

M. ŞEHMUS GÜZEL

Paris'in Nabzı Metroda Atar



Künyesidir

ekitap olarak ikinci sunumu : Eylül 2019

Yapıt : M. Şehmus Güzel / MŞG

Dizgi ve sayfa düzeni: MŞG

Kapak tasarım : MŞG. Kapaktaki foto: Paris Metrosunun tarihi ve her zamanki dış görüntülerinden biri.

Teknik yönetmen : Ferruh Dinçkal

İSBN : Belki gelecek. Belki gelmeyecek. Belli olmaz bu işler.

Bu yapıtın her türlü yayın hakkı yazarına aittir. Olmayabilir de. Hani sağlam, cesur ve iyi bir yayınevi çıkarsa. Kimbilir ?

Birinci sunumu : Aralık 2015. Emeğin Sanatı E Yayınları.

Kitaptan edinmek için iletişim : Gerekirse. Gerekmeyebilir de. Madem ki ekitap.ayorum.com tarafından pdf ve ekitap olarak sunuluyor burada. Helal olsun.

SUNU

Dakikliği, sabahları saat 6 ile 9 arasında işe gidişlerde ve akşamüstleri 17 ile 20.30 arasında işten dönüşlerdeki tıkabasallığıyla, yolcuları, müzisyenleri, delileri, bitirimleri, dilencileri, fırlamaları, yeraltı çeteleri, cepçileri, keşleri, yertsiz-yurtsuzları, yeni tür yoksulları, her türlü “kötülük adamları”, sarhoşları, uyuşturucu satıcıları, clochar’ları (“kloşar”ları diye telafuz edilmeli), pisliği, kokusu, iri ve artık yolcuları umursamayan fareleri, yolunu yitirmiş ve buralara kadar düşmüş ve artık uçmayı unutmuş güvercinleri, grevleri, o birkaç saatliğine bile olsa insanları insan yapan grevleri, bitmez tükenmez koridorları, yeni istasyonları, “istasyon-müzeleri”, sabahdan öbür sabaha koşturmaları ve daha bilmem neleriyle Paris metrosu başkadır. Paris metrosu kendi başına bir dünyadır. Paris metrosu başlıbaşına bir alemdir. Ama ne alem !

Karşılaşma, tanışma ve dostluk kurma mekanıdır. Kaç Paris’li metrodaki bir “Bonjour”dan sonra evlilikle biten yolculuğa çıkmıştır ? Bilinmez. Bu alanda yapılmış herhangi bir araştırma, herhangi bir kamuoyu yoklaması da yoktur. Bu hiç olmayacak anlamına gelmez. Bilinenler zaten biliniyor.

Ne kitaplar, ne gazeteler okunur, ne düşlere dalınır metroda. Gökke, yer, yerle yeraltı arasında bir sürüngen. Paris’in altını üstüne getiren bir canavar.

Akdeniz’in masmavisi, İstanbul’un surları, Mardin’in sırt sırta vermiş ve sırtını dağlara dayamış evleri, o siyah ve o yas tutan evleri, Siverek, Sivas, Çüngüş, Amasra ve Çorlu, Diyarbakır küçeleri, Ergani’nin bağevleri, Fırat ve Dicle yatağı, Adana’nın Taş Köprü’sü, Hatay’ın tatlıları, Mersin’in balıkları, Antep’in baklavaları, Urfa kebabı, Adapazarı’nın yazarları, Kütahya’nın çinileri, Denizli’nin horozları, Mugla’nın tertemiz duvarlı evleri, Marmaris’in otelleri, Ankara’nın kalesi, Çankırı’nın Mehmet’leri kalkar metro istasyonlarına kadar gelir. Bazen geri döner, bazen dönmez.

Bunlar ve daha başka düşler peş peşe, üstüste Paris metrosunda yığılır kalır. Sizi yalnız bırakmamak için. Bir ses, bir bakış, bir ışık, bir yüz, bir nefes, bir gazete haberi bunun için yeter de artar bile.

Paris sonuç itibarıyla biraz da metro demektir. Parisli yaşamın belli bir bölümü metroda başlar metroda biter : “Yeraltı kentlerinde” Paris’in. Metro çünkü başkentin doyma bilmez “karnıdır”.

1960’ların metroları sabahları işçi sınıfını işe taşır, işçiler yolculuk boyunca gazetelerini okurdu. 1968’de, kuşluk vakti, Paris’te metroyla ilk tanıştığım an herkesi elinde gazetesini, dergisini, kitabını okur görünce kendimi yürüyen bir kütüphanede sanmış ve epey şaşırmıştım. Ankara Milli Kütüphanesi haltetmiş. Gelip Paris metrosunu görmeli. İstisnasız herkes bir şey okuyordu.

Aradan yarım yüzyıl geçti, “metro manzaraları değişti” :

Şimdi kulaklarında walkmanleriyle, tabletleriyle, irili ufaklı taşınabilir telefonlarıyla, radyolarını, seçme müzik parçalarını, derslerini dinleme aygıtlarıyla gençler ve daha az gençler başka dünyalarda “geziniyorlar”. Cep telefonlarıyla, “tabletleriyle” sürekli olarak bağlı oldukları “tarihi ve gündelik kanallarından” çıkamıyorlar. Evrenselleşmek maziye karıştı/karışıyor, herkes artık “yerel” biçimde yerinde sayıyor. Yolculuk yapıyorlar,

kıpırdamadan : Hem fiziki anlamda, hem akılsal düzeyde. Hey gidi gençliğim !

Kitap ve gazete okuyanlar, “kesişenler” yine var ama sayıları oldukça az ve gittikçe de azalıyor. Kimse kimseye bakmıyor bile. Ama metro yürüyüşünü sürdürüyor. Aralıksız yenileştirmelerle.

Metroda hareket ve hız var : İnsanlar koşturuyorlar, birbirini ezercesine, birbirini görmeden : İşe yetişmek için, randevuyu kaçırmamak için, alışkanlık olduğu için. Herkes bir an önce gideceği yere ulaşmak, kavuşacağına kavuşmak ve aslında metrodan çıkıp, bir an önce bu yeraltı dünyasından kurtulmak sevdasında.

İyi hoş ta metrodan kurtulmak mümkün mü?

Değil : Parisli metroya mahkum : Havasına, kokusuna, ivediliğine, pratikliğine.

Metro vazgeçilemez günlük bela. Başa bela.

Metro yaşamın ayrılmaz parçası Paris'te. Koşturmaca biraz da bundan, her günkü sıkıntıdan bir an önce çıkabilmek arzusu.

Korsika'da dinlencede ince kumuyla ve Helenistik dönemden kalma Kilise'siyle ünlü Carges kasabasının sakin plajında bir metro bileti bulabilirsiniz ve metronun sizi unutmadığını hemen anlarsınız. Ama bir kere Paris'e varınca metrodan dönüp de gökyüzüne bakmak kimsenin aklına gelmez. Bulutlar istediği kadar biçimden biçime girsinler, birleşsinler, dağılsınlar, kimse oralı olmaz. Yıldızlar isterseniz elle dokunulacak kadar yakınlaşıp, kimin umurunda ? Onun içindir ki metro raylarının gökyüzüne doğru döşenmesini öneriyorum.

Tanımadığınızı, merhabalaşmadığınızı, hal hatır sormadığınızı, göz göze gelemediğiniz onlarca, yüzlerce, binlerce, on binlerce insanla her gün git-gel dünyasıdır metro. Kurulamamış dostlukların kimsesiz evreni.

Paris metrosu başkadır. Bambaşkadır : Bireyle toplum, ölümle yaşam biraradadır burada. Zenginlik ve yoksulluk da. Sanat eserleri ile çöplük, bok ve sidik kokuları aynı koridorlardadır. Yalnız, yapayalnız insanların kocaman ve anonim bir kalabalık içinde akıp gittiği kendine özgü bir evrendir Paris metrosu.

İşçi sınıfı, çalışanlar, öğrenciler ve turistler metrosuz bir Paris'te yaşayamazlar. Üretemezler. Başlarının çaresine bakamazlar. Metro önce onlar için yaşamın olmazsa olmazıdır.

Metro filmlere konu olmasıyla, geçtikçe istasyonlarından uyandırdığı çağrışımlarıyla, düş dünyamızı uyandırmasıyla “ortak hafızamızın” kilometre taşlarından biridir. Bu anlamda metro T büyük harfle Tarih'le aşık atar.

Her türlü puştluğun, bitirimliğin, hainliğin, pezevenkliğin, çalıp-çırpmanın da “yuvası”dır. Bu anlamda yerüstünün yeraltına aynen yansımasıdır bile denebilir.

Metro grevleri asla unutulamaz : Bütün hatların durduğu, Paris'in a'dan z'ye bir otomobil okyanusuna dönüştüğü anlarıyla.

Metroda yeraltı dünyası, yeraltı çeteleri yaşam ve ölümle dans eder : Ama buna “Paris'te Son

Tango” denilemez.

Daha neler var neler Paris metrosunda. İşte şimdi otuziki kısım tekmili birden huzurlarınızda. Yolunuz ve bahtınız açık olsun.

M. Şehmus Güzel

Paris, 20 Aralık 2015.

21 ve 22 Eylül 2019’da metnin tamamını yeniden okudum, ufak tefek ekler ve çıkarmalar yaptım, bir-iki dizgi hatamı düzelttim. Tamamladım. Haydi atlayın, yola çıkıyoruz.

“KÜL TABLASI ADAM”

İşte hareket halindeki metroda iki genç kız. Cıvıl cıvıl. Ortaokullu mu ? Liseli mi ? Biri diğerine bağıra çağıra “eğlenceli” şeyler anlatıyor. İkisi birden gülüşüp duruyorlar. Metroda ilkbahar. Asık suratları taşımaktan bitik metrolarda ender bir durum. Ne güzel.

Orta yaşlı bir erkek, kendi kendine konuşuyor. Gürültü ve ses kovanından sızan kelimelerinden anlaşıldığı kadarıyla ayrıldığı eşine mesaj gönderiyor : “Aynı avukatı tutarız. İstersen seninkini. Korkulan kavga olmayacak. Dostça ayrılacağız.” Bu da güzel.

Biraz ötede, küçük bir çocuk, elindeki su dolu naylon torbasında kırmızı bir balıkla çok mutlu. Onun tam karşısında başka bir çocuk : Onun elindeyse koskocaman bir ayı bebek.

Metro vagonu tıklım tıklım. Bir durak sonra, genç bir bayan inince, yerine çok yaşlı bir bayan oturuyor. Bana bakıp, gülümsüyor : “Ooo, ne komik ayı !” diyor, koskocaman ayı bebeği işaret ederek. Evet öyle.

Yanımda “Kül tablası adam”. Feci sigara kokuyor. Anlatılamaz. Sigarayla yatıp kalkmış, tütünle yıkanmış, kahvaltısını izmaritle yapmış. Fena ! Çok fena !

Metro duruyor, inenler, binenler. Vagona genç bir bayan giriyor, yer bulur bulmaz oturuyor. Çantasından makyaj malzemesini çıkarıyor. Bir yandan dudaklarını boyuyor, öte yandan saçlarını taramak için tarağını çıkarıyor. Banyo salonunda sanırsınız. Sanki tek başına ve metrodakilerin tümü silinmiş haritasından. Kızıl rujuyla bir parça güzelleşiyor. Saçlarını tarayarak hazır hale geliyor. Tamamdır.

Gare de l’Est (Doğu Garı) metro istasyonuna vardık. İniyorum. Doğuya giden trenler buradan kalkıyor, birkaç metro hattı burada keşişiyor : Kocaman, girdili çıktılı, ve önemli bir kavşak. Birkaç yıl önce yeniden düzenlenen bölümleriyle büyük bir alışveriş merkezi. Yürüyen merdivenler. Yürümeyen merdivenler. Mağazalar. Dükkanlar. Ünlü markaların şubeleri. Lokantalar. Café’ler. Küçük ve büyük gazete satıcıları. Karmakarışık bir metro istasyonu : Yerde yağlı gazete sayfaları, boş piller, bir bavulun kopmuş tokası. Bitmiş (!) bir çakmak. İzmaritler. İzmaritler. İzmaritler. Topallayan bir güvercin. Ne arıyorsun burada diye sormaya cesaret edemiyorum. “Abi yaralıyam, gelmişem işte, ben kendi özümü bilmeyem” diye yanıtlarsa korkusuyla. Güvercinler Paris’in kanatlı fareleri. Evet kanatları var ama artık uçmuyorlar, uçamıyorlar. Tembellikten mutlaka. Geç saatlerde koşturmaca oynayan fareleri, kanatsızlar cinsinden, görmek te mümkün, Koridorlar sidik kokuyor. Çıkmalı.

Koşar adım çıkıyorum. Çıkış kapısının hemen önünde iri yarı orta yaşlarda bir kadın, yerde, neredeyse boylu bosuna uzanmış, dileniyor. Onun hemen solunda Güney Amerikalı dört gençten kurulu bir grup, And Dağları’nın ezgilerini estiriyorlar. Che’nin posterini gözümün önünden geçiyor. Bir anlık, bir saniyelik bir görüntü. Tam o sırada karşıdan gelen, annesinin elinden sıkı sıkıya tuttuğu 5-6 yaşındaki bir çocuk, koşturarak gelen, sanki trenini kaçırmamak için aceleci, yetmiş yaşlarındaki yaşlı bir adama çarpıyor. Ve herkesin şaşkın bakışları arasında, yaşlı adam upuzun yere seriliyor, ama hemen doğruluyor sonra, ve arkasına bakmadan koşturmasını sürdürüyor. Yangından mal kaçırıyor sanırsınız. Küçük çocuk bir parça şaşkın, annesiyle garın içine doğru yürüyor.

Burası Doğu Garı, Fransa’nın doğusundaki kentlere ve ülkelere, trenler buradan kalkar. Yinelıyorum, bilmiyoruz diyemezsiniz artık. Paris’in doğusundaki ilçelerden gelen metrolar

burada diğerk hatlarla kesişir, sonra herbiri önceden çizilmiş, öteden beri aşındırılmış raylarının üzerinde kaydırmacalarını sürdürür. Yolcular kendi dünyalarında, metro metal, sarı ve kırmızı ışıkları içinde.

Ve burada küçük çocuklar yaşlı adamları devirirler, devirebilirler : Bir omuz darbesiyle. Hayret bişey !

FİLMLERDEKİ METRO : NEREDE O ESKİ METROLAR?

Paris deyince akla öncelikle Paris'in "En Yaşlı Kızı" Eiffel (Eyfel) Kulesi gelir, sonra Metro. Paris'e uğrayanlar mutlaka metroya binmiş, Fransız filmi seyredenler Paris metrosunu mutlaka görmüş, metronun ne olduğunun farkına varmıştır.

Evet Paris metrosu birçok filmde görülebildiği gibi, François Truffaut'nun *Le Dernier Metro*'sunda (Son Metro), Louis Malle'in *Zazie Dans Le Metro* (Zazi Metroda), Jean-Pierre Melville'in *Le Samourai*'nda (Kiralık Katil), Luc Besson'un *Subway*'inde başrolü bile oynamıştır.

Jean-Pierre Jeunet'nin dünya turu atan *Le Fabuleux Destin d'Amélie Poulain* filminde, Amélie'nin zamanın epey bir bölümü de metroda geçer : Bilhassa Gare de l'Est metro istasyonunda. Gare de l'Est filmin çekiminden sonra epey değişti ama filmde gösterilen photomaton'da Parislilerin pek çoğu enazından bir kez kimlik fotoğrafı çekirmiştir.

Bernardo Bertolucci'nin Paris'te *Son Tango*'sunda ise Marlon, en umutsuz anlarında, Bir-Hakeim metro istasyonundan Passy metro istasyonuna doğru Seine Nehri'ni adımlayan yolda, Seine'i üstten geçen metro hattının altında, dolaşır. İşte su üstünde bir Amerikalı.

Jean-Jaques Beineix'in *Diva*'sında metro koridorlarındaki ve metro vagonlarındaki nefes nefese takip sahnesi asla unutulamaz.

Le Samourai'da, Alain Delon gözaltından çıkınca, sivil polisler tarafından izlendiğini bilerek, metroya girer. Amacı kendisini izleyenleri "ekmektir". Öyle de yapar. Filmin sonundaki takip sahnesiye hem bu alanda bir başarı ve bir klasiktir, hem de, sanki, Paris'e gelmeyi düşleyenlere verilen uygulamalı bir metro dersidir : Metroya böyle binilir, şöyle hat değiştirilir, şuradan çıkılır, buradan gidilir ... Anımsayacaksınız takip *Télégraphe* metro istasyonunda başlar : Alain Delon'u, filmdeki ismiyle Jef Costello'yu, kadın ve erkek birçok sivil polis bir istasyondan öbürüne adım adım izlerler. "Kiralık Katil"i "uyanmaması" için izleyicisi sivil polisler sık sık değiştirir. Ama ne olursa olsun o Châtelet'de polisin "filesinden" kurtulur. Birkaç saatlik bir kaçıştı bu. Metroda izini kaybettiren Jef Costello gece klübünde yakalanır, "ölü olarak".

Maurice Cam, 1938 tarihli *Metropolitain* isimli filminde, bir proleter ile nefret ettiği erkekten ayrılmaya çabalayan bir kadın arasındaki umulmaz aşkı anlatır. Metro, değişik sınıflardan insanların biraraya geldiği ve bir yolculuk süresince birarada bulunduğu ender bir mekandır. Belki tek mekandır. Hele otomobilin sokak, bulvar, cadde ve meydanları henüz zaptetmediği o yıllarda.

O eski metrolar artık yok. O eski ve tarihi yüzler de ortalıktan çekildier. Ama nostaljiye ne gerek ? Madem ki eskiler, kendi zamanlarında "yeniydiler".

Temmuz 1900'da ilk metro hattı açıldığında, Parisliler takım-taklavat, kravat kostüm, bayramlık giysileri içinde ve ailecek, metroyu ziyarete gidiyordu. Ziyaret ve bir yolculuk. "Yenilik"ten yararlanmanın keyfi.

Evet "Eskiler" eskimeden onlarla çok anılarımız oldu : Anlatılması, yazılması, paylaşılması gereken.

METROPOLİTAİN

Metro sözcüğünün de bir tarihi var : Metro sözcüğü Yunanca metror'den (ölçü'den) geliyor. Ama günümüzdeki metro sözcüğü Metropolitain kelimesinden türetilmiş. Metropolitain 14. yüzyılda kullanılmış, kökenini eski latince metropolitanus sözcüğünden alıyor ve metropole'e ilişkin demek. Metropole ise Yunanca metropolis'den, yani mêtêr (ana) ve polis (kent) yani "ana-kent"ten, başkentten kaynaklanıyor.

Metropolitan sözcüğü 1874'de İngilizcede bugünkü metro anlamında yani büyük bir kentin değişik mahalleleri arasında kısmen veya tamamen yeraltında işleyen elektrikli demiryolu taşımacılığı anlamında kullanıldı. Sonra zamanla kelimenin ikinci yarısı telafuz edilmez oldu. Yolda unutuldu. Metro sözcüğü "tuttu".

Günümüzde Le Metropolitain sözcüğü artık kullanılmıyor. Yine de Paris'teki kimi metro istasyonu girişindeki levhalarda bu sözcüğe rastlanabilir. Art-Nouveau kokan bir sanat eseri olarak seyredilebilir. En şıklarından biri Abbesses metro istasyonundadır. Amélie Poulain'in metro duraklarından biri daha. Sarı üzerine açık ve koyu yeşil Metropolitain yazısının yaratıcısı mimar sanatçı Hector Guimard'dır. Bu eseri 19. yüzyıl müzesi olarak bilinen Musée d'Orsay'de seyretmek te mümkün.

Evet Fransa'da artık metro sözcüğü kullanılıyor. İngiltere'de Metropolitan yerine artık Underground veya tube sözcükleri tercih ediliyor. Amerika'da ise subway.

Fransa'da metro, Londra (1863'de Metropolitan Railway adıyla), New York (1866), Chicago (1892) ve Budapeşte (1898) metrolarından sonra hizmete girdi.

Paris nüfusunun 1800'den 1900'a kadar bir yüzyılda dört kat artması, emekçilerin işyerleriyle evleri/yatakhaneleri arasındaki mesafenin kentleşme sonucu gittikçe uzaması, Paris'in yiyecek ve içecek gereksinmesinin hızlı bir biçimde ve aksamadan karşılanması sorunu, ulaşım hız ve ucuzluk ihtiyacı, diğer ülke örnekleri ve nihayet 1900'de Paris'te açılan Exposition Universelle (Evrensel Sergi) ve bunun çekeceği düşünülen ziyaretçi (o yıllarda henüz turist kelimesi kullanılmıyordu), Fransızların metro konusunda yıllardan beri süregelen tartışmalarda artık kesin bir karar vermelerine yol açtı. İyi de oldu.

Paris metrosunun birinci hattı mühendis ve Paris metrosunun "Babası" Fulgence Bienvenüe yönetiminde inşa edildi : Exposition Universelle'in kurulacağı, Paris'in doğusundaki Bois de Vincennes'i (Vincennes Ormanı'nı) Paris'in Kuzeybatısındaki Porte Maillot'ya (Maillot Kapısı'na) bağlayan hat 19 Temmuz 1900'de hiç bir tören yapılmadan açıldı. 1988'de iki istasyonun açılışı için yapılan tantanalı törenle Paris'teki toplu ulaşım sorununun çözülmesinde devrime yol açan ilk hattın törensiz hizmete girişi ilginç bir karşılık oluşturuyor.

METROSUZ OLMAZ PARİS

İlk hat, açıldığında 10,3 kilometrelikti. Parislilerin ilgisi ve altı aydan daha kısa bir süre içinde taşınan yolcu sayısının 15 milyona ulaşması metronun büyük bir ihtiyacı karşıladığını gösterdi. Bunun üzerine metro yapımına hız verildi.

1902'de ikinci hat ve sonra diğerleri hizmete sunuldu. 1910'da dördüncü hattın inşaatında Cité adası ve Saint-Michel arasında ilk kez Seine Nehri'nin altından geçildi.

Aynı yıl metro 20. yüzyılın en ünlü su baskınıyla karşılaştı; metroyla ulaşım üç ay süreyle önemli ölçüde aksadı.

1910'da metroyla yılda taşınan yolcu sayısı 317 milyon iken bu rakam 1913'de 467 milyona ulaştı. Toplumsal hareketlilik sürekli ve düzenli bir biçimde git gide artıyordu.

Birinci Dünya Savaşı ve daha sonra İkinci Dünya Savaşı sırasında yer üstü ulaşımının zorluğu nedeniyle metroyla ulaşım büyük bir yoğunluk kazandı : 1940'larda yolcu sayısı milyarı aştı, 1942'de toplam 1 milyar 230 milyon, 1943'de 1 milyar 320 milyon kişi.

İkinci Savaş sırasında bazı metro istasyonları sığınak ve barınak olarak da kullanıldı. O günleri yaşayan küçük ve büyüklerin tümü o anları günümüzde bile acılarla, öldürülmek tehlikesini canlarında duyumsayarak anımsıyorlar ... Savaş kötüdür hele çocuklar için.

Savaş sonrasında yeni metro hattı yapımı sürerken, yeni araç ve gereçler kullanılmaya başlandı, metronun yenileştirilmesine, modernleştirilmesine önem verildi : Daha az gürültü yapan lastik teker kullanıldı, demir tekerli vagonlar müzeye kaldırıldı. Vagonlar daha konforlu koltuklarla donatıldı. Konforlu, sessiz, daha hızlı metro ve daha modern istasyonlar Parislilerin hoşuna gitti. Modernleştirme 1967'ye kadar hızlı bir biçimde sürdü.

SÜRÜCÜSÜZ METRO

1968'de ve sonrasında metro şebekesi, Paris'in ve banliyölerinin büyümesine, gelişmesine, başkent çevresinde herbiri dev bir yatakhane “yeni kentlerin” hizmete sokulmasına koşut biçimde gittikçe genişledi. Paris'teki ve çevresindeki ilçelerin, kentlerin tümünü kapsamaya başladı.

Metrolarda yeni malzeme kullanımı, metronun yenileştirilmesi ve modernleştirilmesi aralıksız sürüyor. Bu alandaki tasarılar günümüzde artık 2020'lere, 2030'lara ayarlı bir biçimde yapılıyor. Bu bağlamda yıllar önce değişik nedenlerle kaldırılan tramvaylar da çok daha şık, çok daha modern biçimleriyle hizmete sokuldular : Ama artık Paris'in içinde değil, Paris'in “kapılarında”, Parislilere ve banliyölerin çocuklarına. Geçmiş ve artık mazide kalmış Paris surlarının yerini pırıl pırıl ve sanat eserleriyle süslü, geniş ve cimle kaplı alandaki raylar üzerinde kayan tramvay ağı kapladı. Son derece gürültüsüz, alabildiğine rahat ve geniş, çevreyi seyretmenizi kolaylaştıran dev pencereleriyle ferahlatıcı tramvaylarda seyahat başka bir zevk. Çoluk çocuklu analar için derin bir nefes alımı, bir gezinti sanki.

Paris'in yeni açılan 14 numaralı hattı sürücüz. İlk bölüme oturup metroyu bizzat yönetiyormuşsunuz havasına girmek de serbest. Bebeleri çok eğlendirici yönüyle bir sirk ürünü.

Paris metro ağının bütün araçlarının sürücüz biçime dönüştürülmesi düşünülüyor. Epey zaman alacak ve maliyeti çok yüksek bu girişimin, aynı zamanda çok sayıda sürücüyü mesleği bırakmak zorunda bırakacağı için toplumsal ve ciddi sorunlara da gebe olduğu açık. Son yıllarda RATP (Régie Autonome des Transports Parisiens. Paris Toplu Taşımacılık Özerk Tekeli) yönetimi sürücülerin işten çıkarılmasının ciddi işçi eylemlerine yol açacağını bildiği için ve çok ciddi boyutlardaki işsizliğe yeni işsizler katılmasına taraftar olmadığından sürücülerin işletme bünyesinde başka işlere, başka mesleklere, örneğin bakım ve onarım atölyelerine, gişelere, kaydırılmasıyla bu meseleyi acele etmeden çözmek niyetinde.

1980'lerin başında her yenileştirmenin, her otomasyonun işten çıkarmalara yol açması tehlikesi üzerine, RATP emekçileri geniş kapsamlı ve uzun süreli grevlerle yanıt verdiler ve arkadaşlarının işten atılmalarını engelleyebildiler. Günümüzde işveren de emekçiler de yenileştirmeden yana ama bunun maliyetinin işçilere ödetilmesini de asla istemiyorlar.

Fransa'da bugün birkaç önemli kentinde bütün metrolar sürücüz. Gidiş bu yönde. Paris metrosu da bu alanda yenileştirmeler yapmayı sürdürüyor.

Paris'te "Boa" isimli körüklü vagonlar hizmete sokuldu. Böylece metronun bir başından girip öbür başına kadar yürümek ve oturabileceğiniz bir koltuk bulmak mümkün. Bir ucundan öbürüne metroda gezilebiliyor. Siz yürüyorsunuz metro gidiyor.

Bugün Paris'teki en hızlı ve en gelişmiş metronun ismi "Meteor". Paris'in güneyini kuzeyine bağlamak için yapımına Temmuz 1993'te başlandı ...

İstasyonlardaki yenileştirmeler de aralıksız sürüyor ...

