

MİMAR SİNAN GÜZEL SANATLAR ÜNİVERSİTESİ ★ SOSYAL BİLİMLERİ
ENSTİTÜSÜ

**ERKEN YİRMİNİCİ YÜZYILDA DEMİRYOLLARI VE SİNEMANIN
KARŞILAŞMASI: AGİT-TREN'LERDEN SİNE-TREN'LERE**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Tevfik RADA
20162203039

Sosyoloji Anabilim Dalı
Genel Sosyoloji ve Metodoloji Programı

Tez Danışmanı: Doç. Dr. Umut Tümay ARSLAN

OCAK 2019

Tevfik RADA tarafından hazırlanan “Erken Yirminci Yüzyılda Demiryolları ve Sinemanın Karşılaşması: Agit-Trenlerden Sine-Trenlere” adlı bu tezin Yüksek Lisans tezi olarak uygun olduğunu onaylarım.

Doç. Dr. Umut Tümay ARSLAN

Tez Yöneticisi

Bu çalışma, jürimiz tarafından Sosyoloji Anabilim Dalında Yüksek Lisans tezi olarak kabul edilmiştir.

Danışman : Doç. Dr. Umut Tümay ARSLAN

Üye : Doç. Dr. Begüm Özden FIRAT

Üye : Doç. Dr. İpek Azime ÇELİK RAPPAS

Bu tez, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü tez yazım kurallarına uygundur.

Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü tez yazım klavuzuna uygun olarak hazırladığım bu tez çalışmada;

1. tez içindeki bütün bilgi ve belgeleri akademik kurallar çerçevesinde elde ettiğimi,
2. görsel, işitsel ve yazılı tüm bilgi ve sonuçları bilimsel etik kurallarına uygun olarak sunduğumu,
3. başkalarının eserlerinden yararlanılması durumunda ilgili eserlere bilimsel normlara uygun olarak atıfta bulunduğumu,
4. atıfta bulunduğum eserlerin tümünü kaynak olarak gösterdiğimi,
5. kullanılan verilerde herhangi bir değişiklik yapmadığımı,
6. ücret karşılığı başka kişilere yazdırmadığımı (dikte etme dışında), uygulamalarımı yaptırmadığımı,
7. ve bu tezin herhangi bir bölümünü bu üniversite veya başka bir üniversitede başka bir tez çalışması olarak sunmadığımı

beyan ederim.

Tevfik Rada



ERKEN YİRMİNİCİ YÜZYILDA DEMİRYOLLARI VE SİNEMANIN KARŞILAŞMASI: AGİT-TREN'LERDEN SİNE-TREN'LERE

ÖZET

Bu çalışmada demiryolları ve sinemanın kesiştiği noktaların görsel ve sosyolojik bir analizini yapmaya çalıştım. Demiryollarını salt altyapısal bir araç olarak değil, estetik ve politik imkânlar ve sınırlandırmalar oluşturan ideolojik aygıtlar olarak ele aldım. Buradaki tezim, sinema ve demiryolları arasındaki anakronik ilişkinin sanat (avangart başta olmak üzere) aracılığıyla kurulabilir olduğudur. Sanat, sinematik biçimi kamera yardımı olmadan kendi mantığıyla ve malzemeleriyle denemiştir. Bu anlamda tez, sinematik biçimin demiryollarından hareketle (ve onu bir model olarak) nasıl üretilmeye çalışıldığını göstermeyi amaçlamaktadır.

Bu tez, Yirminci yüzyıl başında, bir ulaşım makinesi olan trenin ve bir fantom makinesi olan sinemanın etkileşiminde gerçekleşen deneyleri inceliyor. Bunların arasında Dziga Vertov ve Aleksandr Medvedkin'in sine-tren ve agit-tren deneylerine odaklanıyor. Ekim devrimi ertesinde yapılan bu deneylerin işçi ve köylülerin politikleşmesi ve emeğin Taylorizasyonu ile nasıl iç içe geçtiği analiz ediliyor. Vertov ve Medvedkin başta olmak üzere, devrimci sanatçıların tüm bu problemler içerisinden sinemayı politize etmeleri ve devrimleştirmelerinin estetiğini inceliyor.

Anahtar Kelimeler: Avangart, Chaplin, Demiryolu, Devrim, Diyalektik, Emek, Empresyonizm, Formalizm, Fütürizm, Hareket, Hız, Keaton, Lenin, Medvedkin, Taylorizm, Tren, Vertov, Walter Benjamin.



ENCOUNTERS BETWEEN RAILWAYS AND CINEMA IN EARLY TWENTIETH CENTURY: FROM AGIT-TRAINS TO CINE-TRAINS

ABSTRACT

In the thesis below, I try to visually and sociologically analyse the intersections and encounters between the railways and cinema. The problematization of railways is not solely based on its infrastructural ground but also on its ideological presence, which ties certain political closures and possibilities together. In this text, I suggest that the anachronic relation between the railways and cinema can be grasped through the aesthetics and politics of (avant-garde) art. Art could investigate the cinematic form with its own means, therefore without the help of a camera. This thesis is a further investigation on how railways were a model for art's inner motion that enabled certain cinematic experimentations.

This thesis examines the relation between trains as a transportation machine and cinema as a phantom machine in early twentieth century. The agit-train and cine-train experiments of Dziga Vertov and Alexander Medvedkin are taken as the case studies. These experiments, which were done in the early years of the October Revolution, are strictly tied to the revolutionary politics of the working class and the peasants, and to the Taylorization of the labor process. The text analyses how revolutionary artists, including Vertov and Medvedkin, revolutionized their artistic forms in the face of a revolutionary engagement with workers and peasants.

Keywords: Avant-garde, Chaplin, Dialectics, Formalism, Futurism, Impressionism, Keaton, Labour, Lenin, Medvedkin, Movement, Railways, Revolution, Speed, Taylorism, Train, Vertov, Walter Benjamin.

ÖNSÖZ

Bu tezin fikri, 2016/2017 Bahar döneminde Umut Tümay Arslan'ın MSGSÜ Sosyoloji bölümünde yaptığı *Sinema Çalışmaları* dersindeki tartışmalardan sonra kafama yerleşti ve bir takıntı haline geldi. Öncelikle, Umut Hoca'ya danışmanım olmayı kabul ettiği ve tezi destekleyip eleştirilerde bulunduğu için teşekkür etmek isterim. Jüri üyeliğini kabul eden ve çok değerli eleştirilerde bulunan Begüm Özden Fırat ve İpek Azime Çelik Rappas'a da teşekkürü borç bilirim. Sara Escribano'ya İstanbul'dayken yanımda olduğu ve çevirilerde yardımcı olduğu için teşekkür ederim. Kaynak tavsiyeleri ve kitap tedarikleri için Sezgin Boynik'e teşekkürler. Ayrıca yardımlarını esirgemeyen tüm arkadaşlarıma ve tezin büyük bir bölümünü yazdığım yer olan Prizren'in kronik sıkıcılığını unutturan Fatime, Canan ve Yasin'e minnettarım. Bu tezi anne ve babama ithaf ediyorum.



İÇİNDEKİLER

ÖZET	vii
ABSTRACT	ix
ÖNSÖZ	xi
İÇİNDEKİLER	xiii
ŞEKİL LİSTESİ.....	xv
GİRİŞ	1
1. İTALYAN FÜTÜRİZMİ VE TOPLUMSAL HIZLANMA İMGESİ OLARAK DEMİRYOLLARI	13
1.1. Hareketsiz Trenler	13
1.2. İvmelenen Trenler	19
1.3. Manifesto ve Araç Olarak “Gelecek”	20
1.4. Fütürist Manifesto	23
1. 5. Doğu'ya Giden Demiryolu	28
1.6. Duragan Objelerin Hareketi	31
1.7. Plastik Sanatların Dayanılmaz Ağırlığı.....	34
1.8. Saniyede Yirmi dört Mondrian	35
1.9. Faşist Trenler ve İmdat Freni	38
2. SOVYET AVANGARDINDA DEMİRYOLLARI VE SİNEMANIN ZAMANI.....	43
2.1. Rus Fütürizmi.....	43
2.2. Marinetti Rusya'da	46
2.3. Metafor Olarak Makine.....	49
2.3.1. Malevich ve Lokomotif.....	55
2.4. Yıkım ve Ütopya	57
2.5. Taylorizm ve Mekanik-İnsan	61
2.6. Devrim ve Taylorizm	63
2.7. Kalabalıkların Mekanığı	69
2.8. Amerikan Komedi ve Mekanik-İnsan	71
3. DZIGA VERTOV VE ALEXANDER MEDVEDKIN: SOVYETLER BİRLİĞİNİN İLK YILLARINDA DEMİRYOLLARI ORGANİZASYONU VE SİNEMA.....	81
3.1. Sovyetler Birliği'nin İlk Yıllarında Demiryolları Organizasyonu	82
3.1.1 1917 ve Tren	82
3.1.2. Tarihin Lokomotifi.....	84
3.1.3. Köylüler ve Kıtlık	87
3.1.4. Demiryolları ve “Sovyet Taylorizmi”	89
3.2. Agit-trenlerden Sine-trenlere	95
3.2.1. Olduğu Gibi Vertov	95
3.2.2. Sine-Göz'ün Doğuşu.....	97

3.2.3. Vertov ve Fütürizm	99
3.2.4. Gözün Özgürleşmesi	101
3.2.5. Agit-trenler ve Sinema	107
3.2.6. Agit-Tren Kafkasya'da.....	110
3.2.7. Emek Temsil Edilebilir Mi?	115
3.2.8. “Bugün Çekip, Yarın Gösterimini Yapıyoruz!”.....	121
SONUÇ.....	129
KAYNAKÇA	133
SÜRELİ YAYINLAR VE MANİFESTOLAR	138



ŞEKİL LİSTESİ

Şekil 1.1. <i>Le Chemin de Fer</i> (1873) - Auguste Manet.....	15
Şekil 1.2. <i>Le Convoi de Chemin de Fer</i> (1872) - Claude Monet.....	16
Şekil 1.3. <i>Speeding Train (Treno in corsa)</i> , 1922 - Ivo Pannaggi.....	33
Şekil 2.1. <i>Konstantinopolis</i> (1914) - Vassili Kamensky.....	52
Şekil 2.2. <i>Le Ballet Mecanique</i> (1924) – Fernand Leger.....	74
Şekil 2.3. <i>The General</i> filminden bir kare (1926) – Buster Keaton.....	76
Şekil 2.4. <i>One Week</i> (1920) – Buster Keaton.....	77
Şekil 2.4. <i>The General</i> posterı (1927) S.S.C.B. Artist: Stenberg Kardeşler.....	79
Şekil 3.1. <i>Ekim Devrimi</i> adlı Agıt-tren.....	108
Şekil 3.2. <i>Lenin Kino Pravda</i> (1925) filminden görüntü. “Leninizm raylarında”.....	110
Şekil 3.3. <i>Kameralı Adam</i> (1929) filminden bir kare.....	117
Şekil 3.4. <i>Kameralı Adam</i> (1929) filminde sirküler hareketler.....	118
Şekil 3.5. <i>Medvedkin Sine-tren</i> 'de çekim yaparken.....	124



GİRİŞ

Eğer din (religion) kelimesi gerçekten de öğrendiğimiz üzere *religare*, yani “birleşmek” kökünden geliyorsa... o halde demiryolları ve din arasında tahmin ettiğimizden de fazla bir yakınlık var demektir. Demiryollarından önce, oraya buraya saçılmış halkı toplayabilecek... böylesine güçlü bir araç var olmamıştı.¹

19. yüzyılda demiryolları, modernite ve onun yıkıcı gücünün bir simgesiydi. Demiryolları, henüz primitif bir şekilde olsa bile, ilk olarak kömür madenlerinde kömürün taşınması için kullanılıyordu. 18. yüzyılda buharlı motorun icadı ve geliştirilmesiyle birlikte motor gücünün tekerleklerle iletilmesi sağlandı. 19. yüzyılın başında buhar motorlarının görece küçülmesi ve hareket halindeyken çalıştırılabilmesi sayesinde de ilk lokomotiflerin ortaya çıkışını görürüz.² Bu yıllarda Newcastle'daki kömür üretimi ve taşınmasında demir raylar üzerinde hareket eden lokomotifler kullanıldı. Önceleri aynı vagonlar atlar sayesinde hareket ettiriliyordu. Fakat atların bakımı buharlı motora gereken kömürden daha pahalıydı. İngiliz burjuvaları atların masraflı bakımından kurtulabilmek için buharlı motorun kullanımına ve geliştirilmesine yüksek miktarda yatırım yapmıştı.³ Demiryollarının İngiltere'de gelişmesinin en önemli sebeplerinden biri kömür üretimiydi. 19. yüzyılda İngiltere kömür üretiminde diğer Avrupa ülkelerine kıyasla çok daha ilerdeydi. Fransa'da kömür üretimi coğrafi anlamda yaygın olsa da bir yerde yoğunlaşmıyordu. İngiltere'de kömür üretimi belli bir yerde yoğunlaşmış ve merkezileşmişti.⁴

Avrupa'da demiryollarının yaygınlaşması ancak 19. Yüzyılın ikinci yarısında gerçekleşebildi. 1850'lerden itibaren demiryollarının lineer örgüsü, köprüler,

¹ Michel Chevalier, “Chemins de fer”, in *Dictionnaire de l'économie politique* (Paris, 1852), p. 20. Aktaran, Benjamin, Walter. The Arcades Project. The Belknap Pr. of Harvard Univ. Pr., 2003. s. 598. Aksi belirtilmediği takdirde çeviriler bana aittir.

² Schivelbusch, Wolfgang. *The Railway Journey: The Industrialization and Perception of Time and Space*. University of California Press, 1986, s 4

³ Agy 5.

⁴ Agy 6, “1816 yılında İngiltere'de kömür üretimi 16 milyon ton; 1836 yılında 30 milyon ton; 1846 yılında 44 milyon ton ve 1851 yılında 57 milyon tondur. Fransa'da bu sayı çok daha düşüktü: 1820 yılında 1 milyon ton; 1837 yılında 2 milyon ton ve 1846 yılında 5 milyon ton.

viyadükler ve tüneller, manzaranın değişimine yol açtı.⁵ Tüneller mekânın soyutlandığı ve bildiğimiz anlamda yolculuk deneyiminin tersyüz olduğu geçitler olarak eleştirildi. ABD’de bu tür eleştiriler Avrupa’ya nazaran daha az yaşandı ve bunun iki önemli nedeni vardı. Birincisi, ABD’de köklü ve gelenekselleşmiş ve endüstriyel ilerleme karşısında şoka uğrayacak bir burjuva kültürü yoktu. İkincisi de ABD’deki geniş ve keşfedilmemiş toprakların bolluğuydu. Avrupa’da toprak fiyatları çok yüksek olduğundan tünel ve köprü inşa etmek daha uygundu. ABD’de ise böyle bir durum yoktu. Toprakların çoğu sahipsizdi ve şirketler tünel inşa etmekten çok tepelerin etrafından dolanmayı tercih ediyorlardı.⁶ Avrupa’da demiryolu geleneksel Avrupalı değerleri yıkan ideolojik bir araç iken; ABD’de demiryolu Beyazların keşfetmediği toprakları ele geçiren (dolayısıyla Yerli Amerikan nüfusunu zorla yerinden eden) ideolojik bir araç olarak görülebilir.

Demiryollarının mekanik doğası o zamana kadar alışılmış olan seyahat kültüründe önemli değişimlere yol açtı. Avrupa’da 18. Yüzyılda doruk noktasına ulaşmış olan yoğun seyahatleri ve onun kültürel dışavurumu olan seyahat edebiyatını da sona erdirdi.⁷ Hız ve geometrik düzenleme sayesinde yolcu ile seyahat edilen yol arasındaki ilişki değişime uğradı. Mekân elle tutulur ve seyahat ederken görülüp deneyimlenecek bir kavram olmaktan çıktı. Mekânın ölçülür, işaret edilir matematiksel bir kavrama dönüşmesiyle birlikte manzara mekânı yerini soyut coğrafi mekâna bırakır.⁸ Trenle yolculuk yapan biri artık mekânı geleneksel anlamda deneyimlemekten çok uzaktır. Buna karşılık demiryolları seyahat edenler için farklı bir deneyim imkânı açar. Bu imkân, hareketli trenin penceresinden doğayı izleyen seyircinin görsel deneyimidir. Demiryolları, 19. yüzyılda hareketli cisimlerin izlenmesini mümkün kılan bir araç haline gelir. Bu açıdan bakıldığında trenler, Lynne Kirby’nin iddia ettiği gibi, *protosinematik* bir aygıt olarak da görülebilir.⁹

Daha demiryollarının tam olarak gelişip yaygınlaşmadığı bir dönemde Avrupa’da panoramik ve dioramik gösteriler sayesinde seyircilerin yanılısama ile seyahat edebilmesi sağlanıyordu.¹⁰ Bu gösterilerde uzak diyarlardan manzaralar, şehirler ve egzotik yerler sunuluyordu. Dioramik ve panoramik “yolculuklar” seyahat

⁵ Agy 23.

⁶ Bu konuda bkz. Agy., 89-113.

⁷ Agy., 53.

⁸ Agy.

⁹ Kirby, Lynne. *Parallel Tracks the Railroad and Silent Cinema*. Duke University Press, 1997. s.2

¹⁰ Schivelbusch., 62.

deneyimini yok ederek (açlık, sıcaklık, yorgunluk dahil) seyahat etme imkânı sunuyordu. Demiryollarının yaygınlaşması ve seyahatin kolaylaşmasıyla beraber bu tür gösterilerin yok olması bir olmuştur.¹¹

Demiryolları, seyahat etme deneyimlerini hareketli ve standart görsel deneyimlere dönüştürür. Yolcuların seyahat sırasında kitap okuma alışkanlıklarının başlaması da bu dönemlerde görülür.¹² Kitap, hem trenin hızlı hareketini hayali olsa bile yavaşlatıp kesintiye uğratabilecek başka bir zamansal alan açıyor hem de kompartımandaki yabancı yüzlerle veya baş döndürücü manzarayla karşılaşmamanın bir yolu oluyordu.

Demiryolu ve sinema öncesi hareketli görsel aygıtlar (diyorama ve panorama gibi) arasındaki ilişki seyahat eden yolcunun dışında da aranabilir. 19. Yüzyılın ilk yarısında mekanikleştirilmiş tekerleklerin gözlemi fenakitiskop ve zootrope gibi aygıtların icat edilmesine yol açmıştır. Bu aygıtların çalışma prensibi hareket ederken gözlemcide oluşturdukları art-imgelerin keşfi ile oluşturulmuştur. Peter Mark Roget adında bir İngiliz matematikçi 1825'te hareket halindeki tren tekerleklerinin geriye doğru dönüyormuş gibi gözükmesinin, döngüsel hareketin art-imgesel doğasından ileri geldiğini gözlemledi. "Böylece zamansallık deneyiminin kendisi bir dizi dış teknik manipülasyona açık hale getirilmişti."¹³

Zamanın standartlaşması ilk olarak askeri veya devletler arası bir uygulama olarak değil, demiryolları şirketleri tarafından uygulandı. Standartlaşma hem yolcuların hem de dolaşımdaki malların daha rahat hareket edebilmesini sağladı. 19. Yüzyılın ikinci yarısına kadar standartlaşmamış olmayan zaman seyahat etmeyi hayli karmaşık bir hale getiriyordu:

Dünya standart zamanını ilk kuran, bilimsel veya askeri tüm olumlu değerlendirmelere rağmen, devletler değil demiryolu şirketleri oldu. 1870'lerde Washington'dan San Fransisco'ya giden bir yolcu, geçtiği her şehirde saatini ayarladığında, iki yüzün üstünde ayarlama yapması gerekiyordu. Demiryolları bu sorunla baş edebilmek üzere, her bir bölge için

¹¹ Agy 62.

¹² Agy 67.

¹³ Crary, Jonathan. *Gözlemcinin Teknikleri: On Dokuzuncu Yüzyılda Görme Ve Modernite*. Metis Yayınları, 2010. s.119.

ayrı saat kullanmaya yöneldi...Ancak 1870 yılında, sadece Birleşik Devletler’de, hala seksen farklı demiryolu saati vardı.¹⁴

1884 yılında Washington’da düzenlenen I. Meridyen Konferansı’nda Greenwich’in sıfır meridyen noktası olarak kabul edilmesi önerildi. Birkaç yıl içerisinde Japonya, Hollanda, Belçika, Almanya ve Avusturya-Macaristan gibi ülkeler de saatlerini Greenwich’e göre ayarladılar.

Demiryolunda yapılan seyahatin kendisi de zamanın standartlaşmasına benzer bir şekilde hareketin standartlaşması ve tekdüzeleşmesi anlamını taşır. On dokuzuncu yüzyılın “ilerlemeci” yazarları demiryolunun insanı hayvandan özgürleştirdiğini yazıyorlardı. Hayvanın görece yavaş ve inişli-çıkışlı hareketinin yerine makinenin hızlı ve pürüzsüz hareketi endüstriyel ilerlemenin bir suretiydi.¹⁵

Walter Benjamin, Pasajlar Projesinde “Demir Konstrüksiyon” başlığı altında şöyle yazar:

Form alanında gerçekleşen tüm büyük başarılar hep teknik keşifler ile ilgili olmamış mıdır? Ancak şimdilerde makinelerin gizli kalmış formlarını tahmin etmeye başlıyoruz ...¹⁶

Hemen ardında da Karl Marx’ın *Kapital*’inin ilk cildinden bir alıntı gelir:

Bir üretim aracının eski biçiminin yeni biçimini başlangıçta ne kadar çok etkilediği...hepsinden daha göze batacak bir biçimde olmak üzere, şimdiki lokomotiflerden önce, her birini bir at gibi sırayla yerden kaldıran iki ayaklı bir lokomotif yapma çabaları ile gösterilebilir. Ancak mekanik bilimindeki önemli gelişmelerden ve pratik deneyimlerin birikmesinden sonradır ki, biçim tamamıyla mekanik ilkeleri ile belirlenir hale gelmiş ve dolayısıyla makineye dönüşen aletin geleneksel maddi biçiminden tamamıyla kurtulmuştur.¹⁷

Marx’ın da not düştüğü gibi, ilk endüstriyel ürünlerin tasarımlarında eski doğal formlar kullanılmıştı. Lokomotif henüz kendi formuna sahip özerk bir makine değil, atların hareketini kopyalayan bir araç olarak görülmüştür. Makinelerin eski formları

¹⁴ Kern, S. (2013). *Zaman ve Uzam Kültürü (1880-1918)* çev. A. Selman). İstanbul: İletişim Yayınları., s.49.

