kolay bulunmayan sandalı aramak için aşağı inmeye başlamıştı bile. Sersem ve buğulu gözlerle arkalarından baktım. Bir, iki, üç, dört.

“Dominic, Cesar nerede?” diye bağırdım.

Padrone bu ismin sesini def etmek ister gibi o heybetli, sert ve yere seren duruşu yaptı. Bir adım geri çekildim ve korkmuş gözlerle ona baktım. Düğmeleri iliklenmemiş gömleği kaslı boynunu ve oldukça kıllı göğsünü ortaya çıkarıyordu. Küreği yumuşak toprağa dikti ve gömleğinin sağ kolunu kıvrırken çıplak kolunu yüzüme doğru uzattı.

“Bu,” diye fazla fazla düşünerek başladı, insanüstü soğukkanlılığı duygularının bastırılmış şiddetiyle zorlanıyordu, “darbeyi indiren kol. Korkarım ki işin gerisini senin altınların gördü. Senin paran tamamen aklımdan çıkmış.” Aniden gelen bir üzüntüyle ellerini kavuşturdu. “Unutmuşum, unutmuşum.” diye tekrar tekrar söyledi kederle.

“Kuşağı Cesar mı çaldı?” diye kekeledim, afallamıştım.

“Başka kim olacak? Canallia! Günlerdir seni gözetliyor olmalı. Her şey onun yüzünden. Barcelona’dayken tüm gün ortalıkta yoktu. Traditore!⁴⁴ Ceketini sattı —bir at almak için. Ha ha! Ne güzel iş! Diyorum sana, gemiyi başımıza saran ondan başkası değil...”

Dominic *guardacosta*’nın yalnızca kara bir leke olarak görüldüğü denizi işaret etti. Ağzı bir karış açıldı.

“... İstihbarat üzerine,” diye kasvetli bir sesle mırıldandı. “Bir Cervoni! Ah! Zavallı kardeşim!..”

“Bir kere vurdum ve enkaz taş gibi devrildi —altınlarla birlikte. Evet. Fakat ben hayattayken onu hiçbir şeyin kurtarmayacağını gözlerimden anlayacak zamanı olmuştu. Buna hakkım

⁴⁴ Hain. Orijinal metinde de İtalyanca. (ç.n.)

yok mu —onu senin felluccana⁴⁵ getiren ben, Dominic Cervoni, patron— benim yeğenim bir hainken?”

Küreği yerden aldı ve sırttan inmeme dikkatle yardım etti. Bütün bunlar olurken bir kere bile yüzüme bakmadı. Bizi diğer tarafa geçirdi, küreği tekrar omuzlarına aldı ve koluma girmeyi teklif etmeden önce tayfanın belli bir uzaklıkta olmasını bekledi. Biraz ilerledikten sonra varmayı hedeflediğimiz balıkçı kasabası görüldü. Dominic durdu.

“Evlere kadar kendi başına gidebilir misin?” diye sessize sordu.

“Evet, sanırım. Peki neden? Sen nereye gidiyorsun Dominic?”

“Herhangi bir yere. Böyle soru mu olur! Signorino sen ailesinde böyle bir hikâye olan bir adama soru sormak için daha çocuksun. Ah! Traditore! Kendi ailemde açgözlü bir şeytanın dölüne sahip olacak ne yaptım! Hırsız, hilekâr, korkak, yalancı —başka insanlar bunu kaldırabilir. Fakat ben onun amcasıydım ve bu yüzden... Keşke beni zehirleseydi—charogne! Fakat bu, güvenilir bir adam ve bir Korsikalı olan benim padronesi olduğum gemiye, sana ihanet eden bir Cervoni —bir hain!— getirdiğim için beni affetmeni istemek zorunda kalmam —işte bu çok fazla. Bu çok fazla. Evet, senden özür dilerim; onun kanından birinin bütün aileyi lekelediği için Dominic’in suratına tükürebilirsin. Bir hırsızlık insanlar arasında telafi edilebilir belki, bir yalan düzeltilebilir, bir ölümün intikamı alınabilir, fakat insan böyle bir ihaneti affettirmek için ne yapabilir? Hiçbir şey.”

Döndü ve ırmağın kıyısı boyunca benden uzaklaştı, intikam dolu bir havada kolunu savuruyor, vahşi bir tonlamayla kendi kendine yavaşça tekrar ediyordu: “Ah! Canaille! Canaille! Canaille!”⁴⁶ Zayıflıktan titreyen, şaşkınlıktan dilini yutan beni orada öylece bıraktı. Omzunda bir kürek taşıyan denizcinin tuhaf derecede yalnız figürünün *Tremolino*’nun son gününün kasvetli, kurşuni göğünün altındaki kıraç ve taşlık vadi boyunca ilerleyişini hiç-

⁴⁵ Akdeniz kıyılarına özgü kürekli veya yelkenli bir tekne. (ç.n.)

⁴⁶ Alçak. Orijinal metinde de Fransızca. (ç.n.)

bir ses çıkaramadan izledim. Böylece sırtını denize dönüp emin adımlarla uzaklaşan Dominic gözden kayboldu.