İNTİHAR İSTASYONLARI

Yenileştirme ve modernleştirmenin belirleyecileri arasında kimi dramatik kazaların da rolü var :

Örneğin 10 Ağustos 1903'te elektrik arızası sonucu Couronnes istasyonunda çıkan yangının 84 kişinin ölümüne yol açtığı feci kazadan sonra sinyalizasyon ve benzeri konularda yapılan düzenlemelerle, yenileştirmelerle bir daha böyle bir kaza olması önlenemedi. Bu, hiç kaza olmadı biçiminde anlaşılmamalı, ama büyük çaplı felaketler önlenemedi. Yoksa neredeyse her yıl belli sayıda kaza oluyor : Örneğin 1991'de, yedisi ölümcül, 60 kazaya tanık olundu. 1992'nin ilk üç ayında ise, ikisi ölümle biten, 30 kazaya ...

Metroyu intihar etmek için seçenler de var : Örneğin 1988'de 131 kişi metroda intihar etti. Ruhbilimcilere göre, metroda intiharın iki büyük anlamı bulunuyor :

Bir : Kendi kendini göstermek, giderayak ve son bir kez olsa da “Ben buradayım !”, “Ben de sizin gibi bir ademdım !” demek arzusu.

İki : Toplumu kınamak isteği.

1980'lerin ortasında ise, “iticiler” adı takılan katiller, zırdeliler, manyaklar, magandalar metro istasyonlarında korku ve panik yarattılar : Metro istasyonlarının en kalabalık olduğu saatlerde, arkadan yaklaşıp, hiç tanımadığı, herhangi bir ilintisi olmayan bir kişiyi bazen birkaç kişiyi istasyona girmek üzere olan metronun altına atan “deliler”, “fıttırıklar”. Bunlardan bir tanesi “eyleminden” hemen sonra yakalanınca, “iticiler” piyasadan çekildiler. Toz oldular. Yere batasıcılar.

O yıllarda, bir de elinde tüfekte metro istasyonlarında ve koridorlarında dolaşan ve “beğenmediği” bir kadına veya erkeğe iki el sıkıp kayıplara karışan bir “çatlak” türedi ...

“Çatlak” takımına 14-15 yaşlarındaki birkaç çocuğu da eklememiz gerekiyor : Haziran 2005'te basına yansıyan haberlere göre, bu çocuklar birlikte ve “eğlenmek” için kadınların saçlarını yakıyorlardı. La Défense RER ((Réseau Express Régional. Bölgesel Hızlı Şebeke. Kısaca Hızlı Metro) ve Villejuif metro istasyonlarında birkaç kadının saçını ateşledikten sonra ertesi gün Châtelet-Les Halles'de bir kadının saçını ateşler ateşlemez kadın hemen polise haber verince, polis neredeyse anında çocukları yakaladı. Saçları yakılmak istenen kadınlar paniğe kapılmadan elleriyle ateşi söndürdüler ama çocukların kimi kez son derece tehlikeli şeyler yaptıkları da ispat edildi. Bu kadar da değil :

Ocak 2006'da Paris'in güneyine doğru giden RER (Réseau Express Régional. Bölgesel Hızlı Şebeke. Kısaca Hızlı Metro) bir grup genç ve çocuk tarafından, kovboy filmlerinde görüldüğü gibi, “soyuldu” : Grup, alarm verip RER'i durdurduktan sonra, tehditle yolcuların kol saatlerini, cep telefonlarını ve paralarını çaldı. Sonra da ortadan kayboldu. RER araçlarındaki ve istasyonlardaki kameralar ve soyulan yolcuların tanıklıkları sayesinde polis bir süre sonra hırsız çocukların onüçünü yakaladı. Hepsi Grigny, Evry, Villeneuve-Saint-Georges gibi soygun yapılan istasyona yakın yerlerde oturan “iyi aile çocukları”. Banliyölerin serüven arayan canı sıkılan bebeleri. Bunlardan ikisi hakkında, “grup halinde ve şiddet kullanarak toplu taşımacılık araçlarında hırsızlık yapmak”tan ve “ulaşım özgürlüğünü engellemek”ten dava açıldı, diğerleri yaşları küçük olduğu için ailelerine teslim edildi : “Derslerini siz verin !”

Nisan 2006'da RER D'nin Vigneux-sur-Seine istasyonunda durduğu sırada sekiz-on kişilik gençten oluşan bir grup 15 yaşındaki bir çocuğu dövüp kalçasından bıçakla yaraladı. Araya girmek isteyen genç bir kız da dövüldü. Bu tür hadiselerde araya giren, müdahale eden çok ama gerçekten çok enderdir. Bu olayda bu işin genç bir kız tarafından gerçekleştirilmiş olması ise RATP istatistiklerini allak bullak edecek cinstendir. Cesaret kızın yaptığı ise alkışlanmayı hak ediyor. Dövülen ve yaralanan gençler ilk tedavileri yapıldıktan sonra o gece hastaneyi terkettiler.

Çok sık rastlanan olaylardan biri metro veya RER sürücülerinin saldırıya ugraması, dövülmesidir. Saldırıları bazen bir kişi, bazen iki veya üç. Nedensiz saldırılar. Beleş şiddet gösterileri. Bu tür bir olayda sürücünün hemen polise ve/veya RATP'nin özel güvenlik birimine haberi ulaştırmasıyla saldırganlar yakalanıp göz altına alınıyor. Olayı protesto etmek ve saldırıya uğrayan yoldaşlarına destek olduklarını göstermek için o hatta çalışanlar greve gidiyorlar. Bu tür bir dayanışma grevi bazen ulaşımın durdurulmasıyla. Genellikle ertesi sabah greve son veriliyor. Bu tür bir saldırı sonrasında o hatta güvenlik önlemleri birkaç gün süreyle daha görünür ve daha sık hale getiriliyor.

Metrolardaki ve istasyonlardaki saldırıların yarısından çoğu taşınabilir telefon ve benzeri araçların çalınmasına ilişkin. Bunu, dün, 20 Eylül 2019'da, metro yolculuğum sırasında vagon kapısına yapıştırılmış RATP duyurusundan öğrendim. Aklıma bizim "Küçük" Ali geldi; defalarca cep telefonu çalındı, kaç kez konuşurken elinden çekip aldılar, bir defasında, telefonunu kaptırmamak için mücadele ederken istasyona varılınca az daha açılan kapıdan düşüp ölecekti. Ama Ali bu, metro yolculuklarında cep telefonunu kullanmaktan vazgeçmedi. İnat !

Garip, tedirgin edici, korkutucu bu olaylara, cinayetlere, metro istasyonlarındaki intiharları da ekleyince metroda yaşamın ve güvenliğin belli ölçüde "tozutuk" bir biçime dönüştüğü anlaşılabilir. Paranoyak olmaya gerek yok kesinlikle, ama artık metro yolculukları zevkli bir gezinti olmaktan da çıktı.

Bu ve başka binbir nedenle iyi giyimli burjuvaları metrolarda görmek artık tarihe karıştı. Kimi metro hatları sadece emekçilere mahsus. Hele sabahın erken saatlerinde...

VURDUMDUYMAZ

Metro ve RER'deki saldırıların artması üzerine ciddi bir anket yapıldı : Ankete yanıt veren Fransızlara şu soru soruldu :

“Gözünüzün önünde, birine saldırılsa ne yaparsınız ?”

Sıkı durun çünkü yanıtlar fena halde çarpıcı : Evet yanılmadınız yanıtlayanların yüzde 55'i “Görmemezlikten geliriz” dedi. Yüzde 7'si “Kaçacak delik ararız”, ve sadece yüzde 9,3'ü “Müdahale ederiz” yanıtını verdi.

Fransızların ne denli vurdumduymaz, umursamaz, “vursandaduymaz” olduklarını bu rakamlar ispat etmiyor mu ?

Vurdumduymazlık, bu ülkede bir yaşam biçimine, dogmatik bir doktrine dönüştürülmüştür öteden beri. O kadar ki bu konuda Fransızlara özgü ve Fransızca bir terim bile icat edildi :

Fransızca “Je m'en fous” “Umurumda değil” anlamına geliyor. Bu cümleden “je-m'en-foutisme”, yani “vurdumduymazlık”, “umursamazlık” terimi türetildi. Sanki bir doktrin, bir ideoloji ismi gibi. İşte Fransa'da bu anlayış egemen. Elbette bütün Fransızlar vurdumduymazdır sonucunu çıkarmamalıyız. Ama genel eğilim bu yöndedir dememiz mümkün.

Öte yandan her metroya giren ille tehlikeyle, hırsızlıkla, saldırıyla karşılaşacak, biri veya birileri bir koridorda veya istasyonun içinde boğazınıza sarılıp “Ya paranı ! Ya canını !” diyecek, biri sizi arkanızdan metronun altına itecek, elektrik kesilince karanlıktan yararlanan birçok hırsız birkaç yönden size saldırarak ve benzeri korkulara da kapılmamak gerek. Ama tedbiri de elden bırakmamak lazım. Hani ne olur ne olmaz.

Bu arada iyi yetiştirilmiş hanım evladı, terbiyeli aile çocukları ve bilhassa kadınları ve yaşlıları, kürklü bayanlar, kravatlı, takım elbiseli bey ve paşalar metro istasyonlarını, metro yaşamını terkedeli çok oluyor.

Metro yolcularının toplumsal yapısı son yıllarda çok değişti. Proleterler, lümpen proleterler metronun vefalı yolcuları. Burada, “Proleterya bitti !”, “Lümpen proleterya terimi ideoloji kokuyor” diyenler olabilir, o zaman onları Paris metrosuna davet ediyorum. Örneğin bilhassa République (Cumhuriyet), Nation (Ulus), Châtelet-Les-Halles, Montparnasse, Gare du Nord, Gare de l'Est istasyonlarına. Paris'den ve Fransa'dan “İnsan Manzaraları” buralarda çok canlı ve hakiki. Hele adı geçen istasyonlarda, kırkbeş-elli yıldan beri yaptığım gibi, zaman zaman yarım saat, bir saat kadar kalıp, olan-bitenleri, gelip-gidenleri izlemek olanağı bulunursa.

ONALTI HAT

Evet proleterler, lümpenler, emekçiler, gençler, öğrenciler, yeni ve eski yoksullar, metroya muhtaç. Bu son derece doğal : Çünkü metroyla kaç dakika sonra işinize, büronuza, fabrikaınıza, mağazanıza, okulunuza, fakültenize, evinize, verili randevunuza, varacağınızı biliyorsunuz. Böylece zamanında yetişmeniz garantili. Metro bu açılardan vazgeçilmez bir sürüngendir. Evet her ne olursa olsun Paris metrosu bugün hız, ucuzluk ve dakiklik açısından övünülebilecek bir metro.

Ayrıca modernleştirmeler ve yenileştirmeler sonucu her seferinde vagonların yolcu taşıma kapasitesi, konforu, ışılandırılması da arttırıldı. Bu ve metroda bilgisayar kullanımı, yürüyen merdivenler ve benzeri gelişmeler, metronun daha çok müşteri çekmesine yol açtı.

Bugün Paris metrosu 14 büyük ve iki küçük ara hat olmak üzere 16 hattı oluşturuyor. Hatlar genel olarak Paris'in çevre mahalleriyle yakın banliyölerden başkent merkezine doğru akıyor, Paris'in merkezindeki önemli kavşaklarda, Châtelet-Les-Halles, Montparnasse, Saint-Michel, Nation, Gare du Nord, Gare de l'Est, Saint-Lazare, Charles-de-Gaulle-Etoile gibi istasyonlarda kesişiyorlar.

Paris metrosu hatları genel olarak uzak ve yakın banliyölerden Paris merkezine doğru yöneliyor. Paris metrosunun en kalabalık, en çok müşteri taşıyan hattı 1 numaralı hattır. En uzun hattı, 8 numaralı, Ballard-Créteil hattıdır. Bu hatta bugün tam otuz yedi istasyon bulunuyor. Eskiden otuz dokuz istasyon vardı, ama ikisi diğerlerine çok yakın olmaları nedeniyle kapatıldı.

Kapatılan bu istasyonlardan Saint-Martin istasyonu, son yılların sert soğuklarında evsiz-barksızların peş peşe donarak ölmeleri üzerine kış ayları boyunca yatakhaneye dönüştürülüyor. Yoksullara, yersiz-yurtsuzlara “yuva”, bir gece geçirebilecekleri “kapalı bir mekan”.

Metro koridorları kilometrelerce. Kimi metro istasyonu koridorları başlıbaşına birer gezi yolu gibidir. Örneğin birçok hattın kesiştiği bir kavşak ve Metro ile RER (Hızlı Metro) şebekelerinin kalbi durumundaki Châtelet-Les-Halles istasyonu koridorları yürümekle bitmez türden. Montparnasse, Saint-Lazare metro istasyonları koridorları da.

Paris metro istasyonları birbirlerine çok yakındırlar, iki metro durağı arasındaki mesafe açısından Londra'ninkilere benzemez. Yanlışlıkla bir durak önce veya sonra inmek durumunda kalırsanız sakın üzülmeysin çünkü en fazla birazcık yürüyeceksiniz, hepsi o kadar. Londra'da olduğu gibi acı bir sürprizle karşılaşp homur homur homurdanarak kilometrelerce koşturmak zorunda kalmayacaksınız. Paris : 1-Londra : Sıfır. Futbolda yapamadıklarını Fansızlar toplu taşımacılıkta yapıbiliyorlar demek. Bu da az şey sayılmamalı. Bravo !

“YENİ KENTLER” VE RER

1960'lı yıllar Fransa'da “yeni kent”lerin kurulduğu yıllardır. İşçi, memur ve dinamik genç kadrolara, herkesin kesesine göre, yüzlerce daireyi, bekarlar için stüdyodan çok çocuklu aileler için beş odalı apartmana kadar pek çok tür yaşam mekanından oluşan, girişinde ve çevresinde küçük bir bahçeyle dikkat çeken binalarıyla, yine bahçe içinde ve bağımsız evleri de kapsayan geniş bir yelpazedeki yerleşim birimleriyle, yapay “göl”ler, parklar, kültür merkezleri, ışıklarla donatılmış alış-veriş merkezleri, lokantaları, café'leri, sinema salonlarıyla çekici kılınmak istenen ve Paris merkezinden çok uzaktaki bu uydu kentlerin kurulması üzerine metro şebekesinin genişletilmesi, oralara kadar uzatılması gerekti. Çünkü emekçilerin, bir anlamda “yatakhanesi” görevini yerine getiren yeni ve uydu kentlerden işyerlerinin bulunduğu Paris merkezine ve ilçelerine hızla taşınması gerekiyordu. Evet çünkü emekçiler banliyölerde uyuyorlar ama Paris'te çalışıyorlar.

Bu ihtiyaca yanıt vermek için iki yönlü bir yol izlendi :

Paris'in yakın banliyösü için metronun varolan hatlarından birkaçı uzatılırken, uzak banliyöler ve oralarda hatta daha uzakta kurulan yeni kentler için RER (Réseau Express Régional. Bölgesel Hızlı Şebeke. Kısaca Hızlı Metro) adı altında yeni bir ağ oluşturuldu.

Paris içindeki önemli merkezlere ve belli başlı kavşaklara yakın metro istasyonlarına uğrayan RER'in, hızlı metronun, amacı Paris'e 20, 30 ve 40 km uzaklıktaki yeni kentleri merkeze bağlamak, bir yerde alabildiğine büyük yatakhaneler dizisi gibi kullanılan bu kentlerde oturan işçi ve memurları en hızlı biçimde işyerlerine taşımak.

Böylece bir yandan Paris merkezinde ciddi boyutlar kazanan konut sorununun büyümesi, çözülebilemez biçime dönüşmesi de önlenmek istendi. Aynı zamanda dar gelirliilerin Paris dışına itilmesi de sağlandı. Bu süreç içinde Paris yüksek gelir sahiplerinin, zenginlerin, kendi gitmiş ahi kalmış aristokratların, tuzu kuruların oturabildiği ve hatta giderek sadece turistlere ait turistik bir başkent konumuna sokuluyor. Bu süreç hızlanarak sürüyor.

Son on yıllarda, burjuva (Fransızcası “bourgeois”) ve bohem kelimelerinin ilk iki harfinin birleştirilmesinden oluşturulan “bobo” ismi, burjuva ama işi bitince bohem hayatı sürdüren genç çiftlerin, dar gelirliilerin ıkına sıkına oturduğu 10., 18., 19. ve 20. ilçelerdeki mahalleleri, evleri, apartmanları satın alarak, ele geçirdiğini, böylece dar gelirliilerin Paris dışına sürülmesi sürecinin hızlandığı da gözlemleniyor.

Evet RER ile uzak yerlerde oturan ve yeni kentlerin kurulmasıyla merkezden uzaklaştırılan ücretlileri işyerlerine en hızlı biçimde taşımak ta amaçlandı. Günümüzde zaman ve zamana verilen değer çünkü son derece önemli.

Böylece zamandan kazanılıyor, konut meselesi kısmen bile olsa çözülüyor. Ama gidiş ve dönüşte, tıklım tıklım vagonlarda, her gün bir, iki veya iki buçuk saat yitiren insanların, yolculuk sırasında kendilerini eğlendirmek, eğitmek ve/veya avutmak için bir şeyler okusalar, dinleseler bile ruhsal dengeleri bozulabiliyor. Ne olursa olsun onlar bile cicili bicili ve rengarenk apartmanlarına kavuştuklarında, yani kendilerinden başka kimsenin emir vermediği “imparatorluklarına” vardıklarında yeniden iç dengelerini bulmaya, “normal bir insan” olmaya uğraşıyorlar. Bu her zaman kolay olmasa bile deniyorlar. Ancak ömür törpüleniyor ve kimi belli bir süre sonra “Batsın bu dünya !” diyebiliyor ... Kimi “Kahrolsun böylesi hayat !” diyerek metro istasyonunda intihar bile ediyor.

Yeni kentlerin son örneklerinden biri 1988 Mayıs'ında hizmete sunulan Cergy-Pontoise. Bu yeni kent RER ile Paris'in merkezine ve beş önemli ticari merkezine bağlandı : Charles-de-Gaulle-Etoile, Opéra-Auber, Châtelet-Les Halles, Gare de Lyon ve nihayet Nation'a. Bu istasyonlardan birine varduktan sonra Paris'te istediğiniz her yere kolayca ulaşabilirsiniz. İsterseniz başka banliyölere de.

Paris banliyölerinde oturanlar için başkent ve merkezi kavşakları artık "uzak" değil. Banliyödeki evlerinden ayrıldıktan yarım saat sonra, Champs-Élysées istasyonuna varıp, koşar adım metro istasyonundan çıkıp "Dünyanın en güzel caddesinde" "turlamak" olası. En pahalı cinsten bir sandviç atıştırmak, en pahalı türden bir kahve içmek ve bir sinemaya dalmak da. Gelen geçeni seyretmek te. Böylece hem Paris'tesiniz hem de Paris sizin içinizde. Böylesi geziler de öyle her gün bulunmaz hani.

Yaşamları Metro-İş-Uyku ("Metro-Boulot-Dodo") sistemi içinde devinen çalışanların evlerinde daha fazla kalabilmeleri ve işyerine en hızlı biçimde varmaları istenciyle kurulan yeni metro hat ve istasyonları ile RER ağı, onlara zamandan kazandırmayı amaçlıyor : Yolda harcanan ve "üretken olmayan" zamanı en aşağı düzeye indirerek :

Yapılan hesaplara göre, Cergy-Pontoise'dan Paris merkezine uzanan ve sonra daha ötelere giden yeni hat 550.000 banliyölyü Paris'e taşıırken, her birine 7 dakika kazandırıyor. RATP'nin (Régie Autonome des Transports Parisiens. Paris Toplu Taşımacılık Özerk Tekeli) hesaplarına göre, bu üretim sistemi içindeki toplam kazanılan zaman 3,1 milyon saat. Olağanüstü bir kazanç. Vakit nakittir özdeyişini bundan daha iyisi anlatamaz sanıyorum.

RER'in A, B, C, D ve E olmak üzere beş hattı var. Bu hatların bir kısmını RATP, geri kalanını SNCF (Société Nationale du Chemin de Fer. Demiryolu Ulusal Şirketi) işletiyor.

60000 KİŞİLİK DEV İŞLETME

RATP mali özerkliği olan ticarî ve sanayî nitelikli bir kamu kuruluşudur. Fransa'nın en büyük, en çok işçi çalıştıran dev şirketlerinden biridir. Gece de gündüz de açık : Gece metro araç-gereçlerinin bakım ve onarımı atölyelerde yapılıyor, metro araçları, koridorları ve istasyonları da a'dan z'ye temizleniyor, ertesi sabahın erken saatlerindeki açılışa pırıl pırıl hazırlanıyor.

1948'de kuruluşuyla toplu taşımacılık işini öncülü TCRP'den (Transports en Commun de la Région Parisienne. Paris Bölgesi Toplu Taşımacılık Şirketi) devraldı.

Daha önceki yıllarda, kesin tarihini vermek gerekirse 1828'den itibaren, Paris'te toplu taşımacılık "omnibus"lerle yapılıyordu. Önce atların çektiği omnibusler daha sonra elektriğe kavuştu. Anımsatmak için not etmeli yine de : 1900 civarında Paris'te yüz bin kadar at toplu taşımacılıkta kullanılıyordu. Geçmiş zamanların toplu taşımacılık araçlarını ve toplu taşımacılığın tarihini adım adım izlemek için Musée des Transports Urbains'de (Kentsel Taşımacılık Müzesi) bir tur atmanızı tavsiye ederim.

RATP Yönetim Kurulu'nda emekçiler Devlet temsilcileriyle aynı sayıda. Bu konuda deneyim ve yetki sahibi ve aynı sayıda kişi de Yönetim kurulu'nda yer alıyor.

Ücretlilerin işletme yönetiminde göreceli bir ağırlıkları bulunuyor. Kararların alınmasında katılımları söz konusudur.

Bugün 60 binden çok emekçinin çalıştığı RATP'de, 1987'de, 40.400 kişi çalışıyordu. Toplumsal yapısını anlamak için çalışanların dağılımını sunmak isterim : 13.100 sürücü, toplam ücretlilerin % 32'si. Bunların 3.400'ü metro ve RER'lerde, 9.700'ü otobüslerde hizmet sunuyordu. Metro ve RER sürücülerinden 50'si, otobüs sürücülerinden 500 kadarı bayandı.

Ücretlilerin 10.900'ü, % 27'si, bakım ve onarım işlerinde çalışıyordu.

10.000'i (% 25) gişe ve benzeri işlerde, bilet ve kart satışıyla uğraşıyordu.

6.400'ü (% 16) yöneticilerden, araştırma ve inceleme yapanlardan oluşuyordu.

Toplam çalışanların 6.300'ü (% 15,6) kadındı. 2000'li yıllarda bir kadın, Anne-Marie İdrac, RATP'nin PDG'si (Présidente- Directrice Générale) olarak görev yaptı. Ağustos 2017'den biri bu görevi yine bir bayan, Catherine Guillouard, yürütüyor.

Metro, RER, otobüs, tarmvay ve benzeri toplu taşımacılık hizmeti sürekli olarak daha çok emekçiye ihtiyaç duyuyor. Çünkü toplu taşımacılığa ilgi eksilmediği gibi, otomobil ulaşımının yarattığı binbir sorun ve hele son yıllarda çok ciddi boyutlar kazanan hava kirliliği sonucu Paris'te ve çevresinde otomobil kullanımının azalmasıyla, Paris içinde park yapma maliyetinin gittikçe yükseltilmesi hatta bilinçli bir biçimde yükseltilmesiyle gelecekte toplu taşımacılığın daha da yoğunlaşacağı tahmin ediliyor.

Paris Anakent Belediyesi'nin Paris'e otomobille girişi paralı hale getirmek konusunda kimi tasarımlar geliştirdiği de biliniyor. Bunu zamanla göreceğiz.

Otomobille ulaşımın sınırlanması için son yıllarda Anakent Belediyesini yöneten “Çoğul Sol” ve Yeşiller koalisyonu özel, ciddi, düzenli ve kararlı bir caba gösteriyor.

Paris'te son yıllarda toplu ulaşım ilgi artarken, bisikletler için yeni özel yolların yapımı üzerine bisikletle ulaşım da epey arttı.

RATP'nin bütçesi milyarları geçiyor... İşletmenin büyüklüğünün bir göstergesi olarak basın ve yayın faaliyetleri de anılabilir : Metronun neredeyse her hattı kendi yayın organını bizzat yayınlıyor. Örneğin 8 numaralı hattın yayın organı De Ballard à Créteil ismini taşıyor. 1980'lerin ortasında bu hatta 750'den daha çok işçi çalışıyordu. Her gün taşınan yolcu sayısı ise 290.000 ...

“FRANSA ADASI”

Metro ve RER, Paris ve bölgesinden oluşan ve “L’île-de-France” (“Fransa Adası”) adıyla bilinen coğrafyada yaşayan ve çalışan insanların sekiz milyonuna hizmet veriyor.

Başta başkent ve “Bölge”nin de başkenti Paris ili (75 numaralı il) ile bu ilin doğusundaki Seine-et-Marne (77) ile Val-de-Marne (94), güneyindeki Essone (91), batısındaki Hauts-de-Seine (92) ile Yvelines (78), kuzeyindeki Seine-Saint-Denis (93), kuzeybatısındaki Val d’Oise (95) gibi eski banliyöleriyle yeni kentlerden oluşan sekiz vilayet siyasi niteliği bulunan “Région Île-De-France”, kimi konularda özerkliğe sahip Bölge yönetimi capında ve bünyesinde birarada.

Bölgeyi Seine Nehri ile, Marne, Oise ve Aisne nehirleri suluyor ve aynı zamanda sınırlarını da çiziyor : O nedenle bölgeye “île” (ada) adı layık görüldü.

Fransa’nın orta yerinde, can alıcı noktasında, bir tür “Dükalık” : İnsanları, insanların alışkanlıkları, yaşam ve davranış biçimleriyle Fransa taşrasından farklı. Bu yöreye başka isim de takılamazdı hani.

186 km²’lik bölgede 10 milyondan fazla insan yaşıyor. Fransa toplam nüfusunun beşte biri. Bölge ülkenin Avrupa’daki yüzölçümünün ancak yüzde 2,2’sini kapsıyor.

Nüfusunun yarısına yakını, 4 milyon 600 bin kişi, çalışıyor. Çalışanların 4 milyon kadarının işyerleri konutlarının bulunduğu mekanda değil. Bu demektir ki haftanın çalışılan her gün evet istisnasız her günü dört milyon kadar insan gününbirlik “göçmen”.

Git-geller birkaç yönlü : Banliyölerden, yeni ve uydu kentlerden Paris’e, Paris’ten banliyölere, bir banliyöden diğerine, banliyölerden taşraya, taşradan banliyölere ve Paris’in merkezine ... Taşra’ya gidebilmek için Paris merkezinden geçmek zorunlu : Hele trenle yolculuk yapılacaksa.

Bir örnek olarak 2005 yılı rakamlarını sunabilirim : “Fransa Adası”nda oturanlar günde 35 milyon deplasman yapıyor : Paris-banliyö arasındaki git-gellerin yüzde 58’i toplu taşımacılık araçlarıyla gerçekleştiriliyor. Ama banliyöden banliyöye git-gellerin yüzde 53’ü özel otomobillerle ve sadece yüzde 11’si toplu taşımacılıkla.