¹⁵ Schivelbusch., s.9

¹⁶ Benjamin, Walter. The Arcades Project. The Belknap Pr. of Harvard Univ. Pr., 2003 s.155

¹⁷ Marx, Karl. *Kapital: Ekonomi Politikin Eleştirisi*. Çev. Mehmet Selik ve Nail Satlıgan, Yordam Kitap, 2013. s.368 n.109

olumsuzlayarak kendi formunu bulabilmesi için 20. yüzyılı beklemesi gerekiyordu. Benjamin, “Ancak şimdilerde makinelerin gizli kalmış formlarını tahmin etmeye başlıyoruz” derken de kastettiği buydu. Benjamin’in aynı bölümde göstermeye çalıştığı gibi, 19. yüzyılın ortalarına kadar cam ve demirin nasıl kullanılacağı konusunda büyük bir kafa karışıklığı vardı. Bazı mobilyalar demirden yapılmaya başlanmıştı; ama tasarımlar yine ahşap formları kopyalıyordu. Demir ısıtılınca kolay biçim verilen bir malzeme olduğundan her türlü ahşap form kolayca kopyalanabiliyordu. Yeni cam teknikleri ise yeni geçiş mekanlarının tavanlarında kullanılıyordu: Pasajlar ve demiryolu istasyonları. Henüz camın potansiyeli kavranmamıştı. Demir destekler arasındaki camdan içeri süzülen ışık “kirli ve hüznüydü.”¹⁸ Makinelerin ilk başta eski doğayı taklit etmesi belki de bir gereklilikti. 19. yüzyıl siyasetinde de benzer bir durumu görmek mümkündür. Marx, “Louis Bonaparte’ın On Sekiz Brumaire’inde” tarihsel olayların geçmişten ödünç aldığı formlardan bahseder: “Luther St. Paul maskesi takmış, 1789-1814 Devrimi kendine bazen Roma Cumhuriyeti bazen Roma kayzerliği şeklini vermişti...”¹⁹ Marx’a göre ilk aşamada geçmişten kopyalanan formların ikinci aşamada (olgunluk aşamasında) olumsuzlanması ve kendine has formunu bulması gerekir. Bu ikinci olumsuzlama başarısızlığı takdirde siyaset eskinin bir parodisine dönüşür. Marx, bu tür bir parodinin 1848 ayaklanmalarında gerçekleştiğini söyler. 1848-51 yılları arasında ayaklanan Fransa halkı kendi devrimci formunu üretememiş ve en sonunda eskinin bir parodisi olarak takılıp kalmıştı. Ayaklanma özgürlükçü bir siyaset yerine Louis Bonaparte’ın imparatorluğuyla sonuçlandı. “Bir devrimle hızına hız kattığını zanneden tüm bir halk, birdenbire eskiye, ölmüş bitmiş bir döneme nakledilmiş buldu kendini”²⁰. Böylelikle ayaklanma kendi özgürlükçü siyasetini belirleyememiş ve eskinin bir kopyası olarak kalakalmıştı.

Vagon tasarımları da eski at arabalarını kopya ediyordu. Trenlerin getirdiği yeni hız ve geleneksel deneyimin parçalanması Avrupa burjuvalarında paniğe yol açmıştı. Burjuvaların köylü ve işçilerden ayrı seyahat edebilmeleri için vagonlar sınıflara göre kategorilendi.²¹ 19. yüzyıl Avrupa’sındaki vagonların bazıları 4 sınıfa kadar ayrılıyordu. Birinci sınıfta seyahat eden burjuvaların vagonları ve mobilyaları at arabaları model alınarak tasarlanmıştı. Bu tasarımlar modernitenin şokunu

¹⁸ *The Arcades Project*. The Belknap Pr. of Harvard Univ. Pr., 2003, s.150

¹⁹ Marx, Karl. *Louis Bonaparte'in On Sekiz Brumaire'i*. Çev. Tanıl Bora, İletişim, 2010. s.30

²⁰ Agy., 33

²¹ Schivelbusch., 63

yavaşlatmak içindi. Birinci sınıfta seyahat edenler modernitenin hızını geleneksel “yavaş” formlarla deneyimliyorlardı.

Demiryolu istasyon tasarımlarında da benzer bir endişeyi görmek mümkündür. İstasyonlar ikili bir hayat sürdürüyordu. Trenin durduğu bölüm, yani yolcu varış ve kalkışlarının olduğu mekân, demir ve cam malzemeleriyle inşa edilmişti. Binanın diğer tarafı, resepsiyonun olduğu mekânın cephesi ise taştandı. Bu cephe binanın şehre bakan kısmıydı. Henüz tam olarak modernleşmemiş şehirler trenin şokuna hazır değildiler. Trenin durduğu demir ve cam malzemedeki yapılmış bölüme geçiş ancak geleneksel taş cephe dolayısıyla erişilebilirdi.

Demiryolları Avrupa burjuvazisinin ekonomik alışkanlıklarını da değiştirmişti. Benjamin’in alıntılıdığı bir pasajda Paul Lafargue, demiryollarının yaygınlaşmasıyla beraber mülkiyet biçiminin de değişime uğradığından bahseder.²² Demiryollarının henüz yaygınlaşmadığı devirde bir burjuva tamamen kendisine ait bir fabrikaya sahip oluyordu. Bu fabrika bizzat kendi mülkiyetiydi. Bunun dışında fabrika mülkiyeti iki veya üç arkadaş tarafından da paylaşılabilirdi. Demiryolu inşa etmek o güne kadar görülmemiş miktarda sermayenin yatırılmasını gerektirdi. Bu sermayeyi bir araya getirmek için burjuvalar tanımadıkları diğer burjuvalar ile ortaklık yapmak zorunda kalmışlardır. Demiryollarına yatırdıkları parayı artık kendi fabrikalarında olduğu gibi kullanamıyorlar ve istedikleri şekilde yatırım da yapamıyorlardı. Yatırım sonucunda demiryollarına, vagonlara veya terminallere de sahip olamıyorlardı. Sahip oldukları şey elde edilen kazancın belli bir kısmıydı. Bu burjuvaların o zamana kadar alışmadıkları bir durumdu.

Demiryollarının hızı ve modernleşmenin hızı arasında 19. yüzyıl bağlamında analogik bir bağlantı kurmak mümkündür. Bu ikisi arasındaki ilişkiyi dolaysız olarak kuran 19. yüzyılın Saint-Simoncuları olmuştur. 1825 yılında Saint-Simon’un ölümüyle birlikte Fransa’da Saint-Simonculuk ideolojisi yükselişe geçer. Saint-Simoncular, basitçe söylemek gerekirse, endüstriyelleşme ile özgürleşmenin paralel olarak ilerlediğini iddia ediyorlardı. Demiryolları ve hızlanan trenler bu anlamda en çok kullanılan motiflerden biriydi. Demiryolları, 1789’daki Fransız devriminin eşitlik ve özgürlük ideallerini hızlandırıp gerçekleştirecek yegâne araçtı.²³ Saint-Simonculuk 19. yüzyılda geniş yankı uyandırmış bir ideolojeydi. Fakat ana fikirleri

²² Benjamin., 2003, s.576-577

²³ Schivelbusch., 70

olan endüstriyel hızlanmanın eşitlik ile doğru orantılı olarak görülmesi onları sınıfsal mistifikasyona açık hale getirmiş ve birçok eleştirmen tarafından da eleştirilmişti. Saint-Simoncu görüşte tek sınıf mücadelesi eski ile yeni (geleneksel ile modern) arasında idi. Onların endüstriyel hızlanma söylemi, “aynı trenin içinde” bulunan farklı sınıfların (burjuva, işçi, köle) el ele özgürlüğe doğru “ilerlediği” yönündeydi. Oysa Avrupa’da trenler daha 19. yüzyılda sınıfsal ayrımlara göre kompartımanlara ayrılmıştı.²⁴ Saint-Simoncular kompartıman ayırımına (kapitalizme içkin sınıf ayırımına) hiç önem vermeden eşitlik ve özgürlüğün yolda olduğunu iddia ediyordular.²⁵

Daniel Bensaïd’in dediği gibi 19. yüzyıl, “tarihi, ilerleme yönüne doğrultulmuş bir ok şeklinde deneyimlemiştir.”²⁶ Trenin ilerlemesi ile eşitlik ve özgürlüğün ilerlemesi arasında kurulan dolaysız bağ makinenin barındırdığı felaketi göz ardı eder. Bensaïd trenin teleolojik ilerlemesine karşı köstebeğin kanlı canlı hareketini öne çıkarır: “İlerleme treni raydan çıktı. Demiryolu efsanesinde, karanlık hayvan vagonları çelikten atı gölgede bıraktı.”²⁷ Miyop köstebeğin kararlı kazıları, trenin lineer ve ilerlemeci hareketine karşı farklı ve teleolojik olmayan bir zamansallık sunar. Köstebek, duraksama anları sandığımız zamanlarda toprağı sabırla kazar ve kriz ile birlikte gün yüzüne çıkmayı bekler. Hareket etmediğini sandığımız bir anda aslında o yer altında yol almıştır.

Köstebek, dünyevi bir Mesih’tir.

Mesih bir köstebektir ve tıpkı onun gibi miyop ve serkeştir.

Kriz, apansız gün yüzüne açılan bir köstebek deliğidir.²⁸

Makinelerin kendi formlarını bulabilmeleri için 19. yüzyılın sona ermesi gerekiyordu. Bu da başka bir şok aracının gelişmesiyle aynı döneme denk gelir. Bu araç teknik olarak görüntülerin akışını sağlayarak hareket yanılması yaratan sinemadan başkası değildir. Sinemanın tarihinin Lumiere kardeşlerin görüntüye

²⁴ Agy., 71. Bugün bile “aynı trendeyiz” veya “aynı gemideyiz” gibi genelde iktidarın yaptığı söz oyunları aslında toplumun bölünmüşlüğüne ve sınıf savaşının üzerini örtmek için yapıyor.

²⁵ Marx ve Engels’in Saint-Simon’u eleştirirken kullandıkları hareketli görsel metaforlar ilginçtir. Bu konuda bkz. Jonathan Crary “*Alman İdeolojisi* içinde Saint-Simon’a saldırırken “kaleydoskop görüntüsünün tamamen kendi yansımalarından” oluştuğuna dikkat çekmekteydiler. Marx ve Engels’e göre Saint-Simon okurunu bir fikirden başka bir fikire doğru götürüyormuş gibi görünürken aslında tüm yapıtı boyunca aynı pozisyonu korumaktadır.” S. 127.

²⁶ Bensaïd, Daniel. *Köstebek Ve Lokomotif: Tarih, Devrim Ve Strateji Üzerine Denemeler*. Çev. Uraz. Aydın, Yazın Yayıncılık, 2006. s. 19.

²⁷ Agy 23.

²⁸ Agy 32.

aldığı istasyona yaklaşan bir tren ile çakışması manidardır. Beyaz perdede “İstasyona Yaklaşan Tren” filmini izleyenlerin nasıl panik halinde kaçıştıkları birçok defa rivayet edilmiştir. Sinema, doğuşuyla birlikte kendine uygun sinematik bir aracı keşfetmiş ve bitmek bilmeyen bir ilişkiyi harekete geçirmiştir. Tom Gunning’in haklı olarak eleştirdiği gibi, trenin hareketini gören seyirciler lokomotif karşısında değil, sinema aygıtının hareketi karşısında hayrete düşmüşler.²⁹ Yani, seyircileri şaşkırtan şey sinemanın gerçekliği kusursuzca temsil edebilmesi değil, sinematik gerçekliğin kabiliyetiydi.

Tom Gunning, yaklaşık olarak 1906 yılından önce üretilen filmler (özellikle Lumiere ve Melies’in yapıtları) ve seyircileri arasında farklı bir ilişkinin bulunduğunu söyler.³⁰ Kurgu filmlerinin belirli bir forma ulaşmadığı ve sinemanın da henüz deneysel bir mecra olduğu bu dönemdeki filmler seyircilere bir hikâye anlatmaktan çok bir görüntü dizisi sunmak ve bir pencere açmak uğraşındadır. Gunning’in “atraksiyonlar sineması” olarak adlandırdığı bu eğilim, sinemanın tiyatrodan bir kopuş olarak tahayyül edildiğini gösterir. Bunun en iyi örneği “Hale’s Tours” sinema zincirinin 1906 öncesi kullandığı mekanlardır. Bu mekanlar, yirminci yüzyıl kurgu sinemasının dominant mekânı olacak olan tiyatro salonları olarak değil, trenler ve diğer hareket halindeki araçlar halinde tasarlanmıştır. “Hale’s Tours” gösterimlerindeki sinema salonları tren vagonları şeklinde tasarlanıyor ve sinema görevlileri de tren görevlileri gibi giyiniyordu. Sinema kendisini tiyatronun geleneksel dilinden arındırmak ve ondan kopabilmek için temsili dilden uzaklaşmış ve hareket halindeki araçlar ile ilişki kurmuştur. Filmler, bir aşk hikayesinin teatral bir temsili değil; aşkın tren vagonlarından görülen anlık görüntüsü ile ilgilenmiştir. Bu tür filmler hikâyeden çok imajlar ve onların akışı ile ilgilenir. Yanlış anlamayı önlemek için şunu söylemek gerekir, 1906 yılından önce dominant olan bu biçim 1906’dan sonra yok olmamış fakat yeraltına inmiştir.

Bu tezde demiryolları ve onun avangart sanat ve sinema ile olan karşılaşmasının bütünsel bir tarihini ortaya çıkarmıyorum. Daha ziyade bu karşılaşmadan tartışma olanakları yüksek ve sanatın çelişkilerini kristalize edecek olanları seçmeye ve inşa

²⁹ Gunning, Tom. “An Aesthetic of Astonishment: Early Film and the Incredulous Spectator” Williams, Linda. *Viewing Positions: Ways of Seeing Film*. Rutgers University Press, 1997. 114-133

³⁰ Gunning, Tom. “The Cinema of Attractions: Early Film, Its Spectator and the Avant-Garde” Elsaesser, Thomas, and Adam Barker. *Early Cinema: Space, Frame, Narrative*. British Film Institute, 1990. s.56-62

etmeye çalıştım. Bu tür eleştirel bir tarihi ve karşılaşmayı yazabilmek için onu "inşa" etmenin gerektiğini düşünüyorum.

20. yüzyılın başında bile demiryollarının diğer teknolojik hız araçlarından deneyimsel ve sembolik olarak belli farkları vardı. Marx'tan Lenin'e kadar birçok devrim teorisyeni demiryolları, tren ve lokomotif, devrimin ve toplumsal değişimin katalizörü olabilecek bir metafor olarak kullanmıştır. Marx'a göre devrim bir tren yolculuğu gibi kolektifleri alıp sürüklüyordu; Lenin'e göre devrim tarihin lokomotifiydi; Benjamin'e göre devrim de, Marx'a karşılık, bir tren yolculuğu sırasındaki imdat freni idi.³¹ 20. yüzyılın başında demiryolları yüz yaşına yaklaşırken toplumsal değişim ile kurulan bu metaforik bağ hala devam ediyordu. Avangart sanatlarda da durum benzerdi. Trenin icadından yüz yıl sonra bile eskiye dair her şeyi reddeden sanatçılar, demiryolları ile ilgilenmiş ve demiryollarını sanatlarını üretmede önemli bir araç olarak görmüşlerdir.

Trenlerin diğer araçlara göre farklı birtakım deneyimsel ve yapısal özellikleri bu durumu kısmen açıklayabilir. Öncelikle, demiryolları *kalabalıkları* taşıyan endüstriyel araçlardı. Bu özelliği otomobilin ve bisikletin sağlayabilmesi imkansızdı. Trenler, sayısız insanı, sökölüp takılabilen ve hepsi birbirine benzeyen yatay vagonlarda taşıyordu. Bu da birçok yazarın teknolojinin yeni ve teknik demokratikliğinden bahsetmesine yol açıyordu. Önceden hiçbir şekilde karşılaşmaları mümkün olmayan yolcular, artık kompartıman içerisinde saatlerce beraber oturmak zorunda kalıyorlardı. Trenler kalabalıkların hareketini sağlıyor ve onlara, Benjamin'in sözleriyle söyleyecek olursak, rüya alemlerine erişim sağlayacak mekanlar sunuyordu.³²

Teknik bir özellik olarak, trenlerin hareketinin kontrolü yolcuların kaldıkları vagonlardan tam olarak görünemeyen lokomotifte idi (aslında lokomotifteki makinistte). Bu da yolculara makinenin özerk hareketi sayesinde bir doğrultuya doğru sürükleniyor hissini veriyordu. Otomobilin yapısı itibarıyla bu mümkün değildir, "sürüklenme" hissi vermez. Otomobil, demiryolunun aksine, kalabalıkları

³¹ Marx, Karl. *The Class Struggles in France*. 1850, <https://www.marxists.org/archive/marx/works/subject/hist-mat/class-sf/ch03.htm>.

Lenin, V.I. *The Victory of the Cadets and the Tasks of the Workers' Party*, 1906, <https://www.marxists.org/archive/lenin/works/1906/victory/digress.htm>.

Benjamin, Walter, et al. *Selected Writings*. Vol. 4, Belknap Press of Harvard Univ. Press, 2002, s.402.

³² Benjamin'e göre demiryolları istasyonları pasajlar, fabrikalar, kış bahçeleri, kumarhaneler, panoramalar ve balmumu müzeleri ile beraber 19. yüzyılın rüya alemleri idiler. Benjamin, Walter. *The Arcades Project*. The Belknap Pr. of Harvard Univ. Pr., 2003, s.405.

değil atomize olmuş bireyleri taşır. İkinci Dünya Savaşının hemen ertesinde iyice yaygınlaşan otomobil, ideolojik olarak Soğuk Savaş'ın bireyci Amerikan hayalleriyle uyuşur. Otomobil, yabancıların ve sınıfların karşılaştığı bir araç değil, çekirdek ailenin sınıf antagonizminden soyutlanmış mekanıdır. Potansiyel olarak uçakların kalabalıkları taşıma kabiliyeti ise ancak İkinci Dünya Savaşından sonra başlamıştır. Fakat uçaklar hiçbir zaman çelişkili sınıfların bir arada taşındığı bir araç olamamıştır. 11 Eylül olayları ve havalimanlarında artan güvenlik önlemleri, uçakları bir karşılaşma aracından çok kontrol ve felaket aracına dönüştüğünü gösterir. Son olarak demiryollarının diğer araçlar ile olan bir farkından daha bahsetmek gerekir. Demiryolları sisteminin üretimi devasa bir iş gücü ve sermaye gerektirir. On dokuzuncu yüzyılda bu kadar masraflı ve iş gücü gerektiren sayılı projelerden biridir demiryolları. Dolayısıyla demiryollarından bahsederken sadece hareket halindeki trenlerden değil, vagonların üzerinde yürüdüğü ve tüm kıtayı birbirine bağlayan bir sistemden bahsediyoruz. Bu devasa projelerin pürüzsüz bir şekilde çalışabilmesi için ayrıca sistemi kontrol eden ve onun bakımını sağlayan bir iş gücünün de varlığı gerekir. Bu yüzden, son bölümde de inceleyeceğimiz gibi, uzun bir süre demiryolları sınıfsal çelişkilerin gün yüzüne çıktığı ana mekanlardan biridir.

Demiryolları mekânsal olarak köyler ile kentleri birleştiren ilk kolektif araçlardır. Bir ülkenin modernleşmesi ve demiryolları ile uçtan uca sarılması arasında söylemsel olarak yakın bir bağ vardır. Ülke içinde taşan fikirler de demiryolları sayesinde her tarafa yayılıyor ve kalabalıklar bu sayede "tek bir vücut" olarak hareket edebiliyorlardı. Khlebnikov, coğrafi şekil olarak "ayağa benzeyen" İtalya'da, demiryolları sisteminin tüm kıyılarında ona paralel olarak inşa edilmesi ile birlikte ülkenin "çelik kalıplı çizmeye" dönüştüğünü söylüyordu.³³ Türkiye'deki "demir ağlarla ördük anayurdu dört baştan" dizesinin modern Türk milliyetçiliği söylemindeki yerini de burada anabiliriz.

Mekânsal anlamda başka bir özelliği ise, demiryolunun manzarayı ve mekânı şiddetli bir şekilde bölmesi ve soyutlamasıdır. Fütüristlerin yazılarında da çok defa değindikleri şeydi bu: Trenler her geçtiklerinde etrafındaki görece durağan olan manzarayı da harekete geçiriyor, "ileriye" taşıyor ve birtakım çelişkilerin gözle görülmesini sağlıyordu.

³³ *Collected Works of Velimir Khlebnikov, 1: Letters and Theoretical Writings*, ed. Charlotte Douglas, trans. Paul Schmidt, Harvard University Press, 1987, s. 241.

Bu tezin bir bölümü de sanatın demiryollarını nasıl kendi formlarına dahil ettiği; bir makine formu olarak onun ütöpik dürtülerini ve içinde barındırdığı felaket tohumlarını nasıl test ettiği üzerinedir. Sanat (en azından bu tezde ele alınan erken avangart örnekleri) kendi formlarını hareket ettirmek için demiryollarının çelişkiyi, hareketi ve mücadeleyi ortaya çıkaran mekanik gücünden faydalanmıştır. Demiryolları ve trenler bir taşıma aracının dışında hareketin ve mücadelenin somutlaştırılmış ideolojik araçları olarak algılanmıştır. Yani onlar bir soyutlamanın (hareket, mücadele gibi) somutlaştırılmasıdır.