Ebedî acizliğimizin oranını arzularımız, düşüncelerimiz ve merakımızın niteliği belirler, zamanı bile kendi ölçülerimizle hesaplarız. Kendi hayatlarımızın otuz senesini hatırlamak, kişisel yanılgıların evinde hapsolmuş insanlığın tarihinin otuz yüzyılını hatırlamaktan daha değerli. Dominic Cervoni benim hatıralarımda harikalar ve dehşetler denizinin efsanevi gezgini olarak, kâhinin uyanmış gölgesinin kendisini omuzlarında bir kürekle hayatlarında gemi ya da kürek görmemiş insanlarla karşılaşana kadar karanın içlerine doğru ilerlerken gördüğü tehlikeli ve dinsiz maceracı olarak kalacak. Denizin gizli bilgisinin talihsiz maliklerini sessiz ve meraklı insanlarla çevrelenmiş hâlde, zor kararlarının sembolünü çorak toprakların alacakaranlığında omuzlarında taşıırken yan yana görür gibiyim; hatta ben de sırtımı denize dönmüş karanın içlerindeki bir vadide sabırlı bir dinleyicinin sessiz karşılaşmasını bulma umuduyla o sayfalardan birkaç tanesini taşıyorum alacakaranlıkta.

Kahramanlık Çağı

“Namlu ağzına atılmadıkça ve falyadan⁴⁷ sürünerek çıkmadıkça bir adamın terfi etme şansı yoktur.” Aşağı yukarı yüz sene önce yukarıdaki cümleyi ruhundaki sıkıntıyla, mesleğinde bir yere gelme açlığıyla sarf eden kişi genç bir bahriyeliydi. Hayatından, kariyerinden, başarılarından ve ölümünden bugünün donanmalarındaki genç haleflerinin yetiştirilmesi için hiçbir şey korunmadı —şahsi duyguların basitliğiyle ve dışavurumun güçlü çarpıcılığıyla denizcilere has, devrinin havasını somutlaştıran bu sözler dışında. Bu saklı fakat canlı ifade kendi bedeline, önemine ve dersine sahiptir. Bize değerli bir atadan gelir. Erişmesi güç terfi için bir şansı olacak kadar uzun yaşayıp yaşamadığını bilmiyoruz. Onun ait olduğu yer büyük bilinmezler diyarıdır —gösterilen çabanın toplamı ve doyumsuz ve sarsılmaz ihtiraslarıyla kazandıkları başarının devasa ölçüsüyle gerçekten de büyüktür onlar. Adını bilmeyiz; hakkında yalnızca bizim için önemli olanları biliriz —umutsuz görevlerde asla geri adım atmadığını. Bunu seçkin bir denizci olan Nelson’ın yetkisinin sürdüğü zamanda görüyoruz. Kırım Savaşı’nın arifesinde Donanma Amirali olarak hayatını kaybeden Sir Thomas Byam Martin çok kısa otobiyografik notlarında bir kahramanlık çağında o sıkıntıyı çeken pek çok adamdan biri olan bu genç adamın söylediği birkaç karakteristik sözü bizim için kaydetmiş.

Seçkin Amiral zorlukları kendi başına atlatmış ve o günlerde mürettebattan ve gemilerden beklenen şeyleri iyi muhakeme edermiş. Harika bir fırkateyn kaptanı, doğru kararların, heyecan verici cesurluğun ve deniz kuvvetlerinin refahı ve onuru için ihtimamla düşünen dingin bir zihnin adamı olan o, daha büyük

⁴⁷ Topları ateşlemek için ağzotunun koyulduğu delik. (ç.n.)

bir şöhreti yalnızca görev şansıyla kaçırmıştı. Bugün Trafalgar'ın yıldönümünden sadece on beş sene önce ölmüş olan Sir T. B. Martin'in iyi yaşanmış bir hayatı reddeden Nelson hakkında yazdıklarını da alıntılatabiliriz.

“Nelson'ın soylu aklı karakterinin çarpıcı ve güzel bir kısmıydı. Zayıflıkları –isterseniz hataları diyin– benim aklımda hiçbir şekilde kalmayacak.” diyor ve devam ediyor —“onun eşsiz ve olağanüstü başarıları Britanyalıların kalbinde minnettarlık ya da okyanusun üzerinde gemiler oldukça hatırlanacak; onun savaşa girişi genç askerlere öylesine yiğitçe bir istek vermiştir ki hepsi bütün ihtiyatlılık uyarılarını göz ardı eden bir cesaret yarışına girmiş ve ulusumuzun şanını yücelten kahramanca girişimlerde bulunmuştur.”

Bunlar onun sözleri ve hepsi doğru. O atılğan fırkateyn kaptanı, yetmiş dört yaşındayken bile bir filoyu tek başına kovalamaya can atan adam, girişimlerin ve dört dörtlük muhakemenin adamı, Donanma'nın yaşlı Amiralı, iki kral ve bir kraliçe altında ülkesinin iyi ve güvenilir hizmetkârı Nelson'un etkisini doğru anlamıştı ve denizci kalbinin doluluğunun hassasiyetiyle kendini anlattı.

