

“Sıkışalım!”

“Arka kapıdan binenler biletleri göndersin!”

“Kaptan, orta kapıyı aç!”

“İttirmeyin lütfen!”

“Arkadan ittiriyorlar.”

En hoşu da:

“Arkaya doğru ilerleyelim, beyler!”

Bindokuzyüzyetmişler. Okul Karaköy’de. Biz Kadıköy tarafında, Minibüs Caddesi üzerinde Suadiye’de oturuyoruz. O sıralar, onlu yaşların başındayım. Okul sekizde başlıyor. Biz, Kadıköy grubu, iskelede buluşup, yedi vapuruna ya da yedi on vapuruna biniyoruz. Sabah, soba yakılacaksa beş buçuk civarında, yapılacak fazla bir şey yoksa altı civarında kalkıp, altı otuz gibi evden çıkıp, Cadde’ye gidiyorum. Oradan iskele minibüs ya da otobüsle yirmi dakika kadar. Otobüs daha ucuz. Minibüs her an bulunuyor, otobüsü kaçırdığımda biniyorum. Birkaç tane otobüs var. Bir ara ring hattı yapan 21 nolu otobüse binmeye başlıyorum, تنها oluyor. Her sabah aynı saatte. Düzenli olarak hergün, aynı saatte binince, bir süre sonra, yolcuların hep aynı kişiler olduğu fark ediliyor. Eskiden beri bu otobüse binenler, değişik yerlerde oturmalarına, değişik duraklarda binmelerine karşın birbirini tanıyor. Yeni gelenler bir süre sonra diğerleriyle tanışıyor. Bir gün biri gelmese, hemen nedeni üzerine senaryolar kuruluyor. Hep hâl hatır sorulup, ortak konularda konuşuluyor.

Bindokuzyüzseksenler. Üniversite Hisarüstü’nde. Hazırlık yılı, Üniversite’nin yakınında bir evde kalıyorum. Sonra yine Suadiye’den gidip geliyorum. Dersler dokuzda başlıyor. Yediden biraz önce evden çıkınca, sekizde Üniversite’de oluyorum. Orta Kantin’de çay içip, top sahasının orada vakit geçiriyorum. Yedide ya da biraz geçe çıkınca dokuzdaki dersi zoru zoruna yakalıyorum. Aynı yol, on dakika önce bir saatlik, on dakika sonra iki saatlik.

Otobüsler herhâlükârda tıklım tıklım. Hareket hâlinde olduğunda, hafif sallanan kum dolu kasedeki kumların düzene girmesi gibi, ne kadar sıkışık da olsa, bir yerleşme oluyor, akış yolculuğu biraz daha katlanılır kılıyor. Ancak yollar tıkalı olduğundan, ağır aksak gidildiğinde her şey çekilmez hâle geliyor. Tam bir eziyet. Çıkmadan önce üç beş problem ezberliyorum. Yol boyunca, durduğum yerde, kalem kağıtsız, akıldan çözmeye çalışıyorum. Zihin meşgul olunca acılar daha az hissediliyor. Aynı saatlerde, aynı hatları kullananlar aynı kişiler, her nedense kimse kimseyi tanıyamıyor. Yılda iki-üç kez fark edemedi aynı münakaşaları, aynı kişilerle yapmak mümkün.

Büyük şehirlerde, böyle bir sorun çıkıyor ortaya. İnsanlar gerek işe giderken, gerek eve dönerken, haftaiçi hergün bir süre eziyet çekiyor. Ortalamada belki daha kısa, belki daha uzundur; kolaylık olsun diye, iki saat gidiş-iki saat dönüş diyelim. Bu durumda, dört saat karşılık almadan eziyet çekiyorlar. Bu ulaşım sorununa çözüm bulunursa, bu karşılık beklemeden çalışılabilecek fazladan dört saatin olduğu anlamına gelir. Hem eziyet çekmeleri önlenecek, hem de “boşa harcanan” süre yararlı biçimde değerlendirilecektir. Eziyetin ortadan kalkması, bu biçimde, fayda olarak yorumlanabilir. Ancak gerekli değildir. Eziyet fayda hesaplamalarına tâbi tutulduğunda, verili başlangıç durumu kabul edilir ve azaltılmaz, ortadan kaldırılmaz dönüştürülür. Yani bir kez durumun yararlı kavramsallaştırılması kabul edildi mi, eziyet çekene, “Bu eziyetten kurtulmak için, böyle bir yarar sağlamak için bedelini ödemelisin,” gibi ne mantıksal olarak kanıtlanmış, ne yaşamın zorunlu kıldığı bir önermeyle dile gelen dayatmaların kabulü de gerekir. Eziyet yaşamdadır, yarar yaşamın sermayeci tasarımında.