Sanatın dilinde bu ilk öncelikle eski ve gelenekselleşmiş *durağan* formların olumsuzlanmasıdır. 20. yüzyılın avangart sanatçılara göre imajlar, harfler ve sesler geleneği reddedip yeni hareketlenme içinde dans ettirilmelidirler. Daha sonraki bölümlerde göreceğimiz gibi sanatın *hareketlenmeye* duyduğu ilgi, onu sinematik bir forma ulaştırır. Sinema ve "farklı araçlarla sinematik formun devam ettirilmesi"³⁴ sayesinde demiryollarının hareket, hız ve ritminin analizi mümkün olabildi. Sinema, montajdan gelen kendi hareketi sayesinde, tren ve makine formlarının hareketinde var olan ütöpik dürtüyü ortaya çıkarır.

Tezde ele alacağım dönem aralığı kabaca 1910'lardan 1930'a kadardır. Bu dönem sanat ve teknoloji -özellikle de demiryolları teknolojisi- arasında eleştirel ve ütöpik ilişkinin kurulduğu ilginç bir dönemdir. 19. yüzyılda da demiryolu teknolojisi vardı; fakat ne sanat onu kendi formlarını oluşturabilmede bir model alabilecek kadar ileriye gidebiliyordu; ne de demiryolları ile ilgili tartışmalar -yine Benjamin'in sözlerini kullanırsak- tam olarak mitsel doğalarından arındırılabilirdi. Yeni teknolojinin potansiyellerinin ortaya çıkarılabilmesi için bir yüzyılın kapanması gerekmişti. Modernite, bu bölümün sonunda da göreceğimiz gibi, ütöpik dürtü dışında felaketi de içinde barındırır. Bu felaketin görülmesi, eleştirilmesi ve eleştirilmesi gerekir. İkinci Dünya Savaşı bu felaketi sert bir şekilde ortaya çıkarmıştır. Nazilerin elinde trenler, soykırım için kullanılan ve hatta onu mümkün kılan araçlardı. Trenler sayesinde milyonlarca beden taşınıp felakete doğru sürüklendiler. İkinci Dünya Savaşı sonrasında Batı toplumlarında demiryolları ve genel olarak makine ile olan ilişkide bir değişimin olduğunu görürüz. Artık makine formu, 1920'lerdeki gibi ütöpik bir anlama sahip değildir. Hareket ve hızlanma

³⁴ Sinematik formun farklı araçlarla üretilmesi hakkında: Levi, Pavle. *Cinema by Other Means*. Oxford U.P., 2012.

konuları da malların tüketimine ve kitle endüstrisine daha yakın gibi durmaktadır. Benjamin'in sanat eserinin kopyalanması ile ilgili yazısı bile bugünden bakıldığında naif gibi görünebilir. Muhtemelen İkinci Dünya Savaşı sonrasında demiryollarının toplumsal, kültürel ve sanatsal bir haritasını çıkarmak için farklı teorilerin ve kavramsal araçların aktivize edilmesi gerekir. Bu yüzden bu tezin konusu 1920'lerin deneysel ortamı ile, felaketin tohumlarının ekildiği 1930'lar arasında gidip geliyor ve faşizmin yükselişini bir sınır çizgisi olarak alıyor.



1. İTALYAN FÜTÜRİZMİ VE TOPLUMSAL HIZLANMA İMGESİ OLARAK DEMİRYOLLARI

Bu bölümde İtalyan Fütüristlerin hızlanma imgesi olarak demiryollarını kullanması inceleniyor. İtalyan Fütüristleri hızla hareket eden her şey hakkında methiyeler düzüyor ve bu hızlanmayı daha da ileriye taşımak istiyorlardı. Hızlanma, geleneksel ve burjuva bağlarının yok edilmesi anlamına geliyordu. Başta Marinetti olmak üzere, İtalyan Fütüristleri bu yıkımı politik anlamda eleştirememişler ve faşizme sürüklenmişlerdir. Bu metinde Marinetti ve arkadaşlarının hızlanma ve yıkım üzerine olan fikirlerini demiryolu imgesi üzerinden okuyorum. Fütüristlerin getirdiği yeniliklerin belirginleşmesi için de onları Claude Monet ve Auguste Manet gibi demiryolu meraklılarının sanatsal fikir ve formlarıyla karşılaştırıyorum

1.1. Hareketsiz Trenler

Avrupa'da demiryolları on dokuzuncu yüzyılın ikinci yarısında yaygınlaştı ve toplumsal mekanda önemli değişiklikler yarattı. Bu dönemde yaşamış empresyonist sanatçılardan bazıları resimlerinde demiryollarını ve bacasından duman tüten lokomotifleri resmetmekten geri kalmamıştır. 20. yüzyılda İtalyan Fütüristlerinin demiryollarıyla kurdukları *dinamik* ilişkiye geçmeden önce, 19. yüzyılın yenilikçi sanatçıları olarak empresyonistlerin demiryolları ve makineyle kurdukları ilişkiye Claude Monet üzerinden göz atalım. Bu sayede demiryollarının yaygınlaştığı bu dönemde sanatın, toplumsal soyutlamayı yakalama girişimini ve fütüristlerle olan farkı görebileceğiz.

Claude Monet Paris komünününün bastırılmasının hemen ardından 1872'de o zamanlar Paris'in bir banliyö kasabası olan Argenteuil'e yerleşir.³⁵ Başlarda biraz da Fransa'nın Prusya ile olan savaşı yüzünden kendisi 20 yıl içinde 20 lokasyon değiştirmiş ve resimleri için etraftan farklı ilhamlar almaya çalışmıştır. Genel olarak empresyonist ressamların stüdyo resimlerini reddedip doğaya çıkmaları ve resimlerini dışarıda yapmaları bu ressamları stüdyo ressamlarına kıyasla daha dinamik ve hareket halinde

³⁵ Tucker, Paul Hayes. *Claude Monet: Life and Art*. Yale University Press, 1997, s.4

olmalarını sağlamıştır.³⁶ Bizzat ressamın Paris banliyölerine gidip oradaki doğayı resmedebilmesi 19. yüzyılın ikinci yarısında demiryollarının yaygınlaşmasıyla mümkün olabilmişti. Çoğu Parisli ressamlar güzel havalarda demiryolları sayesinde günü birliğine şehir dışına gidip resim yapıyordu.

Argenteuil de işte böyle bir yerdi. Paris ve Argenteuil arası demiryolu hattı 1851 yılında inşa edilmişti ve Paris'li orta sınıf mensupları çok geçmeden banliyöde arsa satın alıp ev yapmaya başlamışlardı.³⁷ Argenteuil'de toprak ucuz olduğu için de kısa bir süre sonra fabrikalar buraya taşınmaya başladı. Fabrikada üretilen mallar artık hızlı ve kolay bir şekilde trenler sayesinde Paris piyasasına gönderiliyordu. Demiryolları sayesinde mekânsal ve zamansal anlamda o zamana kadar görülmemiş bir hareketlilik meydana gelmişti: Hem nüfus hareketleri hem de metalaşan ürünlerin hareketleri. Argenteuil'de sekiz yıl kalmış olan Monet buradaki manzara resimlerinde buharlı trenleri ve kasabadaki fabrika bacalarını resmetmeyi ihmal etmemiştir. Fakat bu endüstriyel objelerin 'güzel' manzara resimlerinde konumlandırılışı nasıl olacaktır? Endüstrinin gürültülü, kirli-dumanlı havası; meta üretimi ve sirkülasyonu, ya da meta üretimin sonucu (ya da nedeni) olan emek ve doğa sömürsünü mü görecektik tuvalde?

Aslında duman ve buhar o zamanlar için yeni endüstriyel buluşları hayretle izleyenler tarafından yüceltilen bir şeydi. Fabrika bacalarından ve tren lokomotiflerinden çıkan duman ve buharlar endüstrinin ve üretimin aralıksız devam ettiğini gösteriyordu. Buharın Empresyonistlerin resimlerinde görülen duman ve bulanıklıkla ilgisinin olduğu düşünülebilir. T.J. Clark, Monet'in yakın arkadaşı olan Auguste Manet'nin resimlerindeki buharı, oluşmakta olan yeni bir dünyanın metaforu olarak okur.³⁸ Buhar, görüşümüzde bir bulanıklık yaratır ama bu bulanıklık içinde geleceğe dair tam olarak kestirilemeyen potansiyeller ile doludur. *Le Chemin de Fer* (1873) resminde demir parmaklıklar ardındaki lokomotiften çıkan buhar, treni görmemizi engeller. Parmaklıkların diğer tarafındaki küçük kızın görüş açısının büyük bir kısmı lokomotif buharından ibarettir: Trenler ve yaydıkları buhar açıkça seyirlik bir gösteri haline gelmiştir. Resimdeki buhar o kadar fazladır ki parmaklıklar

³⁶ 1841 yılında Amerikalı bir ressam olan John Goffe Rand yağlı boyanın kurummasını önleyen ve kolay taşınabilirliğini sağlayan kalaydan yapılmış boya tüpünü icad etti. Bu buluş açık alanda resim yapılmasını kolaylaştıran etkenlerden biridir. bkz. <https://www.smithsonianmag.com/arts-culture/never-underestimate-the-power-of-a-paint-tube-36637764/>

³⁷ Tucker., s.15.

³⁸ Clark, Timothy J., "Modernism, Postmodernism and Steam", in *October* Vol. 100, Obsolescence (Spring, 2002), s.154-174

arkasındaki lokomotif, "resmin temsil edemeyeceği o hız nesnesini"³⁹, göremeyiz. Sadece bıraktığı izi görürüz. Bonitzer, Manet'nin bu resmiyle ilgili şöyle bir yorumda bulunur: "Her şey bir anlamda sanki buharlı lokomotifin dumanı resmin sonunu ya da değişimini haber veriyormuş, enstantanenin ve sinemanın, "hareket görüntünün" hükümdarlığını üstü kapalı biçimde ilan ediyormuş gibidir."⁴⁰ Manet "temsil edilemeyen o hız nesnesinin" resme olan etkisinin farkındaydı. Onun fotoğrafa (başka bir hız nesnesi) olan ilgisi de bilinmekteydi. Resimlerdeki karakterlerin duygusuz bakışları fotoğrafın soğuk tarafsızlığını andırıyordu.⁴¹ Olympia (1863) eserindeki karakterin soğuk bakışları o zamanki geleneksel ressam çevrelerinde büyük bir şoka neden olmuştu. Hız, resmin biçimlerini parçalıyor ve eritiyordu. Hareket halindeki nesnelerin geleneksel resimde yakalanmasını zorlaştırıyordu. Manet ve birçok Empresyonist ressamın buhar, duman ve bulanıklığa olan tutkuları modernitenin getirdiği ivmelenmenin yol açtığı hareketi ve durağanlığın imkansızlığını ifade ediyordu.



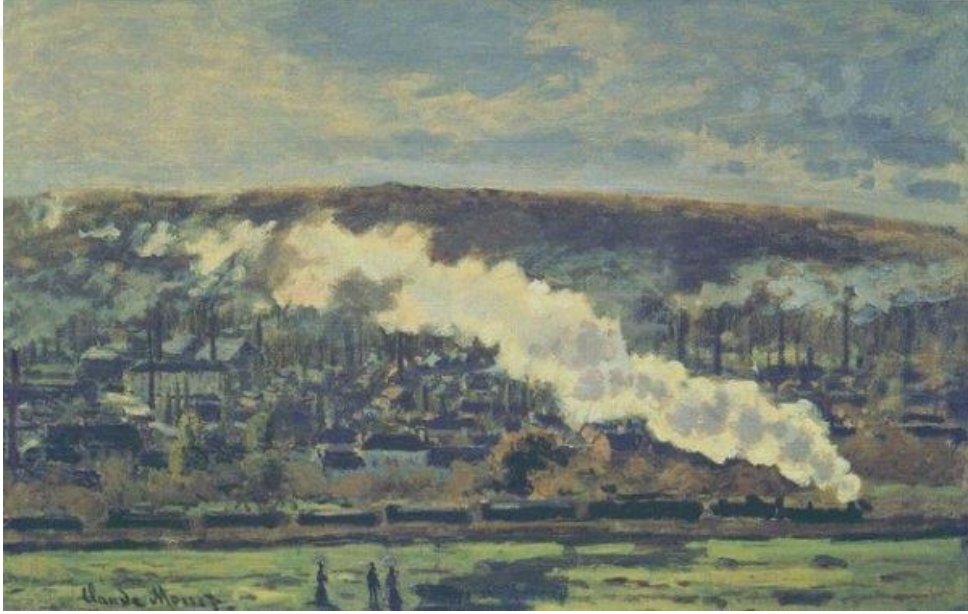
Şekil 1.1. *Le Chemin de Fer* (1873), Auguste Manet.

³⁹ Bonitzer, Pascal., *Kör Alan ve Dekadrajlar*, Metis Yayınları, Ekim 2011, s.178.

⁴⁰ Agy., s.178.

⁴¹ Agy., s.174.

Monet de 1870'lerin başlarında tren ve fabrika bacalarından tüten buhar ve dumanı öne çıkaracak resimler yapmıştır. *Le Convoi de Chemin de Fer* (1872) adlı resminde trenin kasaba önünden geçişini görürüz. Lokomotif geçtiği yerden büyük miktarda buhar bırakmıştır. Buhar bizim kasabayı görüşümüzü kısmen kapatırken kasabadaki, sayıca muhtemelen abartılmış, fabrika bacalarından çıkan duman ile karışır. Tren vagonları ve önünden geçtiği kasabanın evleri arasındaki oran benzerliği çarpıcıdır. Hızla ve gürültülü bir şekilde geçen tren sanki kasaba manzarasını tamamlayan ve onunla birleşen bir öğedir. Trenin hemen önünde de onu seyreden üç tane figür görülür. Bu figürler ile yanlarından geçen tren arasında pek bir gerilim görülmez.



Şekil 1.2. *Le Convoi de Chemin de Fer* (1872), Claude Monet.

Le Pont du Chemin de Fer, Argenteuil (1873) resminde nehir üzerindeki köprüden geçen treni görürüz. Burada da trenin önünde fakat bu defa köprünün altında kalan iki figür vardır. Nehirden geçen iki yelkenli sandal da görülür. Farklı zamansallıklar bir aradadır: lokomotif, sandal, kır gezintisindekiler, ağaçlar, demiryolu köprüsü. Lokomotiften çıkan duman belli bir yerden sonra bulut şeklini alır ve görünüşte diğer bulutlarla temas eder. Buhar ve duman ile bulut arasında sanki pek fark yoktur. İkisi de birbirine uyumlu şeylerdir. Dolayısıyla lokomotif de manzarayı rahatsız eden bir şey değildir; tam tersine onunla uyum halindedir. Bunu demiryolu köprüsü için de söyleyebiliriz. Buhar bu resimlerde ehlileştirilmiş, hareketsiz ve durağan bir şeymiş

gibi gösterilir. Lokomotiften tütmüş ve havada asılı kalmıştır. Hareket etmez. Bu noktada şu soruyu sormamız gerekir: Peki ya tren hareket ediyor mudur? Pekâlâ bacadan duman çıkıyorsa hareket ediyor denebilir; fakat bu ampirik bir gözlemlerle edinilmiş bir yargı da olabilir. Trenin dışında olan her şey durağan gözüktür: Ağaçlar, sandal, otlar vs. Her ne kadar trenin hareketli bir şey olduğunu bilsek de bu resim trenin hareketiyle veya hareket ettirdikleriyle pek ilgilenmez. Monet'nin Argenteuil fantazisinde tren de fantastik bir araçtır. Sanki o muhteşem manzaraya ait gibi gözüktür. Nehir üzerindeki bir köprüden geçtiği zaman lokomotif bacasından çıkan buharı gökyüzündeki bulutlar ile karıştır; kasaba önünden geçerken sanki kasaba evleriymiş gibi manzaraya uyum sağlar ve buhar, sis, duman birbirine karışıp manzarayı oluşturur. Çevreyi rahatsız etmez veya tren ile etrafı arasında bir mücadele söz konusu değildir. Oysa trenler, bir taraftan yığınla insanları ve fikirleri kentten kıra ve tersi olarak görece kısa bir sürede taşıyor ve neredeyse bir ütopyayı gerçekleştiriyor; bir taraftan da fabrikalardaki ürünleri şehir piyasasına taşıyor ve kapitalizm ve onun sömürsünü mümkün kılıyordu. Bu dönemde resmedilmiş trenlerin çoğunun kapalı bir kutu olarak gösterilmesi de ilginçtir: Her yerde aynı görünüme sahip olan ve içinde barındırdığı unsurları dışarıya göstermeyen kapalı bir kutu.

T.J. Clark, Monet'nin Argenteuil'de yaptığı ve tren ile fabrika bacalarını resmettiği işleri hakkında şöyle diyor:

Bu resimlerin bir kuralı var ve şöyle özetlenebilir: Endüstri tanınıp temsil edilebilir fakat emek edilemez; fabrikalar hareketsiz kalmalıdır [...]

Demiryolu bu konuda ideal bir konuydu çünkü objelerinin kendi kendini sürüklediği ve kendine yetmiş gibi göründüğünü düşünmek kolaydı. Tren, Monet'nin etrafta bulabildiği en vahşi bölgede karların arasından sağduyulu bir şekilde ilerleyebiliyordu [*Le Train dans la Neige a Argeteuil* (1875) adlı resminden bahsediyor]; İstasyonlar makinelerle doluydu fakat etrafta insan yoktu...⁴²

On dokuzuncu yüzyılın “ilerlemeci” düşünürlerine göre demiryolu demokrasiyi getirecek teknik bir garantör gibiydi. Farklı insanları bir araya getirecek, milletleri

⁴² Clark, Timothy J. *The Painting of Modern Life: Paris in the Art of Manet and His Followers*. Princeton Univ. Press, 1985, s.189-190.

birleştirecek sosyal ve mekânsal bir garantör.⁴³ Bu düşünürler arasında en çok ses getirmişler arasında olan Saint Simoncular 1789'da patlak vermiş olan Fransız Devrimi'nin eşitlik ve dayanışma düşüncelerinin teknolojik ilerleme ile mümkün olup uygulanabileceğini savunuyorlardı. Saint Simon'un kendisi, sanatçıların, bilim insanları ve mühendislerin oluşturduğu bir organizasyonun "endüstriyel işgücünü feodal zincirlerden" koparabileceğine inanıyordu.⁴⁴

Bu görüşe göre sanatçılar işçilerin avangartlarıysa, teknoloji ve 19. yüzyıldaki hareketli hali olan trenler ve demiryolları da tarihin avangartları ve motoruydular. Lokomotifler demir raylar üzerinde hızlanırken aslında tarihe hız kazandırıyorlar ve etrafindakileri tarihsel olarak ileriye sürüklüyorlardı. Trenler ve genel olarak teknoloji hakkındaki bu teleolojik düşünce 20. yüzyılın başında ortaya çıkan İtalyan Fütürist akımında, özellikle de Marinetti'nin ürettiklerinde, sert bir şekilde görülür. Fakat fütüristler ilk avangart dile sahip olan sanatçılardandı. Yaptıkları sanatın formlarını makine hareketlerinin formlarını taklit, analogi, kopya ve başka teknikler sayesinde üretmişlerdir. Bu özellikleri yüzünden formel anlamda demiryolu ve sanat arasındaki karşılaşmayı 20. yüzyıldan başlatmak gerektiğini düşünüyorum. Fütüristler, yazılarında çokça övdükleri ve resimlerinde de yer verdikleri tren ve lokomotiflerin yol açtığı tarihsel hızlanmayı bırakın sürdürmeyi, daha da hızlandırmak, ivmelendirmek istiyorlardı. Trenlere, makinelere, otomobillere, uçaklara ve ivmelenen her şeye karşı olan bu tavırları onları politik olarak faşizme ve Mussolini'yi desteklemelerine yol açtı. Fakat formel anlamdaki yenilikleri yüzünden de Hitler onları 'dejenere sanat' listesine ekledi.

Bu bölümdeki amacım İtalyan Fütürizm'in demiryolları hakkında yazdıklarından yola çıkarak nasıl hareket halindeki bir estetik üretmeye çalıştıklarını göstermek ve bu noktadan hızlanmanın toplumsal anlamları üzerine inceleme yapmaktır. Yazdıkları manifestolarda bu konuya dair çokça ipucu bulmak mümkündür. Fütüristlerin dilinde demiryolları, donmuş olan feodal tarihe durdurulması imkânsız bir hızlanma veriyor, onu parçalarına ayırıyordu. Bu hız sayesinde var olan çelişkilerin görünür kılınmasını hatta daha da derinleşmesini sağlıyorlardı. Trenin hareketi devrimci ve gelenek karşıtı bir momentum ile durağan doğayı parçalara ayırıyordu. Göreceğimiz gibi İtalyan Fütüristleri özellikle ilk yıllarında gayet anarşist

⁴³ Schivelbusch, Wolfgang. *The Railway Journey: the Industrialization and Perception of Time and Space*. University of California Press, 1986, s.70.

⁴⁴ Rose, Margaret A. *Marx'ın Kayıp Estetiği. Karl Marx ve Görsel Sanatlar*. Ayrıntı Yay., 2015, s.18.

ve devrimci bir tavır içindeydiler. Onların bu erken devrimci estetiği birçok avangart akıma doğrudan etki etmiştir. Bu yüzden hızlanma, ilerleme, demiryolları, makineler ile olan sanatsal ilişkilerine göz atmamız gerekir.

1.2. İvmelenen Trenler

Marinetti henüz Fütürist manifestoyu yazmadan önce modern bir hız aracı olarak trenler hakkında şiirler yazmıştı. 1904 yılında *Yıkım* (Destruction) adı altında topladığı şiirlerinden biri cinnetli bir tren yolculuğunu anlatan *Hız İblisi*'dir (Le Demon de la Vitesse).⁴⁵ Marinetti'nin hocası olan Gustave Kahn'a atfedilen bu şiir sembolik tarzın öğelerini içerir. Burada tren kontrol edilemez, kendi motor gücüyle hızlanan, sert, lineer çizgiler yaratan ve eril bir figürdür. Trenin geçtiği yerler de yumuşak, kıvrımlı ve feminen coğrafyalar olarak hayal edilmiştir. Şiirdeki tren, yumuşak ve durağan olan mekânı sert ve hızlı bir şekilde kat eder. Trenin fallik imgesi ve geçip yardığı toprakların da feminenliği 20.yüzyılda şiirden sinemaya kadar çokça önümüze çıkan bir motiftir.