“Yüce” diye yazmıştı, “çoğaltılmış” değil. İşte orada hisleri ve kalemi gerçeğin ta kendisini yakalamıştı. Diğer insanlar da hazırды ve Britanya deniz kuvvetlerinin ulusa kazandırdığı zafer hazinesine katkıda bulunabilirlerdi. Bütün bu şanı yücelten çoğunlukla Lord Nelson olmuştu. Yüceltmek! Bu kelime sanki insan için yaratılmış.

Britanya Deniz Kuvvetleri zaferlerini saymayı bile bırakmış olabilir. En uçuk başarı ve şöhret hayallerinin de ötesindedir bu. Öte yandan tarihindeki en önemli günlerden birinde bir ulusun refahına ve zaferlerine müdahil olan kıskanç kaderi tatmin etmek için bazı yenilgileri hatırlamaya çalışmayı da seçebilir. O hakikatten bir ordunun cesaretine ve sadakatine yüklenmiş en ağır mi-rastır.

Safi gurur için fazla büyüktür. Bugünün denizcilerini kalplerinin gizinde mütevazı, dile getirilmeyen azimlerinde boyun eğmez

yapmalıdır. Bütün tarih kayıtlarında muzaffer bir kaderin denizin üzerinde savaşıyan insanlara böylesine sadık olduğu görülmemiştir. Şu da söylenmelidir ki onlar da muzaffer kaderlerine sadık olmayı biliyorlardı. Yüceltilmişlerdi. Her zaman onun tebessümünü ararlardı; gece ya da gündüz, iyi ya da kötü havada, kuvvetli kalplerini ellerine almış olandan ufacak da olsa bir işaret beklerlerdi. Bu yüksek sebatın ilhamı içinse yalnızca Lord Nelson'a borçluydular. Hangi dünyevi sevgiyi bıraksın ya da kucaklasın, büyük Amiral her zaman, her şeyden önce ve her şeyden sonra bir şöhret âşığıydı. Onu kıskançlıkla sevdi, sönmez bir ateş ve doymaz bir arzuyla — mükemmel bir özveri ve ebedî bir güvenle sevdi onu. Tutkusunun fazlalığı onu zahmetli bir âşık yapmıştı. Sevdığı de onun güveninin büyüklüğüne asla ihanet etmedi. Hayatının sonuna kadar onun yanında kaldı ve Nelson da sevdiğine vereceği (on dokuz hediye) sonuncusunu göğsüne bastırarak öldü. “Çıpa, Hardy — Çıpa!” dört dörtlük bir denizcinin olduğu kadar ateşli bir âşığın da haykırışıydı. Böylece son şöhret hediyesini göğsüne basabilirdi.

Onu harika yapan bu ateşti. Şanlı bir kaderin âşıklarının yanan örneğiydi o. Daha önce de büyük subaylar gelmişti —örneğin kendisinin de İngiltere'nin gördüğü en büyük deniz subayı olarak saydığı Lord Hood. Uzun bir büyük kumandanlar zinciri denizin kapılarını Nelson'ın dehasına sonuna kadar açmıştı. Onun zamanı gelmişti ve büyük deniz subaylarından sonra, büyük denizcilik geleneğini sürdürme görevini büyük bir adam üstlenmişti. Deniz Kuvvetlerinin başka bir şansı da Nelson'ı anlamış almaktan geliyordu. Lord Hood ona güvenmişti. Amiral Keith ona: “Seni bir Kaptan ya da Amiral olarak harcayamayız.” demişti. Kont Aziz Vincent filosunun bir bölümünü koşulsuz olarak ellerine teslim etmiş, Sir Hyde Parker da Kopenhag'da ona istediğinden iki fazla gemi vermişti. Rütbelilerden daha fazla söz etmeye gerek yok; deniz kuvvetlerinin geri kalanı da ona özverili sevgilerini, güvenlerini ve hayranlıklarını sunmuştu. Bunların karşılığında onlara verdiği kendi yüce ruhundan daha azı değildi. Kendi ateşini ve ihtirasını onlara soludu. Birkaç sene içinde deniz savaşlarının stra-

tejisinde ya da taktiklerinde değil, zafer kavramının kendisinde bir devrim yaptı. Bu kesinlikle dâhiceydi. Yalnızca bu sebeple bile kaderinin sadakati ve ilhamının gücüyle donanmaların ve denizcilerin liderleri arasındaki yeri eşsizdir. Görev yapmayı kahramanlığa dönüştürmüştür. Doğrusu o berbat bir atadır.

Onun zamanındaki insanlar onu sevmiştir. Yalnızca muzaffer orduların büyük komutanlarını sevdiğikleri gibi değil; kendilerine duyduklarından daha yakın hislerle sevmişlerdir onu. Bir çağdaşının sözleriyle o, “emri altında çalışma şansına sahip olmuş insanların sevgi dolu saygısını en güzel yollarla kazanmıştır.”