İşte bu kadar günlük göçmeni, bu kadar çalışanı, bu kadar insanı taşımak ancak dört dörtlük bir ulaşım ağıyla mümkün. Yoksa Paris ve bölgesinin ve giderek bütün Fransa’nın ekonomik hayatı bunalıma girer. Felç olur.

Unutmayalım, ki bu bölge, Fransa ekonominin beynidir, can damarıdır. En büyük 500 işletmenin yüzde sekseni, en büyük bankaların ve idari “makinenin” yüzde doksanı bu bölgede. Üniversite öğrencilerinin yüzde otuzbeşi, yetişkin kadroların yüzde otuzsekizi ve üniversite diplomalıların yüzde kırkbeşi de burada yaşıyor.

Paris’in, sadece Fransa’nın değil, Avrupa’nın, enazından Avrupa’nın kuzeybatısının, kültür, moda, basın-yayın, reklam, eğlence, televizyon merkezi olduğunu da unutmamalıyız. Nüfusundan birkaç kat fazla turist çektiğini de. Kimi zaman sokak, cadde, bulvar ve meydanlarında, café ve lokantalarında, tarihi ve kültürel mekanlarında, örneğin Louvre Müzesi’nde, Fransızcadan başka birçok dilin kullanıldığını da. Nihayet her gün, yirmi bin

kadar taşralının “istilasına” uğradığını da ...

Paris ve çevresindeki gününbirlik bu göç, İngilizlerin “commuters” adını taktığı, yeni tür bir toplumsal-mesleki kategorinin doğmasına yol açtı :

Sabah işyerinize 30 bazen 40 kilometre uzaktaki evinizde uyanıyorsunuz. Eviniz tam anlamıyla kırsal bir alanda bile olabilir. Uyanmanız için mutlaka çalar saat lazım. Kahvaltınızı, metro veya RER’de, hatta bazen hızlı trende (Train à Grande Vitesse. Kısaca TGV) atıştırıyorsunuz : Bir veya iki kahve, bir veya iki ayçöreğiyle / “croissant”la. İşyerinize, büronuza bir “çiçek” gibi varıyorsunuz. “Pırıl pırıl” iş üretiyorsunuz. Moraliniz yerinde, meslektaşlarınızla şakalaşmayı ihmal etmiyorsunuz. Öğlen yemeğinizi işyerinizde veya köşedeki “küçük lokantada” yiyorsunuz. Belki bir veya iki meslektaşınızla. Pazartesiye hafta sonu maçları mutlaka gündeminizde önemli yer alacaktır. Futbol veya sinema konuşulacak kesinlikle. Ama siyaset asla. Meslektaşlar arasında siyasi konulara asla değinilmemesi gerektiğini Fransızlar ilk biberonlarıyla birlikte öğreniyorlar : “Tartışma yaratması muhtemel konulardan kaçınılmalı.” Arif olan anlar. Abidin olan da. Öğlen yemeğinden sonra kalp sorunuz yoksa bir kahve içebilirsiniz. Kalp ve nefes alma sorunuz varsa bir “dekafe” alın. İlaç niyetine. Sonra yine ve yeniden iş. Sonra “à demain” deyip işyerinizden hızla ayrılabilirsiniz. Sonra yeniden yolculuk : Elbette metro ve/veya RER ile. İşte sabahın kuşluk vaktinde bıraktığınız evinize akşam karanlığı çökmek üzereyken veya çökmüşken varıyorsunuz. Bundan iyisi can sağlığı. Kırsal alandasınız, derin bir veya iki nefes almayı unutmamalısınız. Evinize kapanmadan önce kır havasını teneffüs etmelisiniz. Doğal olarak komşu evler burnunuzun dibinde değilse !

Düzenin bu biçimde tıkr tıkr yürümesi için RER’e ihtiyaç olduğu açık. RER hatları bunun için yapıldı zaten. Bunun için RATP yanında SNCF de elini cebine attı, kimi hattın işletilmesini üstlendi. Artık yerli, yabancı herkes en hızlı biçimde taşıyor : Aman dönen dişliler durmasın !

Bu bölümü noktalamadan önce bizimle ilgili bizden bir fıkra, gerçek bir fıkra aktarayım : RER işletmecileri Paris ve bölgesindeki Türkiyelilerin, Fransızca öğrenmemekteki direnç ve kararlılığı karşısında bizzat kendileri Türkçe öğrenmeye karar verdiler (!) İşte birçok RER treninin isimlerini görünce bu sonuca varmamak mümkün değil. Buyrun kararı iz veriniz : OYAN-32, EKLİ-63, KAR-44, BEZ, KARI, SARI ...

Fransa’da “Bölge” (“région”) sistemine geçilince, belli sayıda oluşturulan ve “Bölge” ismi verilen birimlere kimi konularda özerklik tanınınca, toplu taşımacılık işi de bölgelere verildi. (Bu konuda daha ayrıntılı bilgi için şu kitabıma bakılabilir : Avrupa Birliği’nde Devlet ve Fransa’da Korsika, Peri Yayınları, İstanbul, 2006.) Bölge yönetimleri toplu taşımacılığı kendilerine uygun biçimlerde düzenlemek yetkisine sahip. Devletin Bölge yönetimlerine bu konuda belli bir miktarda mali yardımı da öngörülüyor.

Bu bağlamda 15 Mart 1998’de yapılan “Bölge seçimlerinde”, “Île-de-France” Bölgesi’nde (“Région Île-de-France”), Sosyalist Parti, Fransız Komünist Partisi, Sol Radikal Parti ve Yeşiller’den oluşan “Çoğul Sol” ilk kez seçimleri kazandı. Bölge Meclisi’nde göreceli çoğunluk elde etti. Bölge Meclisi’nde yapılan Başkan seçimini de ilk kez PS adayı kazandı. Bölge Meclisi’nde LO (Lutte Ouvrière. İşçi Mcadelesi) isimli troçkist örgüt, başta lideri Bayan Arlette Laguiller olmak üzere, üç bölge meclisi üyeliğine sahip. Bu rakamlar Bölge Meclisi’nde solun ağırlığını gösteriyor. Toplu taşımacılığı önemseyen solcu partilerin Bölge’de iktidara gelmesi metro ve RER taşımacılığına öncelik verilmesine, tramvay

hatlarının yapımına, geliştirilmesine yol açtı. Bunların yanında bölgedeki otobüs hatlarının sayısının artırılmasına da, bisikletle ulaşımın kolaylaştırılmasına da. Zaman içinde iktidar yeniden sağın eline geçti ama hiçkimse toplu taşımacılıkta eskiye dönmeyi gündeme getirmedi. Daha iyisi önceden başlatılan işler sürdürüldü ve bunlara yenileri eklendi ...

Toplu taşımacılık politikalarındaki süreklilik, bu işleri yürüten kamu şirketlerinin yönetimlerinin özek olmalarında ve toplu taşımacılık işinin Fransa'daki Bölge sistemini düzenleyen yasalar gereği ilgili Bölge yönetimince saptanmasıyla açıklanabilir. Kararlardan etkilenenlerin bulunduğu makamların onları ilgilendiren konularda verdikleri kararlar daha adil ve onların günlük yaşam koşullarına daha uygun oluyor.

AYNALAR AYNALAR

Duroc'tan biniyorum metroya. Metro homur homur homurdanıyor. Yer üstü yer altına girip çıkıyor. Girip çıkıyor. İnsanlar, metroyla birlikte karanlıklara dalıyor, sonra yeniden güneşle buluşuyor, aydınlığa kavuşuyorlar. Bir koşturmacadır gidiyor. Montarparnasse'da aktarma yapmak için iniyorum. Koridorlar, koridorlar, bitmez tükenmez koridorlar. Hani bıraksalar ve ayıp olmasa koşacak ve aniden yeraltından yeryüzüne çıkacağım. Ama çıkamıyorum. İlk metroya atlıyorum ve Alésia'ya varıyorum. Artık kimse tutamaz beni koşarak çıkıyorum merdivenleri. Çıkar çıkmaz merdivenleri caddedeki insan kalabalığı yutuyor beni. Bir lokmada. Bir nefes alışta.

Paris çığlık çığlık. Serçeler takım halinde uçuşuyorlar. Akşam sefası olmalı. Gökyüzünde daireler çiziyorlar, önce bir yana akıyorlar sonra öbür yana. Cıvıl cıvıl. Sesler, gülüşmeler neşeli. İnsanlar mutlu. Sanat mahallesi ne de olsa. Güneş hem tepemde hem değil. Hava garip.

Geçmiş zamanlar metrosu alıp götürüyor beni. İşte diyor bak : Alésia Meydanı'nda, Kilise'nin karşısındaki kaldırımında ve bir yüzü öbür sokakta Zeyer Café'sine iyi bak. Bu café Paris'li yıllarında Yılmaz Güney'in café'lerinden biriydi. Aynalar, aynalar. İç içe salonlar. İnsanlar da iç içe.

Yılmaz Güney'in bu café'yi seçmesinin nedeni mi ? Sözü burada yol arkadaşı Binali-Kâzım'a bırakmalıyım, o anlatsın :

“Bir gün Yılmaz Güney'e, Abi, özellikle niye bu kahveyi seçtin ? diye sordum. Şöyle yanıtladı :

-‘Bu kahveyi seçmemin iki nedeni var. Bir tanesini sana söyleyebilirim : Buradaki sinemalara gidiyorum.’”

Bu mahalle ressamların ve yazarların, sinema ustalarının, aktörlerin ve aktrislerin, oyuncuların ve şairlerin ve sanatçıların mahallesidir. Kilise'nin öbür yakasında bir dizi sinema salonu vardır. Birkaç adım ötede de. Karşı kaldırımında da.

Birkaç adımlık mesafede ise ressam Remzi'nin atölyesi. Geçmiş zaman metrolarında, Remzi'nin atölyesinin bitişiğinde yaşamış olan Fikret Muallâ'nın sesini duymak, küfürlerini ve naralarını işitmek te mümkün. Aynı binada ressam Selim Turan da uzun yıllar yaşadı. Biraz daha yürürsek Abidin Dino ile Güzin Dino'nun 1971'den itibaren yaşadıkları ev-atölyeye ulaşabiliriz. Aynı mahallede yıllarca oturan ressam “Çingene” Hakkı Anlı'yı da anmadan geçmeyelim.

Bu çok sesli ve çok dilli mahallede bizim de seslerimiz ve dillerimiz yankılanır duvarlarda. Aynaların dili olsa da anlatabilseler.

DİKKAT DENETİM !

Zamanında metroyla yolculuk başlı başına bir olay, ritüeliyle yaşanan bir serüvendi, birkaç aşamalı :

Önce gişeden bilet alınırdı. Sonra “tourniquet” (turnike) girişindeki “delici”, bilet delicisi, genellikle bayan veya ender de olsa bay işçi, biletinizi elindeki aygıtıyla delerdi. Sonra perona girilirdi.

Serge Gainsbourg, “poinçonneuse” (delici bayan) için şarkı bile yazdı. Adı : “Poinçonneuse des Lilas” : “Biletlerde delikler açıyorum, küçük delikler/hep küçük delikler ...”

Peronda metronun gelmesini beklerken, istasyon tıka basa dolardı. Saatine göre. Metro tam istasyona girmek üzereyken merdivenlerin tam dibindeki perona girişteki metal kapılar kapatılırdı. Bu iş için de görevli emekçiler vardı. Böylece güya metroların aşırı derecede dolması önlenmiş, ite kakma dertlerinin yaşanmaması sağlanmış oluyordu.

Zaman metroların peşinde koşturarak bugünlere geldi.

Otomasyon icat oldu : “Deliciler” ve kapıların kapatılmasını denetleyen emekçiler işten çıkarıldılar. Belki emekliliklerini alana kadar başka işlerde çalıştırıldılar : Gişede veya benzeri hizmetlerde. Metroda işçi örgütlenmesi sıkıdır ve öyle sıradan nedenlerle hiçbir emekçi işinden edil(e)mez.

Son on yıllarda metro istasyonlarında artan beleş şiddetle metro istasyonlarının, özellikle koridorlarının ve peronlarının insansızlaştırılması arasında doğru orantı olduğu açık. Şiddetin ve beleş şiddetin mutlaka başka nedenleri de var ama onca emekçinin istasyonlardaki ve peronlardaki varlığına son verilmesi, kimi saatlerde istasyonlarda tek canlının bulunmaması da tetikleyici rol oynayabiliyor. Bu nedenlerle metrolarda emekçi varlığına gereksinme duyuluyor. Bu gereksinme artık dile getiriliyor.

RATP'nin rakamlarına ve tahminlerine göre, her gün enaz 25 bin beleşçi yolculuk yapıyor. Bilet almadan, turnikelerin üstünden atlayarak veya altından sürünerek metroya ulaşmaya çabalayanlar, biletli bir yolcunun arkasından kimi zaman ondan rica bile etmeden hatta ona haber bile vermeden geçerek yolculuk yapanlar az değil.

Metrolarda ve RER'in birçok hattında RATP'nin, RER'in kimi hatlarında SNCF'in denetleyicileri beleşçiliği önlemek için çok gayret sarfediyorlar. Ama bu işin önüne geçmek mümkün değil. Çünkü mesele sadece para pul meselesi değil. Kimi beleşçi bu işe neredeyse felsefi bir açıdan yaklaşıyor ve toplu taşımacılığın herkes için karşılıksız olmasını savunuyor ve bu konuda ciddi militanlık yapıyor. İşte bu çerçevede epey öğrenci ve genç metro veya RER'e para ödemeyi redediyor.

Bu alanda çaba sarfedenler yeni tür mücadele biçimleri bile yarattılar : Örneğin son birkaç yıldır internet siteleri açtılar : Bir metro veya RER istasyonunda denetim olduğunu farkedenden militan haberi hemen cep telefonu ile siteye bildiriyor ve site de hemen bütün abonelerine iletiyor. Ağustos 2014'te bu tür sitelerden birinin Paris'te on bin üyesine sıkı ve hakiki hizmet sunduğunu burada yazabilirim.

Benzer bir yaklaşımla denetimde biletsiz yakalananlar kendilerine ceza yazılması için gerekli

işlemleri yapan denetleyicilere karşı son derece kibarca davranıyorlar : Kimlik kartlarını gösteriyorlar, adreslerinin alınmasına, kendilerine biletsiz yolculuk yaptıkları için ceza yazılmasına asla itiraz etmiyorlar. Ama daha sonra adreslerine gönderilen para cezalarına ilişkin belgeleri biriktiriyorlar veya yırtıp atıyorlar ve bilhassa cezayı asla ödemiyorlar. Ödenmesi için yeniden ve yeniden yazılar gelse de ödemiyorlar. Sonuç itibarıyla RATP'nin veya SNCF'in bu iş için kendilerini hapse attırmayacağını bildikleri için veya başka saiklerle bu işi sonuna kadar götürüyorlar.

RATP'nin ve SNCF'in ceza ödememekle tanınanları kara listeye aldıkları da biliniyor. Ve sonuçta bu iş birkaç yıl sürdükten sonra bizzat RATP veya SNCF işin peşini bırakıyor ...

Bu istisnai olayların ötesinde beleşçilere kesilen cezaların RATP'ye yüklü bir gelir getirdiği ileri sürülüyor. SNCF'in kimi denetleyicisi ise işi gayret gösterisi biçimine dönüştürerek yolcuların ille bir hata yapmasını arıyor, para cezasını bastırmak için. Bu tavrın SNCF'in kesilen para cezasının bir bölümünü, belki yüzde onunu, ceza kesenlere komisyon olarak ödemesinden kaynaklandığı söyleniyor.

Kimi zaman yolcularla denetleyiciler arasında sürekli olarak ciddi bir hırlaşma yaşanıyor. Hele denetleyicilerin beleşçilerin biletsiz geçmelerini önlemek için caydırıcı bir biçimde örneğin turnikelerin önünde dikilmesi varken kimsenin aklına bile gelmeyecek yerlerde, topluca, bazen beş veya altı kadar görevliyle, neredeyse saklanırcasına ve koridoru enlemesine tümüyle kapayacak biçimde kesip beklemeleri ve genellikle her yolcuya hırsız muamelesi yapmaları, kaba saba davranışları, basit bir bilet kontrolünü o günün en önemli meselesiymiş gibi polisiye boyutlara çekmeleri, işi ağız kavgasına, küfürleşmeye ve hatta açıktan kavgaya dönüştürebiliyor. Sık sık tanık olduğumuz sahneler. Hele yabancı olduklarını sandıklarına karşı, hele Avrupalıya benzemeyenlere yönelik tavırları son derece aşağılık. Ceza ödemeyi bırakın dövülmek “şansınız” bile var. Hele bir de oralarda, ne tesadüfse, sivil veya üniformalı polisler varsa, yandığının resmidir : Karakola kadar götürülüp birkaç saat “misafir” bile edilebilirsiniz.

Hadi biletsiz yakalandınız diyelim, sakın tabanları yağlayıp sıvışmaya kalkışmayın. Adamlar, aralarındaki bayanlar da, bu iş için özel olarak ve son derece iyi yetiştirilmiş atletik yapılı tiplerdir, antrenmanlıdır, iki adım atmadan sizi yakalarlar. İki yumruk bile atabilirler. Irkçılık mı dediniz ? Bilinmez. Bilenen odur ki bu tür işler maalesef artık olağanlaştı, kanıksanıyor neredeyse ... Benimse aklıma hep Çankırlı Mehmet geliyor : Kağıtsız-küreksiz ve biletsiz yakalanınca kaçıp kurtulmaya çalışırken yakayı ele veren, mücadele ederken yediği yumruk darbesiyle yere düşerken kafası betona çarpan ve maalesef ölen Çankırlı Mehmet. Cenazesini ülkeye göndermek için bağış kampanyası açıldı ve Mehmet birçok hayalle, hevesle ve şen geldiği bu ülkeden cansız ayrıldı ... Işıklar içinde yatsın.

METRODA “LİFTİNG”

O eskidendi. Eskiden bütün metro istasyonları ikiz kardeşler gibi birbirlerinin tıpkısıydı. Sonra değiştiler. Herbiri kendi kimliğini aramaya koyuldu. Her metro istasyonu kendisine “new-look” vermek için yattı “lifting”e :

Koridorlarda renkler değişti, duvarlarda fotoğraflara, panolara ve duvar resimlerine yer açıldı.

İsimler de değiştirildi, yenileştirildi : Ya eski isimler daha görkemli olanlarıyla desteklendi, örneğin Pont Marie’ye Cité des Arts, Pont Neuf’e La Monnaie eklendi. Böylece hem görkem kazınıldı hem de tarihle ve bilhassa coğrafyayla ilinti kuruldu.

Ya da metro istasyonu yakınındaki tarihi ve/veya kültürel eserle, mekanla, binayla ilişkisini ismiyle ifşa etti. Her metro ismi tarihi bir kişiliği, tarihi bir olayı, tarihi bir mekanı çağrıştırmak için seçilmiyor mu ? Maksat metro isimlerinin ortak hafıza(mız)da yer almış bir tarihi, bir kişiyi, bir mekanı, bir olayı çağrıştırması değil mi ?

Sadece bu da değil : Subversion’a izin vermemek te arzulandı. Her türlü conspiracy’ya açık isimler duvarlardan çekildi.

İşte bir örnek : 1988 Milletvekili seçim sonuçlarının ilan edilmesinden birkaç saat sonra, gecenin 24’ünde, Chambre des Députés (“Milletvekilleri Meclisi”) metro istasyonlarından geçenler az daha küçük dillerini yutuyorlardı :

“Görünmez eller” metro istasyonunun ismindeki iki harfi silip “Chambre des putes” biçimine sokmuşlardı. Çok ayıp etmişlerdi madem ki bu isim ”Orospular Odası” anlamına geliyordu. Neyse ki aklı başında vatandaşlar iyi saatte olsunlara hemen haberi uçurmuş ve “tahribat büyük boyutlara” ulaşmadan gereken hemen yapılmış, dedikodunun yayılması engellenmişti. Ne demek yani !

Böyle bir ayıbın yinelenmemesi için 1989’da, Millet Meclisi Başkanı Laurent Fabius ismi tümünden değiştirdi : İsmi artık “Assemblée Nationale” : “Ulusal Meclis”. Büyük Fransız Devrimi’nin 200’üncü yıldönümü kutlamalarına bir de böyle bir “épisode” eklendi. Fena mı ? Hem T büyük harfle Tarih kurtarıldı, hem de Meclis’in “namusu”. Dahası, 1990’dan itibaren, her ay bir ressamın eserlerinin duvarlarında sergilenmesiyle metro istasyonu aynı zamanda sanatevi, sanat galerisi rolünü üstlendi. Bir taşla birkaç kuş vurmak buna denir işte. Örneğin Kasım 2004’ten itibaren ressam Jean-Charles Blais’nin “La Chambre double” isimli ve birçok parçadan oluşan eseri sergilendi.

Evet metrolar sanatçıları, ressamı, şair ve yazarları, hele o beş parasız oldukları günlerde, taşımakla kalmadı. Metroyla sanat arasında ilk bakışta pek görünmeyen ilişkiler zaman içinde kendi kendilerini ele verdi. Metro sanata ve sanatçılara aşkını duvarlarına kazıdı.

Artık eski istasyonlar teker teker kendi kişiliklerini bulmaya başladı.

Bu anlamda 1973 yılı Paris Metro tarihinde bir dönüm noktasını simgeliyor. Çünkü o yıl ve sonrasında giderek artan bir biçimde RATP, değişik nedenlerle ve bilhassa toplu taşımacılığı çekici kılmak, sevdirmek amacıyla toplu taşımacılığın yararlarını, erdemlerini, olumlu yönlerini ciddi ve sürekli bir reklam kampanyasıyla gündeme getirdi ve gündemde tuttu. Geniş bir bölgedeki toplu taşımacılık tekeline sahip olmasına karşın RATP yine de bu kamu

hizmetini daha çekici kılmak istedi. (Dolayısıyla Paris ve bölgesinde dolmuşculuk yapmak olanaksız. Bunu bizim “Sarhoş” Macit’i anmak için yazıyorum. Çünkü 1970’de Paris’e doktorasını yapmak için gelmiş, ama Sorbonne’a gitmektense önündeki öğrenci kahvelerinde kendi kendine ders vermiş ve bir ara bu işlerin tümünden bıkınca, “Paris’e dolmuşçuluğu getirmeli” demiş, bu işin yasak olduğunu öğrenince, kadim dostu alkole yeniden dönmüş, Paris ondan ve dolmuşculuk deneyiminden böylece yoksun kalmıştı. Kader.)

Aynı çerçeve içinde metro istasyonlarındaki, gününe ve saatine göre iki-üç-beş-bazen altı dakikalık bekleyiş süresinin sıkıcı olmaması, yararlı ve anlamlı bir biçimde değerlendirilebilmesi, mahallenin, tarihi zenginliklerinin tanıtılması, reklamının sürdürülmesi umuduyla birçok metro istasyonu ve iç dekorasyonu yenilendi, “güzelleş”tirildi.

Birkaç yönlü bu çalışmalar sonucunda 1 Ocak 1986’da 86 istasyon “gençleştirilmiş”ti.

Bu bağlamda müzelere yakın metro istasyonları, o müzelerle “eşleştirildi”, o müzelerle kimlikleri birleştirildi, müze ve metro istasyonlarının bütünleşmesi sağlanmak istendi :

Örneğin Louvre-Rivoli ve Palais Royal-Musée du Louvre metro istasyonları kültürel niteliği ağır basacak bir biçimde ve Louvre Müzesindeki bazı yapıtların kopyalarının, duvarlarda kimi eserin fotoğraflarının sergilendiği özel bir dekorasyonla yeniden düzenlendi. Böylece daha metro istasyonunda Louvre Müzesi’nin görkemli havasına girmek, tarihi ve kalıcı yolculuğa başlamak mümkün. Tam bir şenlik.

1968’de yeniden düzenlenen Louvre-Rivoli metro istasyonundan sonra, 1976’da aynı anlayışla Basilique de Saint-Denis istasyonuna yeni bir biçim kazandırıldı.

1978’de Varenne metro istasyonu, hemen yanı başındaki Rodin Müzesi’yle eşleştirildi, onunla aynı yastığa baş koydu : Rodin Müzesi’ni çağırıştıran ve Rodin’in ünlü “Düşünen Adam”, “Balzac” heykelleri ve başka yapıtlarıyla “görüntü halinde müzeleştirildi”.

Saint-Germain des Près, Hotel de Ville, Bastille, Champs-Élysées-Clemenceau, Jaurès, Porte Dauphine, Passy-Bir-Hakeim, Chaussée d’Antin-La Fayette, Pont Neuf, Cluny-La Sorbonne, Arts et Métiers, Abbesses, Concorde, Bibliothèque François Mitterrand ve benzeri istasyonlar o yöre ve mahallenin, istasyonlara isimlerini verenlerin tarihini, geçmişini anlatan desen, resim, harita, fotoğraf, heykel, heykelcik ve planlarla kaplandı. Böylece metronuzun gelmesini beklerken yöre tarihini öğrenmek olası :

GREV MEYDANI

Örneğin bugün Hôtel de Ville (Paris Anakent Belediye Sarayı) metro istasyonunun Grev Meydanı'nda (La Place de Grève) kurulduğu, Seine nehri kıyısındaki bu meydanın 1800'ler öncesinde giyotinle ölüm cezasının yerine getirildiği meydan olduğu, daha sonra emekçilerin bu meydanda toplanıp iş beklediğini, gösterilerini bu meydanda düzenlediğini ve nihayet iş bırakımı anlamında kullanılan grev sözcüğünün bu meydanın adından kaynaklandığını, oysa özünde bu sözcüğün kumsal anlamına geldiği öğrenilebiliyor.

Nitekim bu mekan, Grev Meydanı ismini almadan ve bugünkü biçimine bürünmeden önce, hafif bir inişle Seine Nehri kıyısına kadar uzanıyor, oradaki kumsalla buluşuyordu.

Dahası kulaklarımızı biraz daha kabartırsak Paris Komünü toplantılarındaki coşkulu ve heyecan dolu nutukları, tartışmaları duymamız bile mümkün. "Yaşasın Komün" sloganlarını, top seslerini, at kişnemelerini de ...

Arts et Métiers metro istasyonunu çizgi roman ustası François Schuiten düzenledi : Bilim-kurgu havasında koskocaman bir denizaltındayız ve metromuzu beklerken sağımıza ama bilhassa solumuza dikkatlice bakarsak mutlaka Jules Verne'i de görebiliriz, yanında da elbette Kaptan Nemo. "Tamam denizaltımız geldi çocuklar yolculuk başlıyor." diyen kim ?

Bazı metro istasyonlarında o metro istasyonlarına adını veren tarihi kişilerin özgeçmişini, yapıt ve gerçekleştirdiklerini anlatan ve sergileyen desen, resim, fotoğraf, plan, heykel ve heykelcikleri izleyebiliyoruz :

Örneğin Montparnasse-Bienvenüe istasyonunda 1. hattın yapı mühendisi Fulgence Bienvenüe'ye ve ilk hat yapımına ilişkin planlar, desenler, resimler ve fotoğraflar hem adı geçene hem de metro tarihine ilişkin bilgilerimizi tazeliyor.