Marinetti *Hız İblisi* şiirinin bir bölümünde şöyle yazar: "Frenleri çalıştır! ... Frenler bozuk mu? ... Peki ne yapmalı?...Görüyorsunuz, nasıl yavaşlatırım şu güçlü siyah kalbimin ritmini".⁴⁶ Burada trenin özerkleşen hareketinden bahsedilir. Tren kendi başına ilerleyen ve durdurulması güçleşen bir araç oluvermiştir. Organik ve evcilleştirilmiş bir ulaşım aracı olarak attan çok farklıdır. Yorulmaz ve mekanik dilinin dışında bir dilden anlamaz. Bu durumda kontrolden çıkmış ve insanoğlunun iradesi dışında hız kesmeden ilerlemeye devam eder. Trenin ilerlemesindeki bu imgenin endüstrinin ilerlemesini sembolize eden bir yanı vardır. Marinetti endüstriyel ilerlemeye gönülden inanan biriydi. "Frenler bozuk mu?" tümcesi makinelerin hızlanmasına karşı olan genel bir şoku ifade eder. Demiryolları 19. yüzyılda yeni bir hareket deneyimi yaşatmasının yanında o zamana kadar görülmemiş bir endişe ve şoku da beraberinde getirmişti.⁴⁷ Bu endişenin başlıca kaynağı gazetelerde sıkça yer alan ve halk arasında büyük etki yaratmış olan tren kazaları yüzündendi. Bu devasa makinelerin bu derecede bir süratle gitmesi,

⁴⁵ Marinetti, Filippo Tommaso, *Destruction; poèmes lyriques*, Paris L. Vanier, 1904, s.75. Erişim için <https://archive.org/details/destructionpom00mariuoft>

⁴⁶ Agy., s.130.

⁴⁷ Schivelbusch, s.130.

kendilerini bile yok edebilecek bir güç ile hareket etmesi demektir. Trenler, hız üretim makineleri olarak kendi sonunun tohumlarını beraberinde taşıyorlardı. Özellikle 19. yüzyılın henüz deneme aşamasındaki yeni teknolojisi nedeniyle kazalara sıkça rastlamak mümkündür. Demiryolu döneminden önce yazılmış Diderot'nun ansiklopedisindeki "kaza" (Fransızca "accident") kelimesi henüz bildiğimiz ve artık neredeyse endüstriyel veya teknolojik bir sebepten ortaya çıkan felaket ile eş anlamlı değildi.⁴⁸ Onun yerine Diderot, kazanın felsefi ve dilbilimsel birtakım özelliklerinden söz ediyor ve onu "rastlantı" ile eş anlamlı sayılabilecek bir şekilde kullanıyordu.⁴⁹ Kaza endüstri öncesindeki dönemlerde neredeyse ancak rastlantı ile ortaya çıkabilecek bir durumdur. Endüstri çağıyla birlikte makinelerin yol açtığı kazalar durumu değiştirdi. Kaza rastlantıdan çok, kontrol edilemeyen, dengeden çıkan bir tren imgesine daha çok yaklaşmaya başladı.

Marinetti ve diğer İtalyan Fütüristler makinelerin yol açtığı şok, korku, kaza gibi durumları tüm tehlikeleri ile kucaklamışlardı. Tüm kazalarla beraber trenin ilerleyen hızını kucaklamak ile tüm tehlikelerle beraber ekonomik ilerlemeyi kucaklamak arasında bir analogi kurulabilir. Schivelbusch, kitabında böyle bir analogi kurar. Bu analogi kurulduktan sonra, kontrol edilmesi imkânsız bir tren kazasının yarattığı teknolojik kriz ile serbest piyasada kontrol edilemeyen metallerin yarattığı ekonomik kriz arasında da otomatikman analogik bir ilişki kurulmuş olur.⁵⁰ İkisi de modernitenin içinde barındırdığı güçlerin yol açtığı felaketlerdir.

1.3. Manifesto ve Araç Olarak “Gelecek”

Marinetti, "Fütürizm Manifestosu"nu 1908 Aralık ayında yazmış ve ertesi yılın Ocak ayında yayımlanmıştır. Manifesto birçok gazetenin yanında Şubat ayında *Le Figaro* gazetesinde yayınlanmış ve büyük sansasyona yol açmıştır. Bir avangart sanat manifestosunun o dönemdeki popüler bir gazetede yer alması özellikle bugünden bakılınca çok ilginçtir⁵¹. Gerçi Marinetti, yazısını babasının Mısır'dan tanıdığı ve *Le*

⁴⁸ Diderot'nun ansiklopedisinden aktaran Schivelbusch, s.131.

⁴⁹ Türkçe'deki "kaza" sözcüğünün etimolojik kullanımına da Nişanyan Sözlük'ten bakılacak olursa şu anlamları görürüz: *Kader, öngörülemeyen olay, yargı* vs. Açıkça teolojik bir anlam barındırıyor. Belki endüstriyel dönem ile birlikte makinelerin bu teolojik anlamı aşındırdığı söylenebilir.

⁵⁰ Schivelbusch, s. 125.

⁵¹ Marinetti'nin manifestosunu yayınlanmasının yüzüncü yılında Franco 'Bifo' Berardi'nin yazdığı "Post-Fütürizm Manifestosu"nun bir İnternet Sitesinde yayınlanması ironiktir. "Post-Fütürizm Manifestosu"nun İngilizcesi için <http://eicpc.net/n/1234779255?lid=1234779848>

Figaro'nun hisselerinin bir kısmının sahibi olan Muhammed El Rachi sayesinde yayınlattır.⁵² Bu, *Le Figaro*'da çıkan ilk edebi manifesto değildi. Marinetti'den otuz yıl önce Jean Moréas'ın yazdığı Sembolist Manifesto da aynı gazetede yayınlanmıştı. Yine de Fütürist Manifesto üslup olarak o zamanki manifestolardan daha sert ve estetik olarak hareketin kendisiyle daha tutarlıydı. Sembolist Manifesto'da bazı eleştirmenlerin fark ettikleri gibi içerik ve form arasında bir uyumsuzluk vardı. Sembolistler olarak yapmak istediklerini yazan Moreas aslında bu isteklerinin dışında bir dile başvuruyordu.⁵³ Hareketin dili ve manifestonun dili tam olarak uyuşmuyordu. Fütüristler ile birlikte bu durum değişmiştir. Bunun en baştaki nedenlerinden biri Marinetti ve diğer yazarların manifestoyu kendi başına devrimci bir sanat formu olarak ele almasıydı. Yani manifesto onlara göre sadece hareketin eleştirdiği ve yapmak istediği şeyleri aktaran enformatik bir mecra değildi. Manifesto başlı başına yeni Fütürist formlarının denendiği bir alandı. Hem sanat hem de politikanın aracı, motor gücüydü. Marinetti manifestonun yazılış şekline çok önem veriyor ve diğer Fütüristler'e de bu yolda rehberlik ediyordu.

Modern bir biçim olarak manifesto son derece politik bir eylemdir. Tarihsel avangart hareketlerin ürettiği manifestoların kaynağını Karl Marx ve Friedrich Engels'in 1848 yılında yayınladıkları *Komünist Manifesto*'ya dayandırmak mümkündür. Başta bir hareketin veya partinin programı olarak görülen manifestoda biçimsel olarak bir program veya şemadan daha fazlası barınır. Komünist Manifesto'nun son cümlelerini hatırlayalım: "Proleterlerin, zincirlerinden başka kaybedecek şeyleri yok. Bir dünya var kazanacakları.⁵⁴" Şimdinin yadsınmasını (var olan zincirleri çıkartmak) geleceğin olumlanması (bir dünyanın kazanılması) takip eder. Gelecekte olana ulaşma, daha doğrusu bugünden başlayarak geleceği inşa etme eylemi modern manifesto estetiğinin bel kemiğini oluşturur. Manifesto kendisini söylemsel olarak gelecek ile bugün arasındaki ilişkide oluşturur. Badiou, avangart manifestolar hakkında yazarken onların "gelecek" olarak bahsettikleri ve hedef koydukları zamanın "şimdiyi" tanımlamak için kurgulanmış bir retorik olduğunu söyler.⁵⁵ Badiou'nun sözleriyle sanatsal üretim, o üretimin şimdisi (*present*) hakkında bir deklarasyon yapamaz; çünkü yeterli dilsel araçlara sahip değildir. Sanat üretiminin tekilliği, onu

⁵² Rainey, Lawrence, et al. *Futurism: an Anthology*. Yale University Press, 2009, s.6.

⁵³ Puchner, Martin. *Poetry of the Revolution: Marx, Manifestos, and the Avant-Gardes*. Princeton University Press, 2006, s.73.

⁵⁴ Engels, F. ve Marx, Karl. *Komünist Parti Manifestosu*, <https://www.marxists.org/turkce/m-e/1848/manifest/kpm.htm>

⁵⁵ Badiou, Alain, and Alberto Toscano. *The Century*. Polity, 2008, s. 140.

başka araçlarla (bir deklarasyon, bir program vs.) aktarılmasında bir engel oluşturur. Kısacası sanat dilini farklı bir dil ile anlatmak mümkün değildir; çünkü başka bir dili aktarabilecek kapasitede bir meta-dil imkansızdır. Bu yüzden manifestolar "sanatın şimdisi için bir gelecek icat etmelidirler." "Gelecek" in icat edilmesi ve kurgulanması manifestoyu oluşturan temel eylemdir. Bir sanat manifestosunu, sıraladıkları hedeflerini gerçekleştiremedikleri için eleştirmek asıl noktayı kaçırmak demektir. Çünkü buradaki gelecek zaten şimdiki tanımlayabilmek için vardır. Manifesto ile ilgili tartışmasını Badiou şöyle devam eder:

Avangart hareketler şimdide biçimsel kopuşları aktifleştirmiş ve aynı zamanda bu aktivasyon için - manifesto ve bildiri formunda- retorik kılıflar üretmişlerdir. Onlar gerçek şimdinin kılıflanmasını kurgusal bir gelecekte ürettiler.⁵⁶

Demek ki avangart hareketler manifestolarında her ne kadar gelecek ile ilgili keskin ve bazen de gerçekleşmesi imkânsız hedeflerden bahsetseler de aslında şimdi ile uğraşmaktadırlar. Tüm enerjileri dolaylı olarak şimdi ve onun üretilmesindedir. "İsminin vurgusuna rağmen, fütürizm bile şimdinin fabrikasyonudur".⁵⁷

İtalyan Fütüristlerinin manifestolarındaki şaşkıncu ve şoka uğraticı "gelecek" konusunu bu çerçevede görmemiz gerekir. Geleceğe olan tüm vurguları bizi bugüne, şimdiye geri getiren bir araçtır. Bu aynı zamanda eylemleri ve manifestoda yazdıkları arasındaki çelişkiyi açıklar. Çünkü manifesto her ne kadar ağır başlı ve son derece ayık bir bildiri gibi görünse de aslında esrik bir kurgudur.

Marinetti manifestonun kurgusal gücünün farkındaydı. Fütürist arkadaşı Gino Severini, 1913 yılında yazdığı manifesto taslağını Marinetti'ye gönderdiğinde aldığı yanıt bunu destekler niteliktedir:

Yazını büyük bir dikkat ile okudum ve diyebilirim ki ilginç tarafları bulunuyor. Fakat şunu söylemeliyim ki *manifestoya* dair hiçbir özellik içermiyor.

Birincisi, başlığın kesinlikle işe yaramaz çünkü çok genelleşici... İkincisi, Apollinaire'nin *merde* ve *rose* kelimelerini tekrarladığın kısımları yazıdan çekmelisin, tek bir sanatçının methiye ve yergilerini tekrarlayarak onu övmen bizim manifesto anlayışımızla tamamen tezat oluşturacak bir şeydir... Yazdığın

⁵⁶ Agy., s.139.

⁵⁷ Agy., s.140.

şekilde yayınlayarak harika bir makale yayınlamış olacaksın fakat bir manifesto değil. Bu yüzden alıp tekrar yazmanı, dediğim bölümleri çıkarmanı ve *manifesto formuna uyacak şekilde yoğunlaştırıp sıkılaştırmanı* tavsiye ediyorum...⁵⁸

Fütürist Manifestoları diğer yazı formlarından farklı olmalıydı. Aksi takdirde Marinetti'nin devamında dediği gibi manifestonun fütürist bir resim hakkında yazılmış inceleme yazısından bir farkı olmazdı.⁵⁹ Severini'nin yazısı kötü yazılmış bir yazı değildi; tam tersine harika idi, fakat manifestonun sıkışık ve yoğun formuna uymuyordu. Manifesto sıkışık ve yoğun olmalıydı. Kelimeler ve tümceler birbirlerine montajlanmalı ve adeta hareket ediyor izlenimi verilmeliydi.

1.4. Fütürist Manifesto

Marinetti'nin Fütürist Manifesto'su oryantal dekorasyonu olan bir evden arkadaşlarıyla beraber dışarı çıkmaları ve soluksuz hareketleriyle şehri gezmeleriyle başlar.⁶⁰ Herkesin uyuduğu saatlerde onların bedenleri heyecan içinde kaynamaktadır. Sabah olup şehirdeki tramvayların gürültülü hareketleri başladığında onlar da dışarı fırlarlar. Kuş sesleri veya güneş ışınları değildir onları harekete geçirip dışarı atan; tramvayın mekanik hareketidir. Dışarıda onları otomobilleri beklemektedir. Otomobiller güçlü yüzgeçleri ile koşan köpek balıklarına benzetilir. Bir anda önüne çıkan bir bisiklet ile otomobil tıpkı kendi kuyruğunu ısırmaaya çalışan bir köpek balığı gibi dönmeye başlamış ve kontrolü kaçırarak bir çukura düşmüştür. Marinetti, heyecan veren bu mekanik kazayı kutlar ve çukurdayken yutulan toprakların tadını "Sudan'daki hemşirenin kutsal siyah göğsüne" benzetir.⁶¹ Makinenin açtığı deneyimin cinsellikle taşan benzetmeleri çarpıcıdır. Çukurdan çıkan otomobilin, o vahşi köpek balığın, canlanıp tekrar hızlanması için okşanması yeterlidir. Burada ve daha birçok yerlerde otomobil ve trenler cinselliği çağrıştıran canlı varlıklar gibidirler. Daha önce mekanik trenlerin yumuşak ovalardan geçmesi imgesini anlatırken trenlerin eril bir imgeye sahip olduğunu söylemiştik. Şimdi ise başka bir mekanik araç olan otomobil feminen bir cisimdir. Bir köpek balığı gibi

⁵⁸ Perloff, Marjorie. "'Violence and Precision': The Manifesto as Art Form", *Chicago Review*, Vol. 34, No. 2 (Spring, 1984) s. 65.

⁵⁹ Agy., s. 65.

⁶⁰ Marinetti, Filippo. "The Founding of the Futurist Manifesto", *Futurism: An Anthology* içinde, s.49.

⁶¹ Agy., s.50.

canlı ve okşanması gereken bir objedir. Demek ki mekanik aracın mekân ile ilişkisinde eril figür aracın kendisi olurken; yolcu veya makinist ile olan ilişkisinde feminen figüre dönüşüyor. Hollywood filmlerinde de sıkça rastlanan bir durumdur bu. Western filmlerinde tren beyaz Amerikalıların elinde eril bir işgalci, "Yerlileri" yerlerinden eden bir figürdür. Asıl tema tren ve mekân arasındaki gerilimde yatar. Diğer ve tersten bir örnek olarak Buster Keaton'ın 1926 yapımı *The General* filmi gösterilebilir. Buster Keaton'ın canlandırdığı makinist karakteri lokomotifini çok sever, onu okşar ve değer verir. Filmin ilk dakikalarında şöyle yazar: "Hayatında iki aşkı vardı. Makinesi ve - ..."62

Marinetti başka bir yazısında direkt olarak bu ilişkiden bahseder. Mekanik güzelliği övdüğü mısıralarında şöyle bir soru sorar: "Hiç onların (makinistlerin) lokomotiflerin devasa ve güçlü bedenlerini yıkarken gördünüz mü?... aşık olduğu kadını okşar gibi."63 Daha sonra Fransız demiryolu grevinde makinistlerin lokomotiflerini sabotaja yanaşmadıklarını ve sabote edenleri de ihbar ettiklerini yazar. Bu ona göre çok doğal bir davranıştır çünkü "o güzel çelik makineye" kim zarar vermek isteyebilirdi ki! Geçmişe ait olan tüm değerleri yıkmak isteyen Marinetti lokomotifin "güzel vücuduna" zarar verilmemesi gerektiğini savunuyordu.

Marinetti, manifestosunun özellikle bu ilk bölümünde hala sembolizmin işaretlerini taşır. Sudan'lı hemşire ve köpek balığı benzetmeleri bu işaretlerden iki tanesi. Fakat onun sembolizmi bildik bir sembolizm değildir. Marjorie Perloff'un da dediği gibi, Marinetti'nin kullandığı metaforlar bireysel bir kendine dönüş değil kolektif dürtüye sahip imgelerdir. İmgeler, otomobilin çukura düşmesi gibi -her ne kadar gerçekten Marinetti'nin başına gelmiş olsa bile- kolektif deneyimlere işaret ederler. Manifesto'nun dilinde dikkatlice "Ben" yerine "Biz" kelimesi kullanılmıştır. İlk cümle de "Biz" kelimesi ile başlar: "Biz -arkadaşlarım ve ben - bütün gece tavandan sarkan camii kandilleri altında uyanık kaldık...". Metinde hala sembolizmin izlerinin olduğu doğrudur; ama Marinetti'nin sembolizmi "tüm devrilen otomobiller ve fabrika lağımları manzaralarıyla, Mallarme'den çok ... Walt Disney çizgi filmlerinin hareketli yüzeylerine benzer."64

İlk bölümden sonra programatik olan ve 11 maddeden oluşan bölüm gelir. Bu bölümden bizi ilgilendirecek bazı kısımlara göz atalım:

62 "There were two loves in his life. His engine, and -". Diğer aşkı da filmin sonunda kavuşacağı Annabelle.

63 Marinetti, "Multiplied Man and the Reign of the Machine", *Futurism* içinde, s. 90

64 Perloff, *Manifesto as Art Form*, s.72.

1) Biz tehlikeye, enerjik yaşama ve korkusuzluğa karşı duyduğumuz sevgiyi haykırmak istiyoruz.

....

3) Bugüne dek yazın, düşünce tembelliğinden, kendisinden geçmeden ve uykudan övgü ile söz etmiştir. Biz ise şimdi saldırgan devrimi, ateşli uykusuzluğu, koşar adımını, ölüm taklasını, tokadı ve yumruğu övüyoruz.

4) Dünyanın güzelliğinin, yeni bir güzellikle daha da zenginleştiğini olumluyoruz: Bu güzellik, hızın güzelliğidir...

...

8) ...Bizler artık mutlak olanda yaşıyoruz, çünkü artık sonsuz ve her zaman için var olacak olan hızı yaratmış bulunuyoruz.

...

11) Çalışan, eğlenen ve ayaklanmalara neden olan büyük insan kitlelerini yüceltmek istiyoruz; ...elektrikli aylar tarafından aydınlatılan silah depolarını ve tersanelerini, dumanlı yılanlara benzer trenleri yutan istasyonları; göğe yükselen dumanlarıyla bulutlara asılı duran fabrikaları, dev aletleri gibi nehirlerin iki yakasını birleştiren ve güneş ışığında bıçak gibi parlayan köprüleri, göğü inleyen ve serüvenler peşinde koşan vapurları, raylarda, borularla çevrelenmiş dev çelik beygirler gibi koşmakta olan geniş göğüslü lokomotifleri ve rüzgarda bir bayrak gibi sallanan ve coşkulu bir topluluğun alkışını andıran pervanesiyle göklerde kayarcasına uçan uçakları yüceltmek istiyoruz.⁶⁵

Modernite ve teknolojinin yol açtığı tehlike, hız ve ivmelenme daha önce hiçbir sanat akımında olmadığı kadar kucaklanır. Fakat sadece kucaklama ve makinelerin hızına yetişebilme değildir söz konusu olan; Marinetti daha da hızlanmak, daha fazla ivme kazanmak ve kazandırmak istiyordu. Tembelliğe ve statik olan her şeye karşı savaş açmıştı. Her şey hareket halinde olmalı ve daha fazla hızlanmalı, ivme kazanmalıydı. Gelenekler bir tren hızı ile yıkılıp çiğnenmeliydi. Manifesto'nun onuncu maddesinde Marinetti, müzelerin, kütüphanelerin ve her türlü akademilerin yıkılması gerektiğini

⁶⁵ Şu kaynaktan, değiştirilerek alındı: <http://manifesto-manifesto.blogspot.com.tr/2008/07/frizm-manifestosu-ft-marinetti-1909.html>

söyler. Sanat da tüm her şey gibi hareket halinde olacaktır. Güzellik artık durağan bir şey değil; tam tersine hareket halinde bir mücadele ile ortaya çıkan bir şeydir.