Bu kadar büyük olmak ve adamlarının sevgisine bu kadar açık kalmak istisnai bir insaniyetin göstergesidir. Lord Nelson’un büyüklüğü son derece insancaydı. Ahlaki bir tabanı vardı; bir kardeşler takımının sıcak özverisiyle sarmalanmaya ihtiyaç duyuyordu. Gururlu ve hassastı. Deniz kuvvetlerinin ona duyduğu sevgi ve hayranlık onun mesleki onurunun tatminsizliğini koşulsuz yatıştırıyordu. Onlar ona ne kadar güvendiye o da onlara o kadar güvendi. Denizcilerin denizcisiydi o. Sir T. B. Martin, Nelson altında hizmet veren hiçbir subayın “kişiliğine candan bağlanışlarını ve onun aslarına dürüst ve uzlaştırmacı yaklaşımına duydukları hayranlığı” anlatmadan geçmediğini belirtir. Nelson’un neredeyse iki kat büyüklükte bir filoyu Karayipler’e kadar kovaladığı gemilerden birinde kaptanlık yapan Sir Robert Stopford da bir mektubunda şöyle der: “Yarı aç yarı tok hâldeydik ve dahası limandan çok uzakta olmak bizi sıkıntıya sokuyordu, fakat bizim ödülümüz Nelson’la olmaktı.”

İçinde bütün filodaki özel ve genel farklılıkların kaybolup gittiği bu cesaret ve dayanıklılığın kahramanlık ruhu Lord Nelson’un Nil, Kopenhag ve Trafalgar zafer nişanlarıyla üç kere mühürlenmiş büyük mirasıdır. Zamanın getirdiği değişikliklerin etkileyemeyeceği bir değere sahiptir bu miras. Cesaret göstermeye ve şöhrat ödülüne seve seve yol göstermeyi bildiği insanlar ve gemiler artık yok, fakat Nelson’un ruhu okşayan dokunuşu onun belirlendiği başarı standardındaki yerini koruyor. Strateji ilkeleri sabit

olabilir. Sebeplerin zayıflığından dolayı düşüncesizlik ve ürkeklik olarak görülmediler ve görülmeyecekler. Karadaki ve denizdeki büyük komutanların taktikleri sonsuza kadar tartışılabilir. Taktiklerin ilk hedefi, rakiple olabilecek en avantajlı şartlarla uzlaşmaya varmaktır; ancak diğerleri arasında hiçbir değişmez kural, bu büyük sebepten ötürü tecrübeyle kazanılmaz —rakibin kalitesi bu problemdeki değişken öğedir. Lord Nelson’ın taktikleri çokça gurur ve biraz da yararla fazla fazla tartışılmıştır. Ancak onlar gerçekten de eski dönemlere ait şeylerdir. Yalnızca birkaç sene daha ve bir gemiyi yelken beziyle idare etmenin tehlikeli zorlukları Lord Nelson’ın kahramanlık ruhunun mirasına sahip, ülkelerinin güvendiği denizcilerin akıllarından çıkmış olacak. Gemilerin karakterlerindeki değişiklikler çok büyük ve çok radikal. Büyük insanların yaptıklarını dikkatli bir hürmetle çalışmak doğru ve uygun olandır fakat Lord Nelson’ın ünlü notunun kesin niyeti Zamanın her büyük sanatın en açık kavramları üzerine örttüğü perdeyle örtülmeye başladı bile. Unutulmamalıdır ki başkumandanlık yapan Nelson’ın rakipleri ilk kez sefer hâlindeydi —ilk ve son kez. Yaşasaydı, ona karşı gelecek başka donanmalar olsaydı, muhtemelen onun bir deniz subayı olarak büyüklüğünden daha fazla şey öğrenirdik. Onun bir lider olarak büyüklüğüne hiçbir şey eklenemezdi. Kabul edilebilecek tek şey kısa ve şanlı kariyerinin başka hiçbir gününde Lord Nelson’ın kendi dehasına ve ülkesinin kaderine daha muhteşem bir şekilde sadık olamayacağıydı.

Gerçek şu ki eğer rüzgâr yüzüstü bıraksaydı ve gemi rotasını kaybetseydi ya da daha kötüsü liderleri rakibin toplarının kısa menzilindeyken doğruya doğru ters yönde sürüklenselerdi, en ilerideki gemileri yakalanmaktan ya da yok edilmekten hiçbir şey kurtaramazdı. Büyük deniz subayının hiçbir yeteneği böyle bir durumdan fayda sağlayarak çıkamazdı. Lord Nelson bundan fazlasıydı ve onun dehası mağlubiyetlerce azaltılamazdı. Fakat görünen o ki geri dönüşü olmayan kazaların merhametine bakan taktikler modern bir denizciye çalışması gereksiz bir konu gibi görünüyormuş olmalı. Britanya deniz kuvvetleri tarihinde Trafalgar

savaşının yanında yer alacak büyük donanma harekâtının başkumandanının böyle bir endişesi olmayacak ve böyle bir bağımlılığın yükünü taşımayacak. Yüz seneden beri hiçbir Britanya donanması bir rakiple savaş hattında karşı karşıya gelmedi. Yüz sene uzun bir zaman, fakat modern şartların farklılığı da muazzam. Körfez çok büyük. Örneğin İngiliz Deniz Kuvvetlerinin son büyük savaşı 1 Haziranda olsaydı, Nelson'ın zaferleri olmasaydı, körfez neredeyse geçilmez olurdu. Büyük Amiralin hafif ve tutkunun yıprattığı figürü yolların ayrıldığı yerde durur. Dehanın cesaretine ve kâhince bir ilhama sahipti o.

