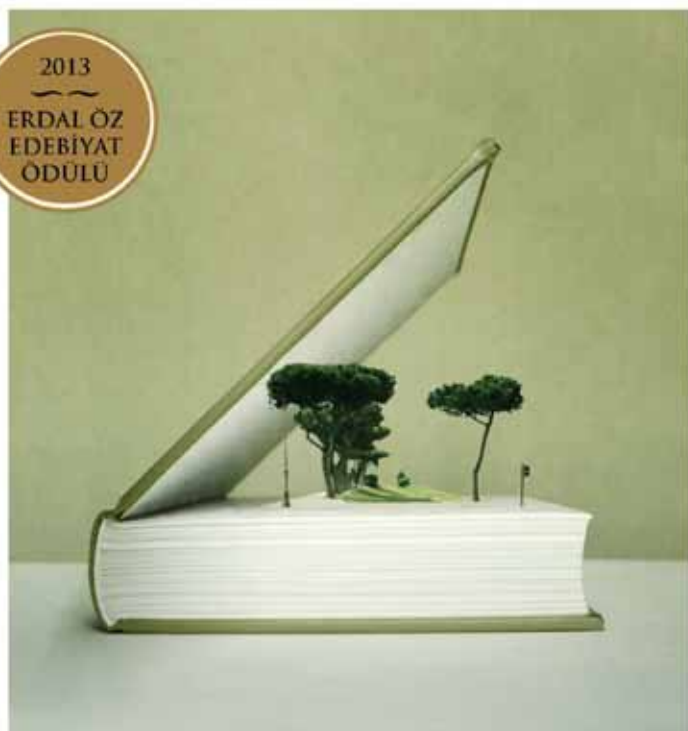


CEMİL KAVUKÇU

ÖRÜMCEK
KAPANI



DENEME

❤️
CAN

2.
BASKI



CEMİL KAVUKÇU
ÖRÜMCEK
KAPANI

© 2013, Can Sanat Yayınları Ltd. Şti.

Tüm hakları saklıdır. Tanıtım için yapılacak kısa alıntılar dışında yayıncının yazılı izni olmaksızın hiçbir yolla çoğaltılamaz.

1. basım: 2013

2. basım: Ocak 2014, İstanbul

Bu kitabın 2. baskısı 1 000 adet yapılmıştır.

Yayına hazırlayan: Faruk Duman

Kapak tasarımı: Act creative

Kapak resmi: © Shutterstock / Valentina Photos

Kapak baskı: Azra Matbaası

Litros Yolu 2. Matbaacılar Sitesi D Blok 3. Kat No: 3-2

Topkapı-Zeytinburnu, İstanbul

Sertifika No: 27857

İç baskı ve cilt: Ayhan Matbaası

Mahmutbey Mah. Devekaldırımı Cad. Gelincik Sokak No: 6 Kat: 3

Güven İş Merkezi, Bağcılar, İstanbul

Sertifika No: 22749

ISBN 978-975-07-1880-9

CAN SANAT YAYINLARI

YAPIM, DAĞITIM, TİCARET VE SANAYİ LTD. ŞTİ.

Hayriye Caddesi No: 2, 34430 Galatasaray, İstanbul

Telefon: (0212) 252 56 75 / 252 59 88 / 252 59 89 Faks: (0212) 252 72 33

www.canyayinlari.com

yayinevi@canyayinlari.com

Sertifika No: 10758

CEMİL KAVUKÇU
ÖRÜMCEK
KAPANI

DENEME

2013 ERDAL ÖZ EDEBİYAT ÖDÜLÜ



Cemil Kavukçu'nun Can Yayınları'ndaki diğler kitapları:

Uzak Noktalara Doğru, 1995

Yalnız Uyuyanlar İçin, 1996

Bilinen Bir Sokakta Kaybolmak, 1997

Temmuz Suçlu, 1998

Dönüş, 1998

Dört Duvar Beş Pencere, 1999

Pazar Güneşi, 2000

Gemiler de Ağlarmış, 2001

Başkasının Rüyalari, 2003

Suda Bulanık Oyunlar, 2004

Gamba, 2005

Mimozada Elli Gram, 2007

Angelacoma'nın Duvarları, 2008

Tasmalı Güvercin, 2009

Düşkaçırın, 2011

Aynadaki Zaman, 2012

CEMİL KAVUKÇU, 1951 yılında İnegöl'de doğdu. İstanbul Üniversitesi Fen Fakültesi Jeofizik Mühendisliği Bölümü'nü bitirdi (1976). Öyküleri, 1980 yılından bu yana çeşitli dergilerde yayımlandı. *Patika* adlı eseriyle 1987 yılında Yaşar Nabi Nayır Öykü Ödülü'nü, 1996 yılında *Uzak Noktalara Doğru* adlı öykü kitabıyla Sait Faik Hikâye Armağanı'nı, 2009 yılında *Angelacoma'nın Duvarları* adlı anlatısıyla da Sedat Simavi Edebiyat Ödülü'nü, 2013'te Erdal Öz Edebiyat Ödülü'nü kazandı.

İçindekiler

Todaman Todaman Zi	11
Yaşananlar, Yazılanlar, Yazılamayanlar	23
Yazma Sıkıntısı	33
Başka Türlü Bir Sıkıntı.....	37
Öykü Dekorü.....	41
Bir Öykünün Hikâyesi ile Bir Hikâyenin Öyküleşmemesi.....	47
Bir Gün Belki Hayattan	53
Görkemli Bir Buluşma	65
Ucu Açık Bir Gece	71
Biz mi Seçtik.....	79
Yazmayı Bırakabilmek.....	87
Yazarın Evi, Kapısının Önü	93
Yaşamla Kurgu Arasında Bir Köprü	97
Öykü Örumceği.....	103
Mektup	109
Uzak Adacıklar.....	115
Hızla Yaşlanan Zaman mı?	123
Yer Altı Nehrinde Nal Sesleri	129
Örumceğin Çilesi.....	135

TODAMAN TODAMAN Zİ

Denizi ilk gördüğümde beş yaşlarında falan olmalıyım. Okula başlamamıştım. Ailecek gerçekleştirdiğimiz ender yolculuklardan biriydi. Bunu ender yapan, babamın da bizimle gelmesiydi. O güne dek babalar, anne ve çocuklarla birlikte otobüse binip bir yere gitmez, diye düşünürdüm. Çünkü ne zaman Bursa'daki halamlara, amcama ya da dedemle anneanneme gitsek babam bizimle gelmezdi. Yolculuğu gizemli, heyecanlı, hatta biraz da ürkütücü yapan bu olmalıydı. Daha sonra da iki ya da üç kez birlikte yolculuk yapmıştık ama ilki kadar iz bırakmamıştı. İstanbul'daki halama gidiyorduk. Beni en çok heyecanlandıran da, büyüklüğünü bir türlü hayal edemediğim denizi görecektim. Henüz sinemayla tanışmamıştım, televizyonun evlerimize girmesine ise yıllar vardı. Annemin anlattığına göre bu uçsuz bucaksız su mavi renkteydi ve tuzluydu. Bir de onun üzerinde yol alacağımız vapur vardı. İkisini de gözümde canlandıramıyordum. Yolculuğu çok seviyordum ama otobüs tuttuğu için her yolculuk bir ıstıraba dönüşüyordu. İnegöl ile Bursa arasını -45 kilometrelik mesafeyi- bir buçuk saatte alan benzinli Austin otobüslerde çocukluğum boyunca kusmuştum. O benzin kokusunu ve rampalarda bir arı kolonisinin uğultusunu andıran motorun inleme-

lerini hâlâ anımsıyorum. Beni bir gece uykusuz bırakan, heyecanla sabahı beklediğim (böyle durumlarda güneş, doğma konusunda oldukça inatçıdır) yolculukta da kusum mu, emin değilim. Kesin kusmuşumdur; çünkü bu kez Bursa'ya gitmiyorduk. Oradan başka bir otobüse binecek ve biraz daha uzun süren yolculukla Yalova'ya varacaktık. Bursa'dan sonrası yeni bir ülkenin keşfiydi benim için. Otobüsün penceresinden dışarıyı izliyor, her dönemeçte denizi görecekmişim gibi sabırsızlanıyordum. Babam, "Biraz sonra Gemlik'e varacağız, orada denizi göreceksin," demişti.