Parmentier istasyonunda Parmentier'nin patates "reformu" anlatılıyor ve resimleniyor. Adı geçen 1756-1763 yıllarındaki yedi yıl savaşı sırasında Prusya'da esirken sadece patates ile besleniyor ve patatesin nimetlerini yiyerek öğreniyor. Daha sonra Fransa Kralı XVI. Louis'den izin alarak, 1786 yılında, Paris yakınlarında Neuilly'de patates ekimine başlıyor ve hatta Amerika'dan daha kaliteli olduğu söylenen bazı tohumlar bile getiriyor ve onları da deniyor. Patatesin beklenmeyen yükselişi böyle başlıyor ve günümüze kadar artarak geliyor. Frit, şips ve benzerlerinin tarihi de buradan başlıyor. Parmentier ismi belki unutuldu ama patatesinki asla ! Bunları ve daha fazlasını metronuzun gelmesini beklediğiniz o iki-üç veya altı dakikalık zaman dilimi içinde okumanız ve sindirmeniz olası. Afiyet olsun. Biraz daha frit almaz mısınız ?

Javel-Andre-Citroen istasyonunda Citroen otomobillerinin yaratıcısının özgeçmişi ve bu markanın geçirmiş olduğu değişik aşamalar sergileniyor. Aklımıza aynı zamanda Mayıs 1968'de bu fabrikadaki işgal ve grev geliyor. Öğrencilerin Sorbonne'dan kalkıp buralara kadar işçilerle işbirliği yapmak için gelmeleri, işbirliği olanaklarının yollarını arayışları, ama elleri boş dönmeleri de. İşçiler çünkü Fransız Komünist Partisi'ne (FKP) yakın CGT'de (Genel İş Konfederasyonu) örgütlüydüler ve FKP ile CGT öğrencilere ve eylemlerine fena halde muhalifteler ... (Daha çok bilgi için Fransa, Mayıs 1968 isimli kitabıma bakılabilir : Kibele Yayınları, İstanbul, 2010.)

Bobigny-Pablo Picasso istasyonunda ise 20. yüzyılın en ünlü ressamının eserlerinden

bazısının kopyalarını seyreylemek mümkün. 1970'lerde ve sonrasında Paris'in yakın banliyölerinde FKP belediyeleri yönettiği için geçmişte FKP üyeliği de olan Picasso'nun ismi birçok sokak, cadde, bulvar ve meydana veriliyordu ve o nedenle kimi metro istasyonunun da onun ismiyle anılması doğal. Dahası dünyaca ünlü bir ressamın ismi herkesin ilgisini çekmeye de hazır.

Ancak yine de Picasso'nun İkinci Dünya Savaşı yıllarında Paris'teki yaşamını, İspanya Krallığı yani nazi Almanya'nın «dostu» bir ülkenin vatandaşı olarak, ev ve atölyesinde ve daha önceki yaşamının bilinen mekanlarında sanki hiçbir şey yokmuş gibi sürdürdüğünü ve bir kapıdan liberal dostlarını kabul ederken arka kapıdan nazi subyalarına da atölyesini açtığını ve tablo sattığını yazmadan geçmemeliyim.

Hele Yahudi oldukları için tutuklanan ve toplama kamplarına gönderilen dostlarının, örneğin Max Jacob'un, nazi kapanından kurtarılması için küçük parmağını bile kıpırdatmadığını da. Tarih çünkü sadece subjektif olmak zorunda değil. Hele bizimkisi gibi toplumsal tarihse.

EN YENİ METRO İSTASYONLARI

Cluny-La Sorbonne metro istasyonu, Paris'in ünlü öğrenci mahallesi Quartier Latin'de. Mahalle kadar namlı Saint-Germain ve Saint-Michel bulvarlarının kesiştiği noktada. La Chope, Le Grand Cluny, Le Petit Cluny, ikisi birden veya ayrı ayrı, L'Escholier, Le Ramses gibi kahvehanelere/café'lere, anılarımıza ve gençliğimize ve ütopyalarımıza ve Sorbonne nam mekana ve bilhassa Auguste Comte heykeline iki adım. Paris'in tam göbeğinde. Adı üstünde işte Sorbonne'a iki adım diyorum ya.

Le Grand Cluny 1980'lerin başından itibaren uzun zaman Paris VII. Üniversitesi'ndeki derslerimden sonra her akşam üzeri düzenli uğradığım, oturduğum, eş, dost, meslektaş ve arkadaşlarla buluştuğum café. Türkiye'den ziyarete gelen dostlarla akşam yemeği öncesinde buluştuğumuz mekan. Birer kahve veya birer bardak bir şey içip söyleşme olanağı bulduğumuz yer. Özellikle birinci kattaki salonu : Rahat, bulvarların otomobil ve insan seli gürültüsünden uzak. Korkut Boratav, Mete Tunçay, Türker Alkan, Cevat Geray hemen ilk aklıma gelenler.

Bu café adını hemen metro çıkışındaki alanda tarihi haliyle “Burdayım !” diyen roma dönemi hamamdan alıyor.

“Cluny Kamu Hamamı” artık harabe, ama tarihi harabe. Çevresi büyük bir özenle ve demir parmaklıklarla çevrili. Turistler, rehberlerinin önderliğinde, girip sessizce ve büyük bir dikkatle ziyaret ediyorlar ...

Saint-Germain ve Saint-Michel bulvarlarının kesiştiği köşedeki Le Grand Cluny'yi karşıdaki Saint-Michel Bulvarı üzerindeki Le Petit Cluny ile karıştırmayınız lütfen. Çünkü bu işin şakası yok yersiniz “kazığı”. Söylemedi demeyin. Mahalle fena halde turistik, kimi café ve lokantada fiyatlar akıl almaz derecede astronomiktir. Hele Le Petit Cluny gibi ağız tadından ve mideden çok göze hitap etmeye çabalayan güya “modern” yeni tür café'lerde. Yine de siz olun Amerikalı orta yaşlı bir turist “tavlamak” için isterseniz ugrayın. Ama uzun boylu da kalmayın. Her yarım saatte “konsomasyonu yenilemek” şart çünkü. Garsonlar hem hizmet sunuyorlar hem de denetleyici rollerini hakkıyla yerine getiriyorlar. Veya getiremiyorlar. Bu nedenle olmalı çok sık değiştiriliyorlar.

Bu mahalle, bu kahveler, bu bulvarlar, bu sokaklar ve bu meydanlar “Arkadaş ıslıkları”, gösteri ve yürüyüşlerden kalan duvar yazıları ve anılarımızla doludur aynı zamanda :

1960'lı ve 1970'li yıllarda Milli Eğitim Bakanlığı bursuyla doktorasını yapmak üzere Paris'e gelen arkadaşların ıslıklarını duymamak olmaz : İşte “Sarı” Cemil, “Güzel” Osman, “Sarhoş” veya “Serseri” Macit, “Adanalı” Cezmi, “Eşşşşşek” Atillâ, “Şoför” Azmi, “Hacı” Erol, “Pasaklı” Ahmet, “Abi” Mehmet ve diğerleri ...

Hep beraber gidilen café'ler : İşte metrodan çıktıktan hemen sonra Saint-Michel Bulvarı'ndan sola sapınca, Rue des Ecoles'un girişinde, Sorbonne'a komşu “La Chope”. Otomobillerin girmeye/geçmeye cesaret edemediği, çünkü çok dar, Rue Ramses'de sinema salonlarının karşısındaki gençlikle ve güzellikle sarhoş kekik kokulu “Le Ramses”. Bu sokağın bitimindeki Sorbonne Meydanı'nda, önünde geniş terası ve her saat tıklım tıklım salonuyla “L'Escholier”.

Hepsinde mevsimine göre takım takım toplanılıp gazeteler okunur, sohbet edilir, tartışılır,

ama asla ders çalışılmazdı. Bu kahvelerin hepsine en fazla yirmi, belki otuz metre ötedeki Sorbonne'a gidilmez, asla ders ve seminer izlenmezdi. Yan girişlerinden birinin tam karşısındaki Kütüphane'ye bile uğranılmazdı. Pes !

Pardon arada bir, kimi arkadaş ayda veya altı ayda bir gider, doktora tezini yöneten öğretim üyesiyle idari konuları çözümlerdi. Ne ders. Ne seminer. Fransız veya Amerikalı kız arkadaşını "aramak" için de Sorbonne'a uğrayanlar olurdu, ama onlar bu işi tek başlarına ve takımın diğer elemanlarına çaktırmadan icra etmeyi tercih ederlerdi. Aşk maşk işlerinde bir parça gizlilik aranıyordu elbette. "Arkadaşımın aşkısın" konuları ...

Sorbonne Meydanı'ndan Saint-Michel Bulvarı'na çıkmak üzereyken sağımızdaki Auguste Comte heykeline ters ters bakılır, belki kallavi bir veya iki küfür ve bir tükürük savrulurdu. Positivizmin babası, başımızın belası !

En iyi dersler kahvelerde verilen ve alınan derslerdi sonuç itibariyle. Adını andığım arkadaşlarımın çoğu nitekim Paris dönüşü ya iyi işadamı oldular ya da namuslu birer bilim adamı. Fire verilmedi değil ama o kadarı kadı kızın da bile olur demiyor muyuz ?

Memleket hasretini geçirdiğimiz, kuru fasulya ve pilav veya musakka ve ev işi yogurt yediğimiz Vahak'ın lokantasını anmadan da geçmemeliyim : "Chez Sophie". 1970'lerde, Paris döneri, döner de Paris'i henüz keşfetmemişti. Vahak'ınki aslında lokantadan çok esnaf aşevi havasındaydı. Hatta bir parça evimizdeki ana mutfak. Vahak da son derece baba adam. Dolmanın en iyisini elbette anam Ganime Güzel yapar, ama Vahak'ınkiler de harikaydı. Sarmaları, musakkası, kuru fasulyası, pilavı, piyazı, çorbaları da. Eşi Dolares Hanım hizmette kusur etmezdi. Paralar suyunu çekti, burs ödenmesi geçikti mi, herkes Vahak'a yazılırdı. İstisnasız. Her ayın onbeşinde, bilemediniz yirmisinde borç defterleri açılırdı. Vahak deneyimli ve kadir bilirdi : Karnımızı doyururdu. Ama borca asla şarap vermezdi. Ünlü cümlesiyle anmalıyım Vahak'ı : "Tencere ortak. Ama şişeler dışarıdan alınıyor." Yeri doldurulamaz Vahak Baba'nın hepimizden alacağı vardır. Rahmetle ve hakiki saygıyla anıyorum. Toprağı bol olsun.

Vahak'ın lokantasından çıkıp, önce sağa sonra sola dönüp, Saint-Germain Bulvarı'nda iki üç adım atınca yeniden Cluny-La Sorbonne metro istasyonuna varılır :

İşte en yeni metro istasyonu : 1988'de yeniden açılan tarihi metro istasyonu iç dekorasyonu ile diğerlerinden farklı. Çok farklı. Şimdi size onu anlatmanın tam sırasıdır :

METRO ŞIK METRO ŞOK

15 Şubat 1988 pazartesi günü, Paris metrosunun 10. hattı üzerindeki Cluny-La Sorbonne metro istasyonunda, metrolarda alışık olunmayan şık giysili bayanlar ve baylar, yeni bakanlar, eski bakanlar ve Başbakan Jacques Chirac, RATP yöneticileri, birçok ressam ve sanatçıyla bir araya geldiler. Metroda şenlik var. Ama sivil ve üniformalı polisler halkı Şenliğe yaklaştırmıyor. Şenlik herkese açık değil çünkü.

Şenliğin nedeni iki başlı :

Bir yandan 1939'dan beri kapalı olan Cluny-La Sorbonne metro istasyonu yeniden hizmete giriyor, öte yandan RER'in ("Hızlı Metro'nun) B ve C hatlarının kesiştiği Saint-Michel-Notre-Dame istasyonu açılıyor. Harika !

O günlerde aynı zamanda Paris Anakent Belediye Başkanlığı görevini de yürüten dönemin Başbakanı Jacques Chirac, konuşmasında RATP ve SNCF yöneticilerini, yapım ve iç dekorasyonda görev alanları teknik ve sanat yönünden gösterdikleri başarı nedeniyle kutladı. Bu vesileyle "Sanata ihtiyacımız var" diyen Baudelaire'i anmayı da unutmadı.

Her iki istasyon da iç dekorasyonları ve koridorlarının güzellikleriyle diğer metro istasyonlarından ayırt edilebiliyor :

Cluny-La Sorbonne metro istasyonunun iç dekorasyonunun yapılması işi 1984'te, özellikle dinsel sanatla ilgili yapıtlarıyla tanınan Jean Bazaine'e verildi. Bazaine 400 metrekairelik istasyon tavanını ressam ve mozaik sanatçısı Gino Silvestri Da Bellun ve on kadar mozaik sanatçısıyla bir sanat eseri gibi donattı. Yapıt Volvic'in minelenmiş 60.000 lav parçasının bir araya getirilmesiyle oluşturuldu. Mavi ve kırmızı renklerin ağırlıkta olduğu yüzden çok renk birbiri içinde, birbiriyle sarmaş dolaş.

Jean Bazaine yapıtını şöyle takdim ediyor :

"Uzun zamandan beri herkesin görebileceği bir sanat eseri gerçekleştirmek istiyordum. Bu yapıtımla bu mahalleye ve sekiz yüzyıl boyunca bu mahallede bir süre oturmuş ünlü isimlere saygımı dile getirmek istedim. Bu amaçla, Abelard'dan Jean-Paul Sartre'a elli kadar tarihi şahsiyetin imzalarını ve düşüncüyü temsil eden her biri 20 metre uzunluğunda, birinde mavi, diğerinde kırmızı rengin egemen olduğu iki kuş kompozisyonu yaptım."

İstasyon tavanını süsleyen yapıt bütün görkemiyle metro yolcularının hayranlığına terkedildi, 17 Şubat 1988'den itibaren.

Herkesin her şeyi tartıştığı ve herkesin her konuda kendi fikrini sorulmadan ifşa ettiği, herkesin kendi düşüncesinin "en önemli", "en iyi", "en hakiki" olduğunu sandığı ve ısrarla savunduğu Paris'te herkes bu eseri beğenecek mi? Bu soruyu yanıtlamak kolay değil. Ama 11. yüzyıldan günümüze Fransa'nın siyasi, ekonomik, toplumsal ve kültürel yaşamlarına, kısacası tarihine damgasını vuran, ünleri, ürünleri ve etkileri Fransa sınırlarını aşan elli kadar şair, yazar, filozof, tarihçi, sanatçı, bilim kadın ve adamı, kral ve devlet (devletin?) adamının mozaikle tavanda yazılı imzalarını izlemek, istasyon duvarına asılı panolardan onlar hakkında bilgi edinmek ve mahallenin zengin tarihini birazcık bile olsa öğrenmek önemli bir kazanç mutlaka. Metronuzun gelmesini beklerken. Başınızı kaldırın ve seyredin lütfen. Karşılıksız. Anısı sizinle kalacak. Belki bir de fotosu.

İşte imzalardan bazıları: Abelard (şair ve filozof, 1079-1142), Birinci François (Fransa kralı, 1494-1547), Danton (1759-1794), Robespierre (1758-1794), Marie Curie (Fizikçi, 1867-1939), Louis Pasteur (1822-1895), Molière (1622-1673), Diderot (1713-1784), Descartes (1596-1650), Jean-Jacques Rousseau (1712-1778), Voltaire (1694-1778), Balzac (1799-1850), Michelet (Tarihçi, 1798-1874), Delacroix (Ressam, 1798-1863), Victor Hugo (1802-1885), Jean-Paul Sartre (1905-1980).

ROBESPIERRE'İ DE SORUN

Bu tarihi kişilerin isimleri Paris'te ve başka birçok kent, kasaba ve köyde, birçok sokak, cadde ve bulvara verilmiş, değişik meydanlara heykelleri dikilmiştir. Robespierre hariç.

Büyük Fransız Devrimi'nin en radikal ihtilalcisini Paris Belediye'si ve Paris'in malk mülk sahipleri, tuzu kuruları, bir türlü affetmiyor, affedemiyor.

RATP'nin daha önce Robespierre'in adını, Paris dışına taşan bir hattındaki bir metro istasyonuna vermiş olması ve bu kez yine bir metro istasyonunda imzasının bulunması belki Paris belediyesinin bir gün durumu yeniden değerlendirmesine ve Robespierre isminin bir sokağa, bir caddeye, bir bulvara veya bir meydana verilmesi kararını almasına yol açar.

Ama şimdilik bu olgu RATP ile Paris belediyesi arasındaki bir çelişkiyi ve RATP'nin özerkliğini arzu ettiği gibi uyguladığını gösteriyor. Burası Paris. Burada işler böyle yönetiliyor.

“YERALTINDA AHENK”

Cluny-La Sorbonne metro istasyonunu, hemen yanı başındaki ve 15 Şubat 1988’de hizmete giren Saint-Michel-Notre-Dame RER istasyonuna bağlayan koridorda da bir sanat eseri bulunuyor : 1925 doğumlu ressam Claude Marechal’in “Yeraltında Ahenk” adlı yapıtı, ressamın iç dünyası ile evreni algılayışının karışımını gözler önüne seriyor :

Güneş üzerine ve güneşe ilişkin semboller yanında çiçeklere değgin uyum gösterileri, çiçek çeşitlemeleri, çiçeklemeler, bunların birbiriyle uyumlu veya uyumsuz dansları, horozlar (Fransa’nın sembollerinden biri horozdur) ve her bakanın, koridordan hızla geçen her yolcunun hemen çıkarma olanağı bulamayacağı ve büyük olasılıkla sadece sanatcının kendine özgü sembeleri, işaretleri ve gizil dünyasının, kendinin en derinindekilerin yansımaları. Yansıyıp yansıyıp kırılmaları.

Sanatçı Venedik camından (“murano”) geleneksel mozaike değişik malzemeler kullanarak küçücük küçücük parçaları biraraya toplayarak oluşturmuş yapıtını : Böylece koridor baştan sona donatılmış : Yürürken birkaç saniyelik, bir anlık bile olsa kendimizi “müzedeymişiz” gibi duyumsak mümkün. Bu da az şey sayılmamalı.

Sanat eserleri sayesinde gerek koridor, gerekse RER ve metro istasyonları olduklarından daha geniş görünüyorlar ve reklamlarla ilanlarla dolu diğer istasyonlardan ayrılıyorlar.

Bu iki istasyonunun iç dekorasyonu 1970’lerin başından günümüze RATP ve SNCF’in metro ve RER istasyonlarındaki yeni iç dekorasyon politikasının devamıdır. Bu politika “sanat ve kültürü metroya indirmek” diye özetlenebilir. Nitekim, Jacques Chirac açılış törenindeki konuşmasında bu konuya değindi ve şunları söyledi :

“Uzun yıllardan beri birçok istasyon sanat ve kültürü metroya indirmek için yeniden düzenlendi : Louvre, Saint-Denis Basilique, Varenne, Hôtel de Ville [istasyonları]”.

Yirmi yıl önce, Mayıs 1968’de, başkaldıran öğrencilerin, emekçilerin, gençlerin “Müzeler metrolara !”, “Sanat duvarlara !”, “Rüyalar sokağa !” türü sloganlarını anımsarsak Fransa’da kapitalist düzenin zaman içinde Mayıs 1968’in isyankar kültürünü kendi gidişine eklemlediği sonucuna ulaşabiliriz. Metroda, “Yeraltında” olsa bile.

TARİHİN BIRAKTIĞI

Yeni istasyonun yapımında, tarihi kalıntılara ve kültür mirasına gereken saygı ve özen açısından alınan önlemler ve yapılanlar oldukça ilgi çekici ve öğretici.

Yapımı üstlenen şirketler, bölgenin Galyo ve Roma zamanındaki eski Paris'in, o zamanki adıyla Lutèce'in, kurulu olduğu Cité adasının en zengin arkeolojik sitinin bulunduğu ve Romalılar döneminden kalma "Cluny Kamu Hamamı" ile Seine Nehri arasındaki zengin tarihî alanları kapsadığını biliyorlardı, bu nedenle yapımı çok dikkatli bir biçimde yürüttüler. Bulunan ve çıkarılan her tarihî parça titizlikle saklandı.

Bu arada Romalılar döneminde kentin Kuzeyi ile Güneyini bağlayan ve Lutèce'in atardamarı, temel yolu olan "Cardo"ya (bugünkü Cité sokağı) ve onun değişik dönemlerde aldığı değişik biçimlere, konumlara ilişkin bulgular elde edildi :

Örneğin çakıl taşından yapılmış kapaklık döşeme ... Kentin Galyo-Roma dönemindeki kalesinin Güney kapısının temelleri ... 14. yüzyıldaki bir Paris evinin temelleri ve daha pek çok şey.

Sonuçta Paris kentinin çok eskilere, tarihi derinliklerine inen geçmişine ilişkin birçok şey ortaya çıkarıldı.

Onların çıkarılmalarını anlatan ve temizlenmiş hallerini gösteren fotoğraflar metro istasyonu duvarlarında meraklılarına sunuldu, sergilendi : Arkeolojik kazılara, tarihten kalanlara, tarihin bıraktıklarına ilginin artırılması, yörenin geçmişinin zenginliklerinin paylaşılması umuduyla.

Tarihe ve kültür mirasına saygı işte bu olmalı.

Aynı yaklaşım içinde yapımın değişik aşamaları, yapımda karşılaşılan zorluklar ve iç dekorasyonların oluşturulması da fotoğraf sergileri ve sürekli izlenebilen video-kasetlerle yolcu ve meraklılara sunuldu.

Metro istasyonlarında sanata verilen önem ve ilgi bir mevsimlik, bir anlık değil, sürekli :

Örneğin 1990'da Gerges Pompidou Kültür Merkezinde "Metro Art" sergisi açıldı. 2 Hazirandan 2 Temmuz 1990'a kadar süren sergide, "Metrosuz başkent çansız kilise gibidir" sloganıyla, Lille, Mexico, New-York, Paris, Stockholm ve Viyana metrolarının sanat eserleri fotoğraf sergisi Parislilere ve turistlere sunuldu, ücretsiz olarak.

Kasım 2004'te "Pyramides" ("Piramitler") metro istasyonunda "firavunlaştırma" eylemi başlatıldı : Metro istasyonundaki onaltı reklam panosu hiyeroglif yazılarıyla süslendi. Ecole Nationale Supérieur des Arts Décoratifs (Dekoratif Sanatlar Ulusal Yüksek Okulu) öğretim üyeleri ve öğrencilerinden oluşan elli kadar sanatçı Institut du Monde Arabe'daki (Arap Dünyası Enstitüsü'ndeki) "Pharaon" sergisine koşut olarak Firavun adını hemen çağrıştıran bu metro istasyonunu baştan sona donattılar : Kasım ayı süresince üç gece boyunca gerçekleştirdikleri "yaratıcı eylemler" dizisiyle ...

Metroda sanatsal ve kültürel gösteriler, sergiler, şiir dinletileri, konserler ve benzeri faaliyetler devam ediyor :

METRODA ROCK'N'ROLL

Metronun modernleştirilmesi bağlamında birçok istasyonda, örneğin birçok hattın bulunduğu Opéra-Auber metro ve RER istasyonunda, klasik, jaz, rock ve pop müzik konserleri düzenleniyor, moda defileleri yapılıyor, sergiler açılıyor.

Böylece metro istasyonları kısa ve geçici süreli bile olsa birer kültür merkezi, birer konser salonu, birer sanat galerisi biçimine dönüştürülüyor. Hele hafta sonuna ilk adımların atılmak üzere olduğu ve haftalık işin bittiği cuma akşam üzerleri ve cuma gecelerinde.

İşte bir örnek : Auber, La Défense, Gare de Lyon ve başka birçok metro ve RER istasyonunda 1988'de Seoul'de düzenlenen Olimpiyat oyunlarına katılacak 500 Fransız atletin sportif gösteriler yapmalarını anımsayabiliriz. Voleybol ve basketbol maçları bile düzenlediler.

Başka bir örnek vermek gerekirse işte Saint-Augustin metro istasyonunda, İkinci Dünya Savaşı bitiminde general Leclerc'in başında bulunduğu ve Paris'i kurtaran birliğin askeri cipleri ve tanklarının o günkü biçimleriyle sergilenmesi ...

Kimi zaman dramatik ve günlük olaylar da metro duvarlarına yansıyor : Değişik ülkelerde mesleklerini icra ederken rehin alınan Fransız gazeteciler ve onların yerel yardımcılarının metro istasyonlarının duvarlarında sergilenen fotoğrafları aracılığıyla unutulmamaları sağlanıyor. Unutulmamaları gerektiği vurgulanıyor.

Bu bağlamda RATP'nin şiir yarışı, şiir dinletileri düzenlemesini de aktarmalı : Yann Queffélec, Pierre Perret, Jacques Weber, Mathieu Chedid (müzik dünyasında daha çok ve sadece "M" ismiyle tanınıyor), şair ve şarkıcı Sapho gibi hakiki yazar, şair, sanatçı, şarkıcı, oyuncu ve aydından oluşan ve her yıl değişen jüriyle.

Şiir yarışını kazanan on şairin şiirleri metro koridorlarının, peronlarının duvarlarında ve vagonlarında meraklılarına sunuluyor. Kısa veya uzun, seçme ve şirin şiirleri okuyarak kısa da olsa bir iç yolculuğa çıkmak, anılarımızla, gençliğimizle, geçmişimizle buluşmak mümkün.

Evet metro ve RER istasyonlarında her türlü kültürel, edebi, sanatsal, sportif, tarihi ve dayanışmacı eylem mümkün.

Bu ve benzeri uğraşlarla RATP metro vagonlarında, metro istasyonlarında, istasyonların kimi zaman bitmez tükenmez koridorlarında geçen zamanı, yolcularının günlük yaşamının tahammül edilebilir bir unsuru biçimine dönüştürmek ve böylece onlara psikolojik rahatlık da sağlamak istiyor. Yolcularına "nefes aldıracak" bir gösteri, bir eğlence, kültürel veya sportif bir hizmet sunarak. Karşılıksız. Günlük stresin üstesinden gelinmesi için yararlı. Evde karşılaşılabilecek yeni ve belki hiç tahmin bile edilmeyen sorunları rahatlıkla karşılamak için de.

METRO “DİVAN”

RATP yolcularına hizmet te hiç bir şeyden kaçınmıyor. Hatta kimi zaman akla hiç gelmeyen bir “iyilik” bile yapabiliyor. İşte bu konuda harika bir örnek var :

RATP 1988-1989 döneminde Convention metro istasyonunda yolculuk sırasında “bunalım” geçiren “müşterilerine” ücretsiz psikolojik hizmet sundu. Bir yılda ancak ve sadece 59 “müşteri” bulabildi.

Aralık 1990’da bu hizmete, ulaşımın daha yoğun, kalabalığın özellikle akşam saatlerinde, işten dönüş anlarında, dayanılmaz olduğu Opéra-Auber metro istasyonunda yeniden başladı. Ama beklenen sonuç alınamadı.

Dolu ve yorucu bir günün bitiminde, metroda birden bunalıma girip, aniden “Çürük dünya, bombok hayat, bıktım senden” diye bağırıp, çağıran biri olunca artık başka birileri de onunla ilgilenecek.

Ama bunalıma Opéra-Auber durağında girerse. Yoksa hapyı yuttuğunun resmidir. Çünkü o saatlerde insanlar birbirini boğazlasa bile kimsenin dönüp baktığı ve bakacağı yok ...

Nitekim yıllardan beri, metro ve RER vagonlarında, istasyonlarda, kız çocukları ve kadınlar cinsel tacize uğradılar, hatta igfal edildiler, onca yolcu arasından bir kişi kalkıp ta “Ohaa ayı !» demedi.

Hele banliyölerdeki kuş uçmaz kervan geçmez cinsinden RER istasyonlarında karanlık bastırdıktan sonra, gecenin geç saatlerinde her türlü belayla karşılaşılabilir.