Modern deniz kuvvetleri askerî tarihin büyük deniz subaylarının taktiksel uygulamalarının görkemli hatıralar tapınağına kaldırılma zamanının geldiğini hissetmeli. Yelkenli günlerin donanma taktikleri iki noktaya bağlıydı: Derinlemesine ateşin⁴⁸ ölümcül tabiatı ve rüzgârlara bel bağlayan bir kumandanın alışık olduğu, filonun bir kısmının çaresizce rüzgâraltına sürüklendiği ânı yaşamak. Bu iki nokta denizcilik taktiklerinin özünü oluşturuyordu ve bu iki nokta itme gücü ve silahlanmadaki değişikliklerle modern taktiksel problemler arasına giremedi. Yönettiği mürettebata duyduğu sarsılmaz güvenle sürdürülen bir inanç ve cesaretle bu problemleri ilk olarak Lord Nelson göz ardı etti. Zafer kazanmanın tek yolu ve mantıklı taktiklerin tek amacı olarak ateşin ezici gücüne inandığını ilan eden meşhur notun satırlarından öne çıkanlar bu inanç, bu cesaret ve bu güvendir. O zamanki şartların zorlukları altında o, inancını bütün risklere rağmen uygulamaya dökerek yalnızca ve yalnızca bunun için gayret gösterdi. Lord Nelson işte bu özel inancıyla bizim için ilk modernlerden biri hâline geldi.

Bütün risklere karşı demiştim ve buhar çağında doğup büyüyen bugünün denizcileri havada bu risklerden ne kadar olduğunu güç bela fark ederler. Sığ sularda demirlemiş bir donanmaya rastlamak için şartların uygun olduğu Nil haricinde Lord Nelson

⁴⁸ Gemiye bordalarından değil baş ya da kıç tarafından ateş etmek. (ç.n.)

havasında hiç şanslı değildi. Teneriffe seferinde kolunu kaybetmesinin sebebi hemen hemen alışılmadık bir rüzgâr dönüşünden başka bir şey değildi. Trafalgar Günü'nde de hava olağanüstü tehlikeli olmasa da yine elverişsizdi.

Günüşiğinin aralardan sızdığı, rüzgârların batıdan düzensizce estiği kapalı ve genellikle puslu günlerden biriydi fakat Bunun zaman zaman zaman belirginleşiyordu. O noktaya saatlerce, tekrar tekrar hürmetle bakmak benim payıma düşmüştü. Aşağı yukarı otuz sene önce bazı istisnai durumlar beni bir süreliğine Faro'dan Spartel'e düz bir hatla çevrelenen İspanyol kıyısındaki koya oldukça aşına kılmıştı. İyi hatırladığım deneyimim okyanusun kenarında rüzgâr (ayın yirmisinde Britanyalıları şaşırttığı gibi) kuzeybatı yönünden esti mi batıdaki havanın görünüşünün bir işe yaramadığını ve geri dönmektense rotayı doğuya çevirmenin kesinlikle daha mantıklı olduğunu hatırlamamı sağlamıştı. Bu şartlar altında ayın yirmi birinde, saat sabah yedide geminin dayanması ve doğuya seyretmesi emri gelmişti. On dakikalık dinginlikler ve kıyı hattında tuhaf bir kararmadan başka belirtilere sahip olmayan, düzenli rüzgârların esişine karşı aniden coşan doğu uğultularının aklımdaki berrak anılarıyla mesleki bir dehşete düşmeden o alnımıza yazılmış ânı düşünemiyorum. Büyük Amiral ve iyi denizciler havadaki ve denizdeki işaretleri doğru okuyabilir, gün sonunda demirlemeye hazırlanma emrini vermesi de bunun yeterli bir kanıtı; buna rağmen *Victory* ilk yayılım ateşini açtıktan yarım ya da bir saat sonra aniden gelen bu kafa karıştırıcı doğu havalarının iki bölüğün de en arkadaki gemilerini idare edilemez şekilde borda taraflarıyla batı rüzgârlarına karşı rüzgâr altına ve iki Britanyalı amirali çok ciddi bir tehlikeye soktuğunu görmek insanın nefesini kesmeye yeter. Bugün bile büyük bir savaşın kaderinin kırk dakikalığına, ben batıya bakarak gerçek havanın işaretlerini ararken sessizce arkamdan gelip yanaklarımı sıyıran rüzgârın nefesine bağlı oluşunu aklımdan çıkaramıyorum.