Fütüristlerin yıkıcı bir güç olarak teknoloji ve hıza duydukları sarsılmaz hayranlık onları birçok çelişki içine soktu. Marinetti, aşk üzerine yazılmış edebiyattan nefret ediyordu ve feminizme olan nefretini de gizlemiyordu. Feminizm onun gözünde müzeler ve kütüphaneler ile birlikte yıkılması gereken bir olguydu. İtalyan Fütüristler'inin, özellikle Marinetti'nin "kadınlara karşı nefret"i (bu başlık altında kaleme aldığı bir manifestosu da vardır) ve kadınları küçümsemesinin altında çelişkili nedenler vardır. Marinetti, D'Annunzio üzerine kaleme aldığı metninde bu nefretin yüzyıl sonu Avrupa'sında bir kültürel dekadandan ikonu haline gelmiş kadın figürüne karşı olduğunu belirtir.⁶⁶ D'Annunzio'nun kendisi, tıpkı ondan sonra gelen takipçileri gibi, yapıtlarında kadını erkeğin arzu nesnesi olarak kullanıyordu. Marinetti'nin D'Annunzio'ya karşı çıkmasının nedenlerinden biri, onun kadını dekadandan ve klişe bir imaja dönüştürüyor olmasında yatar. Kadın imgesi, Marinetti'nin fütürizminde geçmiş, moderniteye ait olmayan bir şeyi, aşkı ve teknik olmayan reproduksiyonu hatırlattığı için nefret edilir.⁶⁷ Oysa fütürizmin ütopyası modernizm öncesi her unsuru yok etme çabasıydı. Bu ütopyaya göre insanların reproduksiyonu gerekiyordu fakat insanlar tıpkı makineler gibi cinsellik dışı üretim yollarıyla çoğalmalıydılar. Erkekler, çoğalmak için kadınlara muhtaç olmamalıydı. Kendi başlarına, fabrikada işçilerin ürettikleri makineler gibi "eksiksiz" ve "mükemmel" bir şekilde üretilmeliydiler.⁶⁸ Kadına duyulan aşk imgesinin yerine makineye duyulan aşk imgesinin birçok yazıda tekrarlanması bir nedeni de buydu.⁶⁹ "Kadına Karşı Nefret" adlı manifestosunda Marinetti, "erkek Fütüristler" olarak kadınlardan uzaklaşma nedenlerinin, kadınlarda bulunan dünyevilik unsuru yüzünden olduğunu söyler.⁷⁰ Bu dünyevilik ve doğaya ait olma imgesi tam da Marinetti'nin uzaklaşmaya çalıştığı şeydi. Manifesto şu cümle ile kapanır: "Bir gün mekanik bir oğlan yaratabileceğimizi bile hayal ettik..."⁷¹ Mekanik oğlan, bilimin gün yüzüne çıkardığı tüm yasaların sentezi ile mümkün olacaktı.⁷² Mekanik insan hayali İtalya'dan Rus Fütüristlerine kadar çoğu avangart akımın ütöpic imgesi haline

⁶⁶ Re, Lucia. *Annali d'Italianistica*, Vol. 7, Women's Voices in Italian Literature (1989), s.253.

⁶⁷ agy.,254

⁶⁸ Marinetti, Filippo, "Contempt for Women", *Futurism* içinde, s.86-89

⁶⁹ Re, Lucia. s.255

⁷⁰ Marinetti, Filippo, "Contempt for Women", *Futurism* içinde s.89

⁷¹ agy., s.89.

⁷² agy., s.89.

gelmiştir. Marinetti'nin kadınlara karşı duyduğu nefreti bir yana, Mayakovsky ve Dziga Vertov gibi yazar ve sinemacılarda da mekanik insan ütopyası bulunur.⁷³ Bu hayalin ne kadar ütöpik veya distöpik olduğunu ilerideki bölümlerde analiz edeceğiz. Son olarak Marinetti'nin çelişkili mizojinizminden bir örnek daha verelim. Marinetti, parlamenter sistemden nefret ediyor ve onu yıkmak istiyordu. Fakat kadınların parlamenter sisteme dahil edilmesini destekliyordu.⁷⁴ Çünkü onun gözünde "yeteneksiz" kadınlar sayesinde parlamenter sistem yavaşlayacak ve bertaraf edilmesi gerektiği anlaşılacaktı. Kadınlara karşı bu aşağılayıcı düşünceleri Birinci Dünya Savaşı sonrasında yok olmadıysa da bir ölçüde azalmıştır. 1919 yılında faşist aday olarak seçimlere katıldığında (Benito Mussolini ve Arturo Toscanini ile birlikte) vaatleri arasında feminist maddeler de bulunuyordu.⁷⁵ Evliliği kadın için tasarlanmış bir "hapis", kadınların yasal ve mülki haklarının kısıtlılığını da "barbarca" olarak tanımlıyordu. Bunun dışında boşanmayı savunuyor ve devlet destekli çocuk bakım kurumlarının kurulmasını savunuyordu.⁷⁶

Dokuzuncu maddede arzu edilen hızı gündelik hayatta en yıkıcı şekliyle görürüz: "Dünyanın tek hijyeni olan savaşı, militarizmi, yurtseverliği, anarşistlerin yıkıcı jestlerini, ölünesi güzel fikirleri ve kadına karşı nefreti yüceltmek istiyoruz." Her şeyi yıkıp giden bu hızın Marinetti'deki mantıksal sonucudur savaş. Dünyayı gerilikten, gelenekten temizleyecek tek hijyendir.⁷⁷ Marinetti'nin, bu olay yaratan ve onu İtalyan faşizmine yakınlaştıran görüşlerine bu bölümün sonunda tekrar geri döneceğiz. Fakat kısaca şunu söylemek gerekir: Savaşperver ve mizojinist bu düşünceler İtalyan Fütüristlerinden en çok Marinetti'nin yazılarında bulunur. Her ne kadar Boccioni ve Sant'Elia gibi diğer fütüristler de Birinci Dünya Savaşı'na gönüllü olarak katılmış ve savaşta ölmüş olsalar bile Marinetti'nin aşırı dilini kullanmıyorlardı. Onun bu ve daha sonraki yazılarındaki ifadeleri, savaşa katılması, Mussolini ile olan ilişkisi Fütürizmi anlamada bir perde oluşturur. İtalyan Fütürizmi, bugünkü sanat tarihinde neredeyse savaş ile özdeşleşmiş bir akımdır.

⁷³ Mayakovsky'den etkilenen Nazım Hikmet'in bazı yapıtlarında da mekanik insanın ütöpik dürtüsünden bahsedilebilir. En azından Fütürizm'den etkilendiği *Makinalaşmak İstiyorum* adlı şiirinde bunu görmek mümkündür. Şiirin sonlara doğru bir bölümünde şöyle der: "...ve ben ancak bahtiyar olacağım/karıma bir türbin oturup/kuyruğuma çift uskuru taktığım gün!"

⁷⁴ Marinetti, Filippo, "Contempt for Women", *Futurism* içinde, s.89.

⁷⁵ Re, Lucia., s.261

⁷⁶ agy., s.261.

⁷⁷ Fütürist Manifesto., manifesto.blogspot.com.tr/2008/07/frizim-manifestosu-ft-marinetti-1909.html.

Benjamin Noys'un dediği gibi "Fütürizm basitçe teknolojinin ve savaşın kutlanması değildir; ivmelenmeyi yeni formlara sokacak şekilde işlemek ve mücadele etmektir."⁷⁸ İtalyan Fütürizmini basitçe "faşist" diyerek bir kenara atamayacağımızı düşünüyorum. Fakat tersi de aynı şekilde geçerlidir: İtalyan Fütürizminin faşizmle olan ilişkisini bir kenara atıp incelemek de mümkün değildir.

1. 5. Doğu'ya Giden Demiryolu

Trenler ilk dönem İtalyan Fütüristleri için hız ve geçmişi yarıp geçen yıkım araçları gibidir. Mekân trenler tarafından öldürüldü, diyordu Heinrich Heine.⁷⁹ 19. yüzyılda trenlere sık sık mekanın yıkıcısı tanımı yapılıyordu. İlginçtir ki aynı dönemlerde demiryollarının yarattığı yeni hız deneyimini benzetmede füze, top ve mermi gibi askeri terimler kullanılıyordu. Bu benzetmeler 19. yüzyılın sonunda bile hala görülmekteydi.⁸⁰ Schivelbusch, trenler ve askeri yıkım araçları arasında kullanılan benzetmeyi şu tümceyle ifade ediyor: "Tren bir mermi deneyimi olarak algılanıyordu, tren ile seyahat de manzara üzerinde ateş edilmeye..."⁸¹

Marinetti savaş ve yıkım üzerine yaptığı övgülerin ardından trenler üzerine olan övgülerini sıralamaya başladığında ikisinin arasındaki ortak noktaların farkındaydı. Trenler kolektif hız makineleri olarak görülüyordu. Demiryolu inşa etmek de, kolektif bir işgücü gerektiren ve kalabalıkları birleştiren bir ağ demektir. *Gelin Ayışığına Öldürelim* (1909) adlı yazısında Doğu'ya doğru kurgusal bir demiryolu inşa edilir. Demiryolu inşası büyük seferberlik ve hareketlenme gerektirir. "Her gün korkusuz bir gurura sahip olabilmek için sınırlarımızı elektrikleştirmemiz gerekir!"⁸² der Marinetti. Yazının devamında demiryolu inşası İran topraklarına kadar dayanır. Doğu'ya doğru giderken tüm dağlar ve engeller aşılır. Gece gündüz demiryolu inşası devam eder. Geceleyin çalışabilmek için ışık gerekir. Marinetti elektrikli ışıkların romantik ay ışığını öldürdüğünü ve inşaatın devamını sağladığını aktarır. Demiryolu bir yere kadar gider; fakat dağların zirvelerine geldiğinde trenler yerini uçaklara verir. Uçaklar tüm okyanusları geçer ve Fütüristlerin dünyayı fethetmesi sağlanır. Demiryolu inşaatı ve tüm dünyayı demir ağlarıyla örme ikili ve zıt bir anlam taşır. Birincisi emperyalist bir anlamdır. Tıpkı Hindistan'da koca

⁷⁸ Noys, Benjamin, *Malign Velocities. Accelerationism and Capitalism*. Zone Books., 2014, s.18.

⁷⁹ Schivelbusch, s.37

⁸⁰ Agy., s. 54

⁸¹ Agy., s. 54

⁸² Marinetti, *Let's Murder the Moonlight, Futurism* içinde, s. 55.

coğrafyanın meta üretimine ve dolaşımına açma niyetiyle İngilizler tarafından kurulmuş demiryolları gibi. Fakat aynı zamanda bilinmedik coğrafyaları birleştirmeye, yeryüzünü bir bütün olarak görebilmeye yarayan ütöpik bir dürtü de içerir.

Fütüristlerin kucakladıkları ivmelenmenin görsel sanatlarda aldığı forma geçmeden önce Marinetti'nin dilde yaptığı birtakım teknik değişikliklere göz atalım. *Fütürist Yazının Teknik Manifestosu* 1912'de yayınlanmıştır. Manifesto edebiyat ve dil hakkında bir paragraf ile açılmaz. Marinetti'nin uçak deneyiminden başlar. İşte ilk tümcesi:

Bacaklarım uçağın yakıt deposunun iki yanına açık bir şekilde otururken, karnım uçak pilotunun kafası sayesinde ısınır, Homer'den günümüze kalan sözdiziminin saçma anlamsızlığını hissettim.⁸³

Geleneksel sözdiziminin "saçmalığını" ve yıkılması gerektiğini bir uçak yolculuğu denemesinden çıkarmıştır. Sözler de tıpkı yerçekimiyle savaşıyan uçaklar gibi özgür olmalı ve Latin geleneklerinden kurtulmalıydılar. Sözcüklerin de tıpkı uçaklarınki gibi kanatları olması gerekiyordu. Marinetti bu düşüncelerini "dönen uçak pervanesinden" işittiğini yazıyordu. Ona göre sözdizimini yıkmak ve kelimeleri rastgele olarak dağıtmak kaçınılmazdı. Fiilleri de mastar halinde kullanmak gerekiyordu. Çünkü ancak mastar halindeyken fiilleri yazan *Ben* sahipsiz kalacaktı ve deneyim çoğullaştırılabilecekti.

Sıfatlar ve zarflar bir engeldi; çünkü yeni teknoloji aygıtların tersine yazıyı ve imajınasyonu yavaşlatıyordu. Oysa Fütürist yazında her şey hızlanmalıydı. Tüm bu "engelleri" aşarak yazabilmek için analogi kurmak gerekiyordu. Analogi kurarak kelimeler yan yana eşit bir şekilde durabilirler. Her kelimenin analogik bir ikizi olmalıydı. Marinetti şu örnekleri veriyordu: "Adam-torpedo; kadın-koy; kalabalık-sörf...". Kelimeler yan yana konularak daha hızlı ve daha yaratıcı anlamlar üretilebilecekti. Bu yüzden Marinetti "gibi, sanki, tıpkı, aynı" gibi kelimelere ve bağlaçlara karşıydı.

Edebiyat tıpkı trenler gibi yürüyen ve ivmelenen bir araç olmalıydı. "Nokta ve virgülün saçma yavaşlatıcı" özelliklerinden kurtulmak gerekirdi. Kesintisiz bir imaj akışı gerekiyordu ve Marinetti'ye göre bu edebiyat ve şiirin kansızlığını ortadan

⁸³ Marinetti, Technical Manifesto of Futurist Literature, *Futurism* içinde, s.119

kaldıracaktı. Kelimeleri yan yana dizmek, aralarındaki bağlaçları kaldırmak ile Marinetti'nin edebiyata yaptığı şeyi trenler de mekâna yapıyorlardı. İki nokta arasındaki uzaklık trenlerin gündelik hayata girmesiyle birlikte artık eskisi gibi olmayacaktı. İki nokta arasında kalan mekân deneyimini yok etmişti trenler. Sadece varış noktaları ve bu noktalara doğru yönlenecek çizgiler mevcuttu. Marinetti sözdizimini yıkmaktan bahsederken trenlerin bu gücüne örnek veriyordu:

Sıradan bir adam, trende bir günlük bir zaman dilimi geçirip, küçük ve ölü bir kasabanın güneş, toz ve rüzgârın sessizce gezindiği meydanlarından, ışık hareket ve sokak haykırılarıyla dolu muazzam bir başkente ulaşabilir.⁸⁴

Trenler mekânın sözdizimini yıkan araçlardı. Bildiğimiz anlamda mekân ve şehirler arası yolculuk deneyimi yok olmuştu. Bir köy ile bir şehir demiryolları sayesinde yan yana durabiliyorlardı. Nehirler ve yüksek dağlar mekânı ayıran ve ulaşılmaz kılan modernite öncesi öğelerdi. Onlar mekânın bağlaç, sıfat ve zarflarıydılar. Çelik köprüler ile nehir aşılabiliyor ve tüneller sayesinde de dağlar delinebiliyordu. İtalyan Fütüristleri eğri, spiral ve kıvrak çizgilerden nefret ediyorlardı. Onların sevdiği çizgi düz çizgiydi. Demiryolları dinamik düz çizginin yeryüzünde uygulanmış ve Fütüristlerin örnek olarak aldığı prototipiydi. Çelik köprüler ve tüneller sayesinde trenler kıvrak çizgilere meydan okuyor ve düz çizginin hakimiyetini ilan ediyorlardı.⁸⁵ Benzer şeyi Fütürist ressamlar resim için söylüyordu. Resimde kıvrak çizgiler yerine düz ve güçlü çizgilerin kullanımını savunuyorlardı.

Özgürce dolaşan, hareket eden, hatta uçan kelimeler Fütüristlerin her şeyi hareketlendirme isteğini gösterir. Hareket sayesinde cisimler "tembelliklerinden" kurtulur ve yeni anlamlar üretilir. Kelimelerin hareketi ile yeni anlamlar üretilmesi 20. yüzyılın başında James Joyce gibi yazarlar tarafından da yapılmıştı. En radikal şeklini ise Rus Fütüristleri'nin *zaum* dedikleri dil ile yapılmış deneylerde almıştır. Bir sonraki bölümde Rus avangartları hakkında konuşurken *zaum* üzerine duracağız.

Marinetti dilde yaratmak istedikleri yeniliklerinden bahsettikten sonra bazılarının şimdilik mümkün olmadığını söyler. Sıfatları tamamen yok edemeyebiliriz fakat "olabildiğince az ve hiç görülmediği gibi farklı bir şekilde kullanmalıyız."⁸⁶ Daha sonra sıfatları demiryolu işaretlerine ve semaforlara benzetir. Onun gözünde

⁸⁴ Marinetti, Filippo. Destruction of Syntax - Radio Imagination - Words-in-Freedom, *Futurism* içinde. s.143

⁸⁵ s. 145

⁸⁶ s. 148

sıfatların görevi, tıpkı demiryolları işaretleri ve ışıklarının trenlere yaptıkları gibi enerji ve hızı kontrol etmek, yaklaşan analogileri hızlandırıp yavaşlatmaktır. İlginçtir ki Marinetti burada çok az kullandığı kelimelerden olan "yavaşlığı" ve "kontrolü" kullanır. Trafik lambaları, trenleri ve otomobilleri duraklatan, onların hareketini kesintiye uğratan aygıtlardı. Trafiğin "akabilmesi" için semafor ve trafik lambaları ile geçici olarak duraklatılması gerekiyordu. Fütüristler için daha az olsa bile dil ve imajların akması için bazen durup bazen hareket etmeleri gerekiyordu. Bu özellikle film ve montaj tekniğinin olmazsa olmaz özelliklerinden biridir. Esther Leslie film ve animasyonların donmuş imajları hareket ettirmesinden bahsederken bu "başlat-duraklat" ya da "duraklat-başlat" ritminin 19. yüzyılın ikinci yarısını karakterize eden hareket biçimi olduğunu belirtir.⁸⁷

1.6. Durağan Objelerin Hareketi

Diğer bir Fütürist üye Umberto Boccioni'nin yazılarında Marinetti'den daha tutarlı ve bazen de daha teorik incelemeler bulunur. *Mutlak Hareket + Göreli Hareket = Dinamizm* adlı 1914 tarihli yazısında nesnelerin hareketleri ve plastik sanatların takip etmesi gereken yönlerden bahseder. Mutlak hareket, Boccioni'ye göre, nesnelerin hareket halinde olsun veya durağan olsun, içlerinde barındırdığı bir harekettir. Aslında Boccioni için durağan nesne yoktur. "Durağan" kelimesi tamamen göreceli bir şeydir. Durağan nesne yoktur, sadece hareket vardır.⁸⁸ Burada olanaksız olarak görülen durağan nesne aslında zamansız nesne demektir. Albert Einstein 1905 yılında yayınladığı "Hareket Eden Cisimlerin Elektrodinamiği"nde geliştirdiği Özel Görelilik Kuramı ile zamanda durağan diye bir nesnenin var olamadığını göstermişti.⁸⁹ Einstein'ın teorisine göre cisimlere ve mekâna dışardan eşlik eden bir zaman yoktu. Zaman, mekân ve hareket birbiri içine girmiştir ve ancak göreceli bir noktadan ayırt edilebilmesi mümkündür. Böylece Einstein zamanı metafizik ve mutlak karakterinden sıyırmıştır.⁹⁰ Einstein'ın bahsettiği mekân, zaman ve hareketin birleştiği alan cisimlerden çok vektörler, hızlar ve fonksiyonlar içeriyordu.

⁸⁷ Leslie, Esther. *Liquid Crystals*, Reaktion books, 2016, s. 67. Bu konuya film ve montaj üzerine duracağımız ilerideki bölümlerde tekrar geleceğiz.

⁸⁸ Boccioni, Umberto. *Absolute Motion + Relative Motion = Dynamism*, *Futurism* içinde, s. 187.

⁸⁹ Kwinter, Sanford. "La Citta Nuova: Modernity and Continuity", *Architecture Theory after 1960* içinde, s. 590

⁹⁰ Agy., s. 590.

Boccioni'nin hareket üzerine yazdığı yazılarında fizikteki yeni gelişmeler önemli rol oynamıştır ve Einstein'dan etkilenmiş olması muhtemeldir. Boccioni'ye göre nesnenin iç hareketinin ismi "mutlak hareket"; etrafa, manzaraya ve dinamik yasalara tabii hareketi de "görelî hareket" idi. Mutlak hareket günlük hayatta çıplak gözle görülmeyen bir hareket ise, sanatın bu hareketi yakalaması gerekir. Fütürist ressamlardan önce Empresyonistler ve Kübistler de bu hareketi bir ölçüde yakalamaya çalışmışlardı. Fakat onların üretimleri, Boccioni'ye göre başarısız bir denemeydi. Boccioni empresyonistleri eleştiriyordu çünkü onlar "eskizimsi teknikleriyle hareketi yakalamak isterken onu tamamen durduruyor ve öldürüyorlardı".⁹¹ Oysa plastik sanatların yapması gereken şey, hareketi yakalarken onu devam ettirmek, onu durdurup öldürmemektir. Empresyonistleri eleştirdiği bölümün aynısında Kübistleri de "şematik formüller" ürettikleri için eleştiriyordu. Kübistler belli bir formül yakalamış ve o şema içerisinde eserlerini tekrarlamışlardır. Hareket ise değişim demektir ve değişen bir nesneyi aynı formül ve şema ile yakalamak mümkün değildir. Her üretimde formülü yeniden üretmek gerekiyordu.