Bu tür saldırılar yanında, denetleyicilerin ve başka yolcuların dövülmesi, soyulması üzerine, RATP kendi “özel güvenlik birimini” kurdu. Artık metrolarda ateşli silahsız ama yine de belli miktarda araç gereçle donatılmış atletik yapılı “güvenlik” sorumluları üçer üçer dolaşıyorlar. Diğer yolcular gibi yolculuk yapıyorlar. Amaç metrolarda belli bir uyuşum içinde birarada yaşanılmasının garanti altına alınması. Aynı amaçla RER vagonlarına kameralar yerleştirildi. Birçok RER ve metro istasyonuna da.

RATP işte böyle bir işletme. Aniden bunalıma giren, psikolojisi bozulan yolcusuna bir metro istasyonunda “divan” bile kuruyor. Ama yoksullar, evsiz-barksızlar, yertsiz-yurtsuzlar soğuk kış günlerinde veya çok sıcak yaz günlerinde sığındıkları metro istasyonlarında yan gelip yatmasınlar diye, metro duraklarındaki üç kişilik uzun bankları kaldırttı. Yerlerine tek kişilik koltuklar yerleştirdi.

Ama olsun, uykusu gelen, peronda, duvar diplerinde bulduğu yere uzanıp, kıvrılıp yatıyor, pılı pırtı da yanında. Yolcularsa hiç oralı olmadan, icabında yerlerde yatanların üstünden atlayarak da geçip gidiyorlar ...

FARZET Kİ BİR SERÜVEN

Taşınan yolcu sayısı gittikçe artıyor : 1976'da 1 milyar 65 milyon olan yolcu sayısı 1985'de 1 milyar 196 milyona ulaştı.

Otobüs, RER ve metronun 1986'da, hafta içindeki bir günde taşıdığı yolcu sayısı 8,5 milyonu buldu, bu rakam yılda 2 milyardan fazla yolcu sayısına varıldığına işeret ediyor.

2004'te RATP tarihi bir rekor kırdı : 2003'den yüzde 6,3 oranında bir artışla 2 milyar 778 milyon yolcu taşındı. 2019'da, 3 milyar aşıldı ...

İlk metro hattının açıldığı 1900'de, temmuzdan aralık sonuna, altı ay içinde taşınan 15 milyon yolcudan çok farklı noktada bugün Paris metrosu.

Ama elbette metro yolcuları sadece birer rakam değiller. Bu rakamların arkasında birer insan bulunuyor : Kadın, erkek ve çocuklar. Değişik toplumsal sınıflardan insanlar : İşçiler, emekçiler, öğrenciler, çalışanlar, çalışamayanlar, iyi aile çocukları, yeni yoksullar, evsiz-barksızlar, yersiz-yurtsuzlar ... Metro, hele sabah metroları, işçi sınıfını işe taşır, akşamları ise yatakhanelerine/evlerine.

Metroda yolculuk başlı başına bir serüven olabilir. Metroda yolculuk yaparken okuyarak, seyrederek, gözlemleyerek iç yolculuklara çıkılabilir. Bir reklam panosu, bir duvar yazısı, bir bakış, bir nefes, bir gazete haberi sizi başka dünyalara taşıyabilir.

Metro yolculuğu ortalama yirmi dakika veya yarım saat kadar sürüyor. Bu süre içinde birçok şey yapılabilir :

Yolcuların çoğu yolculuğu gazete, kitap, dergi ve benzeri şeyler okuyarak geçiriyorlar. Son birkaç yıldır metro istasyonlarının girişlerinde veya koridorlarının değişik noktalarında karşılıksız sunulan, beş kuruş vermeden edinilebilen, ilk yayınlandığında Metro bir süre sonra Metronews, şimdierde CNews ismini alan öncü gazete yanında, 20 Minutes (20 Dakika) isimli olan da okunuyor. İkisi de metroyla ve metro yolculuğuyla yakından ilgili ve metroyla ve metro yolculuğuyla birlikte anılabilir :

İşte birincinin isminde zaten Metro sözcüğü var. İkincisinin ismi bir metro yolculuğunun ortalama yirmi dakika sürmesiyle ilintili : Nitekim bu gazete reklamları da dahil olmak üzere en fazla yirmi dakikada hatmedilebiliyor. Yolculuğunuzun sonunda isterseniz koltuğunuzun üstüne bırakabilirsiniz, sizden sonraki yolcu okusun diye, isterseniz peronlardaki veya koridorlardaki çöp tenekelerinden birine atabilirsiniz. "Çöp tenekesi" demem lafın gelişi, 1980'lerin ikinci yarısından itibaren kimi metro istasyonunda ve metro vagonunda bombaların patlaması ve birçok masum insanın öldürülmesi üzerine tenekeden ve şeffaf olmayan "çöp tenekeleri"nin tümü kaldırıldı. Yerlerini naylon torbalar aldı. Sadece yer altında değil yer üstünde de ...

Günümüz metrolarında neredeyse sadece adını andığım beleş gazeteler okunuyor denebilir. Arada bir Le Monde, Libération, Le Figaro, biraz daha sık biçimde L'Equipe, Le Parisien okuyanlar da var, ama beleş gazeteler paralı gazetelerin metrolardaki egemenliğini fena halde sarstılar. Metro yolcularının ezici çoğunluğunu oluşturan öğrenciler, işsizler ve dar gelirli, geçim zorluğu karşısında bir, iki veya üç öro verip gazete satın almaktansa beleş gazeteleri tercih ediyorlar. Elbette derinlemesine makale ve iyi haber okumak olanağını bulamıyorlar

ama bir veya iki öronun bu insanlar için alternatifi önemli : Bu parayla bir veya iki ekmek alabiliyorlar. Böylece çoluk çocuğun nafakasına dokunulmuyor. Dahası beleş gazeteler olmasaydı bu insanlar zaten çoktan beri artık gazete mazete satın almıyorlardı. Alamıyorlardı. Nitekim okulların ve fakültelerin tatile girmesiyle yayınlarını durduran beleş gazeteler piyasadan çekilince metro vagonları apaçık bir şekilde yoksullaşıyor : Okumak ve bilgilenmek konularında. Elinde gazete olan, gazete okuyan yok çünkü.

Metro ve RER yolcuları arasında müzik dinleyenler, gözlerini tabletlerinden ayırmayanlar, cep telefonları kulaklarına “aşılanmış” olanlar da pek çok.

Kimi cep telefonuyla konuşurken bütün vagon söylediklerini en ayrıntısına kadar duyabiliyor. Çünkü ses ayarı bozuklar sanki telefonla değil bağırarak seslerini duyuruyorlar. Böylece çiftlerin ağız dalaşlarına tanık olunabiliyor, mecburen. Eve dönüşte bir ekmek mi iki ekmek mi alınması meselesine de. “Misafirlerin gelip gelmediğine” de.

Bu vesileyle dünya kadar şey de öğrenilebiliyor : Örneğin Çin’den Paris’e gönderildiği söylenen ama bir türlü varmamış malların hesabının nasıl sorulması gerektiğini öğreniyorsunuz. İstanbul veya Ankara’daki hava durumunu öğrenebiliyorsunuz. Türkiye’de oynan maçların sonuçlarını da ... En moda küfürleri de ...

Bunların hepsi işe yarayacak bilgiler.

Bazen hepsi fransız ama kökenleri farklı, örneğin bir Japonla bir Türk ve bir Arap yanyana, herkes kendi dilindeki gazeteyi okuyor olabiliyor. Türkçe dergi ve gazeteler bol fotoğraflarıyla hemen dikkat çekiyor. Birkaç yıl öncesine kadar, kimi gazetemiz, ön veya arka sayfasındaki çıplak veya yarı çıplak kadın fotoğraflarıyla fena halde utanç veriyordu. Bu gazetede bu fotoğrafın ne işi var sorusunu sordurtuyordu. Benzer bir durumu tabloid İngiliz gazetelerinde de görmek olası.

Yolcuların sosyolojik yapısı günün değişik saatlerine göre farklı bir manzara arz ediyor. Evet metro ve RER yolcuları günün değişik saatlerinde değişik insanlar :

Sabah dokuz ile on öncesi ve akşam 17 ile 19.30-20 arasındaki yolcular içinde çalışanlar, emekçiler, banliyölüler, dış mahallelerden merkeze akanlar ağırlıkta. Bu saatler metronun en kalabalık, en yoğun saatleri ve Kafkamsı sahnelerin yaşandığı zaman dilimleri :

Koşuşturan, hızlı yürüyen, birbirine dirsek hatta tekme bile atan, küfürleşen, birbirini tanımayan ve bu tanınmazlığın, bu kitlesel anonimmanın verdiği vurdumduymazlıkla birbirini ezmeye bile hazır bireylerden oluşan korkunç ve büyük bir kalabalık, kadın, erkek ve çocuk, düzenli adımlarla düzensiz adımların ayırtedilebileceği bir sahneyi oluşturuyor, peronları dolduruyor, boşaltıyor.

HİRSIZ VAR

Öğleden sonrasının ilk saatlerinde kırkını, ellisini geçmiş ev kadınları, 70'indeki 80'indeki yaşlılar ve turistler göze çarpıyor. Alışveriş için, gezinmek için veya her ikisi için çıkanların defilesidir bu.

Hırsızlar, cepçiler, vurup-kaçanlar da bu saatleri tercih ederler.

Hırsızlar genellikle ikili çalışıyorlar. Kurbanları arasında turistler önce geliyor. Paris'in güya "sır dolu" ve kitaplardan kaynaklanan tılsımlı havasının etkisinden bir türlü kurtulamamış, Eyfel Kulesi'nin, Notre Dame Katedrali'nin ... görkemiyle gözleri kamaşmış olan turistler Paris'in cepçileri için birer kurbanlık koyun.

Hırsızlar, yinelemek pahasına yazıyorum genellikle ikili çalışıyorlar, gözlerine kestirdikleri bir turisti örneğin metrodaki birçok yürüyen merdivenden en uzun ve en yüksek olanında yakın takipe alıyorlar, adım adım izliyorlar : Biri turistin önünde, ikincisi arkasında yerlerini alıyorlar. Tam yürüyen merdivenin tepesine varıldığında öndeki ayağı sürçmüş, ayağı merdivene takılmış gibi sendeliyor, takılıp kalıyor, turistin kendisine çarpmasını ve bir parça dengesini kaybedip öne doğru eğilmesini sağlayınca arkasındaki hemen elini turistin arka cepine, sırt çantasına ve artık ne bulursa ona daldırıyor ve ne varsa hızla alıp tüymeye çalışıyor.

Ama bu her zaman mümkün olmayabilir.

Bir seferinde, Bastille metro istasyonunda yürüyen merdivende böyle bir sahne gözümün önünde cereyan etti : İkinci hırsız tam elini o ana kadar dikkatimi bile çekmemiş olan orta yaşlı bir turistin arka cebine atmış araklamak üzereyken "Hösttt lanın !" diye bağırınca tırtı ve son derece garip bir şey yaptı : Soldaki koridora dalıp tüymesi, yoğun kalabalık arasında yok olması mümkünken, yürüyen merdivenin bitişiğindeki bomboş merdivenlerden aşağıya doğru koşarak inmeye başladı. O anda öndeki hırsızsa sağdaki metro koridoruna dalıp izini kaybettirdi. Birinci hırsız merdivenlerden inmek için hamle yaptığında iki yumruk atıp veya çelme takıp yere yıkabilirdim ama çekindim, bu aşağılık salak düşüp orda yaralanmasın, merdivenlerden tepe taklak devrilip beyin kanamasından telef olmasın diyerek. Ama avazım çıktığı kadar "Au voleur ! Au voleur !", "Hırsız var ! Hırsız var !", "Yakalayın !" diye bağırdım. Ama inanmayacaksınız belki, o saatte tıklım tıklım dolu metro koridorundakiler ve yürüyen merdivendekilerin tümü sadece bana bakmakla yetindi, ama tek kişi hırsızı yakalamak için kılımı bile kıpırdatmadı. O sırada hırsızın elinden kurtardığım turist ve nereden çıktığını hemen anlayamadığım eşi boynuma sarıldılar : İtalyanca ve Fransızca konuşarak binbir teşekkür ettiler. Sanki İtalya'yı Mussolini faşizminden kurtarmışım gibi.

Yeri gelmişken sözünü ettiğim hırsızların giyiminden söz edeyim : Cepci son derece iyi giyimliydi. Harbiden Fransız olduğu açıktı, kumral ve beyaz tenliydi. Tek ve tayin edici faultı vardı : O yaz günü sırtındaki pardesü. Belki o nedenle ve yürüyen merdivende önümdeyken dikkatimi çekmiş, bu durumun "analizini" yaparken gözümün önünde hırsızlık eylemini başlatınca engel olmuşum. Birinci, öndeki, hırsız ise daha spor giyimliydi. İkisi de 20-25 yaşları arasındaydı. Dış görüşlerine bakınca kimsenin asla hırsız olabileceğini aklının ucundan bile geçirmeyeceği iki genç. Fransızların "ideal damat" dedikleri türden.

Bir başka seferinde Gare de l'Est'den Mairie d'Ivry'ye gidiyordum. Galerie Lafayette, Printemps ve benzeri ünlü süpermarketlerin mahallesinde, turistlerin çok rağbet ettikleri bir

mekanda yani, Le Pelletier metro istasyonunda, bir kadın iki erkek, üç turist bindi. Hemen önümdeki boş sahanlıkta ortadaki direğe tutundular. Onlara tutkalla yapıştırılmış gibi biri yanbaşılarında şıppadak türedi : Beyaz tenli, Parisli bir bitirim olmalı, başında küçük ve epey fiyakalı bir fötr şapka, bakımlı ve gayet iyi giyimli. Ama garip : Yaz günü sol kolunda, bileğiyle dirseği arasında asılı, ince bir bluzon. O da ortadaki direğe sol eliyle tutundu. Sol kolundaki bluzonla gizlemeye çalıştığı sağ kolunu turistlerden birinin çantasına uzatmaya başladı. Durum anlaşıldı : Elini çantaya atacak, o sırada ateşli sohbete dalmış turistlerden birinin malını “götürecekti”. Bu tür hırsızların ikili çalıştıklarını biliyorum, buna müdahale etsem o ana kadar görmediğim ikincisi bana bir kötülük yababilir diyerek, durumu hızla değerlendirdim ve kararımı verdim : Oturduğum yerden kalktım, gelecek istasyonda inecekmiş gibi çıkış kapısına yaklaşırken hırsızla turistlerin arasından, hırsız bir parça iteleyerek ve “Pardon mösyö” deyip geçerken ve sanki yanlışlıkla veya istemeyerek yapıyormuşum gibi hırsızın sağ ayağına sol ayağımla çarptım. Hırsız “uyandı”. Kapıya yanaştım ama inmedim ve orada dikildim, fazla belli etmeden gözlerim o üç turist ve hırsızda. İki durak sonra hırsız inmek zorunda kaldı. Ne turistlerin haberi oldu bu işten ne diğer yolcuların. Hırsız turistlerin kaydıldığı, bu cıvıl cıvıl mekanlarda cirit attığı o yaz günü, o öğleden sonra, o akşam üstü veya o gece mutlaka başka kurban veya kurbanlar bulmuştur, ama benim görevim hırsızın peşinde koşmak değil, göz göre göre yapılan hırsızlığa olanakların ölçüsünde engel olmaktır. Yoluma devam ettim : Yolcu yolunda gerek.

Metroda ve RER’de bizzat tanık olduğum hırsızlık hikayeleri pek çok. Bu kadar zaman içinde bu kadar hırsızlık olayına tanık olmam da son derece doğal. Az buz değil metroyla kırkbeş-elli yıllık bir muhabetim var. Burada tanık olduğum hırsızlık olaylarından son birini daha anlatıp bitiriyorum bu faslı :

République’te tam metroya binmek üzereyken bağırıp çağırılmalar üzerine hepimiz dönüp baktık : Dört belki beş sivil polisin, dört beş çocuğu, kiminin kolundan, kiminin dirseğinden tutmuş çekiştirerek indirdiklerini gördük. Polislerin tavrından bu “takımı” iyi tanıdıkları anlaşılıyordu. Polisler Rom, Roman, “Çingene” oldukları belli çocukları perondaki koltuklara oturttular ve kimlik kartlarını sordular. Hepsini birden “Yok” yanıtını verdi. O zaman polislerden biri takımın kaptanı olduğu her halinden belli küçük kız çocuğuna sordu :

- Senin adın soyadın ne ? Kız çocuğu bilgiç pozlarıyla hemen yanıtını yapıştırdı :

- Nikola Sarkozy !

Pes ! O ana kadar sonucu almak için bekleyen şikayetçi yolcu bayan da bu duruma güldü. Bunun üzerine polisler ona dönüp “Tamam hanımefendi bu iş artık polisin elinde” deyip güvence, metro sürücüsüne de “hareket edebilirsiniz” işareti verince metro yeniden kaldığı yerden yoluna devam etti ...

Hırsızlar “ekmek kapısı” olarak tehlikeli bir yol seçmişler.

Çok hırsızlık olayı yaşanıyor metro ve RER’de. Kimi dramatik biçimde sonuçlanabiliyor : Cep telefonunu kaptırmamak için hırsızla mücadele ederken metro raylarına düşüp ezilen bir genç kadın aklımda. Benzer bir olayın birkaç yıl önce İstanbul’da da cereyan ettiğini biliyorum. Başka bir kadın ise cep telefonunu kaptırmamak için mücadele ederken rayların üstüne düşünce hızla ve son derece atletik bir hareketle yeniden perona atlayarak hayatını kurtardı. Bu bayan iyi bir sporcuymuş. O zaman bir parça spor yapmanın sağlık kadar cep telefonunu ve cepimizdekileri kurtarmaya da yararı oluyor diyebiliriz.

CUMARTESİ METROLARI

Gece yolcuları metroda ve RER’de epey farklı :

RER’de gece yolcularının sayısı genel olarak gündüzle kıyaslanmayacak kadar azdır. Paris’in kuzeyindeki veya güneyindeki havaalanlarına giden keşfedilecek yeni dünyaların güneşiyle şimdiden buluşmuş güler yüzler veya oralarından dönen uzun yolculukların yorgun yüzleri. Tek tük de olsa geç kalmış bayanlar ve baylar ...

Metronun gece yolcuları ise sinema, tiyatro, konser veya iyi bir lokantada iyi bir yemek için yola çıkanlar veya evlerine dönenler, bir anlamda uçmayı unutmuş gece kuşları : Hiçbir yere gitmeden, hiç hareket etmeden yolculuklara çıkmayı deneyenler : İzleyerek, seyrederek, dinleyerek, yiyerek ve içerek ...

Cumartesi geceleri metroları dayanılmaz yalnızlıkların, ağır dertlerin yolcularını taşımaktan yorgun, somurtkan ve üzgündür. Cumartesi gecelerinin metroları maskeli balo giysili eğlenen gruplarla, içkili bitirimlerle, yüzyılların yükünü sırtında taşıyanların metrolarıdır. Banliyölerinden kopup gelen bitirimleri, banliyölerin “düştü, düşecek” dilberlerini de es geçmeyelim yeri gelmişken... Yalnızlık vagonları birbiri ardı sıra dizilir yollara ... Arkalarında kimi zaman göz yaşı veya kanla.

Bir de ilk metroların, kuşluk vaktinde uyanmış veya hiç uyumamış yolcuları vardır : Dün gecedan kalmış yüzlerini zor taşıyanların metroları ...

Paris’in ve metro istasyonlarının ayrılmaz parçası clochar (kloşar)lar soğuk kış gecelerinde metro istasyonlarını mesken tutarlar. Metro istasyonları onlar için artık birer “Kışlık Saray”dır. Yatak yorgan, kap kaçak yerleşenleri eksik olmaz.

Dilenciler de katılır bu ses, ray ve motor gürültüsüne. Para isteyip alamayınca küfürü basanları az değildir.

Kloşarın kimi yalnızlığı tercih eder. Alır başını sessiz bir istasyona gider. İnsan ormanında tek başına bir ağaç gibi hür ve bağımsız kendi düzenini kurar. Kitap okuyanı, yazanı az değildir ...

Kloşarlar, yertsiz-yurtsuzlar, dilenciler bilet almazlar, karta, şuna buna yüz vermezler : Metro yolculuğu ve metro istasyonunda ikamet olanağı onların anadan doğma haklarıdır. Bizzat dert kaynağı olmazlarsa kimse onlara dokunmaz. Gece bastırınca ve metro ulaşımı saati gelince durunca, istasyonları terketmeleri gerekir. Ama kimi metro istasyonunda kıvrılıp bir köşede uyumalarına da karışılmaz.

RATP bizzat önyak olduğu ve değişik yardımsever derneklerle ortaklaşa oluşturduğu, genellikle RATP emeklilerinden birkaç hayır ve yardım severin katılımıyla kurduğu değişik birimleri onlara yatacak yer ve geceyi geçirecekleri bir mekan bulmak için uğraşmıyor değil. Ancak yertsiz-yurtsuz sayısı son on yıllarda çok arttı ve Paris’te ve yakın bölgesinde onlar için öngörölmüş yatak sayısı artık yetersiz kalıyor ...

BİLETİNİZ ?

Metroyla yolculuk karşılıksız değil. Metro ve RER ile yolculuğun bir fiyatı var. Ama uzun zamandan beri toplu taşımacılığın herkes için ücretsiz olması için çabalayan insanlar ve dernekler bulunuyor. Kimi gösteri ve yürüyüşte bu konuda taşınan bandrollar dikkat çekiyor.

Bu konuda şimdilik herhangi bir gelişme olmadı. Ama bu gelecekte de olmayacak anlamına gelmez. Belki bu nedenle ulaşımın bedeva olması için mücadele edenler bilet almadan yolculuklara çıkıyorlar. Denetleyicilere yakalanmamak için kendi aralarında, internet siteleri, cep telefonları ve benzer aygıtlar sayesinde sürekli haberleşiyorlar. Örneğin bir metro istasyonunda denetim yapılıyorsa bunun haberi hemen belli internet sitesinin veya sitelerinin bütün üyelerine ulaştırılıyor. Bu iş 2014'te o kadar başarı kazandı ki kısa sürede bu alanda birkaç internet sitesi kuruldu. Epey emek ve zaman isteyen bu işi inanmış militanlar ve gönüllüler üstlendiler. Herşeye rağmen biletsiz yolculuk taraftarları denetleyicilere yakayı kaptırınca onlara karşı kibar davranıyorlar ama para cezalarını asla ödemiyorlar. Bu mücadele beklenen sonuca ulaşacak mı ? Bu soruyu zaman yanıtlayacak. Şimdilik istisnai biçimlerde bile olsa kimi geceler ve gündüzler toplu taşımacılık bedeva. Örneğin yılbaşı gecesini ve yılın ilk günü.

Evet çok özel ve istisnai günler ve geceler hariç metro yolculuğu paralı. Ancak değişik yöntemlerle yolcuların yolculuk maliyetinin hesaplı, herkesin, bilhassa dar gelirli olanların, bütçesine uygun olması da aranıyor. Düzenli müşterilerin toplu taşıma araçlarından ucuza yararlanabilmeleri ve hesaplı yolculuk yapabilmeleri için için birkaç yol var :

Haftalık, aylık ve 1987'den beri yıllık kart satın almak.

Kartınızla bir kez ödeyeceğiniz bir tutarla metro, RER, otobüs, tramvay ve diğer toplu taşıma araçlarından kartınızın süresi boyunca istediğiniz kadar yararlanabilirsiniz.

Son yıllarda kartlar elektronik biçim aldı : Adı artık Navigo'dur. Ben "Sihirli Kart" adını taktım : Alaaddin'n lambası gibi bir şey. Otobüste, metroda, tramvayda ve RER'de tıklatıp geçiyorsunuz. Harika bir şey.

Paris'e bir haftalığına gelerseniz haftalık kartla istediğiniz her yere gidebilirsiniz. Günde birkaç kez yolculuk yaparak. Gerekirse hiç uyumadan da.

Ama dikkat hafta içinde metro saat 01.30'da duruyor. Sabah 06'da başlıyor. Gel-git. Git-gel. Eylül 2019'da bir-iki hatta denemesi yapıldıktan sonra metronların tüm hatlarda bütün gece boyunca hizmet vereceği söylendi. Gece-gündüz hizmet verecek metrolar belki pek yakında. Belki daha sonra ...

Dört yaşından küçük çocuklar için yolculuk parasız. 10 yaşına dek ise % 50 indirim yapılıyor.

Köpek sahibi olanların köpekleriyle metroda yolculuk yapmaları yasak, ama tasmalı köpekleriyle RER'de yolculuk yapabiliyorlar.

Görme engelli olanlar rehber köpekleriyle bütün toplu taşıma araçlarında yolculuk yapabiliyorlar.

Kedi ve benzeri küçük boy evcil hayvanlara kafes veya çantada olmak koşuluyla metro

yolculuğu serbest.

Birçok yolcunun bu konudaki yasakları takmadığı da bir gerçek : Örneğin metroda bir kurt köpeğıyle seyahat etme “zevkini tadabilirsiniz”. Sahibinin “Merak etmeyin tehlikeli değil !” diyerek sizi rahatlatmaya çalışmasına rağmen yine de biraz çekinerek ve gözünüz kurt köpeğine dikili olarak. Ama çekinmeye gerek yok, apartmanda büyütölen, konserveyle beslenen bu köpeklerin ne kurtluğu kalmış ne de köpekliğı.

Konserve diye yazınca aklıma geldi : Kedi, köpek, fare ve benzeri evcil hayvanlarıyla yaşayanlar sayesinde bu sektörde harika işler dönüyor : Beslenme, bakım, sağlık, süsleme, giyim-kuşam konularında, kedi ve köpekler en başta, yeni iş alanları açılmasına katkı yaptıkları için ekonominin teşekkürünü çoktan hakettiler.

“DÖNEN GREVLER”

On binlerce işçi çalıştıran RATP tarihi süreç içinde birçok işçi eylemine sahne oldu. Fransa işçi hareketi tarihinde metro grevlerinin özel bir yeri ve özel bir anlamı vardır. Paris ve bölgesindeki çalışma hayatının düzenli biçimde yürümesi için olmazsa olmaz toplu taşımacılık ekonominin can damarlarından biri çünkü. Bu nedenle ve her metro grevinin çok sayıda emekçiyi kapsamaması ve kimi zaman birkaç gün sürmesi sonucu metro grevleri işçi hareketinde önemli konuma sahip.

İkinci Dünya Savaşı sonrasında örgütlenen metro ve otobüs grevlerinde ordunun askeri araçlarını, özellikle kamyon ve otobüslerini Parislilerin hizmetine sunmasıyla Paris “ordu-millet elele” sahnelerine tanık oldu. Ancak bu tavrıyla ordu işçi tarihine grev kırıncısı olarak geçti.

Fransa’da işçilerin grev hakkının uygulanmasını düzenleyen özel bir yasa yok ve işçiler isteklerini kabul ettirmek, çalışma ve yaşam koşullarını düzeltmek umuduyla, kendileri açısından en uygun anda greve gidebiliyorlar.

Grevler, istisnalar dışında, genellikle çok uzun sürmüyor. Metro grevleri genel olarak 24 saatlik bir süre için düzenleniyor ya da hatların sırayla durduğu “dönen grevler” yapılıyor. Böylece yolcuların grevlerden fazla etkilenmesi önlenmek, ama aynı zamanda işverene istekleri kabul ettirmek te isteniyor.