Bursa'dan Yalova'ya her gidişimde Gemlik'ten önce bir tabelaya yazılmış Orhan Veli'nin, "Gemlik'e doğru denizi göreceksin, sakın şaşırma" dizesini okuduğumda hep o günü ve babamın sözlerini anımsarım.

Az sonra denizi görmüş ve çok şaşırmıştım. Koyu mavi, hayal edemeyeceğim kadar büyük bir su kütlesi vardı karşımda. Gökyüzü, bir çukuru doldurmuş gibiydi.

Ama asıl şaşkınlığı Yalova'da yaşadım. İki saate yakın süren otobüs yolculuğu bittiğinde deniz havası mı, yoksa karanın artık burada bitip bütün dünyayı kapladığını düşündüğüm mavi renkli su mu beni kendime getirmişti, bilemiyorum. Gördüğüm, hayal ettiğimin çok ötesindeydi. Denizin üzerindeki daracık yolun ucunda, kocaman bacasından siyah dumanlar çıkan bembeyaz bir vapur bizi bekliyordu. Seslerini ilk kez duyduğum kuşlar dönüyordu tepemizde. Güvercinden büyük ve bembeyazdılar. Denize dalacakmış gibi yapıp yeniden yükseliyorlardı. Onlara bakmaktan yürüyemiyordum. "Martı," demişti annem, "bunlar deniz kuşu." Elli küsur yıl sonra, gagasında kocaman bir silgi taşıdığını düşündüğüm ve pencereme konan da bir deniz kuşuydu. "Her şeyi sil," demişti bana. Aslında her şeyi silmeye başlayan annemdi.

O gün şaşkın şaşkın çevreme bakınarak vapur iskelesinde yürüyen ben, dünyanın en mutlu çocuğuydum.

İki saat süren vapur yolculuğu inanılmazdı. Pencere camına alnımı dayamış hafifçe dalgalanan suya bakıyordum. Bir yandan da dipsiz derinliğini düşünüyordum. Bu kadar büyük demirden bir vapur nasıl oluyordu da suyun üzerinde batmadan gidebiliyordu. Babam bize, elindeki tepsiyle dolaşan beyaz önlüklü adamdan kaşarlı sandviç almıştı. Kaşarı da, sandviç ekmeğini de ilk kez görüyor ve tadıyordum.

Bütün bunlar, vapur yolculuğunun büyüğü olmalıydı. Gözlerimi denizden alamıyordum. Büyük bir serüveni bu. İnegöl çok uzaklarda kalmıştı. Bir daha oraya asla dönemeyecekmişiz gibi uzaklarda.

Annem daha sonra birçok kez bu ilk İstanbul yolculuğumuzu anlatmıştı. Her seferinde de gülmüştük. Ben bu kısmını anımsamıyorum ama konuşmaya yeni başlayan kardeşim, denizi görünce kollarını iki yana açarak, “Todaman todaman zi,” demiş. Yani; “Kocaman kocaman su.”

Yıllar sonra kardeşimle o *kocaman kocaman* sularda birlikte çalışacaktık. Gerçek bir gemi adamı olmasak da, sismik araştırma gemisinde jeofizik mühendisi olarak bulunsak da, yaşamımızın (sürekli denizde değil tabii) on beş yılını *todaman todaman zi*'de geçirecektik.