Artık savaşa giden Britanyalı denizciler yiğitliklerinin başarısı için rüzgârın nefesine güvenmek zorunda değil. Kollarını savaşıla-

ra açan savaş ve rüzgâr Tanrısı İngiltere'nin yelkenli donanmasının ve onun en büyük kaptanının güneşinin tertemiz bir şöhretle batmasına izin verdi. Şimdi eski gemiler ve mürettebatları yok; birçoğu eski ve uğurlu isimleri taşıyan yeni gemiler ve yeni mürettebatlar kış tarafındaki ve yalnızca onları hazır bir el ve gözüpek bir kalple kavramayı bilenlere fırsatlar sunan tarafsız denizdeki yerlerini aldılar.

Yirmi Yıllık Savaş'ın deniz kuvvetleri ne yapacağını biliyordu ve Lord Nelson onun ruhuna kendi onur ve şöhret tutkusunu üflediğinde en iyi zamanındaydı. Şanslı bir deniz kuvvetleriydi bu. Zaferleri çaresiz gemileri ezip geçmek ve yılmış orduları kılıçtan geçirmek değildi yalnızca. Hiçbir cesur yüreğin arzulamadığı bu acımasız iyilikle harcanmamıştı. Rakipleri bakımından da şanslıydı. Rakipleri diyorum çünkü bu gururlu hatıralar gününde ulusların epey çaresiz, muhtemelen epey mukadder –aynı zamanda da epey beyhude– olan çekişmelerini ve kavgalarını ölümsüzleştiren “düşman” kelimesini kullanmaktan kaçınmalıyız. Savaş hayatın armağanlarından biridir; fakat yazık! Zaman yatıştırıcı elini büyük insanların tutkulu yanlış anlamaları ve arzuları üzerine koyduğunda hiçbir savaş son derece gerekli görünmez. “Le temps,” der seçkin bir Fransız, “est un galant homme.”⁴⁹ İşleyişinde orduların başarılarında kazandıkları kadar görkem olan zaman uyum ve adalet ruhunu taşır.

Bizi karşılayan gemilerden biri devrimsel değişiklikler yüzünden karmakarışık olmuş, diğeri çürüyen monarşinin ihmaliyle pas tutmuştu ve bütün olanaksızlıklara rağmen bir yarış tutturdular. Cüretkârlığımız ile sadakatimizin fazileti ve liderimizin dehasıyla savaş esnasında üstünlüğü sağladık ve sonuna kadar sürdürdük. Fakat çekici yüceliğin coşturan yanılsamasında bir dizi askerî başarı bir ulusa böylesine bir kaderin şans eseri yok olabileceği gerçeğini hatırlatır. Eski deniz kuvvetleri son günlerinde hiçbir küçümseyici art niyetin kusur bulmaya cüret edemeyeceği bir şöhret

⁴⁹ Zaman nazik bir insandır. Orijinal metinde de Fransızca. (ç.n.)

kazandı ve bu muazzam iyiliği yalnızca rakiplerine borçlular.

Silahlı bir ev sahibinin elini güçlendiren bu özgüvenden kör talihçe mahrum bırakılmış, beceriden yoksun fakat cesareti tam olan rakiplerimizin 1797 yılında 1793 yılında verdiklerinden daha iyi bir savaş vermeyi başardıkları rahatlıkla söylenebilir. Dahası, Nil'de karşılaştığımız direniş kör ya da akılsız olmadıkları sürece *Guerrier*'in baş omuzluğuna yaslanmış olan *Goliath*'in kıyıya yakın bir iskeleyi işgal ettiği an sonlarının geldiğini anlayan denizcilerden talep edilebilecek olandan fazlasıydı. Limandan yeni çıkmış ve rahatsız edici aksilik anlarından başka hiçbir şeyde yer almayan 1805'in donanması Kaptan Blackwood'un şövalyeleri andıran bir ruhla amiralini tebrik ettiği kararlı bir öncü kuvvet olarak sunuldu bize. Rakiplerimizin yiğitlik gayretleri yalnızca ordumuzun daha çok parlamasını sağlıyordu. Cesur insanların arasında süren ilişkinin kolay fark edilmeyen bağı olan kardeşlik duygularını bir süreliğine yok eden savaşta bile bir arkadaş bundan daha fazlasını yapamazdı —en sonunda zaferin değerine tanıklık etmesi gereken mağlup olanın ta kendisidir.

O çarpışmanın sıcaklığından birlikte sessizce okyanusun soğuk diplerine batanlar günümüzün parolasını anlayamazlar, çatışmamızın çıkış noktasına şaşkın gözlerle bakarlardı. Bütün geçişler, bütün değişiklikler; insanların kini, donanmaların taktikleri, gemilerin şekilleri ve denizin kendisi bile Lord Nelson'ın zamanında olduğundan farklı ve küçülmüş bir çehreye bürünmüşse benzer. Gölgelerin ve karartıların bitmek tükenmek bilmeyen telaşında, rüzgârlı bir günde sular üzerine kapkara çöken fantastik biçimlerdeki bulutların amansız ufkun keskin hattının altına düşmek için üzerimizden doludizgin geçmesi gibi biz de yüzümüzü gücü ve devamlılığıyla iyi ya da kötü şansa üstün gelen, bize tek başına kadere karşı baki bir varoluş ve ebedî bir güç veren ulusal ruhumuza dönmeliyiz.