Demek ki hareket halindeki nesnelere kendi başına bir gerçeklikti. Boccioni bir atın hareketini örnek veriyordu:

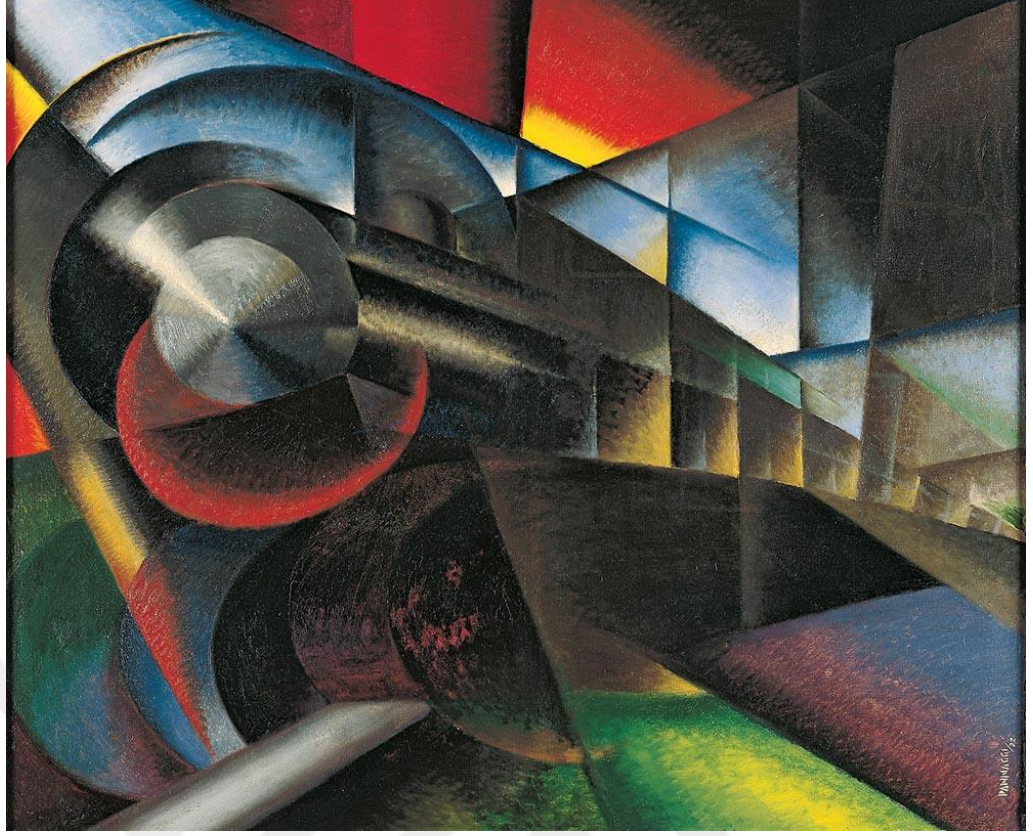
Hareketteki bir at, durağan bir atın harekete geçmiş hali değildir. Hareketteki at kendi başına tamamen farklı bir haldir ve onu tamamen farklı bir şey olarak kavramalıyız.⁹²

Boccioni hareket halindeki nesnelere, onların hızını ve ivmelenmesini yakalayabilecek sanat formları üretmeye çalışıyordu. Şimdiye kadar, diyordu, insanlar sanata hareket kazandırmak için rüzgârın, ağaçların, kırsal alanların geçirdiği değişimlere baktılar. Fütüristler ise trenlere, otomobillere, bisikletlere ve uçaklara bakmak istiyorlardı.⁹³

⁹¹ Boccioni, s. 191.

⁹² Agy., s.192.

⁹³ Agy., s.193.



Şekil 1.3. *Speeding Train (Treno in corsa)*, 1922, Ivo Pannaggi.

Hareket halindeki tren Fütürist ressamların en çok işledikleri temalardan biridir. Trenin hareketini yakalamak için Fütüristler kırık, tekrara dayalı ve kolaj metotlarını kullanmışlardır. Örneğin Luigi Russolo'nun "Trenin Dinamizmi" adlı 1912'de yaptığı tablosu hızlanan agresif bir treni gösterir. Tren hızlanırken hem kendi şeklini değiştirir hem de etrafını değişime uğratar. Russolo hareket halindeki treni çizerken sadece trenin hareket halinde olmadığını, manzaranın da hareket ettiğini göstermek ister. Gökyüzü ve toprak dinamik çizgiler ile parçalanır ve trenin kavgacı hareketine bağlanır. Aynı şekilde İvo Pannaggi'nin 1922'de resmettiği "Hızlanan Tren" adlı eserinde lokomotif dengesiz, kırıklı ve sanki her an aşırı hız yüzünden raylardan çıkacakmış gibi gözüktür. Lokomotif, resmin ortasında yer alır ve etrafındaki binalar da hızdan, dengesizlikten nasibini almış gibi gözüktür.

Demek ki tren sadece kendi hareketini ortaya çıkarmak için resmedilen bir nesne değildir. Her şeyin hareket halinde olduğunu, en ağır binaların bile durağan olmadığını gösteren ve onları görelî bir harekete tabi tutan bir hareket nesnesi olarak ele alınır ve kullanılır.

1.7. Plastik Sanatların Dayanılmaz Ağırlığı

Tarihsel avangart ressamaları kullandıkları kolaj ve montaj gibi teknikler ile bildiğimiz anlamda resmin ötesine geçme mücadelesindeydi. Enrico Prampolini makine estetiğini ele aldığı manifestosunda sanat konstrüksiyonuyla makine konstrüksiyonu arasındaki benzerliklere dikkat çeker. Fütüristler olarak makinenin sahip olduğu "gizemli ilham"ı ilk onların fark ettiklerini söyler.⁹⁴ Makinenin gürültülü, hareket halindeki gizemli formu onlara büyüleyici geliyordu. Prampolini, arkadaşı olan Fütürist Gino Severini'yi alıntılıyor bir yerde: “Bir makinenin konstrüksiyon süreci, bir sanat eserinin konstrüksiyon süreci ile analogiktir.”⁹⁵ Fakat ardından bir de uyarı ekliyor Prampolini yazısına. Sanat, makine formunu kopyalayacaktı; yapması gereken, makinenin işleyiş biçimiyle analogik bir ilişkiye girmektir.

Geleneksel plastik sanatlarda teknik olarak makinenin hareketine ve demiryollarının her an her yerde bulunabilme kapasitesine ters bir şeyler vardı. Boccioni reklam, karikatür, gazete çizimleri gibi yeni kitlesel iletişim araçlarının mümkün kıldığı dinamik formların modern zamanlardaki hakikate daha uygun olduğunu yazar.⁹⁶ Karikatür, gazete ve dergilerinde tavuğu yakalamak için koşan bir adam çiziminin, savaş muharebesini resmeden bir ressamın eserinden daha dinamik olduğunu öne sürer. Çünkü, vurguladığı gibi, Avrupa'daki hiçbir müzede 'koşan adam' temalı resimler bulunmaz. Hareket halinde bir resim olduğu zaman da -savaş muharebesi resimleri gibi- asıl önemli olan hareket resmedilmez.

Fütüristlerin müzeleri yıkmak istemelerinin temel sebeplerinden biri buydu. Durağan, geleneksel, eski resim ve heykelleri yok etmek. Resimler dinamik forma sahip bile olsa, müze onları alıp beyaz duvarlarında sabitler, tarih ekliyor ve sanat tarihi anlatısı içinde ona durağan bir yer verir. Müzelere karşı takındıkları tüm tavırlara rağmen, Boccioni'nin "dinamik" tabloları, bugün MoMA ve Guggenheim gibi büyük müze ve galerilerin koleksiyonlarında sergileniyor.

Boccioni'nin karikatür gibi kitle iletişim araçlarıyla çoğaltılıp kolayca ulaştırılabilen çizimlerin modernitenin mümkün kıldığı hakikate daha yakın olduğunu söylemesinin teknik bir boyutu da var. Çünkü kolayca taşınabilir, ya trenler ve uçaklarla ya da

⁹⁴ Prampolini, Enrico. "The Aesthetic of the Machine and Mechanical Introspection in Art", *Broom*, vol.3, no.3, October 1922, s.235.

⁹⁵ Agy., s.235.

⁹⁶ Boccioni, *Futurism* içinde, s. 189

elektrikli iletişim araçlarıyla tüm kıtaya yayılabildiler. Geleneksel anlamda resmin böyle bir olanağı yoktu. Boccioni'nin *Şehir Ayaklanıyor* adlı karmaşık ve kopyalanması güç tablosunun boyutları 2 metreye 3 metre boyutlarındadır.⁹⁷ Fütüristlerin istediği gibi eğer müzeler gerçekten yıkılsa Boccioni'nin resmi bunca ağırlığıyla nasıl dolaşıma girebilirdi? Örnek olarak aldıkları trenler tüm kıtaları aralıksız kat ederken, resim teknik olarak bir yerde sessizce durup alıcısını mı beklemelidir? Bu noktada Walter Benjamin'in *Teknik Olarak Yeniden-Üretilebilirlik Çağında Sanat Eseri* adlı makalesinde öne sürdüğü tespitler bize yardımcı olabilir.

1.8. Saniyede Yirmi dört Mondrian

Walter Benjamin yukarıda bahsettiğimiz yazısında yeni kitlesel kopyalama ve dağıtım araçlarının sanat üretimi ve deneyiminde yol açtığı kriz ve yeniliklerden bahseder. Sanat eserleri yüzyıllardan beri kopyalanabiliyordu; fakat 19. yüzyılda gelişmeye başlayan yeni teknik olanaklar sayesinde kopyalama ve dağıtım nicelik ve nitelik açısından değişime uğramıştır. Sanatın teknik reproduksiyonu, hem sanat nesnesinde o zamana kadar var olan aurayı yıkmış; hem de sanatı kitlelerle buluşturmada en önemli etken olmuştu. Sanat eserinin biricikliği/aurası Fütüristler tarafından da farklı kelimeler ile eleştirilmiştir. Sanatın reproduksiyondan önce sahip olduğu özellikler onu durağan kılıyor, donmuş bir zaman ve mekân içine tıkıyordu. Şöyle yazar Benjamin: “En etkin düzeydeki yeniden-üretimde bile eksik olan bir yan vardır: sanat yapıtının şimdi ve burada'lığı - başka deyişle, bulunduğu yerde biriciklik niteliğini taşıyan varlığı.”⁹⁸

Marinetti'nin zaman ve mekânın öldüğünü bildirmesi ile yan yana düşünebiliriz bu tümceyi. Fütüristlere göre artık sabit ve hareketsiz bir zaman ve mekân yoktur. Her şey hareket halindedir. Zaman ve mekânın kendisi de değişen, canlı varlıklardır. Bu durumda biricik ve sabitlenmiş bir sanat eseri düşünülemezdi.

Benjamin'in bahsettiği aura kavramının değersizleşmesinde de mekânsal bir anlam vardı. Aura, sanatın biricikliğinin ürettiği otorite idi ve yeni tekniklerle kopyalanan sanatta auranın otoritesi değersizleşmişti. Fotoğraf üzerine yazdığı bir yazısında

⁹⁷ Tam olarak 199.3x301 cm. <https://www.moma.org/collection/works/79865>

⁹⁸ Benjamin, Walter. *Pasajlar*. YKY, 2002, s.53

Benjamin aurayı objeyle aramızdaki uzaklık olarak tarif eder.⁹⁹ Auraya sahip objeler, her ne kadar yakınımızda olsalar da, bizim alımlamamız ve müdahalemizden uzaktırlar. Aura, ancak modernitenin hareket halindeki teknolojisi sayesinde objeden sökülebilir. Schivelbusch, demiryollarının kültürel tarihini yazarken bu konuya değinmiştir. Ona göre demiryolları pre-modern objelerin aurasını, onları bizlere yaklaştırarak değersizleştirmiştir.¹⁰⁰ Belli yerlerde üretilen ürünler "yerliliğini" demiryolları sayesinde yitirmişlerdir. Schivelbusch, Marx'tan hareketle, "yerli" ve o bölgeye has olan bir ürünün çoğaltılıp dünya piyasasına sürülmesi için demiryollarının icat edilmesi gerektiğini söyler. Yani bir ürünün, tüm yerli ve kutsal özelliklerinin soyutlanıp meta haline gelebilmesi için o ürünün dünya piyasasında dolaşması, hareket etmesi ve kendi üretildiği mekandan soyutlanması gerekmektedir. Geleneksel ve "orijinal" sanat yapıtının sabitlenmiş, hareket etmeyen şimdi ve buradılığı ona metafiziksel ve eleştiriye direnen bir boyut verir. Modernite, sanat eserinin ağırbaşlılığını, nesnesinin otoritesini temelinden sarsmıştı. Sanat nesnesinin 20. yüzyıl ile birlikte teknik olarak her an her yerde bulunabilir potansiyeli, sanatı kitlelerin alımlamasına kolaylıkla açabildi. Tabloların reproduksiyon çağının başı olan 19. yüzyılda kitleler ile olan zayıf ilişkisinin semptomlarını şöyle özetler Benjamin:

Tablo ya tek bir kişi ya da en fazlasından birkaç kişi tarafından izlenmek gibi ayrıcalıklı bir konuma sahipti. On dokuzuncu yüzyıl'da tabloların eşzamanlı olarak büyük bir kitlece görülmeye başlanması, resim sanatındaki bunalımın erken belirtilerinden biridir.... Ortaçağın kiliseleriyle manastırlarında ve on sekizinci yüzyılın sonlarına kadar da prenslik saraylarında *tabloların toplu alımlanışı eşzamanlı değil, fakat kademeli ve hiyerarşik bir düzen içerisinde gerçekleşirdi*. Bu durumun değişmiş olması, resim sanatının, resmin teknik yoldan çoğaltılabilirliği nedeniyle içine sürüklendiği özel çatışkıyı dile getirmektedir. (italikler bana ait)¹⁰¹

Reproduksiyon kitlelere sanatı yaklaştırırken, sanat eserinin alımlanmasındaki hiyerarşiyi yıkıyordu. En azından öyle bir potansiyeli vardı.

⁹⁹ Benjamin, Walter. "Little History of Photography" *The Arcades Project*. The Belknap Pr. of Harvard Univ. Pr., 2003, s.518.

¹⁰⁰ Schivelbusch, s. 41.

¹⁰¹ Benjamin, Walter. *Pasajlar*, s.70

Benjamin'e göre reproduksiyon çağına uygun sanat, tam da bu teknikler sayesinde üretimi mümkün olan fotoğraf ve filmidir. Şimdilik 'fotoğraf ve film sanat mıdır?' adı altındaki uzun tartışmayı bir kenara bırakalım. Benjamin bu konuya değinirken aslında daha üretken bir soru soruyordu: Fotoğraf ve film diğer sanatlara, resim ve edebiyata, nasıl etki etmiştir?

Hareket halindeki imajlar olarak film, diyordu Benjamin, "en pozitif formunda bile yıkıcı etkisi göz önünde bulundurulmadan kavranamaz..." Benjamin ressam ve kameramanın üretim biçimlerini karşılaştırıyordu. Ona göre kameraman ile cerrah-operatör arasında bir analogi kurmak mümkündü. Operatörün karşısında, ressam ile kurulacak analogi de büyücü figürüydü. Büyücü hastanın bedenine dokunarak ona yaklaşır fakat otoritesi yüzünden her zaman bir mesafe içerisindeydi. Operatörde durum farklıdır. O gövdeyi neşteriyle açıp makine parçalarını ayırır gibi onu parçalara ayırır ve iyileştirmeye çalışır. Ressam da üretimiyle kendisi arasında doğal bir mesafe koyar; kameraman ise "olgunun dokusunun derinliklerine" girer.

Filmin makineye benzer gerçekliği, onu demiryolları ile olan ilişkiyi ortaya çıkarmada bize yardımcı olacak. İlerideki iki bölümün konusu da film ile demiryolları arasındaki yapısal benzerlik ve analogik ilişki üzerine olacak.

Marinetti'nin simbolist zamanlarının bile Mallarme'den çok Walter Disney'in hareketli yüzeylerine benzediğini söylemiştik. Gerçekten de erken Walt Disney animasyonlarının hareketli yüzeyleri ile Fütürizm ve genel olarak tarihsel avangardın hareketli formları arasında bir benzerlik vardır.¹⁰² Bu ilk bakışta çelişkili bir önerme gibi görünebilir. Avangart hareketler teknolojinin mümkün kıldığı tüm olanakları değerlendirme çabasıydı. Fütüristler de bu olanakları sonuna kadar zorlamışlardır. Avangart hareketlerde ise Walt Disney'in popüler kültürle olan iç içeliği görülmez. Fakat popüler yapıtlar ile avangart hareketler birbirini etkileyen ve besleyen ilişkilere sahip olmuşlardır. Animasyon hem avangart sanatçılar hem de Disney gibi yapımcı ve yönetmenler tarafından devrimci bir mecra olarak görülüyordu. Animasyon, resimde bulunan ağırlığı ve durağanlığı yok ediyordu. Hans Richter gibi sanatçılar için bu, "saniyede yirmi dört Mondrian" anlamına geliyordu.¹⁰³ 1920'lerin Walt Disney animasyonları da çizgi ve noktalardan oluşan ani ve öngörülemeyen ritimleri sayesinde modern hayata uyumluydular. Eisenstein,

¹⁰² Leslie, Esther. *Hollywood Flatlands: Animation, Critical Theory and the Avant Garde*. Verso, 2004.

¹⁰³ Interview with Esther Leslie: *For A Marxist Poetics of Science*. 2017.

<http://www.historicalmaterialism.org/interview-with-esther-leslie-for-marxist-poetics-science>

Disney'e olan övgülerini saklamıyordu ve Benjamin de büyük bir Disney tutkunuydu.¹⁰⁴

Filmin yıkıcı, akışkan ve hareketli doğası edebiyat ve resim sanatının formlarında da yıkıcı bir etkiye yol açtı. Benjamin'in gözünde romanın hayatta kalabilmesi için sinematik formu kopyalaması gerekiyordu. Romanda da tıpkı filmdeki gibi anlık imajların birbirine montajlanıp akıp gitmesi gerekirdi.

Fütüristlerin de yaptıkları bir ölçüde buna yakındı. Edebiyatta kelimeleri özgürleştirip dans ettirmek; resimde hareketi yakalayıp devam ettirecek formlar üretmek istiyorlardı. 1916 yılında Fütürist Film Manifestosu'nu yayınladıklarında, filmin de tiyatro, resim ve edebiyat gibi geleneksel formlardan arınması ve kendi potansiyelini ortaya çıkarması gerektiğini savunuyorlardı. Fakat bu konuda, çeşitli sebeplerden dolayı, fazla ileriye gidememişlerdir. Birinci Dünya Savaşı sonrası İtalyan Fütürizmi hem faşizme yakınlığı hem de üyelerinin azalması yüzünden sönmeye başlamış, radikallikleri kaybolmuştur. Bu yüzden bundan sonraki bölümdeki konumuz, bizi Dziga Vertov ve Alexander Medvedkin'in sinema, makine ve trenler ile olan deneylerine götürecektir ve İtalyan Fütüristlerinden -hem sanatsal hem de politik olarak- daha radikal olan Rus avangartları olacak.

Edebiyat ve resim ile olan analizlerde bile sinematik formların mevcudiyetini fark edeceğiz. Tıpkı Benjamin'in Dadaistler hakkında söylediği gibi:

Sanatta özellikle bu türden çöküş dönemlerinde görülen taşkınlıklar ve kalabalıklar, kaynaklarını gerçekte sanatın en zengin tarihsel güçlerinin odak noktasında bulurlar. Bu türden barbarlıkları en son olarak Dadaizm, kabarık sayıda sergilemişti. Bu akımın yönelimi, şimdi saptanabilmektedir: Dada akımı, izlerçevrenin bugün sinemada aradığı etkileri, *resim sanatının (ya da yazının) araçlarıyla* üretmeye çalışmıştı (italikler bana ait).

1.9. Faşist Trenler ve İmdat Freni

19. yüzyılın ilk yarısındaki ilk tren ve lokomotif tasarımları eski doğayı kopyalamaya çalışıyordu. Benjamin de *Pasajlar* adlı projesinin "Demir Konstrüksiyon" adlı bölümünde bu konuya yer verir. *Kapital*'den yaptığı bir alıntıda Marx ilk lokomotif

¹⁰⁴ Agy.

tasarımlarına değinir. İlk deneysel lokomotifler biri iki ayağı havada bir at gibi tasarlanmıştır. İcat edildikleri ilk dönemlerde lokomotiflerin ve makinelerin potansiyel gücü tam olarak kestirilemiyordu. Bu yüzden tasarımlar, ta ki fizik ve aerodinamik kanunlar tam olarak gelişene kadar eski biçimlere benzetilerek üretiliyordu. Böylece, Marx'ın sözleriyle, teknoloji gelenekten "özgürleşmiş" oluyordu.

19. yüzyılın ortasına gelindiğinde, sınıflara göre ayrılmış vagonların en ayrıcalıklılarının iç tasarımı hala eski faytonların iç tasarımına benziyordu. Sanki "raylar üzerinde hareket eden faytonlar" görünümündeydi. İmtiyazlı sınıfın yeni lokomotif hız deneyimini daha "yavaş" deneyimleme gücüydü bu. Lokomotif aynı süratle gidiyordu; fakat tasarımı sayesinde sanki at gücüyle hareket eden pastoral bir aracın içindeydiler.¹⁰⁵

Benjamin, 19. yüzyılın sonunda süslemeler ile teknolojiyi örtme çabasından bahsediyordu:

Bu akım, fildişi kulesinde tekniğin kuşatması altındaki sanatın son yarma girişiminin simgesidir ... Demir yapının yeni öğeleri olan taşıyıcı biçimler, Jugendstil'in ilgi alanı içerisindedir. Jugendstil akımı, süsleme aracılığıyla bu biçimleri yeniden sanat adına kazanma girişiminde bulunur.¹⁰⁶

Jugendstil teknolojiyle sanatın karşılaşmasıydı. Bu karşılaşma, Jugendstil'in teknolojiyi çiçeklerle süslemesi, konstrüksiyonu saklaması yani onu estetize etmesiyle çözüldü.¹⁰⁷ Farklı sanat ve teknoloji karşılaşması Fütürizm'de de olur: Teknolojinin kendisi sanat formuna yükselttirilir. Benjamin Jugendstil ve Fütürizm'de sanat ve teknolojinin reaksiyoner bir biçimde karşılaşmasını eleştirir: Birinde teknoloji estetize edilir; diğesinde teknoloji sanat düzeyine yükselir. Marinetti, Birinci Balkan Savaşında edindiği izlenimlerle *Zang Tumb Tumb* adlı deneysel şiirini yazmıştı. Şiir trenin hareketiyle başlar. Trenler savaş alanına gelirler. Marinetti trenlerin gelişini, "tren" kelimesini deforme edip belli bir ritme göre kullanarak verir. Düzenlenmiş tipografi ve sesler sayesinde trenin ve muharebenin

¹⁰⁵ Schivelbusch 120.

¹⁰⁶ Benjamin, *Pasajlar*, s.97.