Denizi ilk gördüğümde mi sevdim, yoksa on beş yıl içli dışlı olduğumuz için mi ona bağlandım, bilemiyorum. Ama bildiğim bir şey var ki, denizi eksen alan öyküler, romanlar, filmler her zaman ilgimi çekmiş, beni etkilemiştir. Çünkü deniz aykırıdır, serüvenlere açıktır, kıskırtıcı bir çağırışı vardır. Türk edebiyatında olduğu gibi dünya edebiyatında da denize içeriden bakan yazar azdır. Halikarnas Balıkcısı ve Sait Faik deniz-insan ilişkisini anlatmışlardır. Yaman Koray'ın *Büyük Orfoz'u*, Ke-

mal Bilbaşar'ın *Denizin Çağırışı* da açık denizlerde geçmez. Zeyyat Selimoğlu'nun babası kaptandır ve çocukluğunda deniz yolculuklarına çıkmış, gemi adamlarını tanımıştır. Edebiyatımızda görmezden gelinmiş, denizi bilen, oradaki acımasız koşulları bütün içtenliğiyle anlatmış bir yazar da Cumhur Orancı'dır. *Butterfly'nın İntihar Seferi* romanında, o güne dek edebiyatımızda yazılmamış benzersiz bir deniz hikâyesi anlatır. Orancı'nın uzun yol gemilerinde telsiz zabiti olarak çalıştığını öğrendiğimde hiç şaşırılmamıştım. Çünkü her şeyi çok içlerinden yazıyordu.

İçeriden yazmak için kıyısında durup gözlemek değil, dalgalarının sesinden, dipten gelen uğultusundan denizin derdini anlamak gerekiyordu. Gemi adamları bile onun dilini çözmek için yıllarını harcar. Ama çözer mi, çözmez mi bilinmez.

Deniz insanı-kara insanı diye bir ayırım yapılması boşuna değildir. Sonuçta kara da deniz de kendi yarasını yaratır ve dayatır. Denizin biçimlediği insana göre süren bir dinginliğin düzenidir karadaki; dünya dönmüyormuş gibi durağan ve sıkıcıdır. Karadakiler de denizcileri, bilmedikleri bir âlemin gizemiyle biçimler. Bir gemi, çoğu zaman limandan limana demirleyen bir metal yığını olmasının ötesinde bir şeydir. Teknik terimlerinin bile çekici gelmesi, bir biçimde kara yasalarına kafa tutmasıyla ilgilidir belki. Öyle ya, kıyıdağiler için gemiciler o yasanın içinde kalmayı reddetmiş, içi sırlarla dolu kocaman suya açılmış, ürkütücü bir yalnızlıkla donanmışlardır.

Düdükler iniltili, gemi ağlamalıdır
Teknemiz rıhtımdan koparken ağır ağır
Bilirim, artık yuvam denizdir benim
Yine de yaşla dolar gözlerim

Ayrılrken dostlarım, ayrılrken
Mutlu yaşıadığım o liman kentinden.¹

Denizle ilgili bu şarkı Mişima'nın *Denizi Yitiren Denizci* romanındaki İkinci Kaptan Ryuji Tsukazaki'nin en sevdiği şarkıdır. *Gemiler de Ağlarmış* yayımlandıktan çok sonra okudum bu kitabı. Ayrıntılarında bulduğum bağlar, uzak denizlerin birbirinden habersiz ama birbirine benzer adacıkları gibiydi. Mişima da geminin ağlayan yüzünü görüp göstermek istemişti. O da denizi "sonsuz miktardaki su" diye tanımlamıştı: "Altınızdan akıp geçen sonsuz miktardaki bu su, susuzluğunuzu gideremez." (s. 41)

Mişima her iki tarafın, kara ile denizin birbirine bakışını anlatıyordu. İkinci Kaptan Ryuji, denizi bir kadına benzetiyor, "Tanrı'nın günü çelik bir gemide kapalı kalan bizler için, deniz tıpkı bir kadın gibidir," diyordu. "Durgunluđu ve fırtınalarıyla, kaprisleriyle, batan güneşini yansıtan göğsünün güzelliğiyle bu benzerlik ortadadır. Daha da ötesi, denizin üzerinde uzanan ve denizin üzerinde gidip gelen, yine de denizin kendini vermeyi reddettiği bir geminin içindediniz." (s. 41) Mişima'nın gemicisinin denize yüklediği anlam, karaya bağlanma arzusuyla ilgilidir. Bana göre deniz, hiçbir varlığa benzetilemediği gibi, başka nesnelerin durumuyla da açıklanamaz. O, başlı başına gezegenlerini, yıldızlarını bağrına basmış, dışarıdan bakıldığında görülemeyen bir evrendir.