Takip eden nesillerin dayanıksız kiline dökülmüş kuvvetli ve esrarengiz bir iksir gibi seneler geçtikçe içinde gerçeği, görkemi ve gücü büyütür o. Yerkürenin dört bir yanındaki bozulmaz akışın-

da, büyük insanlarımızın büyüklüklerini ölümün çürümesinden ve unutulmuşluğundan korur ve onlar arasında cesur bir denizci ve seçkin bir Amiral olarak inancıyla dehasının tabiatı “Ulusumuzun şanını yücelten” nitelikte olan Nelson’ın tutkulu ve asil büyüklüğü vardır.

Terimler Sözlüğü¹

alabanda:	Borda karşısı, geminin iç tarafı.
alíze:	Ticaret rüzgârlarının kısa adı. 30 derece kuzey ve 30 derece güney enlemleri arasında hemen hemen devamlı esen rüzgârlar.
arma:	Geminin yürümesine hizmet eden direk, seren, ip, halat ve yelken takımı.
armuz:	Gemilerde güverte ya da borda kaplamalarının yan yana gelmeleri sonucu aralarında oluşturdukları çizgi.
ayıbacığı:	Geminin çift yan yelkenlerinin birini sancak, birini iskeleden kullanarak pupadan alınan rüzgârla yapılan yol alma biçimi.
babafingo:	Yelkenli bir gemide eğer direk üç kısımdan ibaretse, en üst parça.
barko:	Gemi ya da tekne için kullanılan başka bir isim.
bocurgat:	Demiri fundo etmede, demir zinciri ve halat çekmede kullanılan gemi teçhizatı.
borda:	Alabanda karşısı, geminin yan, dış tarafı.
brik:	İki direkli, seren yelkenli, birkaç top taşıyan gemi.
camadan vurmak:	Dört köşe yelkenleri boğarak yüzeylerini küçültme işi.
cıvadra:	Geminin baş tarafından havaya doğru biraz kalkık olarak uzatılmış bulunan direk.
çalım:	Geminin baş ile kıç arasındaki inik meyil veya kıç tarafta su kesiminin altındaki dar kesim.
çipo:	Çıpanın başından iki yöne uzanan demirler.
farş tahtası:	Gemi veya sandallarda omurga eğrisinin üzerine yerleştirilen düz tahta.
fırkateyn:	Üç direkli, bir tür yelkenli savaş gemisi.

¹ Editör notu: Bu sözlük orijinal kitapta bulunmamaktadır, çevirmen Çağatay Koparal tarafından Türkçe baskı için hazırlanmıştır.

frengi deliği:	Gemi güvertelerinde suların dışarıya akması için bordalara açılan delik.
fundo etmek:	Demiri kendi ağırlığı ile bırakmak, demirmek.
gabya:	Ana direk ve babafingo çubuğu arasındaki çubuk veya yelken.
giz:	Yarım seren.
göz demiri:	Bir tarafında iki demir bulunan, pruvaya yakın olan çıpa.
gradin halatı:	Yelken ve tentelerin kenarlarına, yakalarına dikilen halat.
ırgat:	emir almada, halatları dolayıp gemiyi yanaştırmada veya karaya çekmede kullanılan yatay veya dikey mekanizma.
ıskarmoz:	Gemilerin kaburgalarını oluşturan eğri ağaçların adı.
ıskota:	Yelkeni rüzgâr ile doldurmak için halat veya palanga donanımı.
istralya:	Gemide direk ve çubukları baş tarafından, yani burundan tutan halat.
izbiro:	Çeşitli yükleri yukarı çekmek için halattan yapılmış sapan.
kadırga:	Hem yelken hem kürekle yol alan, özellikle Akdeniz'de kullanılmış bir savaş gemisi.
kamarot:	Gemilerde yolcuların hizmetine bakan görevli.
kandilisa:	Yelkenleri yukarı kaldırmak için kullanılan halat.
kaporta:	Geminin aşağı katlarına hava ve ışık sağlayan, güverteler arası geçişte kullanılan açıklık.
karavela:	Büyük deniz teknesi.
karina:	Geminin su içinde kalan bölümü, omurgası.
kasara:	Teknelerin baş, orta ve kış kısımlarında asıl güverteden daha yüksek olan güverteler veya kısımlar.