¹⁰⁷ Buck-Morss, Susan. *The Dialectics of Seeing: Walter Benjamin and the Arcades Project*. MIT Press, 1999, s.145.

yaklaşmakta olduğunu fark ederiz. Sıra ateş eden silahlara gelince şiiir şu kelimeleri kullanır: “Tatatatata PUUM PAMPAM PLUFF zang-tumb-tumb.”¹⁰⁸

Diyalektik teori moderniteye damgasını vuran bu tür ikili zıtlıkların sahteliğine karşı, Marshall Berman’ın da “Katı Olan Her Şey Buharlaşıyor” adlı kitabında göstermeye çalıştığı gibi, üçüncü bir kuvvetin gerekliliğini savunur: “Ya o/Ya bu” yerine “Hem o/Hem bu”.¹⁰⁹ Ne teknolojinin kutsallaştırılıp yüceltildiği ne de onun tu kaka edilip reddedildiği bir anlayış. Eleştiri, bu ikili zıtlıktan çıkmanın, baş döndürücü hızlanmanın yavaşlatıldığı ve aynı anda çürümüşlüğü de silkelenip hareket ettirildiği üçüncü bir yolun tahayyülüdür. Eleştiri, ne katının hızlıca buharlaşıp yok olduğu; ne de buharın kaskatı bir şekilde yere çakıldığı bir durumu kabul etmez. Eleştirinin formu, değişen ve buharlaşmayıp katılaşmayan üçüncü bir formdur: eleştiri katının ve buharın sıvılaşmasını ve hareket halinde olmasını sağlar.

Benjamin’in Fütüristler hakkında dediklerine biraz şüpheyile bakılabilir. Çünkü yukarıda da gördüğümüz gibi onlar makinenin kendisinden çok onun ürettiği hareketler, ritimler ile ilgilenmişlerdir. Yine de bu onları "reaksiyoner devrimci" ve faşist olmaktan uzaklaştırmadı.

Faşizmin muhafazakarlığında da -en azından Nasyonal Sosyalizm'de- zamansal anlamda 'gelecek' ile ilgili bir yönelim vardır. Peter Osborne'un dediği gibi, devrim-karşıtı bir ideoloji olarak 'muhafazakar devrim' de zamansal anlamda modernisttir. Çünkü yeni olanı olumlar. Onun 'gelecek' imgesi, kayıp ve mitolojik bir zamandan veya milliyetçi bir esastan türeyebilir, yine de "zamansal dinamiği gelecekle ilgilidir."¹¹⁰ Geçmişte var olduğunu düşündüğü mitsel bir düzeni kurmak için şimdiyi ve geleceği kullanır: "Ona göre 'muhafaza edilecek' olan şey zaten yitirilmiştir (tabii bir zamanlar var olduğu bile şüphelidir) ve bu yüzden *yeniden* yaratılmalıdır."¹¹¹

Benjamin de *Sanat Eseri* yazısının sonunda o zamanlar Avrupa'yı kasıp kavurmaya başlamış faşizmden bahseder. Ona göre faşizm, siyaseti estetikleştiriyordu. Faşizm, siyasetin gizemli, mesafeli, mitleştirici bir araca dönüşmesi idi. Estetiğin politik yönetimi sayesinde modernitenin teknolojik ve kültürel potansiyelini reaksiyoner ve

¹⁰⁸ Marinetti'den aktaran: Brain, Robert Michael. "Genealogy of “ZANG TUMB TUMB”: Experimental Phonetics, Vers Libre, and Modernist Sound Art", *Grey Room*, Vol. -, Issue. 43, Spring 2011, s.90.

¹⁰⁹ Berman, Marshall. *Katı Olan Her Şey Buharlaşıyor: Modernite Deneyimi*. İletişim, 2005. s.40.

¹¹⁰ Osborne, Peter. *The Politics of Time*. Verso, 2011, s.164.

¹¹¹ Agy., s.164. İtalikler bana ait.

yıkıcı sonlara doğru taşımaktı.¹¹² Bu bakımdan faşizmin reaksiyoner yıkıcılığı modernitenin toplumsal formlarına içkin bir özelliktir.¹¹³ Modernite, içinde ütöpik dürtüler taşımakla beraber yıkıcı ve reaksiyoner dürtüler de taşır. Bu yüzden ütöpik olanı ortaya çıkarmak için her seferinde eleştiriye tabii tutulmalıdır. Benjamin, Marinetti'den şu alıntıyı yapar:

Yirmi yedi yıldan bu yana biz fütüristler, savaşın estetiğe aykırı diye nitelendirilmesine karşı çıkmaktayız... Bu bağlamda yaptığımız saptamalar, şunlardır: ... Savaş güzeldir, çünkü gaz maskeleri, korkutucu megafonlar, alev makineleri ve tanklar aracılığıyla insanın, boyunduruk altına alınan makine üzerindeki egemenliğine gerekçe kazandırır.

Bu yorumu şu pasaj takip eder:

Bu manifestoya bugünün savaşının estetiği şöyle görünmektedir: Üretim güçlerinin doğal yoldan değerlendirilmesi mülkiyet düzenince önlenirken, teknik araçların, temponun, güç kaynaklarının yoğunlaşması, doğal dışı bir değerlendirmeye zorlamaktadır.¹¹⁴

Faşizm teknolojiyi mobilize ederken mülkiyet ilişkilerinin değişmemiş ve donmuş kalmasını sağlar. Faşizm mitleştirilmiş bir "düzen"i yaratmak için modernitenin teknolojisini, makinelerini, trenlerini ve uçaklarını seferber eder; ancak bunun bir şartı vardır: Toplumsal ilişkiler ve mülkiyet ilişkileri toplumların kararına bırakılmayacak, kapitalizmdeki gibi hareketsiz kalacaktır. Sınıf savaşı ve diğer çelişkilerin üzerleri örtülecektir. Militer savaşın bu faşist ütopyaya ne kadar yakın olduğu şimdi tespit edilebilir. Çünkü, Benjamin'in de aynı yazıda bahsettiği gibi, ancak savaş sayesinde hem teknoloji en yüksek hızıyla hareket halinde olacak; hem de toplumsal ve mülkiyet ilişkileri olduğu gibi değişmemiş kalacaktır.

Benjamin, 'Tarih Kavramı Üzerine'de yazdığı notlarında şöyle der:

¹¹² Agy., s. 160-161

¹¹³ Agy., s. 161

¹¹⁴ Benjamin, *Pasajlar*, s.78.

Marx, devrimlerin dünya tarihinin lokomotifini olduğunu söyler. Ancak belki de durum çok farklıdır. Belki de devrimler, trende seyahat eden yolcuların- insan ırkının- imdat frenini aktifleştirme girişimidir.¹¹⁵

Benjamin, burada tren imgesini alışılmadık bir tarzda kullanmıştır. Tren, felakete doğru yol alan ve yolcuları tarafından durdurulması ya da yavaşlatılması gereken bir makinedir. İmdat freni kolektif bir şekilde, trende seyahat eden yolcuların ona yüklenmesi ile aktif hale gelebilir. Aksi halde ilerleme treni toplumsal eşitliği değil, felaketi getirir. Saint-Simoncu devrimciler, 19. yüzyılda ortaya çıkan demiryolları ve makineleri, insanlığı devrime doğru ilerlettikleri için kutsamıştı. Benjamin'in imgesi, "teknolojik gelişim vasıtasıyla temin edilen ilerleme kavramlarına gölge düşürür".¹¹⁶ Devrim, ilerlemeden ziyade tarihin sürekliliğinde yaşanan bir kopuş, Benjamin'in diliyle bir kesintidir. "Sınıfsız toplum, ilerlemenin hedefi ya da ereği değil; daha ziyade ilerlemenin kesintisiz sonucudur".¹¹⁷ Teknolojiyi eleştiriye tabi tutmadan kucaklamak ve mobilize etmek tarihe sınıfsız toplumu değil felaketi getirir. Eleştiri de tıpkı devrim gibi hızla giden bir aracı kesintiye uğratan bir araçtır.

Eğer devrim gerçekten imdat freni ise, tarihin veya Benjamin'in imgesindeki trenlerin hareketsiz kalacağı anlamına mı gelir? Benjamin kesinti ile aslında pre-modern bir duraklamadan ve hareketsizlikten mi bahsetmektedir? Bu sorulara verilmesi gereken yanıt "hayır"dır. Benjamin, çoğu yazısında teknolojinin getirdiği hareketin ütöpik dürtüsünden bahseder; modernite öncesi feodal bir geçmişe duyulan nostaljiyi de her defasında eleştirir. O "imdat freni" ve "kesinti" kelimelerini kullanırken moderniteye içkin ve önlenmesi gereken felaketi göz önünde bulundurur. Teknolojiyi olduğu gibi kabul edemeyiz; tersine "teknolojinin 'yeniden işlevlendirilebilmesi' kapitalist ivmelenmenin kesintisizine bağlıdır."¹¹⁸ Yani teknolojiyi olduğu gibi kabul etmek, onunla beraber kapitalist biçimleri de kabul etmek anlamına gelir. Benjamin'in kesintiye uğratmak istediği şey kapitalist üretim ve dağıtım biçimleridir. Teknoloji ancak ona içkin "yıkım"ı her defasında kesintiye uğratarak, durdurup felaketi önleyerek gerçek anlamda hareket edebilir. Çünkü trenler her defasında "raydan çıkma" tehlikesi ile karşı karşıyadır.

¹¹⁵ Benjamin, Walter, et al. *Selected Writings*. Vol. 4, Belknap Press of Harvard Univ. Press, 2002, s.402..

¹¹⁶ Leslie, Esther. *Walter Benjamin: Konformizmi Altetmek*. Habitus yay., 2010, s.268

¹¹⁷ Agy., s.269.

¹¹⁸ Noys, Benjamin, Agy., s.63.

2. SOVYET AVANGARDINDA DEMİRYOLLARI VE SİNEMANIN ZAMANI

Bu bölüm iki alt bölümden oluşuyor. Birinci kısımda Rus Fütüristlerinin, İtalyan Fütüristlerle olan ilişkisini inceliyor, demiryolları ve genel olarak makine formlarını nasıl tahayyül ettikleri üzerine odaklanıyorum. İkinci bölümde de Ekim Devrimi sonrasında tahayyül edilen mekanik-insan hayallerini Taylorist sistem bağlamında tartışıyorum. Sovyetler Birliğinin ilk yıllarındaki Taylorizm ve mekanik-insan ütopyası, bizi uzakmış gibi gözükken bir yere, Charlie Chaplin'in dünyasına ve Buster Keaton'ın trenlerine yönlendiriyor.

2.1. Rus Fütürizmi

Hey, türkücülerimiz bunlar, kara yıldızlarımız
bunlar bizim,
tatlı türküler söylemezler, ama çalışırken söylerler,
söylerler ışığımızı yaparken,
giysilerinizi yaparken, gazetelerinizi yaparken
ve su borularınızı ve demiryollarınızı
ve lambalarınızı ve ocaklarınızı ve plaklarınızı
yaparken söylerler.

Hey, şimdi hepiniz buradasınız madem,
söyleyin bir kez daha
o küçük türkünüzü Atlantığın ötesine
herkesin anladığı dilinizle

Makinalar tekrar ederler türkülerini.

Akağaçlar arasında esen rüzgar değil bu, oğlum,
bir türkü de değil yapayalnız aya söylenen,
vahşi kükreyiştir bu günlük emeğimizin.
Hem lanetleriz biz onu, hem bir nimet sayarız,
çünkü kentlerimizin sesidir o,
çünkü en sevdiğimiz türküdür o,
çünkü hepimizin anladığı dildir o,
çünkü olacaktır
çok geçmeden o
dünyanın anadili.¹¹⁹

İtalyan Fütürizmi ile aşağı yukarı aynı zamanlarda ortaya çıkmış olan Rus Fütürizmi, bu bölümde de göreceğimiz gibi, makine ve toplumsal hızlanma konusuna daha eleştirel bir gözle bakabilmiştir. Rus avangardları da mekanik-insan, demir-insan, ve

¹¹⁹ Brecht, Bertolt. "Makinaların Türküsü". Sanat Emeği Yayınları. 1979. s.14-15

toplumsal hızlanma imgelerini kullanmışlardır. Avangartın yükseldiği 20. yüzyılın başında hem İtalya hem de Rusya endüstri bakımından gelişmemiş tarım ülkeleriydiler. Makinenin kucaklanmasını ve toplumsal ilişkilerin daha fazla ivmelenmesi gerektiğini savunan sanatçılar neden endüstriyel üretim ve teknolojinin görece geride kaldığı ülkelerde ortaya çıkmıştır? Marinetti, İngiliz sanatçı Wyndham Lewis'i Fütürist olarak adlandırmaya kalktığında, Lewis, Marinetti'ye milliyetçi bir tonla karşı çıkmıştı. Ona göre İtalyan Fütüristleri, İngiltere'de çoktandır faaliyette bulunan ve İngilizlerin gözünde normal bir araca dönüşmüş olan makineyi gerektiğinden fazla yüceltiyorlardı.¹²⁰ Lewis'in bu tutumu, şok etkisi barındıran makineyi "normal" addederek gündelik hayata entegre eder. Makine tüm şoklarından arınır ve tüm ideolojileriyle beraber görünmez kılınır. Marinetti, Lewis'e İngiltere'nin icat ettiği makineleri ve ivmelenme potansiyellerini hiçbir zaman anlayamadıklarını söyler. Buna karşın Lewis'in cevabı nettir: "Hızlı giden hiçbir şeyden hoşlanmam. Eğer bir şey çok hızlı gidiyorsa, bu onun var olmadığı anlamına gelir."¹²¹

Christine Poggi, makine ve hızlı endüstriyellemenin ekonomik olarak "geride" kalmış İtalya'ya girişinin bireysel ve şiirsel şok etkisi yarattığını söyler.¹²² Fütüristlerin makineyi kutlamaları aslında bu deneyimsel şoka verilen bir cevaptır. Poggi'ye göre Marinetti, modernitenin yıkıcı gücünü aktif bir şekilde kucaklayarak, şokun getirdiği travmayla başa çıkmaya çalışır.¹²³ Mekanik-insan, demir-insan, lokomotif-insan hayalleri sayesinde beden metalize edilir ve tüm tehlikelere karşı bağışıklık kazanır. İronik bir şekilde, öznenin moderniteye karşı kendisini koruyabilmesi için, özneliğini yıkmaya, onu nesneleştirilmesi ve makineleştirilmesi gerekir. Bireysel özne, hızlanma hayalleri ile erir ve yok olurken, kendisini bir tür otomatik özneye -modernitenin yıkıcı güçlerine karşı bağışık ve bu güçleri tersine çevirebilecek olan kolektif özneye dönüştürür.¹²⁴

Rus avangartlarında, İtalyan Fütürist'lerin yapmaya çalıştığı eylemlerin ve düşünsel ütopyaların daha radikal olanlarını buluruz. Göreceğimiz gibi, lokomotif ve trenler, modernitenin yıkıcı gücünün vücut bulmuş halleri olarak tahayyül edilirler. Eğer

¹²⁰ Aktaran Noys, Benjamin, "Malign Velocities. Accelerationism and Capitalism." Zone Books., 2014. Wyndham Lewis'in İngiltere'de başını çektiği sanat akımının ismi *Vortisizm*'di. Latince *Vortex* (girdap) kelimesinden türetilmiştir.

¹²¹ Agy. 21

¹²² Poggi, Christine. *Inventing Futurism: the Art and Politics of Artificial Optimism*. Princeton University Press, 2009.

¹²³ Agy. 11

¹²⁴ Toscano, Alberto. "The Promethean Gap: Modernism, Machines, and the Obsolescence of Man." *Modernism/Modernity*, vol. 23, no. 3, 2016. 7

modernite ve sermaye, öznesiz ve kendi başına hareket edermiş gibi gözüken (Marx sermayeye bir keresinde "otomatik özne"¹²⁵ diye hitap etmişti) yıkıcı güçler ise, makine ve lokomotifler, estetiksel olarak bu yıkıcı güçler ile başa çıkmak için kullanılan model ve araç olarak görülürler. Avangart sanat, makineleri model olarak veya sorunsallaştırarak modernitenin hızlanan zamanını bükme, kesintiye uğratmak ve bazen de daha da hızlandırmak istemiştir. Kesintiye uğratmak veya hızlandırmak birbirine ters iki eylem olsalar bile, ikisi de yıkım ve parçalanma vektörlerinin içinden hareket ederler.

Modernitenin getirdiği yıkım, hız ve parçalanma ile modernist sanatın formlarındaki parçalanma arasında paralellik kurulabilir. Adorno, modern resim sanatının nesnelere parçaladığı savının idealistçe olduğunu savunur.¹²⁶ Ona göre, resim sanatı nesnelere parçalamadan önce nesnelere zaten tarihsel olarak parçalanmışlardır. Sanat bu parçalanmayı fark eder ve onu kendi formunu dönüştürmek için kullanır. Bu noktada Adorno kısaca Kübizm ve Empresyonizm'i karşılaştırır. Kübizm, modernitenin geleneği yıkarak her şeyi rasyonalize etme ve geometrik düzene sokma uğraşına verilmiş bir reaksiyondur. Ondan önce Empresyonizm de daha ilk yıllarında olan endüstri toplumuna verilmiş bir reaksiyondur. Fakat Kübizm'deki yenilik -ki tüm tarihsel avangart hareketler bu yoldan ilerleyecektir - şudur: Empresyonizm, meta toplumunun uyuşturup hissizleştirdiği yaşama, hareketi geri getirmeye çalışırken kendi dinamiklerini (canlı renkler, görüntüyü bulanıklaştırma, manzarayı sıvılaştırma) kullanırlar; Kübizm ise tüm bu çarelerden umudunu keser ve modernitenin parçalanmasını kabul ederek ve geometrik düzenini kendi yasası ilan ederek ona karşılık verir.¹²⁷ Yani modernite, ayrı bir noktadan reddedilmez; tam tersine, onun içinden, onun dinamikleri yakalanarak yüzleşilmeye çalışılır.

Rus Fütüristleri, bu dinamikleri yakalayıp onun mantığını sonuna kadar zorlamış ve sanatsal formlarında Sovyet resmi ideolojisinden farklı ve "ilerlemeci" olmayan bir hareket üretebilmişlerdir. Bu zaman dilimi içinde -1910'lardan 1920'lerin sonuna - lokomotif ve tren motifinin sıkça karşımıza çıkması manidardır. Çünkü lokomotif ve trenlerin hareketleri model alınarak sanat formları soyutlanır ve hareket edilmesi sağlanır. Böylece sinematik bir form da yakalanmış olur. Amacım Rus Fütüristleri

¹²⁵ Bu konu hakkında: Kurz, Robert. "Domination Without a Subject". 1993. Link: <https://libcom.org/library/domination-without-subject-part-one-robert-kurz>

¹²⁶ Adorno, Theodor. "Paralipomena", *Aesthetic Theory*, translated by Robert Hullot-Kenter (Bloomsbury Academy 2014) 399.

¹²⁷ Agy. 399.

hakkında tarihsel bir araştırma yapmak değil; daha çok, belli örneklerden yola çıkarak demiryollarının sembolize ettiği yıkımın estetik alanında nasıl yakalandığı ve bu hareketin kültürel anlamlarını ortaya çıkarmaktır.

2.2. Marinetti Rusya'da

Marinetti 1914 yılının Ocak ayında Moskova'yı ve hemen ardından da St. Petersburg'u ziyaret eder.¹²⁸ Ziyaretinin amacı, davet edildiği bir konuşmada İtalyan Fütürizm'inin yenilikleri hakkında bahsetmek ve hiç tanımadığı fakat varlığından haberdar olduğu Rus Fütüristleriyle tanışıp iletişim kurmaktır. Bundan önce, 1913 yılında Mayakovsky, Marinetti'yi eleştiren bir yazı kaleme almıştı ve Marinetti de ona cevap niteliğinde bir yazı yayınlamıştı.¹²⁹ Marinetti'nin ziyareti iki Fütürist cephe arasındaki çelişkilerin belirginleşmesine yol açtı. Moskova'da ve St. Petersburg'da gerçekleştirdiği konuşmalarda kendilerinin kelimeyi nasıl özgürleştirdiklerini, geleneksel edebiyata nasıl tükürdüklerini performatif bir dille aktarmıştır. Seyircilerin bu performansa verdikleri tepki çelişkilidir. Bir taraftan onu yüceltip Avrupa'nın en önde giden sanatçısı ilan edenler vardır; diğer taraftan da konuşmasını beğenmeyip protesto edenler. İkinci grup arasında Rus Fütüristler'i Vladimir Mayakovsky, Velimir Khlebnikov ve Benedikt Livshits gibi şairler de bulunur.¹³⁰ Konuşmasından sonra gerçekleşen bir yemek sırasında Livshits ve Marinetti saflarının belirginleşmesine yol açacak bir tartışma yaparlar. Livshits, Marinetti'nin sözdizimini ve noktalama kurallarını bozarken fazla ileriye gidemediğini söyler. Bunun karşısında Rus avangartları, kelimelerin yapılarıyla da deneyler yapmış ve geleneksel kelimeleri yıkarak yeni kelimeler türetmiştiler. Livshits'e göre sözdiziminin yıkımı ve tümce içinde geleneksel kurallarından sıyrılmış "özgür kelimeler", Khlebnikov'un *zaum* şiirlerine kıyasen modası geçmiş şeylerdi.¹³¹ Marinetti, Khlebnikov'un şiirde yaptığı bu yenilikleri ilk defa duyuyordu. Livshits, Marinetti'nin konuşmasında *Zang Tum Tumb*'u okurken sergilediği performansın hiç te fütüristçe olmadığını, tam tersine "jest, mimik, ahenk" gibi kullanımları sayesinde

¹²⁸ Markov, Vladimir F. "Russian Futurism: a History." Univ. of California Press, 1968. s.147

¹²⁹ Agy. 149

¹³⁰ Agy. 151

¹³¹ Perloff, Marjorie. *The Futurist Moment: Avant-Garde, Avant Guerre, and the Language of Rupture..* Univ. of Chicago Press, 2007. 64

geleneksel ve romantik bir izlenim yarattığını söyler.¹³² Rus avangardı, gündelik hayattaki hareketlerin de geleneksel hareket ve jestlerden kurtulması gerektiğini savunuyordu. Onun yerine makinelerin yol açtığı mekanik, efektif ve parçalı hareketler savunuluyordu.¹³³ "Noktalama işaretini, yeni bir güzellik olarak addettiğiniz hız adına yaktınız," der Livshits ve devam eder: "Biz ise tüm güzelliklere tükürüyoruz." En sonunda da Marinetti'ye aralarındaki politik farkı belirginleştiren soruyu sorar: "Fütürizm'in Trablus Savaşında ne işi var?"¹³⁴

Rus Fütüristlerinin birçoğu, Ekim Devriminden önce bile devrimci ve savaş karşıtı düşüncelere sahiptiler. Nasıl oluyordu da sanatta benzer yenilikleri yapmış olan İtalyan Fütüristleri karşı politik görüşlere sahip olabiliyorlardı? Bu noktayı aydınlatmak ve Fütüristlerin, Sovyet Devrimi ve onun hayata sağladığı yeni ritmi ile olan ilişkilerini anlayabilmek için Nicholas Gorlov'un bu konudaki aydınlatıcı görüşlerine bakalım.¹³⁵

Gorlov, fütürizmin tanımının olumsuzlama ile başladığını yazar: "Fütürizm, eski içerik ve formlara karşı bir başkaldırı, ve eski estetiğin yıkımıdır."¹³⁶ Fütürizm, özel mülk altındaki dünyanın yarattığı yaşam formlarına karşı bir başkaldırıdır. Sanat, dolaysız olarak özel mülkiyete karşı çıkamaz ama onun yarattığı gündelik hayata karşı çıkabilir. Bu yüzden ki Avrupa burjuvazisi fütürizmin yarattığı yeni formlara karşıdır. Gorlov, Marinetti'nin estetiğine emperyalist diyenlerin kısmen yanıldığını ifade eder: "Fütürizmi emperyalizme uyarlamak kolay bir iş değildir", bunu başarmış gibi gözükten eleştirilenler ise aslında "emperyalizmi fütürizme uyarlamışlardır."¹³⁷ Kapitalizmin bir safhası olarak emperyalizm meta üretim ve dolaşımının daha da hızlanması ve tüm dünyayı sarması ile mümkün olmuştur. Bu yüzden emperyalizm devrinde, makinelerin ve ulaşım aracı olarak trenlerin önemi birinci nitelikteydi. Malların dünya piyasasında, o zamana kadar hiç deneyimlenmemiş bir hızda dolaşmaları, emperyalizmin ve yönetici sınıfların "başarısıydı." Fakat, emperyalizm aynı zamanda küresel bir krizi de beraberinde getirmişti ve Gorlov'un deyimiyle,

¹³² Agy. 64

¹³³ Bu görüş Rus avangardlarını sinematik dilin gündelik hayattaki potansiyellerini araştırmalarını sağlar. Bu bölümün ilerisinde, Rus avangardının genel olarak sinemada ve özellikle de Charlie Chaplin ile Buster Keaton gibi Hollywood sinemacılarında görüp kutladıkları yeni gündelik jestler ve vücut dillerini tartışıyorum.