Okuduklarımdan etkilendim. Herman Melville'in *Moby Dick*'i örneğin. Açık bir denizde, çok kötü koşullardaydık ve ben de beyaz bir balinanın peşine düşmüştüm. Ahab'ın yanındaydım. Yer yer karabasana dönüşen bir rüyaydı o yolculuk. Deniz mi büyülüydü, ben mi öyle gör-

1. Çev. Seçkin Selvi, Can Yayınları, 2013.

mek istiyordum bilmiyorum ama, araştırma gemisine adım attığım ilk gün, üçüncü Kaptan şunu söylemişti: “Kıçına deniz suyu değen bir daha iflah olmaz.”¹ Belki de haklıydı.

Conrad’ın yeri başkadır benim için.

Karanlığın Yüreęi’ni ürpererek okumuştum. Öylesine canlı sahneler çiziyordu ki yazar, okuduklarım film karelerine dönüşüyordu. Genç yaşlarda karalardan sıkılarak yaşamın gizemini sulara arayan, buna otuz yılını adayan serüvenci bir yazarı tanımak çok heyecan vericiydi. Tayfalıktan kamarotluğa, kaptan yardımcılığından kaptanlığa uzanan bir gemi adamı deneyimi, Conrad’ın yazarlığını besleyen ana damarlardan biridir. Otuz üç yaşından sonra da yazmaya başlar. Önünde, yeteneğiyle bütünleşen müthiş bir yaşam zenginliği vardır.

Karanlığın Yüreęi’ni çeviren Sinan Fişek’le bir gün konuşurken, “Şu sıralar, canım bir Conrad çevirisi yapmak istiyor,” demişti. Benim zaman zaman dönüp yeneden Conrad okumamdan farklı bir duyguydu bu.

*Üç Deniz Öyküsü*² yayımlandığında ise yeni bir okuma serüveninin heyecanını yaşadım. Üç uzun öyküden (ya da novelladan) oluşuyordu kitap. İlk öykü “Tayfun”u okuyup bitirdiğimde ikincisine hemen geçemedim. Bir süre “Tayfun”un bende yarattığı sarsıntının tadını çıkarmak istedim. Nitelikli öykünün gücü de buydu işte. Onu iyice yaşayıp sindirmeden başka bir öyküye geçmenize izin vermiyordu.

Kaptan MacWhirr’in yönetimindeki Nan-Shan adlı buharlı geminin Çin Denizi’nde yakalandığı amansız bir fırtınanın öyküsüdür bu.

Okurken, yaşadığım ve çok korktuğum fırtınayı anım-

1. Çev. Sabahattin Eyuboęlu-Mîna Urgan, YKY, 2013.

2. Çev. Ayça Sabuncuoęlu, Can Yayınları, 2010.

sadım. Barometrenin hızla düşmesinin ne anlama geldiğini iyi biliyordum. Nan-Shan'ın neredeyse dağılarak yol aldığı tayfunda, benim yaşadığının ne kadar hafif kaldığını düşündüm. Ama sonuçta o da benim fırtınamdı.

1985 yılında, bize “gizli” olduğu söylenen bir çalışma için MTA Sismik-1 gemisiyle İstanbul'dan yola çıkmıştık. Aylardan ekimdi. Yaşlı ve yorgun gemimizin¹ Tuzla'da, tersaneler arasında sıkışmış bağlama limanından Mersin, Taşucu'na varması üç gün sürmüştü. Tam yol gitğinde ancak saatte on deniz mili hız yapabiliyorduk. “İntikal” denen bu süre, gemi adamları için değil ama teknik personel için oldukça sıkıcıydı. Üstelik çalışma sezonunun bittiği, artık herkesin evine döneceği düşünülürken böyle bir işin çıkması moralleri iyice bozmuştu. Tavla partileri ve kâğıt oyunları dışında en büyük lüks, artık hamur gibi olmuş elli ikilik desteyi ele geçirip iskambil falı açmaktı. Benim içinse o üç gün kesintisiz kitap okuyabileceğim, yazabileceğim olağanüstü bir zamandı.