Bütün hatlarda yapılan bir grev Paris’te ulaşımı alt üst etmesiyle ve ekonominin diğer işkollarını da ciddi biçimde etkilemesiyle emekçilerin kısa süre içinde isteklerini elde etmelerini kolaylaştırma niteliğine sahip. Ancak işveren işi yokuşa sürünce grev uzayabiliyor ...

1983’te, metrodaki bir günlük genel grev bütün Paris’i otomobil okyanusuna çevirdi örneğin. Ulaşım allak bullak oldu. Normal olarak 20 dakikada alınan mesafeler için iki veya iki buçuk saat gerekti. Böyle bir soruna iki gün dayanmak mümkün olamayacağı için RATP yönetimi emekçilerin temsilcileriyle anlaşmayı tercih etti. Grevin tayin edilişi böylece kısa zamanda ispat edilmiş oldu.

Kimi zaman metro ve RER işçileri ülke düzeyinde başlatılan geniş boyutlu grev hareketinin içinde yerlerini alıyorlar, başı çekiyorlar.

GREV, PARİSLİLERİ İNSANLAŞTIRIYOR

İşte 1988 sonunda düzenlenen ulusal boyuttaki grev eyleminde metro ve RER işçileri başta bütün Fransa emekçileri Michel Rocard hükümetinin politikasına ve patronların yaptıklarına şu üç noktada karşı çıkıp kendi isteklerini ileri sürdüler :

Çekilmez hale gelen kemer sıkma politikasına son verilmesi : Başbakan Michel Rocard'ın, 1990'a kadar "kemer sıkma" politikasını yürüteceğini açıklaması üzerine emekçiler artık dayanılmaz hale gelen bu politikayı greve giderek protesto etmek ve kaldırılmasını istemek zorunda kaldılar. İşçiler, "Artık bu kadar yeter, alım gücümüzün arttırılmasını arzuluyoruz" dediler.

Çok sayıda işçinin işinden olmasına yol açabilecek otomatizasyonun ve giderek artan makineleşmenin durdurulmasını, otomatizasyon ve makineleşme sürse bile işten çıkarmalara son verilmesini istediler. Otomatizasyon ve makineleşme sonucu işinden olacakların işletme içinde başka işlere kaydırılmasını da.

Bazı kamu kuruluşlarının emekçileri ise, kimi kamu hizmetinin özelleştirilmesinden vazgeçilmesini arzuladıklarını açıkladılar. O günlerde örneğin PTT'nin kamyonla taşımacılık hizmetinin özelleştirilmesi tehlikesi söz konusuydu. Metro ve RER grevi, başkentlilerin yaşamını derinden etkiledi, yeni alışkanlıklar edinmelerini sağladı. İnsanlar birbirlerinin varlığını ve çevredeki güzellikleri farkettiler. Grev Parislileri insanlaştırdı.

1988'deki grev eylemlerinde başı hastabakıcılar çekti ve eylülde başlama vuruşunu yaptılar. Onları PTT çalışanları izledi. Daha sonra birçok fabrika işçisi ve nihayet metro emekçileri greve gittiler.

RATP, 1984'ten 1988'e, 600 kadar işçiye yol vermiş, 1988'de başlatılan yeni otomatizasyon ve modernleşme yeniden işçi çıkarma olasılığını gündeme getirmişti. Bunun üzerine bakım ve onarım atölyelerindeki gençlerle tüm metro işçileri 20 Ekim 1988'de kamu kesimindeki diğer çalışanlarla ulusal düzeyde genel grev hareketini başlattılar.

İlk protesto böyle dile getirildi.

Grevçiler bütün hatları tümüyle durdurmak yerine ulaşımdaki metro sayısını azaltmayı tercih ettiler, böylece yolcuların grevden etkilenmeleri bir parça bile olsa azaltılmak arzulanıyordu.

Ancak RATP yönetiminden ve diğerlerinden yeterli ve doyurucu yanıt alınamayınca, RER'in A ve B hatlarında genel grev başlatıldı. Yönetim yine vurdumduymazları oynamayı sürdürünce grev Paris metrosunun bütün hatlarına yayıldı ...

Kapsamlı grev eylemi, başkentle çevresinin bağlarını kopardı ve birçok hattın tamamen durmasına yol açtı.

Altı hafta süren grev, Parislilerin günlük yaşamını derinden etkiledi. Bu arada Başbakan Rocard, grevin sürmesi halinde, "asgari toplu taşıma olanağının sağlanması için yasa" çıkarmaktan söz etti. Yani grev halinde belli sayıda işçinin metro ve RER ulaşımını sürdürmesini zorunlu hale getirecek yasa çıkarmaktan söz ederek grevçileri tehdit etti. Grev kırılcılığını yasayla meşru hale getirmek yani. Sosyalist Partisi ile Fransız Komünist Partisi,

bizzat destekledikleri hükümetin Başbakanının böyle bir laf etmesine çok sert tepki gösterdi. İşçilerle sendikaların öfkesi de ayrı.

Öteden beri her metro ve RER grevinde benzer tehditler ve öneriler savrulur, ama bugüne kadar, bu konuda hiç kimse yasa tasarısı veya yasa teklifi yapmaya cesaret edememişti. Fransa işçi hareketindeki kırmızı çizgilerden biri budur : Grev kırılcılığı asla meşrulaştırılmaz. Meşrulaştırılmamalı.

DEĞİŞEN GÜNLÜK ALIŞKANLIKLAR

Grevle birlikte bilet almadan turnikelerden geçenlerin sayısında artış gözlendi.

Birçok metro girişinde, grevciler kapıları açık bıraktılar.

Bundan esinlenen yurttaşlar, ücretsiz yolcu taşınması için yetkili bakanlığa imzalı dilekçeler verdiler.

Ulaştırma Bakanlığı, grevin bitimiyle, 1989 Ocak ayından başlamak üzere haftalık ve aylık biletlerin ve kartların yarı fiyatına satılacağını açıkladı. Aylık kart sahibi yolcuların uzun zaman toplu taşımacılıktan yararlanamamaları üzerine uğradıkları maddi zararın bu yolla karşılanacağı duyuruldu.

Metro istasyonlarındaki çalgıcılar, müzisyenler, sanatsal gösteri yapanlar açısından da yaşamın akışı değişti : Şarkı söyleyerek veya çalgı çalarak geçen, geçinmeye çabalayan müzisyenler, kültürel gösteri yapan tiyatro veya sinema okullarının öğrencilerinin müşteri sayısında büyük bir artış görüldü. Bu da daha fazla para demekti. Kuşkusuz “gönüllüden” çok “mecburi” müşteri ya da dinleyicilerdi bunlar ama sanatçılar için yine de önemliydi. Olağan dönemde her 2 veya 3 dakikada geçen metro ve RER’lerin yerini 10-15 dakikada hatta 30 dakikada geçen metrolar alınca her türlü gösterinin seyirci sayısı artıyordu. Bu durumda yolcuların istasyonlarda daha fazla beklemekten başka çareleri yoktu. Duraklardaki kalabalığın kulakları, daha fazla müzik dinlemenin, daha çok seyretmenin nimetlerine kabartıldı.

Örneğin La Défense istasyonunda müzik ustalıklarını sergileyen ve 15 kadar gençten oluşan “Classique Metropolitain” müzik grubu, elde ettiği gelirle ikinci kasetini doldurabildi.

Yolcuların alışılmış davranış ve tikleri grev süresince yerlerini başka şeylere bıraktı :

İşe gidiş-geliş süreleri uzadı. Bu da günün 2-3 saatinin RER ya da metrolarda geçmesi demekti. Bu da biraz daha toplumsallaşmak anlamına geliyordu.

Üstelik grevli günlerde sıkışıklığın ve işe geç kalmanın getirdiği telaşla çok erken, daha erken uyanma alışkanlığı edinildi.

Önceleri yolculuk sırasında kitap, gazete ve dergi türünden şeyler okunurken, grevli günlerde metro gelir gelmez bindikten ve hele bir koltuk bulup oturduktan sonra “uyku sersemliği”ni giderecek “şekerlemeler” yapılıyor, “şöyle bir kestiriliyordu”.

Dahası, insanlar birbirlerinin farkına vardılar. Karşılıklı konuşmaya bile başladılar. İnanılır gibi değil : Metrolarda, duraklarda, koridorlarda, metro giriş ve çıkışlarında, birbirlerini tanımayan insanlar, kadın ve erkekler birbiriyle konuşuyor ! Olmaz olmaz demeyin, Paris’te her şey mümkün. İşte örneği.

Evet metro grevleri sırasında ilginç olan, insanların birbirleriyle konuşup, ahablık etmeye zaman ayırabilmesi :

“Öbür metro ne zaman gelecek, biliyor musunuz?” ve benzeri sorularla başlayıp, süren ayaküstü söyleşiler insanoğlunun toplumsal bir hayvan olduğunu bir kez daha ve en çarpıcı

biçimde gözler önüne serdi. Sıradan ulaşım anlarında o koşturanlar, o birbirini ezmeye bile hazır insanlar, o birbirlerine bakmayan, o birbirini görmeyen yolcular gitmiş uygar insanlar gelmişti sanki. Evet evet demek ki her şey mümkün Paris nam başkentte. Metroda. RER'de. Yarınlar için umutlu olmalıyız.

İşte bakın grev süresince insanlar yürüyor ve koşturmaktan vazgeçmiş görünümünü taşıyorlar. Bu da grevin yolcuları insanlaştırdığını söylememize yol açıyor. İyi de oluyor.

Grev süresince metro duraklarında biraz daha uzun süreyle beklemek zorunda kalan yolcular metro istasyonlarındaki güzelliklerin, sanat eserlerinin ayırdına varıyorlar. Seyrediyorlar, panolarda yazılı ne varsa okuyorlar. Metroların, metro istasyonlarının bulunduğu mekanların, mahallelerin, isimlerini aldıkları şahsiyetlerin tarihi, geçmişi hakkında bilgileniyorlar. Kültürün alanı genişliyor.

Daha da ilginç, otomatizasyona bağlı ivedicilik, koşturmaca, ezmece, dirsek ve tekme atmaca azalıyor. Her şey daha insani, daha medeni boyutlar kazanıyor.

Hırsızlar, cepciler metro ve RER coğrafyasından siliniyorlar. Toz oluyorlar.

Kısa mesafeler için “sabah yürüyüşü” veya “akşam üstü pergelleri açma eylemi” yeğleniyor. Kimi bulvar ve caddelerin dopdolu, yolcu pardon yürüyen insanlarla yüklü halini bir görseniz ...

Grevle Paris'in yüzü değişti, özcesi.

KAMYONLAR

Metro ve RER grevinden banliyölerde oturanlar daha çok etkileniyorlar : Çünkü onlar Paris merkezinden, işyerlerinden çok uzaklarda oturuyorlar ve öyle yürüyerek işe gelip gitmeleri mümkün değil. Nitekim RER grevinin en yoğun olduğu sırada 1000 kadar askeri kamyon, banliyö sakinlerinin imdadına koştu.

Amaç, “ordu-millet el ele” görünümünü sağlamaktı. Gelgelelim, yüksek ökçeli pabuçlarla, boyalı kunduralarla bu taşıtlara binmek de inmek te büyük bir sorun oldu.

Ayrıca askeri kamyonların üstleri açık olduğundan yağmurlu günlerde ıslanmak kaçınılmazdı.

Bunlara acemi asker sürücülerin yollarda kaybolması da eklenince “ordu-millet el ele” sahneleri gereğinden de kısa sürdü.

Grev süresince gazete satışları arttı : Birçok yolcu için uzun bekleme sürelerini okuyarak geçirmek daha mantıklı ve yararlıydı. Parislilerin neden sadece gazeteye yöneldikleriyse bambaşka bir araştırma konusu herhalde. Büyük ihtimalle haberleri, ama özellikle grevlerle ilgili haberleri okumak arzusu.

Grev başkentlilerin yaşamının bir parçası oldu. Her şey ona göre ayarlanıp düzenleniyordu: Gezinmeler, koşturmalar, konuşmalar, küçük diyaloglar, aşk randevuları, okuma, eğlenme ve çalışma saatleri.

Bu bağlamda metro grevi, Paris'teki günlük yaşantının nabzı konumunu aldı.

Ama bu olağanüstü duruma tam alışmışken grev sona erdi. Bu kez de normal ritme dönüş için bir kargaşa başladı. Metronun alışılmış ritmini bulması 15 gün sürdü. Teknik sorunlarla onarım ve bakım işlerinin yoluna konulması gerekiyordu çünkü.

Gerçi grevciler “herkesin aylık ücretine 1000 frank artış” istemini kabul ettiremediler, ancak her işçi ayda 300-400 franklık ücret artışı elde etmeyi de başardı.

RATP, işten çıkarmaları şimdilik rafa kaldırmayı kabul etti.

Kararlı işçiler sayesinde emekçiler mücadeleden kısmi bir zaferle çıktılar.

Bu kısmi başarının ilk olumlu yansıması, grev süresince işçilerin yanında, önünde yerini alan ve haklarını en iyi biçimde savunan CGT'de (Genel-İş Konfederasyonu) görüldü : CGT, RATP işletme kurulu için 20 Aralık 1988'de düzenlenen delege seçiminde 1986'ya göre beş puanlık bir artışla oy oranını yüzde 49.08'e çıkardı. Toplam 15 sandalyeden dokuzunu alarak başarısını perçinledi.

YA SONRA

Grev sonrasında RATP, uğradığı zararı çıkarmak için denetçilerini istasyonlara saldı; beleşçilik yapanlara ağır para cezaları verdi.

Parisliler 1988 metro grevinin yarattığı ortamda edindikleri yeni ve insani ve medeni alışkanlıklarından yavaş yavaş sıyrılıp eskilerine döndüler : Yeraltı dünyası, o alışılmış, o gürültülü, homurtulu, somurtkan, gayri insani, anonimaya sığınmış yaşıntısının hızlı ve karmaşık ritmini yeniden buldu.

Bu arada metro koridorlarına “bilinmeyen ellerce” yazılmış “Vive les grèves!” (“Yaşasın grevler!”) sloganı geçmişten kalan bir anı olarak gülümsemeyle karşılanıyor. Şunu düşündürüyor gelip geçenlere : Bu ülkede işçi sınıfı yaşıyor...

1986 ve 1988 sonu ile 1987 başında, otomatizasyon nedeniyle işten çıkarılmaları önlemek, çalışma ve yaşam koşullarını düzeltmek ve ücretlerin artırılmasını sağlamak için düzenlenen grevlerden sonra olduğu gibi grev biraz uzun sürmüştü, RATP bir yandan grev nedeniyle uğradığı zararı çıkarmak için denetimleri sıklaştırıyor, öte yandan müşterileriyle yeniden iyi ilişkiler kurmak amacıyla istasyonlarda kültürel gösteri, konser, sergi, temsil türündeki faaliyetlere ağırlık veriyor. Zararın neresinden dönsek kârdır anlayışıyla.

“OFSAYTA DÜŞMEK İSTEMİYORSANIZ”

RATP grevlerin zararını azaltmak umuduyla “Sarı Kart” adıyla bir kampanya başlattı :

“Ofsayta düşmek istemiyorsanız oyunun kurallarına uyunuz” gibi futbol dili kullanılan kampanyada “suçlar” ve “cezalar” yemek tarifesi gibi şöyle sıralandı :

“Biletim yok. Cezası hemen ödenirse 100 Frank, 4 aydan önce ödenirse 250 Frank, 4 aydan sonra ödenirse 1.200 Frank.”

Ve daha neler neler :

Paris’te metro, RER ve otobüste yolculuk yapanların % 10’unun beleşçi olduğu anımsanırsa, sıkı bir denetimin RATP bütçesine yapacağı katkıların ciddi rakamlara ulaşabileceği tahmin edilebilir. 1986’da günde 400.000 kişinin beleşçilik yaptığı saptanmıştı. Bilet almadan turnikenin üstünden atlayarak ya da altından eğilerek ya da sürünerek geçenlerin “cezası hemen ödenirse 200 Frank”tır.

Metroda birinci ve ikinci mevkinin var olduğu dönemlerde Paris’e yeni gelenlerin en sık yaptığı hata ikinci mevki biletiyle birinci mevki vagonununa oturmaktır. RATP’nin yeni tarifesine göre “Cezası 70 Frank”.

1981’den itibaren sosyalist ve komünistlerin ortak iktidarında gerçekleştirilen düzenlemeyle metroda birinci sınıf vagonlar sabah saat 9’dan önce ve akşam saat 17’den sonra herkese açık hale getirildi. Böylece metronun en yüklü olduğu saatlerde genellikle az, hatta çok az sayıda kişinin tercih ettiği ve tıklım tıklım dolu ikinci mevki vagonlarıyla apaçık bir biçimde zıt birinci mevki vagon herkese açılarak metro yoğunluğunun bütün vagonlara eşit biçimde yansımaları sağlandı. Birinci mevki koltukları bir anlamda “toplumsallaştırıldı”.

Ağustos 1991’de ise “artık vakti geldi” denilerek metrolarda birinci mevki tamamen kaldırıldı. Bu bir devrim değildi çünkü birinci mevki yolcuları metroyla ulaşımı zaten tümüyle terketmişlerdi. Ama yine de metroda ve RER’de “sınıf ayrımı kalkmış oldu”. İyi de oldu.

Fransa’da herhangi bir “reform”un nasıl adım adım gerçekleştirildiğini göstermesi bakımından bu örneği kulak ardı etmemeliyiz.

YERALTI ÇETELERİ

1980'lerde, 1990'larda ve günümüzde, RATP çalışanları, bilhassa biletleri kontrol edenler, metrolarda güvenlik önlemlerinin eksikliği, can güvenliklerinin uyuşturucu satıcıları ve bitirimler tarafından tehdit edildiğini ileri sürerek grev yaptılar, yapıyorlar. Bu grevler ve grevlere yol açan etkenler, günümüz metrosunun pek gösterilmek istenmeyen, pek görülmeeyen, hatta saklanan kimi yönlerini de aydınlattığı için vurgulanmaya değer.

Metrolarda ve RER'lerde, istasyonlarda, taşıtların içinde, 1980'lerin sonundan bugüne giderek artan ve zaman zaman maalesef dramatik boyutlar da kazanan ciddi bir güvenlik sorunu yaşanıyor. Hele kimi birer yeraltı şehri, birer önemli kavşak, koskocaman birer alış-veriş mekezi özelliği taşıyan metro istasyonlarında.

Paris metrosu, benzer başka kentlerin, başkentlerin metrolarında olduğu gibi, yeraltısal bir yaşamın yatağıdır, yeraltısal ilişkiler demetinin beşiğidir : Yeraltında yaşayan, yeraltında yaşam mücadelesi verenlerin dünyası kendine özgü nitelikleriyle şaşırtıcıdır. Sadece yolcular, metro emekçileri, metroların bakım ve onarımıyla, temizliği ve güvenliğiyle uğraşanlar için değil. Metro istasyonlarını, metro koridorlarını mesken edinenler için de : Her cins "kötülük adamları", bitirimler, hırsızlar, gayri meşru iş çevirenler, kapkaççılar, keşler, uyuşturucu satıcıları, erkek ve kadın seks tüccarları, müzisyenler, dilenciler, kloşarlar, yersiz-yurtsuzlar, yeni ve eski yoksullar ...

Hele birçok metro ve RER hattının kesiştiği, birçok yolcunun inip-bindığı, geçip gittiği, gece ve gündüz yaşayan, yeraltı kentleri havasındaki dev metro istasyonlarının "nüfusu" anımsanırsa.

Café'leri, süpermarketleri, değişik mağazalarıyla her biri birer yeraltı kenti boyutundaki Châtelet-les-Halles, Montparnasse, La Défense, Gare de Lyon, Gare du Nord, Gare de l'Est gibi metro ve RER istasyonları, kendi kanunlarını kendilerinin yarattığı ve uyguladığı kendilerine özgü insanların, yeraltısal yaşam sürdürenlerin karşılaştıkları ve toplandıkları mekanlardır : Randuvalar buralarda verilir. Buralarda toplanılır. Buralarda icabında yemek yenilir. İçilir : Ne varsa. Eğlenilir : Nasıl olursa olsun. Hatta gerektiğinde yatılır da. Günün ve gecenin her saatinde bu istasyonlarda dünya kadar insan bulunur.

Bu istasyonlardan Montparnasse, Gare de Lyon, Gare du Nord, Gare de l'Est, Saint-Lazare gibileri aynı zamanda metro ve RER'in ugramadığı yakın veya uzak banliyölere, taşra kentlerine ve komşu ülkelerin önemli kentlerine trenlerin kalktığı büyük garlardır.

Gare du Nord örneğini alacak olursak bu koskocaman yeraltı ve yerüstü kentte yüz kadar dükkan, mağaza, lokanta, café, ticari mekan bulunuyor. Gazete satıcıları, ayakkabı onarıcıları, iyi ararsanız bulacağınız ayakkabı boyacıları da ... Bunların 30 kadarı 2003'te açılan alışveriş merkezinde. Ne ararsanız var. Hepsi sabah 7'den 20.30'a kadar açık. Çoğu pazar günleri de hizmette. Doğal, çünkü metro, RER ve trenler pazar günleri de gel-gitlerini sürdürüyor. Günde 300 binden çok kişi bu mekandan geçiyor. Acil bir ihtiyacını karşılamak için alışveriş yapanları da oluyor, hızla geçenleri de. İki lokma atıştırınları da. Bir kahve içip bir sandviç yiyenleri de. Böylesi bir mekanın güvenliği için polis, sivil polis, kimi zamanlar asker, RATP ve SNCF'in özel güvenlik birimlerinin elemanları seferber durumda : Sabahın erken saatlerinden gecenin geç saatlerine kadar. Güvenlik ve denetim için kameralar da hizmetteler.

Son dönemde birkaç yıl süren yapılanmalarla Saint-Lazare ve Gare de l'Est de birer yeraltı

kenti biçimini aldı.

Fransa sömürgelerinin değişik yörelerinden gelmiş, getirilmiş, Paris ve bölgesinde yaşayan ve çalışanların bir kısmı da bu tür büyük kavşaklarda randevu veriyorlar. Biraraya geliyorlar. Hasret gideriyorlar. Bilgi alıp veriyorlar.

Bu garlar, istasyonlar, yeraltı ve yerüstü kentler çok kalabalık.

Güvenlik güçlerinin bile üçlü beşli dolaştığı bu istasyonlarda son yıllarda değişik gruplar arasında ve bazı gruplarla güvenlik güçleri arasında kitlesel ve hata bütün metro istasyonunu kapsayan kavgalar yaşandı.

Bu dev istasyonların yanbaşılarındaki mütevazı ve görece sakin metro istasyonları, büyük istasyonlarda yasadışı işler yapanların “merkezi” rolünü, “buluşma noktası” rolünü oynuyor. Örneğin Châtelet-les-Halles istasyonu yakınındaki Etienne Marcel ve Rambuteau metro istasyonları bu büyük istasyonun uyuşturucu ve benzeri malzemesinin “ambarı”, “mal deposu”, “erzak ambarı”, “zulası” görevini üstleniyor. Bu tür metro istasyonları “karanlık yeraltı gençliğinin”, “yeraltı çetelerinin” buluşma noktaları.

Belli sayıda gençten oluşan ve kimi kez birbirine rakip çeteler, bu istasyonlarda ve adını andığım diğer büyük istasyonlarda belli köşebaşlarını işgal ediyor ve görünmeyen, enazından bizim göremediğimiz, sınırlar içinde yerini-yurdunu, “kendi alanını” belirliyor. Bir çete diğerinin “ilgi alanına” girdiğinde mutlaka “hır” çıkıyor. Aralarındaki herhangi bir sorun üzerine çeteler birbirleriyle kıran kırana kapışabiliyorlar.

Çeteler kökenlere, gelinen ülkelere, yörelere, kent ve kasabalara göre, veya bazen renge, bazen moda, müzik, ya da giyim-kuşam akımlarına, “markalara”, saçların kesiliş biçimine, sakal ve bıyık türlerine göre oluşuyorlar ve birbirlerinden ayrılıyorlar :

Siyahlar, ki Paris'te genellikle onlara artık “Black” deniyor, örneğin “Siyasi Siyahlar”, “İyi Giyimli Siyahlar” gibi ayırımlarıyla belirgin.

Kuzey Afrikalılar “rai” (mesaj) müziği taraftarları, “sportifler” gibi gruplara ayrılıyorlar.

Onların ötesinde “geçmişin artıkları” eksik değil : Punklar, Rockerler ve benzeri başka kümeleşmeler gibi.

Hippiler bile zaman zaman “köylerinden”, “dağlarından” iniyorlar metro istasyonlarına : Rengarenk giysileri, uzun ve kirli saçlarıyla 1960'ların tantanasını melankolik bir biçimde taşıyorlar, yaşıyorlar (mı ?).

Çeteler arasında barbut atanlar da var. Uyuşturucu satanlar da. Başka tür “faaliyetler” yapanlar da.

Herkes şu veya bu biçimde yaşamını yeraltı dünyasında sürdürüyor. Cigahalık üfleyenler, geçip gidenlerden gözlerine kestirdiklerine “Al sen de bir nefes çek” demekten geri durmuyorlar. Sanki bir tür “tadına bak, beğenmezsen alma” diyorlar. Hem üfleyici hem satıcı bunlar.

Çeteler belli istasyonlarda salkım saçak oturuyorlar, seriliyorlar. Bağıra çağıra konuşmalar,

müzik dinlemeler, oyun vesaire gırla gidiyor. Kimi erketede. Sivil polislerin “kokusunu” almak için.

Sivil ya da üniformalı polislerin yapabilecekleri sınırlı. Hatta sivil veya üniformalı polisler çoğu kez sadece seyretmekle yetiniyorlar. Mallar “zulada” çünkü. O kadar kalabalık bir gruba müdahale edip birini veya ikisini göz altına almak ta kolay değil. Çünkü polisin müdahalesi üzerine birbirleriyle kanlı bıçaklı çeteler bile polise karşı birleşiyorlar ve bütün metroda aniden akıl almaz bir arbede başlayabiliyor.

Dahası “Bugün gözaltına aldığımız uyuşturucu satıcılarını ertesi gün aynı yerde ‘işine’ devam ederken görmekten bıktık” diyen polis sayısı da az değil. Polisler gözaltına alındıktan sonra ilk sorgulama sonrasında hakim önüne çıkarılan uyuşturucu satıcılarının serbest bırakılmasından dert yanıyorlar. Bunun polislerin moralini bozduğu kesin. Hele bir de bu tür “bebelerin” polise hava atması, meydan okuması da işin içine girince.

Banliyölerin ve Paris’in kenar mahallelerinin yoksul, işsizlikten perişan, yaşamdan ve aile reisliğinden istifa etmiş ana-babalarının bile hesaptan çıkardığı, gelecekleri ipotekli, hatta geleceği bile olmayan yoksul çocukları için metro istasyonlarındaki yeraltı yaşamı, hele soğuk kış günlerinde, gerçek bir “sığınak” aynı zamanda. Beş parasız bu çocuklar başka nereye gidebilirler ki?

Bu çangılda hırsızlar ve yolkesenler de anılmalı : Beş-altı bitirim gözlerine kestirdikleri bir kişinin etrafını sarıp, tehditle, bazen bıçak, ustura ve benzeri kesiciler göstererek, gerekirse kullanarak, cüzdanını, deri çeketini, wolkmanini, cep telefonunu, tabletini, hatta marka pabuçlarını bile alabiliyorlar. Vermek istemeyen olunca bıçaklamaktan, yaralamaktan çekinmiyorlar. Sonra kayıplara karışıyorlar ...