Yine bindokuzyüzseksenler. İstanbul hızla büyüyor. Üniversite bu, başka bir şey değil. Pırl pırl, genç zihinlerle dolu. Öğrencilerden sorunu saptayanlar, şehirlerarası otobüslerle anlaşır, “servis” olarak adlandırılan seferleri düzenlediler. Belediye otobüsü çilesini çekmek istemeyen ve yeterli parayı tedarik edebilecek durumda olan öğrenciler, girişimci arkadaşlarının örgütlediği servise yazılıyor ve okula oturarak, rahat rahat gidiyor, yolculuk sırasında, notlarını gözden geçiriyor, sınavlarına hazırlanıyor, ya da sohbet edebiliyorlar. Eziyet ortadan kalkmış mıydı? Tam olarak değil. Eziyet paraya dönüşmüştür ve o parayı

sağlamak için çekilen eziyete, ya da para sömürüyle ele geçirilmişse sömürülenin o parayı sömürene sağlamak için çektiği eziyete dönüşmüştür. Peki yolda öğrencilerin en azından bir kısmının çektiği çile bitti mi? Bir süreliğine. Giderek girişimci öğrenciler, işlerinde uzmanlaştılar. Üniversitenin öğrenci sayısının da hızla artmasından sonra, düzenli, saat başı, ve çeşitli bölgelerden servisler örgütlemeye başladılar. Aralarından biri rekabette öne çıktı. Okulu zar zor bitirdikten sonra bile servis tekelini elinde tuttu. İstanbul'un trafiği yoğunlaştıkça, servisin yolculuk süresi uzadı. Aynı serviste kullanılan otobüs sayısı arttıkça, hepsi birbirini tanıyan öğrencilerin servisiyle yeni hâl arasındaki fark bindokuzyüzyetmişlerin 21'iyile bindokuzyüzseksenlerin belediye otobüsleri arasındaki fark gibiydi. Hatta giderek ayakta yolculuk bile başladı bir ara. Evet, ne değişti? Bu sefer yeni "bireysel" çözümler yaygınlaştı. Servis eziyetine katlanmak istemeyen ve yeterli parayı tedarik edebilecek durumda olan öğrenciler kendi özel arabalarıyla gidip gelmeye başladılar. Özel araba sayısında ciddi artış oldu. Bu sefer yollar daha da tıkanı. Kendi aracıyla işe gitmek eve dönmek de eziyet oldu. Eziyet yaşamdadır, yarar yaşamın sermayeci tasarımında.

-Erkekler beni arkadan sıkıştırıyorlar!

-Şu köylüler de doldular şehire!

-İnsafsız şoför neden durakta durmuyor!

-Otobüs daha fazla almaz, bu şoför de her durakta duruyor, işe geç kalacağız!

-Zamane gençliği hiç terbiye almamışlar!

-Bu moruklarda başka zaman binseler olmaz mı!

-Dinsiz imansız yayılmasa olmaz sanki!

-Bu yobazlar da başımıza çıktı, sıkıştırıp durmasa olmaz sanki!

-Hem pis pis kokuyorlar, hem de katır kütür garip bir dille konuşuyorlar!

-Sen İstanbulluyusan, bize de bilmem nereli derler!

Bunlar gibi bir diğerini dışlayan zihinlerle insanlar fark etmiyorlar ki kendini bir diğerinden tasarımda ayırmaktansa, yaşananın gerçekliği içinde ortak çilelerini dile getirip, yarar hesaplarından arınmış biçimde, "Bu eziyet olmamalı! Ne yapabiliriz?" diye tartışıp, birlikte

eylemi başlatmak için aynı çileyi çekeceklerin bolca vakti var ve aralarına giren yaşam değil, nihai kertede ego mücadelesine varacak olan kimliğe dayalı diğerlerini itici düşünceler ve yaşamın sermayeci tasarımı. Bir birlikte eyleme başlasalar, erkek-kadın, köylü-şehirli, şoför-yolcu, içerideki-dışarıdaki, genç-yaşlı, kültürel ve etnik ayrımlar insanları birbirine düşüren cepheleşmenin temelleri değil, eylemi renklendiren, keyiflendiren unsurlar olacaklar; fark edilmez.