Her şey yolunda giderse bir aylık işimiz vardı. Ama biz denizde çalışanlar, hiçbir zaman hiçbir şeyin yolunda gitmeyeceğini öğrenmiştik. Bir iş için “bir ay” deniyorsa onun üç aydan önce bitmeyeceğini biliyorduk. Fal bakanların da ortak hevesi, dönüş zamanı üzerine olmalıydı.

Taşucu ile Girne arasında ellişer metre aralıklı birbirine paralel hatlarda sismik kayıtlar alacaktık. Projenin amacı şuydu: Türkiye'den Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti'ne deniz tabanına döşenecek kablolarla elektrik ener-

1. 1936 yılı yapımı bir gemiydi. İkinci Dünya Savaşı'nda Hitler'in donanmasında yakıt ikmalı yapan tanker olarak görev yapmış. Ege Denizi'nde Amerikalılara esir düşünce Türkiye'ye bırakılmış. Uzun yıllar da Hora adıyla Heybeliada'ya su taşımış. Perçinli olarak inşa edilmiş gemi, yetmişli yılların başında hurdaya ayrılmış. Ege'de kıta sahanlığı sorunu çıktığında Haliç'te Camialtı Tersanesi'nde onarılabir araştırma gemisi olarak donatılmış ve MTA Sismik-1 adını almıştı.

jişi gönderilecekti. İtalyan Pirelli firmasının buna benzer çalışmaları olduğundan projemize sıcak bakmıştı. Ancak, Taşucu Girne arasında deniz tabanı derinliği yer yer 2000 metreyi buluyordu. O yıllarda bu derinliğe böyle bir amaçla kablo döşenmemişti ama Pirelli bunu da yapabileceğini söylüyordu. Bize düşen, kablo döşenecek bölgenin batimetrisini (deniz tabanı topoğrafyasını) çıkarmak ve tektonik yapısıyla ilgili bir rapor hazırlamaktı. İşin bir de gizlilik yanı vardı. Bunu ne Türk ne de KKTC kamuoyu biliyordu.

Çalışma ânında hızımız 3-4 mile kadar düşüyordu, çünkü geminin arkasından, deniz yüzeyinden on metre aşağı batırılmış 1200 metre uzunluğunda bir sismik kayıt kablosu çekiyorduk. Hız düşüklüğü kablonun uzunluğundan çok, nitelikli kayıt alınmasıyla ilgiliydi. Enerji kaynağı olarak da, geminin kış tarafından suya bırakılıp on beş metre batırılmış yüksek basınçlı hava tabancaları patlatılıyor; dakika başı patlayan tabancalar gemide hissedilir bir sarsıntı yaratıyordu. Vardiya çıkışlarında (altı-şar saatlik dört vardiya çalışıyorduk) uyumaya çalışırken, mantarın şarap şişesinin ağzını terk ederken çıkardığına benzer bir ses duyuluyor, ardından da o sarsıntı hissediliyordu. Bu koşullarda Taşucu ile Girne arasını altı saatte kat ediyorduk. Bir de şu durum vardı; çalışma gizli olduğundan, görülmeyelim diye Girne önlerine saat 03.00-04.00 gibi varıp geri dönmeliydik. Geminin bütün ışıkları kapatılıyordu. Hayalet bir gemi gibi süzülüyorduk Akdeniz'de.