Bunlar küçük yolların çapsız vurguncularıdır. Yeraltı yaşamının hırsızlık takımları, metro koridorlarının korkak haydutları.

Son yıllarda metrolarda, istasyonlarda sivil ve üniformalı polis devriyeleri arttırıldı. Sivil polisler üçlü dolaşmaları, ütülü cinleri, temiz çeketleri ve pırıl pırıl gömlekleriyle yüz metreden tanınıyor. Ünformalıları ise sanki dolaşmaya, Paris’i keşfe çıkmış taşralılar ...

RATP bizzat kendi “güvenlik gücünü” kurdu, yolcuların kendilerini güvencede duyumsaması için bunlardan üçü veya beşi istasyonlarda tur atıyor ve/veya metroda sıradan birer yolcu gibi gidip geliyorlar.

Herşeye rağmen hırsızlık engellenemiyor. Bizzat RATP’nin rakamlarına göre, 1982’deki 1.585 hırsızlık olayına karşılık 1983 yılında % 120’lik bir artışla 3.461 hırsızlık olayına rastlandı. Kimi olay, kimi vukuat resmi rakamlara yansıtılmasa bile günümüzde hırsızlığın arttığını herkes biliyor. Metroda düzenli ve sürekli yolculuk yapanlar bunu, bizzat tanık olarak veya bizzat işin öznesi olarak saptıyabiliyorlar zaten. Meselenin saklanacak bir yanı da kalmadı hani.

Resmi raporlar hırsızların çoğunlukla çantalara, nakit paraya ve mücevherlere yöneldiklerini vurguluyor. Hırsızların kurbanlarının üçte birinin turist olduğu da belirtiliyor.

Yeraltı çetelerinin kendi aralarında da sorunlar var : Bölünecek “mal” ve bölünmesi her zaman kolay olmayan “haraç” nedeniyle. Kimi kez kıran kırana, ölümüne kavgalara yol açan.

Metro istasyonlarında müzik yapabilmek için RATP'nin ilgili biriminden izin almak lazım. RATP'nin ilgili jürisi bu konuda karar veriyor. RATP kurallarına göre, müzik sadece koridorlarda icra edilmeli. Vagonlarda ve peronlarda müzik yapılması yasak. Ancak son yıllarda bu yasağı kimse “takmıyor”. Vagonlarda müzik yapanların sayısı örneğin her geçen gün artıyor. İyisi de var, çok kötüsü de. Kötüsüne rastlayınca hiç tereddüt etmeden vagonu terkeden yolcular da var : Mozart'ın veya Bach'in, Jacques Brell'in veya Edith Piaf'in göz göre göre “katledilmesine” gönül razı olmuyor çünkü.

İzin alıp müzik icra edenler kimi metro istasyonunda oranın çetesine haraç vermeye de zorlanıyorlar. Haraç vermeden şarkı söyleyip, müzik yapıp para toplayanlar dövülebiliyor, müzik aletleri kırılabilir, topladıkları paraya “elkonabiliyor”.

İşte böylesi zamanlarda “yasaların”, kuralların, ilişkilerin sadece bitirimler tarafından saptandığı ve yine onlar tarafından zorla uygulandığı bir çangıl oluyor metro istasyonları.

Hırsız çeteleri, uyuşturucu satıcıları, kloşarlar, dilenciler, keşler, bitirimler, banliyölerin fırlamaları ve her türlü “uç beyleri” bu metro istasyonlarında kendi kafalarına göre yaşıyor, kimi kendi kafasına göre kurallar saptıyor ve bunları dayatıyor.

Sivil ve üniformalı polisin, kimi kez askerin, RATP'nin özel güvenlik birimlerinin elemanlarının fir dönmesi sorunu çözemiyor ... Belki hırsızlık olaylarının daha çok yapılması engelleniyor. Belki uyuşturucu satıcılarının çok açıktan açığa mal satması önleniyor, ama temel mesele çözülüyor, sorunlar aynen sürüyor.

Bu “iş” yine de riskli bir iş : Ölümle yaşam dansı gününbirlik devam ediyor.

YAŞAM VE ÖLÜM

Son yıllarda Paris'in çok tanınan ve epey abartılarak sözü edilen simgelerinden "clochard"ların, kloşar takımının niteliği de değişti.

Yıllardan beri bilinen, belli yaştaki, uzun ve bakımsız sakallı, cebinde ve elinde veya her ikisinde birden şarap şişesi, hafif filozof görüntülü, biraz "fittırık", genellikle tek başlarına yaşamayı tercih eden kloşarların yanında, gittikçe artan işsizlik ve yoksulluğun itmesiyle genç ve kadın işsizler, yersiz-yurtsuzlar da görülür oldu metro istasyonlarında. Hem de oldukça çok sayıda. Kimi kez kümeler halinde salkım saçak. Yatak-yorgan, kap-kacak, şişe-mişe, artık neyi var neyi yoksa hepsi elin yetişebileceği uzaklıkta, metro istasyonlarını mesken tutuyorlar. Yeri yurdu olmayan yeni tür yoksullar da artık kış soğukunda, yaz sıcaklığında metro istasyonlarında. Yeni işsizler ordusu metro istasyonlarında marjinal yaşamlarını yolculardan üç-beş kuruş isteyerek, dilencilik yaparak sürdürüyorlar.

Gare de l'Est, Gare du Nord, Châtelet-Les-Halles gibi önemli kavşak ve uğrak yeri metro istasyonları aynı zamanda yoksul yuvalarına dönüştü.

Evet öteden beri yoksullar geleneksel olarak metro istasyonlarını tercih ederler : Çünkü metro istasyonlarının kışları sıcak, yazları serindir. Çünkü her gün milyonları aşan yolcusuyla Paris metrosu bir panayır gibidir. Yoksullar o ismini söylemeyen kalabalık içinde, kendilerini o "büyük ailenin" bir ferdi sanabilirler, sanmak isteyebilirler. Bir de seyir vardır, ücretsiz : Gelen ve gidenlerin, sevişenlerin, dalaşanların, çalıp-çırpınların, cepçilerin, keşlerin, kesişenlerin seyri ...

Gece yatısına kalanları, estesi sabah ilk metrodan önce, uyandırmak metro "bekçilerinin" görevidir. İstasyon çeşmesinde el-yüz yıkamak ve yeni bir güne gülümsemek.... "Her şeye karşı yaşıyorum" diyebilmek ... Bu iş öyle her zaman kolay da değildir : Çünkü metro istasyonlarında yaşayıp orada ölenler de var. Metro istasyonlarının soğuk mermerleri üzerine uyumak için yatan ve bir daha kalkamayanlar.

İntihar etmek için metro istasyonlarını seçenleri de unutmamalıyız. Metronun tam istasyona girişinde kendisini metronun altına, rayların üstüne atanlar az değil ...

Metro işte böylece, ölümle yaşamın, hareketle hareketsizliğin, zenginlikle yoksulluğun, açlıkla tüketim çılgınlığının iç içe yaşadığı dramatik bir mekan boyutunu kazanıyor.

METRONUN YENİ YÜZÜ

Yeni gereksinimler, yeni biçim tüketim maddeleri “metro-iş-ev” üçgeninin yaygınlaşması, çalışan insanları toplu taşıma araçlarına daha fazla bağlı kılıyor. Bunun sonucunda milyonlarca yolcunun bir bölümü kimi gereksinimlerini, belli saatlerini geçirdikleri metro istasyonlarında karşılamaya başladı. Châtelet-les-Halles, La Défense, Montparnasse, Gare du Nord gibi metro ve RER istasyonları birer büyük alış-veriş merkezi, birer yeraltı kenti biçimine büründü.

Luc Besson'un Subway filmini görenler Châtelet-Les-Halles istasyonunun inen ve çıkan, yürüyen merdivenleri, kahve ve mağazaları, özel polis komiserliği, bilgisayar merkezi, bitmez tükenmez koridorları ve yerin yedi kat dibine inen karmakarışık dehlizleri, bakım ve onarım atölyeleriyle nasıl bir canavar olduğunu saptama olanağı bulmuştur.

Artık birçok metro istasyonu RATP yönetiminden izinli veya izinsiz gazete satıcıları, meyve satıcıları, çiçekçiler, hediyelik eşya satanlar, sigara, şeker, şekerleme, ciklet, çikolata ve benzeri şeyler arzeden dükkanlar, şık giyim ve kuşam mağazaları, çalgıcılar, şarkıcılar, gösteri yapanlar, dilenenler, yolcular ve bunları denetleyen ve bu amaçla dolanıp duran sivil ve üniformalı polisler, özel güvenlik biriminin atletik görevlileri ile birer yeraltı kenti görünümündedir.

Kahve mi içmek istiyorsunuz? Yerüstüne çıkmanıza hiç gerek yok, buyurun istasyon kahvesine ... Haberleri mi öğrenmek istiyorsunuz? İstasyon peronlarındaki, koridorlarındaki, metro giriş ya da çıkışlarındaki birçoğu siyasi mülteci olan gazete satıcılarından Le Monde'unuzu alabilirsiniz. Belki bu vesileyle bir yurttaşınıza bile rastlayabilirsiniz : “Merhaba Hocam” deyip boynunuza sarılanlara da. “Ben de terk-i vatan ettim” diyenlere de ...

Ayrıca BHV (“Bazar de l'Hôtel de Ville”) gibi birçok büyük mağaza koridorlar aracılığıyla doğrudan doğruya metro istasyonlarına bağlandılar. Bu sayede Paris'in ötelerindeki uydu kentinizden yola çıkıp, yeraltı kentlerinden ve tünellerinden geçip büyük bir mağazaya varıp, tüketim gereksinimlerinizi hiç gün yüzü görmeden, soğuğa veya sıcağa çıkmadan, “yeraltısal” bir yaşam biçimini asla terketmeden sağlayabilirsiniz. Kolay gelsin.

Yeraltı dünyasının kapalı mekanlarında ticaret, kültür (sergi, konser, defile, şiir dinletileri), sportif gösteriler ve daha neler neler ve tüketim güdünüzü dürtten reklamlarla tüm bir ekonomi düzeni söz konusu.

Kapalı mekanlarda özgürce yolculuk yapanlar, özgür oto-denetim/kendikendindenetim, mekanizmalarından geçenler yeraltısal yaşam biçimine yeni bir boyut daha katarak, yeraltısal bu dünyayı hiç terketmeden alışverişlerini de bu dünyada yapıyor ve böylece underground çemberi tamamlıyorlar.

REKLAMLAR : DAHA ÇOK, TÜKETİM DAHA ÇOK “FİRAR”

Metro ve RER taşıtları ve istasyonları ve hele koridorları aynı zamanda reklamların umursanmadan, fikrimiz alınmadan üstümüze başımıza atıldığı, savrulduğu bir mekan :

Koridorlar boyu reklamlar. Peronlarda reklamlar. Her yer reklam panolarıyla kaplı.

Amaç yolcuların gözleri önüne o mekanda o anda olamayacak şeyleri sergilemek. Böylece hem tüketim çılgınlığı körükleniyor hem de bilhassa dinlencelere yakın zaman dilimlerinde yolcular turistik reklamlarla değişik ülkelere “yollanabiliyorlar”. Turizm şirketlerinin baş döndüren, gözleri kamaştıran, renkli ve dev boyutlu reklamları, Paris'in gri ve yağmurlu soğuşundan kurtulmaya çalışanları başka düşlere davet ediyor, hayal gücü kuvvetli olanları anında, bir saniyede, “oralara ışıklıyor”.

İşte zamansız bir metro yolculuğu sırasında göze çarpan, gözlerimizi kamaştıran bir reklamda aynen şunlar yazılı :

“Bir çırpıda yağmurdan güneşe : Tunus, Cezayir, İsrail, Türkiye”.

İşte güneşli, sıcak, gökyüzü her zaman pırıl pırıl dört ülkeye yolculuk reklamları düşlere düş katıyor ve günlük yaşamın monotonluğundan, bir an için bile olsa, yolcuları koparıp, başka dünyalara yollayabiliyor. Harika !

Reklam panolarında yazıldığı gibi metro yolcuları “gözler açık düş görmeye” çağırıyor.

RATP bizzat, Mabillon ile Sevres-Babylone istasyonları arasında, yıllardır kullanılmayan eski bir istasyonun duvarlarına yaptırdığı deniz ve gökyüzü manzaraları ve peronuna yerleştirmiş olduğu “plaj” ile bu çağrıya katılıyor : “Gözleriniz açık düş kurunuz!”

Yolcular günlük yaşamın dışına çıkmaya davet ediliyorlar. Hemen.

DUVAR GAZETESİ

RATP, metro istasyonlarındaki reklamlardan dünya kadar para kazanıyor. RATP'nin Promometro isimli organı reklam işlerini düzenliyor. Ve oldukça yüklü bir gelir elde ediyor.

Önemli olan metro yolculuğu sırasında yolculara günün ve yaşananın ötesinde, hatta düşlerin ve imgelemlerin ötesinde, zaman ve tarih dışı, zamanlararası git-geller sunmaktır. Tarih ötesi hazlar duyurabilmektir.

Tüketim ve eğlence toplumunda reklamların ve duvar afişlerinin başka bir tadı, başka bir anlamı olabilir mi? Olabilir. İşte tarihi bir örneği :

Libération gazetesi Haziran 1988'de bir hafta boyunca, 4 metre üstüne 3 metre boyutundaki 200 reklam panosuna gazete sayfalarını büyütülmüş biçimde astırarak 20 istasyonda metro bekleyenlere kendini okuttu.

Gazetenin genel yayın yönetmeni Serge July'nin 1968 Mayıs'ında Maocu öğrencilerin liderlerinden biri olması dazi bao (duvar gazetesi) yönetimini uygulamasının belirleyicisi miydi?

Makroskopik reklamlarla onların mikropolitik işlevi metrolarda böyle ortaya çıktı.

Reklamlar gittikçe arttı : Metro vagonlarının ve istasyonlarının ve koridorlarının duvarları yetmez olunca, reklamcılar metro tünellerine bile reklam koymaya başladılar. Artık yolculuk süresince her yerde düş kurulabilir, günlük yaşamın dertlerinden birkaç saniyelik bile olsa “kopuşlar” her yerde ve her an tadılabilir. Yaşamdan öteye “fırar” edilebilir. Metro yolculuğumuz sırasında penceremizden bakmamız yeter ...

Bir de o güzelim, kendiliğinden kaynaklanan doğal tablolar var :

Yenileştirilen metro istasyonlarının kazılan, oyulan, “temizlenen” duvarlarındaki, bugünün afişlerinin altından çıkagelen 1950'lerin reklam panolarının artıkları.

İşte bir örnek : “Temizlenen” duvarın açıkta bıraktığı duyuru aynen şöyle :

“Avis [Duyuru] : Metroda dilenmek ve satış yapmak yasaktır.”

O günlerde bu duyuruya uyan var mıydı ? Bilinmez. Ama bugün metroda satış yapmak ve dilenmek metro istasyonlarının olmazsa olmazı. İş dönüşü alışverişinizi metro istasyonunda yapabilirsiniz. Dilenciler bırakın metro istasyonunu metro vagonlarının içinde bile mesleklerini icra ediyorlar. Kimi zaman ikisi üçü birden ve hatta aralarında ağız dalaşıyla, itişip kakışmayla, kavgayla ...

Ama mesele burada değil. Mesele 1950'lerden arta kalan reklamların tablomsu görüntülerinde. Her biri hakiki bir tablo çünkü. Bir sanat galerisinde yüksekçe bir fiyata satılan, yırtık ve birbiri üzerine yapıştırılmış duvar afişlerini, o anda, metrodaki o yolculuğumuz sırasında, seyretmek olanağını elde etmek az şey mi ? Bu “tablolar” canlılıklarını korumasalar bile her biri bir sanat eseri. İşte o zaman bu tablolarla zaman içinde bir yolculuk başlayabilir. Eski reklamların yırtık pırtık artıkları ve sararmış duvar kağıtlarının yillanmış renkleri, bugün birçok metro istasyonunda, günümüz afişlerini aralayarak,

“Bonjour” diyebilir. Geçmiş zamanların kloşarlarını gençleştirebilir. Yetmişli yaşlarının dinamizmi içindeki vitamin dedelere güç katabilir.

Evet bu “tablolar” birer sanat eseri olarak coşku, gençlik, dinamizm ve heyecan kaynağı. Onlarla birlikte, onların içinde, geçmişe doğru bir yolculuğa severek çıkabiliriz. Bir sanat galerisindeyiz sanki. Yolculuk karşılıksız.

Yaşam işte tam burada ölümü kovalar.

DURAK : ÖLÜMÜN EŞİĞİNDE

Metro durağında birdenbire güçlü bir homurtu, sert ve sıkı bir gürültü, çırtlak bir bağırıtı, garip ve derinden bir hıçkırık, bunların hepsi birbirine karışık. Karmakarışık.

Homurtunun, gürültünün, bağırıtının, hıçkırığın geldiği sağ yanıma dönüyorum, bakıyorum :

Yaşı, kir, pas, hastalık, uykusuz geceler, aç günler ve uyuşukluk altında unutulmuş bir adam. Üstünde elden ve ayaktan düşmüş bir palto. Pantolonun paçaları yerleri süpürüyor. Pabuçları yırtık pırtık. Saç sakala karışmış. Sakal uzun. Çok uzun. Sol elinde bira kutusu. Sağ eliyle, bizlerin, yolcuların, ender izleyicilerinin gör(e)mediği birine veya birilerine, belki bir kadına, belki bir erkeğe, belki bir çocuğa, belki geçmiş ama gelemeyecek kendisine tehditler savuruyor. İşaretler yapıyor : Baş parmağıyla, eliyle, elini yumruklaştırarak yumruğuyla. İsyan ediyor.

Yalnız. Yapayalnız. Terkedilmiş. Sanki kendi kendisiyle dertleşiyor. Sanki hayatının muhasebesini yapıyor. Toplama ve çıkarmaları zorlu besbelli. Hıçkırımsı sözçükler dökülüyor ağzından : Birbiriyle ahenksiz, birbiriyle ilişkisiz sözçükler. Ses tellerinin ayarı bozuk. Kesin. Ses tellerini bir türlü denetleyemiyor. Belli. Uzun zamandır kimseyle konuşamamış olmasından mı ? Belki.

Ne diyorunu, kim(ler)le konuştuğunu, dertleştiğini, tartıştığını, atıştığını anlayabilmek için yaklaşıyorm. Dertli, çok dertli olduğu açık. Diğer yolcular, bağırmaya başlamasından beri, çevresinden neredeyse koşar adım, kaçır adım uzaklaşırlarken.

Sesini daha yakından duyuyorum, ama söylediklerini çözmek mümkün değil. Hıçkırık, homurtu, gürültü, çığlık, küfür birbirine karışıyor sürekli biçimde.

O bağıra bağıra kendi kendine söylenmesini sürdürüyor. Sözçüklerini tek tek seçmek zor, çok zor, ama bağırıtısı birer taş gibi kafalarımıza iniyor. Onun niyeti de zaten taşlamak olmalı.

Çevresi tümüyle boşaldı. Yolcular birbirlerine daha yaklaştılar, yakınlaştılar, ona gittikçe çok uzaklaşıırken. O ise kendi denetiminden çıkmış vücudunun, bacaklarının bir sağa bir sola gitmesinden, gidip gelmelerinden perişan, şaşkın, umutsuz. Vücudu beyniyle, beyni vücuduyla tarihi iletişimini, alışılmış alış-verişini, bilinen ilişkisini yitirmiş. Apaçık.

Sözleri birer hıçkırık artık. Sağ yumruğu sıkılı, diğer yolcuların tamamen boşalttığı alanda önce sola gidiyor, görünmez, belirsiz bir noktaya gelince duruyor, sanki bir uçuruma düştü düşecek, birkaç hıçkırık-söz daha çıkarıyor, sonra dönüyor ilk noktasına varıp sıkı bir fren yapıp duruyor, duvara dönüyor yüzünü ve duvara karşı bağırıp çağırıklarını sürdürüyor, oradan sağ tarafa yöneliyor, yolculara, seyircilere dönük yeni bir dizi hıçkırık-söz çıkarıyor : Gözleri boşlukta asılı kalıyor. Hiç bir tepki beklemiyor. Hiçbir şeyi gördüğü de yok. Yeniden geri dönüyor ve yine ilk noktasında durup hıçkırık-konuşmasını sürdürüyor.

O sırada merakla beklenen ve üç dakikalık bekleme süresi üç yüzyıl süren metro istasyona giriyor : O bağırıp çağırıklarına, hıçkırıklarına ara vermiyor. Yolcular otomatik biçimde açılan metro kapılarında yitip haritadan siliniyorlar. O orada kalıyor. O orada yine ilk noktasında yeniden tek başına. Yeniden yapayalnız. Bu adamın sırrını çözmeye çalışan beni saymazsak. Ben de bir süre daha orada kalıyorum.

O yeniden sessiz. Yeniden kendi hayaletleriyle içsel hesaplaşmasına kilitli. Mahkûm kendi yaşayamamışlığının labirentinde. Yitik. Metro durağında bugün bir hıçkırık. Sadece bir hıçkırık. Yaşamın sınırında. Ölümün eşiğinde. Dar alanda kendi kendisiyle kavgalı. Dar. Çok dar. “Tabutta Rövaşata”.

ÇANKIRILI MEHMET

Paris, Gare du Nord (Kuzey Garı) metro istasyonu. Yağlı kağıtlar, sandviç artıkları, izmaritler, pislik diz boyu. “Çöp tenekeleri” tıka basa.

Koridorlarda burun düşüren bir koku. Sidik kokusu. Hayat kadını, hayat erkeği, küçük fahişeler, esrar, afyon ve kokain satıcıları, keşler, cepçiler, beleşçiler, evsiz-barksızlar, “yeni yoksullar”, bitirimler, kloşarlar, yolsuzlar, deliler, delirmek üzere olanlar ve daha bilmem neler üst üste, küme küme.

Kap-kaçak, alet-edavat, yiyecek ve içecekler pislikten rengini yitirmiş, kararmış naylon torbalarda.

Kimi kirli bir battaniyeye sarılmış uyukluyor. Belki de sızmış.

Sivil ve üniformalı polisler “yabancı avındalar”. Günün Başbakan’ı Michel Rocard “Bütün dünyanın sefaletini kabul edemeyiz” demedi mi? “Bu yıl 60 bin yabancıyı sınırdan çevirdik.” diye övünmedi mi? Polisler dönüp duruyorlar.

Alkolik bir yoksul koltuğundan düşüyor peronun soğuk zeminine, yığılıp kalıyor. Kimse oralı değil. Üstünden atlayıp metrolarına biniyorlar.

Fareler koltukların çevresinde fır dönüyorlar.

Burası Paris ...

“Küçük Türkiye”: Paris’teki Türk mahallesine verdiğim isim. Türkiye sanki küçülmüş, bakkal, kahve, lokanta, tatlıcı, lahmacuncu ve dönercileriyle ve kitapçılarıyla gelmiş Paris’in bir mahallesine sığınmış. Sınırları Boulevard de Strasbourg ile Rue du Faubourg Poissonnière çizili. Aşağıda “karılar sokağı”, yani Rue Saint-Denis.

Mehmet Kaya ve hemşerisi Ali, metroya Strasbourg-Saint-Denis istasyonunda bindiler. Mehmet son beş ayın en mutlu gününü yaşıyor. O gün iş bulduğu gün çünkü. Ali de “Hadi madem yarın iş başı yapacaksın, gel bize gidelim, bu gece sıcak bir çorba iç.” dedi.

Mehmet gülümsüyor. Otuz ay oluyor Fransa’ya geleli. Siyasi mülteci olacaktı güya. Ama işler eskisi gibi değil artık. Fransız makamları çünkü ince eleyip sık dokuyorlar. “Ekonomiklere” siyasi mültecilik artık rüya. Binde bir.

Mehmet’in oturma izni biteli dört ay oluyor. Mehmet kaygılı. Mehmet beş aydır evsiz-barksız. Gün oldu Seine’in köprü altlarında, metro istasyonlarında, parklarda, sabahcı kahvelerinde geceledi. Gün oldu bir ekmekle karnını doyurdu. Gün oldu onu bile bulamadı. Sefaleti tanıdı Mehmet.

Mehmet “meteliksiz”. Mehmet “kaçak”.

Çankırı-Yapraklı’nın Aşağıöz köyünün bu sessiz, bu kendi halindeki delikanlısı Fransa’yı “ekmek kapısı” seçti. Seçmez olaydı. Geldi geleli dertler birbiri peşine bindi sırtına. Önce babasını yitirdi. Sonra ağabeyini. Dört çocuklu ailesine dört çocuk ve bir kadın daha eklendi. Oldu “on ağız”.

Ali, kolunu dürtüyor Mehmet'in, "sıkma canını, yol düzlüğe vurdu." diyor. Ali dost. Ali sevecen. Umutlanıyor Mehmet. Havalandı havalanacak. Paris'ten Çankırı kaç kilometre ki? Çankırı'nın suyu, yoğurdu, soğanı ... gelip gelip bir şeyler anlatıyorlar Mehmet'e...

Gare du Nord'a vardı metro. Aktarma yapmak için indiler. Kloşarları, yersiz-yurtsuzları gördü Mehmet. "Bir daha buralara düşmemeliyim" dedi içinden.

Yürüdü Mehmet...

Ali, Paris'in kuzey banliyölerinden Villiers le Bel'de oturuyor. Atladılar RER'e. Saat 20.30. Vagonlar iki saat öncesine göre tenha. Mehmet'in gözü bir ara dört Fransıza takıldı. Birbirleriyle kabaca şakalaşan dört genç. Biri diğerinin paçasını tutuşturmaya çalışıyor çakmağıyla. Biri sanki "iyice içmiş". Dikkatli bakınca Mehmet montlarının altında, kelepçe birinde, tabanca ötekinde, telsiz berikinde göründü. Şafak attı Mehmet'te. Ya şimdi...

Tam o sırada "sivillerden" biri baktı Mehmet'e. Kalktı yerinden. Yaklaştı. Tam Mehmet'in karşısında durdu ve Mehmet'e "Vos papiers!" demez mi? Mehmet'te kağıt mağıt hak getire. Metro bileti bile yok Mehmet'in. Mehmet "bittik". Polisler "Bizimle ineceksin" emrini veriyorlar.

Ali oralı değil artık. "Ne hemşerisi hemşerim?"(!) Film koptu. İlk durak Saint-Denis. İniyorlar Ali yoluna devam ediyor: "Ne şeytanı gör, ne kulvallahı oku!" İnanmış adam Ali. Doğru bildiği yoldan bir dirhem ötesine adım atmaz Ali.

Ali bıraktı Mehmet'i polislere.

Aldı Mehmet'i bir panik. "Ya tutarsa" hesabıyla, iner inmez istasyona, tabanları yağladı. Ama o sarhoş görünen polis var ya, işte o, hızla fırladı. Ve yakaladı iki adımda Mehmet'i. Mehmet debeleniyor. Kurtulmaya çalışıyor Mehmet. İtişip kakışıyor, mücadele ediyor polisle. Hayat memmat meselesi bu kardeşlerim. Polis çok feci bir yumruk vuruyor Mehmet'e. Açlıktan yıkılmak üzere olan Mehmet, kaybediyor dengesini ve düşüyor başı üstüne. Sonra.... Sonrası zor.