kastanyola:	Akan gemi zincirini sıkarak durdurmak için kullanılan demir kol.
kemere:	Gemi güvertesinin enine konulmuş kirişlerden her biri.
kerteriz:	Bir yerin nerede olduğunu pusula ile ölçme.
koltuk halatı:	Gemilerin baş ve kıç taraflarından sahile verdikleri halatlar.
koster:	Kıyı limanları arasında seferler yapmak üzere inşa edilmiş ve donatılmış küçük yük gemisi.
kotra:	Çoğunlukla bir direkli, randası olan, ince gövdeli yelkenli.
kuntra:	Karşı, zıt, yedek.
loça:	Demir zincirin akması için deliklere geçirilmiş madeni oluk.
lombar ağzı:	Gemilerin sancak ve iskele taraflarında bulunan borda iskelelerinin üst tavanlarının bulunduğu yer hizasındaki güverte kısmı. Gemilere giriş ve çıkış buradan yapılır.
lostromo:	Ticaret gemilerinde tayfanın başı.
lumbuz:	Gemilerin iç kısımlarını aydınlatmak için bordalara ve güvertelere açılmış olan yuvarlak delikler.
mapa:	Çıpanın başındaki halka.
matafora:	Sandalları asmaya yarayan ve gemilerin bordasında bulunan ağaç direk.
mavna:	Gemilere ve yakın kıyılara yük taşıyan, güvertesiz büyük tekne.
omuzluk:	Geminin baş ve kıç tarafındaki 45 derecelik açısı civarındaki istikamet.
orsa etmek:	Gemiye rüzgârın geldiği yöne döndürmek.
palamar:	Gemileri iskeleye, rıhtıma veya şamandıraya bağlamaya yarayan kalın halat.

palanga:	Bir halatla makaralardan oluşan, ağır cisimleri kaldırmaya ve sağa sola döndürmeye yarayan alet.
parakete:	Geminin saatteki hızını anlamak için kullanılan araç.
pruva:	Bir geminin ön kısmı, baş tarafı.
pupa:	Geminin arka kısmı, kıç tarafı.
pürmeçe:	Geminin başından geriye ve kıçından ileriye doğru çekilip geminin oynamasını engelleyen halat.
randa yelkeni:	Yelkenli bir teknede en geriye açılan yan yelken.
rüzgâr altı:	Rüzgârın estiği yönün aksi.
rüzgâr üstü:	Rüzgârın estiği yön.
safra:	Boş geminin dengesini sağlamak, ya da pervaneyi iyice suya batırmak için gemiye alınan ağırlıklar.
salapurya:	Ticaret eşyası ve yük taşımakta kullanılan, üçgen bir yelkeni olan, 10-15 tonluk deniz taşıtı.
seren:	Yelkenli gemilerde üzerine dört köşe yelken açmak ve işaret kaldırmak için direğe yatay olarak bağlanan gönder.
sokra:	Güverte döşemelerinde iki ağacın uç uca gelmesiyle oluşan aralık.
starya:	Kiralayanın malın yüklenmesi veya boşaltılması için ayrıca bir tazminat isteme hakkı olmaksızın beklemeye zorunlu olduğu müddet.
taç:	Çıpanın alt kısmındaki çıkıntı.
tirinket sereni:	Pruva direğinde en altta bulunan seren.
tiriz vurmak:	Muşambayla kaplamak, direklerin ve dubaların etrafını tahta veya halat örtüsüyle sarmak.
tonoz demiri:	Gemileri belirli bir istikamette tutmak için gemilerin kıç taraflarından bir tele bağlı olarak attıkları demir.
trireme:	Eski tip bir kadirge, güverte üç katlıdır ve her katta kürekçiler dizilidir. Adını da üç katlı oluşundan alır.

uskuna:	İki ya da daha fazla direkli, genellikle yan yelkenlerle donatılmış yelkenli tekne.
usturmaça:	Her tür deniz aracının rıhtım, iskele gibi yerlere yanaşmaları sırasında olabilecek çarpmaları önleyici nitelikte halat, ağaç, lastik, plastik gibi esnek malzemeden yapılmış, sabit veya taşınabilir yastık.
velena donanımı:	Direkler arasındaki ıstralyalar üzerine açılan üçgen şeklindeki yelkenler.
vira demir:	Çıpayı çekmek için verilen komut.
yavl:	Pruva direği ve yeke gerisinde mizana direği olan güverteli yelkenli.
yeke:	Dümeni kullanmak için dümenin başına takılan kol.

DENİZİN AYNASI

ANILAR VE İZLENİMLER

Joseph Conrad

Bu kitap çok samimi bir ifşaat olduğundan ve ortaya çıkardığı şey yaklaşık üç yüz sayfa kadar olan diğer içten itiraflara birkaç sayfa ekleyebileceğinden, benim denizle anlaşılmas Tanrıların fanilere yolladığı diğer bütün büyük tutkular gibi esrarengiz şekilde başlayan, akıl almaz ve çok güçlü şekilde devam eden, düş kırıklığından sağ çıkan, çetin hayatın her bir gününde pusuda bekleyen inanç yitirmeye karşı koyan, aşkın hazzını ve kederini sonuna kadar yaşayan, başkalarının yenilgilerinden zevk alanlarla yüzleşen, ilk anından son anına kadar kin tutmayan ve şikâyet etmeyen ilişkimi bir idam öncesi itirafı gibi bütünüyle gözler önüne seriyorum.

Kapak Resmi:
Caspar David Friedrich
View of a harbour, 1815