O akşam yola çıktıktan iki saat sonra telsiz zabiti Kemal Amca'dan kötü haberi aldık; barometre düşüyordu. Kemal Amca'nın canının tatlı ve abartı katsayısının yüksek olduğu herkes tarafından biliniyordu. Rivayete göre, daha önce çalıştığı gemilerin birinde, açık denizde S.O.S aldığı halde, kaptan bir çılgınlık yapar da gemiyi

kurtarmaya kalkışır, kaygısıyla bunu gizlediği, kulaktan kulağa konuşuluyordu. Kemal Amca'yı kızdırmak için uydurulmuş bir hikâye de olabilirdi. Çünkü o kızdırılmaktan –aslında oyundan– hoşlanıyor, sürekli buna zemin hazırlıyordu. Örneğin, zabitan salonuna fermuarını çekmeyi unutmuş gibi girmesi, bir oyunu doğaçlamaya açmasından başka bir şey değildi. Çarkçıbaşı, “Kemal Bey, dükkân açık kalmış,” dediğinde Orhan Kaptan hemen lafı gediğine oturmuş, “Ölü evinin kapısı kapanmaz,” demişti. Oyun da bundan sonra başlamıştı. Ama bu akşam ne oyun vardı ne de şaka. Barometre düşüyordu ve bir süre sonra deniz patlayacaktı. Küçük yalpalarla sallanıyorduk. Sonuçta kararı verecek olan kaptandı. Gemimiz ağır ağır yol alıyordu. Bu arada rüzgârın şiddetiyle birlikte geminin yalpaları da artmaya başlamıştı.

Bir süre sonra ekip şefimiz Muharrem Bey laboratuvara inip, “Kayıtları kesiyoruz arkadaşlar, kıçüstüne çıkıp kabloyu toplayalım,” dedi.

Cihazları kapayıp kıçüstüne çıktık. Oldukça yorucu olan kablo toplama işini gemi adamları ile teknik personel dayanışma içinde yapıyordu. Korkulan fırtına henüz patlamamıştı ama rüzgâr şiddetini öyle artırmıştı ki, ayakta durmakta güçlük çekiyorduk. Girne'ye daha yakındık ama işin gizliliği nedeniyle orada demirlememiz mümkün değildi. Geri dönecektik. Olağan koşullarda bir saatte topladığımız kabloyla o gece iki saatten fazla uğraşmıştık.

İşimiz bittiğinde biz de bitmiştik. Vardiyadaki gemiciler dışında herkes kamarasına çekildi.

Ve deniz patladı.

Bu durumda ranzaya yüzükoyun yatmak gerekiyordu. Tam yol gitmemiz durumunda bile dört saatten fazla yolumuz vardı. Çünkü kabloyu toplarken de rotamızı değiştirememiş, Girne'ye daha çok yaklaşmıştık. Öğren-

diğim bir şey de şuydu, dalga ya baştan alınırdı ya da kıçtan. Bu durumda rotamızı kaptan değil, rüzgârın yönü belirleyecekti.

Karinada patlayan dalgaların ve mutfakta ortalığa saçılıp kırılan tabakların, bardakların şangirtisinden başka ses yoktu.

Ranzamda daha fazla yatamayacağımı anladım. Kamarayı paylaştığımız arkadaşlarımdan ses çıkmıyordu. Kalktım ama ayakta duramıyordum. Sağa sola çarparak üst kata çıkan merdivenlere ulaştım. Tırabzanlara tutunarak zabitlerin kamaralarının bulunduğu kata, oradan da bir üst kata çıktım. Köprü üstünde yalnızca radardan yansıyan yeşil ışık vardı. İçeri girince, “Allah selamet versin,” dedim. Bunu ilk duyduğumda yadırgamıştım, sonra alıştım. Gemideki kurallardan biriydi. Vardiya değişimlerinde ya da başka bir nedenle köprü üstüne girildiğinde (kaptanlar dahil) mutlaka “Allah selamet versin” deniliyordu.

Üçüncü Kaptan Orhan’ın vardiyasıydı. Canı sıkıyordu.

“Niye yatağında değilsin?” dedi.

“Yatamadım,” dedim.