Olaydan iki hafta sonra, Çankırılılara bir haber ulaştırılır: "Mehmet Kaya öldü. Gelin ölünüzü alın!"

Hemşerileri Paris Başkonsolosluğuna koşuyorlar: "Bir umar?"

Cevap: "Gidin falanca cenaze işleri şirketine. Onlar her şeyle uğraşırlar."

İyi de Mehmet niye öldü? Nasıl öldü? Hem cenaze şirketine onca parayı kim ödeyecek?

Yaşlıca işçilerden biri, "Kalkın, gidip derneklere başvuralım" diyor. Öyle yapıyorlar. Paris Halkevi'nin kapısını çalıyorlar.

Halkevi yöneticileri ve çevirmeni başlıyorlar araştırmaya. Mehmet'i morgda buluyorlar. Morgda onlara hemen "Alın en kısa zamanda cesedinizi." diyorlar. Doktor raporunda "kalp krizinden öldü" yazılı. "Ulan Mehmet, sen kalp krizinden ölecek adam mıydın?" Hem Mehmet'in kafasındaki o morluk, o şişlik neyin nesi?

İlgili Hastaneye gidiliyor: “Burada böyle bir ölüm olayı olmadı” yanıtı alıyorlar. O zaman Mehmet nerede, nasıl öldü?

Paris'in güneyinde, Evry isimli “yeni bir kent” var. Evry denen kentin yakınında ise bir “merkez”. “Kaçaklar” yakalanınca, oraya “konuyorlar”: Onbeş gün içinde ilk uçakla ülkesine “iade edilmek” üzere.

Mehmet kardeşimi de, düşüp kafasını peron betonuna çarptığında hastahaneye götürüp “Beyin kanaması tehlikesi var mı?” diye muayene ettireceklerine, tıkıyorlar merkeze.

Mehmet orada ölüyor.

Kimsesiz. Dilsiz. Meteliksiz Mehmet.

Mezarı şimdi Çankırı-Yapraklı'nın Aşağıöz köyündedir.

İNCELİK

Nation (“Ulus”) metro durağındayım. Hava buz gibi. Koridorlarda ve peronda hava ceryanı veryansınlarda. Feci.

Üşüyorum.

Metro geldi. Son durak. Herkes indi. Biz bekleyenler bindik. Bomboş dörtlük bölüme yerleştim. Sırtımdan feci hava ceryanını alıyorum. O sırada çok genç yaşlarda, yirmibeş belki yirmialtı, bir anne ve iki çocuğu çıkageldiler. Çocukların biri beş-altı yaşında olmalı, ikincisi bir yaş daha büyük belki. Küçük olan tam karşımdaki koltuğa oturdu. Büyük kızçocuğu yanımdakine. Anne de onun tam karşısına. Metro vagonu epeyce yükünü aldı. Ve hareket zamanı geldi.

Yola çıktık. Çantamdan Le Monde’u çıkardım, okumaya daldım. Arjantin’de olup-bitenlere ilişkin makaleyi okuyorum, müthiş bir ilgi ve merakla.

Birkaç istasyon geçtik.

Çocuklar kendi aralarında ve anneleriyle mırırmırırmır konuşuyorlar, kimseleri rahatsız etmemeye özen göstererek. Vagon git gide doluyor. Anne ve çocukların arada bir bana baktıklarını duyumsuyorum. Hele solumdaki büyük-küçük kızçocuğu ne okuduğuma dikkatle bakıyor : Sanki ilk kez gazete okuyan birini görüyormuşcasına ...

Metro vagonunda konuşmaların birbirine karışması sonucu oluşan bir ses ve homurtu bulutu yükseliyor, yavaş yavaş bütün alana yayılıyor, yerleşiyor.

Bir istasyonda durduk, epey kalabalık bir grup bindi : O sırada bir çift de : Genç bayan solumdaki büyük-küçük kızçocuğun oturduğu koltuğun arkasına düşen açılır kapanır koltuğa çöktü, erkek arkadaşı, belki eşi, ise ne yaptı dersiniz ? Geri geri yaklaşıp kız çocuğunun oturduğu ama küçük olduğu için bütün bütüne dolduramadığı koltuğun köşesine önce ilişti, sonra boş kalan bölümüne oturdu ve kız çocuğunu sanki kendisine ait bir asker bavuluymuş gibi itti ve kızçocuğu koltuktan düşecek gibi oldu, ama koltuğunda öbür köşeye sıkıştırılmış olarak kaldı. Anne “Mösyö, mösyö” diyerek şaşkın ve kızgın bir sesle adamın, magandanın, hergelenin dikkatini çekmeye, yaptığının ayıp olduğunu açıklamaya çalıştı ama adam hiç oralı değil. Ve bayan arkadaşıyla sohbetine sanki hiçbir şey yokmuş gibi devam ediyor. Kız çocuğu ise koltuğundan düştü düşecek. Bana yalvarırcasına bir göz attı. O minik gözlerdeki dehşeti gördüm. Evet kendi bireysel hakkına, küçük bir kızçocuğu olduğu için fiziki varlığına saldırıldığının farkında ama buna karşı nasıl davranması gerektiğini bilemeyen çocuk bakışı. Kahroldum. Hergelenin bulunduğu tarafa baktım : Herif hiç oralı değil. Anne mösyö mösyölerini aralıksız sürdürüyor ama umutsuz.

Gazetemi toparladım ve minik kız çocuğuna “Haydi gel benim koltuğa otur” deyip kalktım. Minik kız çocuk birden azaptan kurtulmuş gibi düşmek üzere olduğu koltuktan kalktı ve benim boş bıraktığım koltuğa oturdu. Annesinin teşekkür eden gözleri ve yüzündeki tebessüm ile minik kızçocuğunun neşesini yeniden bulması benim için dünyalara bedel.

AŞK VE CİNSELLİK DİLENCİLERİ

Paris metrolarında dilenciler bile zamana uyuyorlar. Nitekim artık hiçbiri “Bir frangın var mı ?” diye sormuyor. Frankın pabuçunun dama atıldığını, artık meydanın öroya kaldığını çok iyi biliyorlar ve her türlü keseye hitap edecek biçimde dilencilik yelpazesini genişlettiler.

“Elli santim öron var mı ?” diye soruyorlar. Bir öronun yarısı Fransız frangına çevrilince yaklaşık 3,33 franka tekabül ediyor. Geçmişle kıyaslayınca sonuç itibariyle kimin karlı çıktığı veya çıkacağı ortada.

Bu kadar da değil : Kimi dilenci işi daha da modernleştirdi : Örneğin artık “Bir telefon kartınız var mı ?” diyerek arzu çitasına yeni boyutlar kazandıranları bile var.

Hatta “Bir metro biletiniz var mı” diye soranları da. Pardon bu soruyu soran metro denetleyicisi değil, dilenci. Metroya biletle binmek için bilet dilendiği sanılmasın sakın. Eğer herhangi bir yolcu bir metro bileti verirse, o bileti gişe önünde, belki fiyatını da biraz artırarak, satışa sunacak. RATP ile haksız rekabet (!) mi olacak ?

Evet metro dilencileri artık eski dilenciler değil. Onlar da “çağdaşlaştılar”.

Dilsiz dilencilerin yöntemi de ilginç: Önce bir sayfanın dörtte birine basılı bir not dağıtıyorlar bütün vagon yolcularına, sonra her yolcuya tek tek ugrayıp acılı gözlerle bakıyorlar, sol el açık. Neredeyse mükemmel bir Fransızcayla yazılmış ve matbaada basılmış bu notlardan birini aynen çeviriyorum :

“Mülteciyim. Dört kardeşim var ve çalışmıyorum [“işsizim” anlamında]. Ailemle geçinebilmem için yardım ediniz. Tanrı sizi ve ailenizi korusun. İyi günler diliyorum. Çok teşekkür.”

Basılı metnin dibinde “Çok teşekkür”den hemen önce “1 E 2 E” elle yazılı, eklenmiş. Borsa gibi, gününe ve saatine göre elle yazılı tutar değişebiliyor belki.

Eskiden bir metro yolculuğunda çok istisnai olarak bir dilenciye rastlanabilirdi. Son yıllarda hiç öyle değil : Aynı yolculukta iki, üç ve bazen daha fazla sayıda kişi dileniyor.

İki dilencinin aynı anda aynı vagona girip aynı anda dilenmeye başladığı da oluyor. O zaman karşılıklı küfürleşiyorlar, biri diğerkinin dilenmesini engellemek istiyor ...

Bazen bir dilenci hiç bir yolcudan ilgi görmedikten sonra iner ayak bütün yolcuları “kalaylıyor”.

Yıllarca bu tür ve benzeri manzaralara tanık yolcular artık bu dilencilerin dilenci olmadıklarını bu işi bir meslek biçiminde icra ettiklerini biliyorlar, ellerini o nedenle kimse cebine atmıyor. Ama yine de nutkunda dinsel motiflere, çağrışımlara, kiliseye, Papa’ya yer verenler malı götürüyorlar. Bir seferinde karşımda oturan inanmış orta yaşlı bir kadının böyle bir nutuktan sonra coşup elini çantasına atıp yirmi öroyu harbiden verdiğini gözlerimle gördüm. İnanmış bayan dilenen gence kilisesinin adresini de yazdırdıktan sonra çantasından çıkardığı 99’luk tesbihiyle dualara başladı. Vay vay vay ...

Evet dilencilik bir meslek olarak yürütülüyor. Bu alanda birtakım şebekelerin kimi hatları tekeline aldığı haberleri de okunuyor. Duyuluyor. Metrolar artık kilise avlularının pazar ayini sonrasındaki haline dönüşüyor.

Bu arada son derece orijinal dilenciliklere de rastlamak mümkün. Bunlardan ikisi mutlaka ilginizi çekecektir :

17 Haziran pazar gecesi Antilles'den gelme çikolata renkli bir genç Gare de l'Est'de metroya biner binmez aynen şu nutku attı :

“Evlenecek bir kadın arıyorum. 29-40 Yaşları arasında ve zengin olmalı, güzel olmalı. Ben de zenginim. İşte kol saatim : Altın. İşte çep telefonum : Son model.»

Ve daha neler neler.

Asık suratlı metro yolcularında bir gülme krizi başlamasın mı ? Gırgır şamata aldı başını gidiyor. Delikanlının şaka mı yaptığı yoksa ciddi mi olduğunu anlayamadım, çünkü bir durak sonra inmek zorundaydım. İndim. “Fırlama” delikanlı yoluna devam etti. Aradığını buldu mu ? Meçhul.

Bu daha bir şey değil. Tam tarihini vererek yazıyorum : 6 Haziran 2004, saat 23.10, İkinci Dünya Savaşı'nın bitimine doğru gidişin en önemli adımlarından birinin, Normandiya çıkarmasının 60. yıl dönümünde, Bonne Nouvelle metro istasyonuna adımımı atar atmaz epey şaşırtıcı bir olayla karşılaştım :

Tombul, oldukça sevimli, giyim kuşamı bir miktar faüllü, orta yaşlarda, en fazla otuzbeş yaşında olmalı, bir bayan, bağıra çağıra giydiriyor herkese :

“İbneler, ibneler, orospu çocukları, sadece en erkeğiniz bir kadınla elele, geri kalanlarınızın tümü ibne, hepiniz eşcinsel, ibne, ibnelersiniz, orospu çocukları, aranızda benimle s..... [sekiz harf yerine sekiz nokta koyuyorum çünkü aile terbiyem yazmama olanak vermiyor, bağışlayın] bir herif yok mu lan ? Orospu çocukları yanıt verin. Önünüze bakıp, numara yapmayın !”

Genç ve sevimli ve apaçık sarhoş genç kadın metro istasyona girene kadar bağırıp çağırmasını ve küfürnamesini sürdürdü. Metro kapıları açılınca önüne gelen vagona daldı. Créteil-Préfecture yönüne doğru yola koyuldu : Oraya varana kadar mutlaka bir “meraklı” bulmuştur umuyorum. Sonrasını izlemeyedim çünkü dört durak sonra “Filles du Calvaire” istasyonunda indim.

KISA KESİLMİŞLER

Zaman(lardan) : Pazar.

Mevsim(ler)den : Kış.

Saat(lerden) : Onüçotuz.

Mekan(lardan) : Paris.

Yine Gare du Nord (Kuzey Garı) metro istasyonundayız.

Peronda ondört-onbeş yaşlarında bir çocuk, siyah ve kırmızı renkli ve yeni satın alındığı her açıdan belli bisikletiyle. Bisikletine yandan binip pozlar kesiyor. Bir-iki numara yapıyor. Ama kimsenin oralı olduğu yok. Pazar sersemliği kol geziyor.

Perondaki koltuklar bir kişilik : Ne eskisi gibi uzanıp yatılabilen banklar var, ne yanyana birkaç koltuk. Bir evsiz-barksız, yersiz-yurtsuz, Fransızca deyişinin (Sans Domicile Fixe) üç kelimesinin ilk harflerinin kısaltılmasıyla elde edilen bilmeceyle bir SDF, kıvrılmış bir kenara : Sağ ayağı sol ayağının üstünde, başı dizlerine düştü düşecek, uyukluyor : Hemen solunda, hani ne olur ne olmaz çalarlar malarlar diye duvara doğru sıkıştırdığı naylon çantasından şarap şişesi görünüyor. Derisi aşınmış, paramparça başka bir çantada giysileri : Bütün varı yoku bu kadar. Metroya binip yola çıkarken yeniden gözüm takılıyor ve görüyorum : Evsiz-barksız uykuya yeniliyor, başı dizlerinden kayıp bütün vücuduyla birlikte yüzükoyun betona düşüyor ...

SDF'lerin resmi sayıları meçhul. Devlet kedi gibi : Pisliğini saklamanın yollarını mutlaka buluyor. Yıllardan beri birçok SDF “soğuktan ölüyor”. İlgililerin gerekeni yapması sonucu ölüm olayları kamuoyundan kısmen veya tamamen saklanıyor. Her ölümden sonra görevliler, yetkililer kimi “önlemler” alıyorlar. Örneğin kullanılmayan metro istasyonlarını temizlettirip, yatakhane biçimine çevirtip SDF'lerin geceyi geçirmeleri için sunuyorlar. Ama yetmiyor ki. Yeni ölümler birbirini izliyor. Ve bu her kış yineleniyor ...

Metro République (Cumhuriyet) istasyonuna varıyor. Yolcular inip biniyorlar. Metro yeniden hareket ediyor. Bir ses, 30'larında bir genç :

“İşsizim. Yoksulum. Evim yok. Barkım yok. Lütfen bir öro. Bir lokanta bileti. Karnımı doyurmak için birkaç kuruş. Bir otel odasında uyuyabilmem için yardımınızı bekliyorum.”

Sonra koltukların arasından geçiyor, sağ elini uzatarak. Magripli olduğunu sandığım bir genç birkaç kuruş veriyor. Hepsi bu kadar. Sonraki durakta dilenci genç iniyor ve hemen öbür vagona atlıyor ve nutkunu yineliyor ...

İki durak daha gidiyoruz. Yeni bir ses duyuluyor, bu kez bir kadın, 20'lerinde ancak :

“Sabahtan akşama sizlerden para istendiğini, rahatsız edildiğinizi biliyorum. Ben de sizi rahatsız ettiğim için özür diliyorum. Ama ben de yoksulum. Param pulum yok, evim barkım yok. Ayrıca seropozitifim. Anneyim, 25 aylık bir kız çocuğum var : Onun karnını da doyurmam gerek. Ne olur bir öro, bir metro bileti, bir lokanta bileti, bir sigara, bir sandviç, bir parça çikolata ...”

Genç anne küçük bir kız çocuğunun elinden tutmuş, çekiştirerek dileniyor. Kız çocuğuna bakıyorum : Sanki artık bu dünyadan değil. Sanki bu dünya onun dünyası değil. Genç anne ön kapıdan binmişti, arka kapıdan iniyor : Para veren, yardım eden oldu mu ?

Metro yeraltından yeryüzüne çıkıyor : Seine Nehri üstündeki köprüden geçiyoruz. Sağ tarafımızda, çok uzaklarda tavanı, gökle buluştu buluşacak kubbesi altınla kaplı “Invalides” binası pırıl pırıl, gözlerimiz kamaşıyor. Dilenci genç kadın bu manzarayı görmüyor. Onun derdi çocuğunun karnını doyurmak. Austerlitz Garı solda kalırken, metro durağına varıyoruz. Pazar yorgunu vagondan birkaç kişi daha iniyor. Biz kalıyoruz : Bastille’de binen sarışın bomba, Magripli genç ve bendeniz kulunuz.

Tam o sırada yaşlı bir çift biniyor. Yaşlı kadın ve kocası gelip karşıma oturuyorlar. Erkeğin elinde iki naylon torbada pazardan alınmış taze sebzeler. Bayan iki büklüm, ama son derece genç işi ve hakikaten harika bir at kuyruğu yapmış ki diliniz tutulur. At kuyruğunu inerlerken farkediyorum.

Yanıma oturur oturmaz derin “felsefe yapmaya” başlıyorlar. Önce bayan başlıyor : “Gérard bugün biraz daha iyiydi.” Sonra erkek devam ediyor ... Sonra kısa süren bir sessizlik ... Birara yaşlı kadın, elleriyle iki naylon torbaya hakim, “Herhalde Campo-Formio istasyonuna varıyoruz.” diyor. Dosdoğru. Başkası zaten olamazdı. İstasyona varınca yaşlı amca sözü yeniden alıyor, “Bak gördün mü, Campo-Formio’ymuş gerçekten.” Doğru be ! Sanki bu işareti bekliyormuş gibi, yaşlı bayan, “Haydi kalkalım, diyor, gelecek istasyonda ineceğiz nasıl olsa.” “Tedbiri elden bırakma Cabbar !” diyen Yılmaz Güney gözümün önünde canlanıyor, birlikte bıyık altından gülüyoruz.

Pazar metroları yollarına devam ediyor. Bizimle veya bizsiz.

Sadece, sanki sadece yabancıları taşıyan metrolardır pazar metroları : Yabancıları, göçmenleri, köklerinden kopmuşları, kökenlerinden koparılmışları. Köklerini yitirmek üzere olanları. Yani (k)öksüzleri.

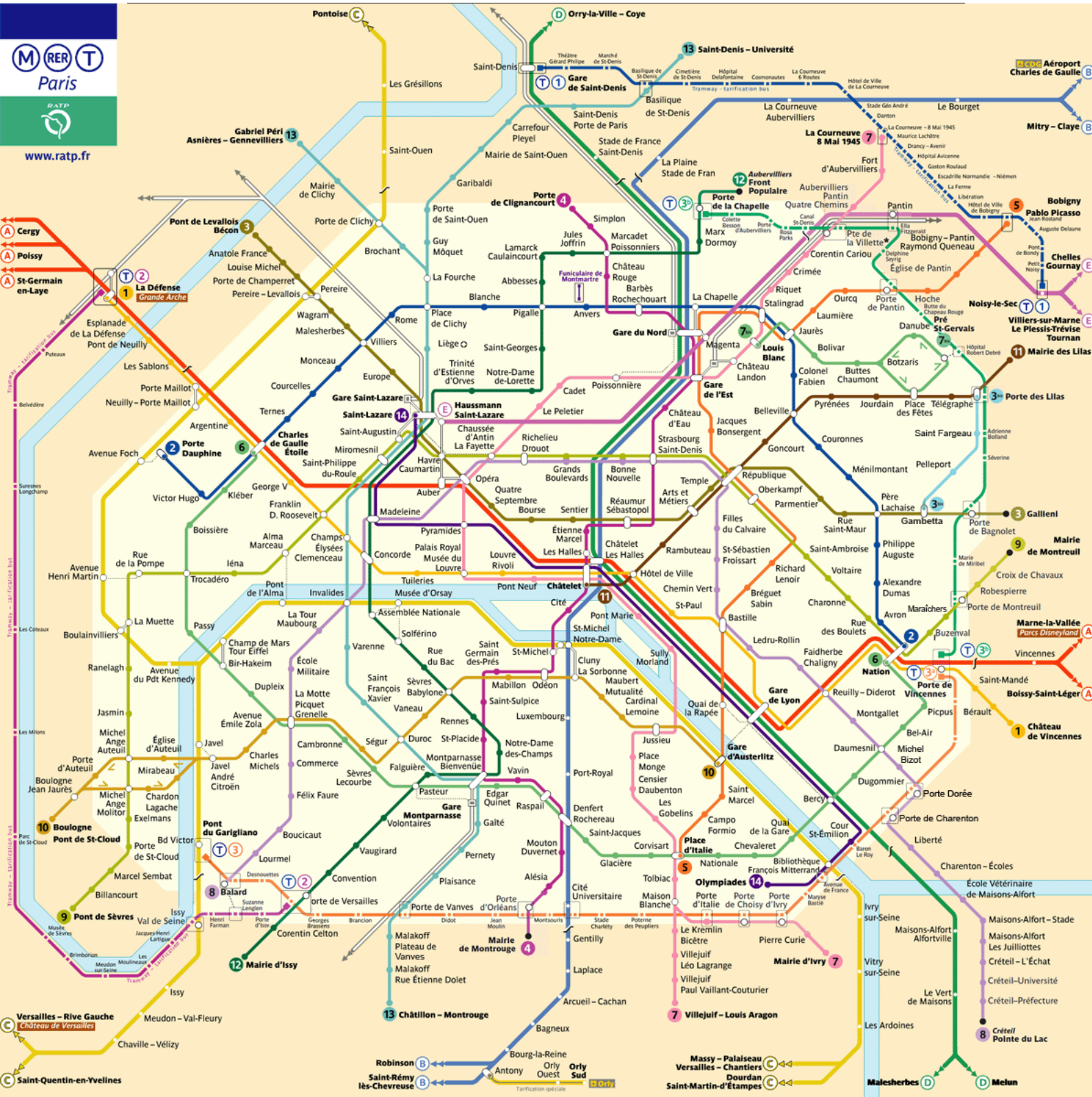
Place d’Italie’de (İtalya Meydanı’nda) iniyorum. Saat 14 olmadı daha ... Güneş soğuk.

Pazar öğleden sonrası bitmeden, saat 16.30’da, haydi eve dönmeli ve bütün bunları yazmalı diyorum ...

Paris böyledir işte. Aynen böyle : Korkak, umursamaz, hain, yaşlı, fırlama, dilenci, bitirim, kopuk, sabahları serseri, geceleri puşt, akşam üstleri acelecı, işsizleriyle ihtilalci, kadınlarıyla saldırgan, sevecen, aşık, yalnız, geveze-gezegeze, seyirci ve seyirlik, uzak ve yakın. İhtilaller tanığı başkent. İhtilallere beşiklik yapan ama bir türlü ana ol(a)mayan başkent. Işık-Kent. Seyir-Kent ve bilhassa Gösteri-Kent. Metro-Gün. Metro-Gece.

İÇİNDEKİLER

Sunu
“Kül tablası adam”
Filmlerdeki metro : Nerede o eski metrolar
Metropolitain
Metrosuz olmaz Paris
Sürücüsüz metro
İntihar istasyonları
Vurdumduymaz
Onaltı hat
“Yeni kentler” ve RER
60000 Kişilik dev şirket
“Fransa Adası”
Aynalar aynalar
Dikkat denetim !
Metroda lifting
Grev Meydanı
En yeni metro istasyonları
Metro şık metro şok
Robespierre’i de sorun
“Yeraltında Ahenk”
Tarihin bıraktığı
Metroda rock’n’roll
Metro “Divan”
Farzet ki bir serüven
Hırsız var
Cumartesi metroları
Biletiniz ?
“Dönen grevler”
Grev Parislileri insanlaştırıyor
Değişen günlük alışkanlıklar
Kamyonlar
Ya sonra
“Ofsayta düşmek istemiyorsanız”
Yeraltı çeteleri
Yaşam ve ölüm
Metronun yeni yüzü
Reklamlar : Daha çok tüketim, daha çok “fırar”
Duvar gazetesi
Durak : Ölümün eşiğinde
Çankırlı Mehmet
İncelik
Aşk ve cinsellik dilencileri
Kısa kesilmişler
İçindekiler



Dakikliği, sabahları saat 6 ile 9 arasında işe gidişlerde ve akşamüstleri 17 ile 20.30 arasında işten dönüşlerdeki tıkabasalığıyla, yolcuları, müzisyenleri, delileri, bitirimleri, dilencileri, fırlamaları, yeraltı çeteleri, cepçileri, keşleri, yertsiz-yurtsuzları, yeni tür yoksulları, her türlü “kötülük adamları”, sarhoşları, uyuşturucu satıcıları, clochar’ları (“kloşar”ları diye telafuz edilmeli), pisliği, kokusu, iri ve artık yolcuları umursamayan fareleri, yolunu yitirmiş ve buralara kadar düşmüş ve artık uçmayı unutmuş güvercinleri, o birkaç saatliğine bile olsa insanları insan yapan grevleri, bitmez tükenmez koridorları, yeni istasyonları, istasyon-müzeleri, sabahtan öbür sabaha koşturmaları ve daha bilmem neleriyle Paris metrosu başkadır. Paris metrosu kendi başına acaip bir dünyadır. Paris metrosu başlıbaşına bir alemdir. Ama ne alem !

Karşılaşma, tanışma ve dostluk kurma mekanıdır. Kaç Paris’li metrodaki bir “Bonjour”dan sonra evlilikle biten yolculuğa çıkmıştır ? Bilinmez. Bu alanda yapılmış herhangi bir araştırma, herhangi bir kamuoyu yoklaması da yoktur.

Ne kitaplar, ne gazeteler okunur, ne düşlere dalınır metroda. Metro dediğin nedir ki ? Gökle yer, yerle yeraltı arasında bir sürüngen. Paris’in altını üstüne getiren bir canavar. Homur homur homurdanması boşuna mı ?

Akdeniz’in masmavisi, İstanbul’un surları, Mardin’in sırt sırta vermiş ve sırtını dağlara dayamış evleri, yas tutan evleri, Kütahya’nın çinileri, Siverek, Sivas, Amasra ve Çorlu, Adapazarı’nın yazarları, Diyarbakır küçeleri, Ergani’nin bağevleri, Fırat ve Dicle yatağı, Adana’nın Taş Köprü’sü, Hatay’ın tatlıları, Mersin’in balıkları, Antep’in baklavaları, Urfa kebabı, Denizli’nin horozları ve iki dirhem bir çekirdek güzelleri, Mugla’nın tertemiz taptaze boyalı renkli duvarlı evleri, Marmaris’in otelleri, Ankara’nın kalesi, Çankırı’nın Mehmet’leri kalkar metro istasyonlarına kadar gelir. Kalır veya kalmaz, ama mutlaka bir iz, bir ses, bir nefes bırakır.

Bunlar ve daha başka düşler peş peşe, üstüste Paris metrosunda yığılır kalır. Sizi yalnız bırakmamak için. Bir ses, bir bakış, bir ışık, bir yüz, bir tebessüm, bir nara, bir çığlık, bir ana-avrat küfür, bir gazete haberi bunun için yeter de artar bile.

Paris sonuç itibariyle biraz da metro demektir. Parisli yaşamın belli bir bölümü metroda başlar metroda biter : Yeraltı kentlerinde Paris’in. Metro çünkü başkentin doyma bilmez karnıdır. O zaman işte Paris biraz da Mar(mar)is’tir.

M. ŞEHMUS GÜZEL



Paris'in Nabzı Metroda Atar



ekitap.ayorum.com