

VK:

Ahmet, *Devrim Vahit Tuna'nın Başkanın Arabası* [The President's Car] adlı işini hatırlattı.

*Başkanın Arabası* [The President's Car] adlı işini hatırlattı.

Vahit'in çocukluğuyla olan ilişkisinin yanı sıra, İstanbul'a gelen lüks Amerikan arabalarının geçirdiği dönüşümü de izliyordu. 1940'ların sonlarından 1970'lerin sonuna kadar İstanbul bir emekçi kenti olarak. Amerikan arabaları, önce zengin ailelerde. Sonra taksi olarak, sonunda da boyları limuzin gibi uzatılıyor ve sekiz müşterili dolmuş gibi kullanılıyor. Bu arada kentin küçük atelyelerinde, dış kabuğu hariç yeniden üretiliyor, yani melezleşiyor. Endüstri yaratan ya da kendi araçlarını üreten bir kentten söz etmiyorum, bahsettiğim Dolapdere. Senin içinde de bir Cumhurbaşkanı var, bu sefer Truman değil Cemal Gürsel! Türkiye 1960 "devrim"inden sonra bir devrim daha yaparak araba üretiyor. Ne var ki bu tek örnek, bu anlamda, neredeyse bir heykel gibi "elle" yapılmış. Tipine bakarsan tam bir amerikan arabası. Türk Malı ama zaten, karayoluna geçilmiş; arabası, yedek parça, ve lastiğiyle ithalata dayanan bir endüstri inşa edilmiş.

Senin bulduğun bu işin boyutunu büyüterek yazıya kadar elle yapmanla arabanın elle yapılması arasında bir ilişki var mı? Çünkü her iki jest de "başarısızlık" ima ediyor. Gitmeyen bir araba, işin bir gazete küpüründen duvar resmine dönüşmesinde gözle görülür bir değişim yaşanmaması. Başarısızlık, daha doğrusu ingilizcesi tabiriyle "futility", başarısızlık, edim sonunda bir şeylerin değişmemesi, hatta gereksizlik. Tüm bunları eleştirel anlamda kullanmıyorum.

Gene burada, Hakan Topal'ın Platform'daki konuşmanızın sonunda, Devrim'i eleştirmesini hatırladım. Hakan, işin mesafe almadığını, yürümediğini söyledi. Sen de bu kadarının kafi olduğunu vurguladın. İki pozisyon arasında sanatın statüsü üzerine ciddi bir fark var, ne dersin?

AÖ:

Aslında *Devrim* yan işlerimden biri. *Bienal* gazetesinde yayımlanmış olan *Tarihte Bu Hafta* çizimlerimin bir uzantısı olarak ortaya çıktı. Devrim otomobilin kendisi de bir yan sanayi işi. Malum, bir yan sanayi ülkesinde yaşıyoruz. Aynı işi görsün yeter, buna da tamah ederiz mantığı hükmünü sürdürmeye devam ediyor. Devrim otomobilinin ortaya çıktığı döneme baktığımızda karşımıza çok kabarık bir sicil çıkıyor; 27 Mayıs 1960 darbesi ardından, 27 Mayıs 1961'de yeni anayasanın kabulü, Devrim otomobilin tamamlanmasına bir buçuk ay kala Adnan Menderes hakkında verilen idam cezasının infazı ve askeri darbe ile başa gelmiş bir Cumhurbaşkanı; Cemal Gürsel. Ordu kökenli bir Cumhurbaşkanı'nın dört ayda üretilecek bir yerli otomobilin fetvasını vermiş olması beni şaşırtmıyor. Onun gibi cunta

yönetiminden kalma generallerin hayal gücünü göz ardı etmemek gerekiyor. Söz gelimi bu paşalardan biri, yakın tarihlerde Hakkari'den Ankara'ya bir askeri dövme için savaş uçağı ile uçup, aynı gün geri dönecek yaratıcılığa sahipmiş. Elebette yerli bir otomobilin üretimine karar veren bir iktidarı, bundan rahatsız olan Devlet Planlama Teşkilatı'nın tasarruf inancını, muhalefetin tutumu ve otomobil piyasasında ülkeyi bağlamış olan Ford ve Chrysler gibi firmalar üzerinden tasavvur edilen komplo teorilerini ve yedek parça vesilesiyle yurtdışına akan dövizle akla getiren bir vaka ile ilgilendiğimin farkındayım, fakat benim ilgimi çeken asıl nokta aracın ve hikayenin üretiliş biçiminin bilim-kurgusal yapısı. Başarı ile hazırlanmış ama işe yaramayan bir muska ya da güç motorları olmadığı için uçamayan bir uzay mekiği gibi. Bu anlamda Devrim sonraları üretimine geçilen Anadol'dan çok farklı. Anadol tasarlanmış ve sonrasında üretilebilmiş gerçek bir araba, fakat "Devrim" genel olarak arak bir araba, söylediğin gibi bir amerikan arabasını andırıyor. Yine de "Devrim"i ayrıcalıklı kılan tamamıyla elde yapılmış olması. Göz kararı ile hayal ederek, doğrudan prototip üzerinde çalışılarak el yordamı ile çiviyle çekiçle yapılıyor. Bu kendinden menkul üretim bana sanki, her zaman hayalini kurmuş olduğum bir üretim biçimini tarif ediyor.

Tıpkı *Devrim* gibi, Vahit Tuna'nın *Başkanın Arabası*'ni da sadece fotoğraflarda gördüm. Araba Sevdası, ifade ettiğin gibi Türkiye'de endüstri yaratmaktan ziyade temellük etme pratiği olarak gelenekselleşti. Bahsettiğin melezleşme şimdi de devam ediyor, "Doğan görünümlü Şahin" bunun günümüzdeki versiyonu.

"Devrim" otomobili, 4 cm x 6 cm ebatlarında minik bir fotoğraftan yaptığım çizimden yola çıkarak duvara büyüttüm. Bu şu demek; duvar resmini arabanın orijinalini görmeden kısmen hayalden yaptım. Tıpkı vagon fabrikasında mühendislerin tarifleri ile "Devrim" otomobilin parçalarını elde üreten işçiler gibi. Ondaki yeni bir hikaye çıkarmak gibi bir niyetim yoktu. Hakan Topal'ın bir sanatçıdan beklediğini ima ettiği şey buydu; daha fazlası. Oysa ben sadece, zamanda ya da tarihte kaybolmak üzere olan bir "absürt nesneyi" yeniden el yordamıyla ikonlaştırmaya çalıştım (Bkz. Nuri Alço örneği). Üzerine konuştuğumuz şey bir başarısızlık öyküsü ve bunu "futility" bir tutumla vitrine koymaktan daha doğal birşey yokmuş gibi geliyor bana. Bence işin kendisi neyi gerektiriyorsa ona göre tutum takınmak gerekiyor. Bir ara Farhad Kalantary söylemişti "Ekmeğe yağ kıvamında" sürmek lazım diye.