Dümende İbrahim vardı. Dalgayı baştan almışlardı. Deniz yatışincaya kadar o rotada gidecektik. Gemicilerin tercihi sanırım kıçtandı, çünkü, “Arkadan gelsin, kol gibi gelsin,” diyorlardı fırtına için. Sular, köprü üstünün camlarında patlıyordu. Geminin başı önce yükselmeye başlıyor, deniz siliniyor, yalnızca yıldızlarla baş başa kalıyorduk. Sonra iniş başlıyordu. Geminin başucu sulara gömülüyordu. İskandil olup Akdeniz’in iki bin metrelik dibini boylamak işten bile değildi. Kaptan, “Hadi kızım, hadi kızım kaldır başını,” diye yalvarırken İbrahim de kelimeyi şahadet getiriyordu. Geminin başı yavaş yavaş kalkmaya başlıyordu sonra. Suları geçiyor, yıldızlara doğru yükseliyorduk.

Orhan Kaptan sertçe, “Kamarana git!” dedi. Bu bir emirdi. “Peki,” deyip geldiğim yoldan aynı eziyetleri çekerek geri döndüm. Gemide yaşam bitmiş gibiydi. Yaşlı teknemiz dağılacak ya da perçin yerlerinden yırtılıp içeri sular dolacaktı. O anda hayatla vedalaşmam gerektiğini düşündüm. Batacaktık. Akdeniz’in tuzlu sularında bitecekti her şey. Can yeleği giymenin de bir anlamı yoktu. Kamaraya sular dolduğunda, o karanlıkta çıkışı bulup suyun yüzeyine ulaşmaya kadar çoktan boğulurdum. Şişmiş cesedim günler sonra karaya vurduğunda kimliğimin anlaşılması için cüzdanımı küçük bir naylon torbaya sarıp pantolonumun arka cebine koydum. Yeniden ranzama yüzükoyun uzandım. Aynı kamarayı paylaştığım üç arkadaşımın ses çıkmıyordu. Gemi batmadan önce ölmüş gibiydiler.

Ne kadar zaman geçti, bilmiyorum. Fırtına birden dindi. Geminin boşalan zincirinin sesini duyunca güvenilir bir koya sığındığımızı anladım. Açıklarda fırtına hâlâ devam ediyor olmalıydı. Zincirin sesi, *hayata hoş geldin*, diyordu. Konuşmalar, şakalaşmalar, küfürleşmeler duyuluyordu.

Bir saat sonra sofraya kurulmuş, kusanlar dahil herkes yemek yemeye başlamıştı.

Conrad’ın “Tayfun” öyküsünü bitirdiğimden 1985 yılında Taşucu-Girne arasında yaşadığım beş-altı saatlik fırtınaya gittim. Gitmekle kalmadım, bir de bu yazıyı yazdım.



*Çağdaş öykücülüğümüzün
ustalarından Cemil Kavukçu,
sıradan hayatların ayrıntılarını
unutulmaz öykülere
dönüştürmeye devam ediyor.*



Fotoğrafı: Ayşın Öster

Her şey öykü olur mu? Yazar, tanık olduğu, yaşadığı, işittiği her ilginç olaydan bir öykü çıkarır mı? Öykü fikri nereden gelir, nasıl gelişir ve okuru büyüleyen bir metne nasıl dönüşür? *Örümcek Kapanı*, bu konuların çevresinde dolaşan bir deneme kitabı.

Cemil Kavukçu, uzunca bir süredir yalnızca öykü değil, öykü sanatı üzerine yazılar da yazıyor. *Örümcek Kapanı*'ni özel bir kitap yapan, Kavukçu'nun kendi yazma yöntemlerini, öyküye ilişkin düşüncelerini tüm açıklığı ve yaşamından örneklerle anlatmış olması. Denemeleri okurken, 60'larla 70'lerin İnegölü'ne, anısı unutulmayan ilkgençlik yıllarına, sanatla tanışılan ve o zorlu örümcek kapanına girilen asi çağa uzanacak, bir yazarın kendi yaşamının içinden sanatını nasıl bir mücadeleyle sökülüp çıkardığını göreceksiniz. Kitapta Cemil Kavukçu'nun sevdiği öykücülerle ilgili düşünceleri, önemli bulduğu öykülerin çevresinde giriştiği çözümlenmeleri de var. Edebiyat okurları için çok değerli bir el kitabı daha...

ISBN 978-975-07-1880-9



9 789750 718809