¹³⁴ Markov. 155. Marinetti'nin savaşa duyduğu estetik hayranlık, onu Trablus ve Balkan Savaşlarına katılmasına sebep olmuştu.

¹³⁵ Nicholas Gorlov'un 1924'te yayınladığı iki yazısı *Fütürizmler ve Fütürizm Üzerine* ve *Fütürizm ve Devrim* Trotsky'nin ünlü *Edebiyat ve Devrim* kitabında bahsedilse de fazla ilgi çekmemiştir.

¹³⁶ Gorlov, Nicholas. *Fütürizmler ve Fütürizm Üzerine ve Fütürizm ve Devrim*. Pike, Christopher. *The Futurists, the Formalists, and the Marxist Critique*. Ink Links, 1979. s. 181

¹³⁷ Agy 183

kapitalistler kendi yarattıkları makine ve malların altında sıkışmaya başlamıştı.¹³⁸ Emperyalizm, makine estetiği yaratmaya çalışmıyordu, tam tersine, makineler sayesinde doğayı sömürmeye çalışıyor ve bir taraftan da kendi "mekanik olmayan", hareketsiz ve pastoral estetiğini yaratıyordu. Ne kapitalizm ne de onun bir safhası olan emperyalizm makine estetiği yaratamazdı, der Gorlov, çünkü asıl amaçları dünyayı tamamen mekanikleştirmek ve üretimde harmoni yaratmak değildi:

Tüm dünyayı makine krallığına dönüştürebilmek için birilerinin sadece makinelere sahip olmaları yetmez, kendileri de tek bir makineye dönüşmelidirler- *dünya çapındaki bir insan kolektifine*. Sadece işçi sınıfı, dünyayı kelimenin tam anlamıyla mekanize etme yazgısına sahiptir. Bu onun ideolojisi ve Fourier gibi Ütopyaçı Sosyalistlerin iddia ettikleri gibi karakteristik özelliğidir.¹³⁹ (İtalikler bana ait)

Demek ki avangardın makineleşme hayali, bedeni hapsedmek ve onu kontrol edilmesi kolay bir metal yığına dönüştürmek değildir. İnsanlığın, işçi sınıfı sayesinde mekanikleşmesi, dünya çapındaki bir kolektife dönüşebilmesi uğrudur. Bu nokta, önümüzdeki bölümün konusu olan Dziga Vertov'un sine-göz kuramını aydınlatacak ipucunu da barındırır.

Gorlov, emperyalizm ve sosyalizm arasında ortak yönlerin var olduğunu söyler. İkisi de enternasyonedir, fakat ayrı konularda: Emperyalizm ekonomik olarak enternasyonedir ama ideolojik olarak milliyetçidir.¹⁴⁰ Malların dünya piyasasında dolaşımı serbesttir fakat fikirler ve bedenlerin dolaşımı değil. Marinetti, emperyalizmin gündelik hayatına savaş açar. Onun yerine tüm geleneklerden arınmış, hareket halinde olan, hızlı ve dinamik bir estetik kurmaya çabalar. Onda "savaş" ve "devrim" kelimeleri birbirinin yerine kullanılır ve bu da Gorlov'un belirttiği gibi ideolojik olmaktan çok estetik bir kategoridir.¹⁴¹ Savaş ve devrim geleneksel günlük hayatı yıkan estetik kategoriler olarak kullanılır. Marinetti'nin göremediği şey şudur: *savaş* aktif değil, reaktif bir dinamiktir. Yani gündelik hayatın değişimini değil, onun korunmasını ister. Yıkıcı bir güç olarak *devrim* ise eskimiş düzeni yeni bir düzen uğruna yıkmak ister. Savaş, devrimin dönüştürmeye çalıştığı

¹³⁸ Agy 183

¹³⁹ Agy 184

¹⁴⁰ Agy 186

¹⁴¹ Agy 188.

gündelik hayata reaksiyoner bir tepki olarak doğar.¹⁴² Bu bizi şu sonuca götürür: Marinetti, estetik olarak yakaladığı yeniliği, politik olarak ifade etmede ve düşünebilmede başarısız kalmıştır. Estetik olarak yenilikçi tavrı onu devrimci sandığı reaksiyoner modernizme götürmüştür. Marinetti, estetik olarak yenilikçi; fakat politik olarak reaksiyoner ve faşisttir.

2.3. Metafor Olarak Makine

Rus fütüristleri, burjuva toplumunun bıraktığı dil ve kelimelerin yıkılması gerektiğini savunuyordu. Ekim devrimi burjuva devletini yıkmıştı, fütürizm de burjuva gündelik hayatını yıkmalıydı. "Gündelik hayat ile bütün olarak hayat arasındaki ilişki, dil ile sanat arasındaki ilişki ile aynıdır. Eski yaşamdan tiksinen fütüristler, doğal olarak eski dilden de nefret ederler... Kelime, gündelik hayatın görüntüsüdür...Kelime, gündelik hayat tarafından şekillendirilir ve gündelik hayat da kelimeler ile keşfedilir."¹⁴³

Şiir, enerjisini gündelik hayatın enerjisinden alacaktı. Mayakovsky daha 1913'te fütürist şiirin modern şehrin şiiri olduğunu ilan etmişti. Modern şehrin hızlı ve ateşli ritmi şiirin de hızlanmasını sağlamalıydı.¹⁴⁴ Kelime artık bir durumu açıklamak için kullanılan bir araçtan fazlası olmalıydı: Kendi başına yaşayan bir organizma; kendi iç gücüyle hareket eden bir makine. Şiirin kendi iç dinamikleri olacaktı, tıpkı modern şehir gibi.

İlk manifestoları olan "Halkın Zevkinin Yüzüne Tokat" (1912) D. Burluk, A. Kruchenykh, V. Mayakovsky ve V. Khlebnikov imzası taşır.¹⁴⁵ "Bir tek *biz Zamanımızın yüzüüz.* Bizimle çalar zamanın sirenleri kelime sanatında."¹⁴⁶ Fütüristlere göre yeni sanat, kelimelerin yeni düzenlenişi ve değişimiyle mümkün olacaktır. Sanatçı, zamanın sirenlerinin çalışı kadar yeni ve duyulmamış olana ulaşmak için korkusuz olmalı ve geçmişi aşabilmelidir. "*İlk* aşkıyı unutamayan, son aşkıyı da tanıyamayacaktır" diye ilan ederler aynı manifestoda. Pushkin, Dostoyevsky ve Tolstoy gibi 19. yüzyıl yazarları "Modernite Gemisinden" denize

¹⁴² Agy 188.

¹⁴³ Agy 194

¹⁴⁴ Markov. 135

¹⁴⁵ İngilizcesi "Slap in the Face of Public Taste". Lawton, Anna, and Herbert Eagle. *Russian Futurism through Its Manifestoes, 1912-1928*. Cornell University Press, 1988. s. 51-52

¹⁴⁶ Agy 51 "We alone are the face of our Time. Through us the hom of time blows in the art of the word".

atılmalıydı. Çoğu fütürist, manifestoya rağmen, eski ustalardan yararlanmayı sürdürdü. Mesela Maxim Gorky ile arkadaşlık ettiler ve Gorky de Fütürist eserlerin yayınlanmasında onlara yardımcı oldu.

Manifestodaki sert ve olumsuzlayıcı dil, manifestonun formuna içkin bir şeydir.¹⁴⁷ Zamanın ritmini yakalamak için eski edebi ustalar olumsuzlanmalıydı. Sanatçının ve işçi sınıfının Puşkin'i özümsemesi değil; onun üstesinden gelmesi gerekiyordu. "Aksi halde...Puşkin onları yere serecekti."¹⁴⁸ Manifesto, şairlere yöneltilmiş buyruklarla biter: Şiirde yeni kelimeler türetilmeli; eski dil, yenilmez bir nefret ile olumsuzlanmalı; tüm saldırılara karşı kolektif bir "biz" ile hareket edilmelidir.¹⁴⁹

Khlebnikov ve Kruchenykh'in "Kendi Başına Kelime"¹⁵⁰ (1913) adlı bildirilerinde, sanat eserinin kelime sanatı demek olduğu belirtilir. "Kelime sanatı", eski şairlerin kastettiğinden farklı bir anlama sahiptir. Sembolistlerde kelime, her zaman bir imaja ve kelimenin dışında bir objeye bağlıdır. Yani her kelime, sembolik olarak kendi dışındaki bir şeye işaret eder. Sembolistlerde kelime, bir anlamı ve imajı iletmede işe yarayan bir araçtır. Kendi başına var olmaz. Fütüristlerin şiire getirmek istedikleri yenilik tam da Sembolistlerin yaptıklarının karşıtıydı. Kelimeler kendi başına var olmalıydılar, derinlerde yatan bir anlam veya görüntüyü reddetmeliydiler. Kendi başına kelimelerin bir sesi, ritmi ve yazıldığında da kendine ait tipografik bir biçimi vardır. Fütüristler de kelimenin bu özelliklerini dikkate alarak yeni biçimler oluşturmayı istediler. "Kendi Başına Kelime"nin yazarları, sanat eserlerini "soğukkanlı ama tutkulu bir makine"ye benzetiyordular. Tıpkı makineler gibi kendi başlarına hareket edebilmeliydiler. İtalyan Fütüristlerinin sıkça kullandıkları doğadaki seslerin şiirde yansıtılması bile Ruslar tarafından eski ve çocuksu bulunuyordu çünkü yansıtma, doğanın bir çeşit taklidiydi.¹⁵¹ Makine ise şiire, doğayı taklit etmeyen, otonom bir model sunuyordu. Şiirde önemli olan anlam ve fikirlerin üretimi değil, sunumun mekanizmasıydı. Kelimelerin sesleri, aralarındaki uyum/uyumsuzluk, ritm görsellik vs. Şiir oluş halinde olmalıydı: Buzları eriten sıvı, durmadan akan ve hareket eden bir varlık olmalıydı. Livshits, Khlebnikov'un türettiği kelimeler ve şiiri hakkında, "henüz belirlenmiş bir anlamı olmadığı" için,

¹⁴⁷ Bakınız: Birinci bölümde İtalyan Fütüristleri ve manifesto formu.

¹⁴⁸ "On Futurism and Futurisms". Gorlov, s.172. Stalin zamanında olan şey de buydu. Fütüristler bastırılmış ve Puşkin geri getirilmiştir.

¹⁴⁹ Lawton. 52

¹⁵⁰ "The Word as Such" (Slovo Kak Takovoe), Lawton. s.55-56

¹⁵¹ Markov. s.128.

sıvı halinde olduğunu ve "gerçek" ile olan ilişkisinin yakınlaşıp uzaklaşan dalgalara benzediğini yazar.¹⁵²

Khlebnikov, sanatın -kendi şiirinin- mekanik hareketini kavrayan en önemli sanatçılardandı. Kendi deyimiyle "sanatsal dilin demiryolu mühendisiydi".¹⁵³ Ona göre İtalyan Fütüristleri moderniteyi yüceltip omuzlarında taşımıştılar fakat asıl önemlisi moderniteyi yüceltmek değil, üzerine atlayıp hızlanmaktı.¹⁵⁴ Marinetti, makineyi yücelten ve öven şiirler yazmıştı; Khlebnikov ve Fütüristler ise şiirin kendisini makineye benzeyen bir mekanizma olarak kurgulamışlar ve kendi mantığı içinde hareket ettirmiştiler. Böylece şiir de makine gibi uluslararası bir dile sahip olabilecekti. "Bizler ve Binalarımız" adlı denemesinde Khlebnikov, demiryollarını örnek alarak, binaların da hareket etmesi gerektiğini yazıyordu.¹⁵⁵ Binalar da tüm ağırlık ve süslerinden arındırılmalı ve hareket halinde olmalıydılar. Tren ve genel olarak makine, hareketli yaşam üniteleri için model teşkil ediyordu. Tüm gereksiz ve işlevsel olmayan tasarımlar çöpe atılıp kolektif ve evrensel bir dil yaratılmalıydı. Bu açıdan cam ve çelik mimarının modernizm için önemi büyüktü. Khlebnikov'un yaşam üniteleri de cam ve çelikten inşa edilecek ve demiryolları üzerinden bir şehirden diğer şehre hareket edecekti. Hareketin kolay ve pürüzsüz sağlanabilmesi için her ünite eşit ölçüde olacaktı. Zamanın ritmini ancak hareket eden binalar ile yakalamak mümkündü. Bu sayede, diyordu Khlebnikov, toprak mülkiyeti temeline bağlı sistemden kurtulmak mümkün olacaktı.¹⁵⁶

Şiirin ritmi, mekanikleşmiş ve devrim sayesinde yeryüzüne çıkan görünmez güçlerin ritmini örnek alıyordu. Mayakovsky'nin devrim yıllarındaki şiirleri, devrimin ritmini gösterebilmişti:

¹⁵² Agy. s.189.

¹⁵³ Aktaran "About Khlebnikov" Tynyanov 151. Khlebnikov, Türkiye'de pek rağbet görülmemiş bir sanatçıdır. Bunun bir nedeni, şiirinin yeni kelimeler üreten yapısının zor anlaşılır ve çevirisinin de bir hayli zor olmasıdır. Bu şiirin Türkçedeki en yakın benzeri belki Ece Ayhan'ın şiirleridir. Khlebnikov'un şiirlerinde ses ve harflerin aralarındaki ilişkisi önem taşıdığı için, çevirmenin bu hususları da göz önünde bulundurarak şiiri Türkçeye göre tamamen baştan yazması gerekir. Bu alanda bir başka ilginç konu da Mayakovsky, Shklovsky gibi edebi sanatçıların (buna kısmen Lenin ve Trotsky gibi siyasi figürlerin yazılarını da ekleyebiliriz) eserlerinin çevirileri, özellikle 70'lerin politik olarak hareketli yıllarında, çoğunlukla Fransızca'dan yapılmış olması. Demek ki, Türkiye'de, Rus avangardının (ve hatta siyasi tartışmaların) alımlanması Fransa'daki alımlanma dolayımıyla olmuştur. Bu tartışmaların Türkiye'ye "geç gelişinin" sosyolojik sonuçları araştırmayı bekleyen bir konudur.

¹⁵⁴ Lawton s.56

¹⁵⁵ *Collected Works of Velimir Khlebnikov*, 1: Letters and Theoretical Writings, ed. Charlotte Douglas, trans. Paul Schmidt, Harvard University Press, 1987, pp 351.

¹⁵⁶ Agy. Gerçekten de modern mimarlık tarihini, mimarlığın inatçı ağırlığına karşı, en azından form düzeyinde hareketli bir olasılığın mümkün olabildiği bir mücadele olarak görmek mümkündür. Tatlin'in Üçüncü Enternasyonel için tasarladığı anıt, hareketsiz bronz anıtlara karşı hareketli ve durmadan değişen bir anti-anıt özelliğine sahipti. Viktor Shklovsky, anıt hakkında "çelik, cam ve devrimden yapılmış" nitelendirmesini yapıyordu. Bkz. Viktor Shklovsky "The Monument to the Third International (Tatlin's Most Recent Work)", in *Knight's Move*, trans. Richard Sheldon, Dalkey Archive, 2005, pp 70.

Mimo barov i ban'

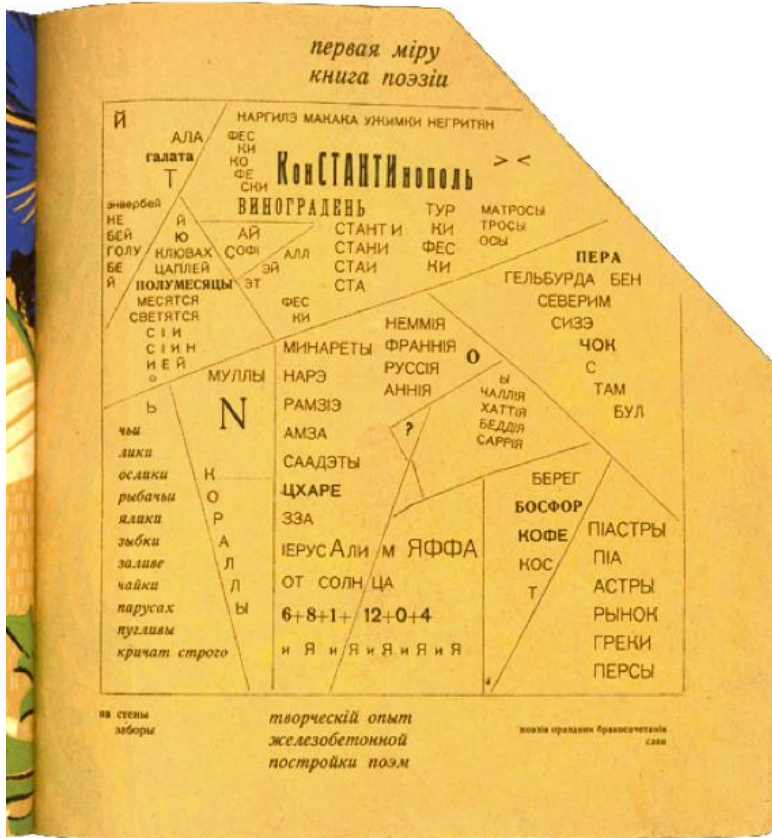
Bey baraban!

Baraban, baraban!

Byli raby,

net raba¹⁵⁷

"B" ve "r" harflerinin enerjik bir şekilde kurgulanmasıyla oluşan şiirin yüzeyi devrimin dinamizmine benzer şekilde hareketlenir. Mayakovsky'nin yazdığı dizelerin parçalanmış görüntüsü de şiirin ritmini ve hareketini ortaya çıkarmak için yapılmış tekniklerdi.



Şekil 2.1. Konstantinopolis (1914) – Vassili Kamensky

¹⁵⁷ Ritme sadık kalmamak şartıyla Türkçesi: "Mazi meyhaneler ve hamamlar/Vur davula/Davula, davula/köleler vardı/köleler yok". Gorlov "Futurism and Revolution" s.213

Bir başka Fütürist olan Vassili Kamensky'nin, ferro-beton diye adlandırdığı şiirlerinde, görsellik ve sunum o dereceye varır ki bildiğimiz anlamda şiir okumak imkânsız hale gelir. Bir uçak pilotu olan Kamensky'de şiirin hareketi, modernitenin objelerinden ve hareketinden yola çıkılarak sağlanmıştır. 1914 yılındaki "Konstantinopolis" adlı ferro-beton şiirinde, İstanbul'da kaldığı sürede edindiği izlenimleri aktarır.¹⁵⁸ "İzlenim" başlı başına Fütüristlerin karşı çıktığı bir kavram olsa da Kamensky, şiirinde izlenimlerini parçalar ve onları yeni, bazen de anlamsız düzenlemelere sokar. Tıpkı betonarme bir binayı montajlayan bir mühendis gibi, o da izlenimlerini montajlar (figür 1). Şiirin görsel montajı, sadece kâğıt üzerinde anlamlıdır. Şiirin yazıldığı sayfa çizgiler, üçgenler ve kareler ile mücadele alanına dönüştürülür. Sol üst üçgende şu kelimeler yazar: Í, Ala (Allah'ın Rusça okunuluşu), galata, T, enverbei, NE, BEÍ, GOLU, BE, Í. Sağ üst köşede de şunlar yazar: **PERA**, GELBURDA BEN, SEVERIM, SIZE, YOK, S, TAM, BUL. Bazı yerlerde Türkçe sözler, Rusça anlamlar üretecek şekilde sıralanmıştır. "Enverbei, ne bei golu bei"nin Rusça anlamı "Enverbey, güvercine vurma"dır.

Kamensky, modernitenin yeni malzemelerini (çelik ve beton gibi) ve makineyi kendi formlarını dönüştürmek ve soyutlamak için kullanmıştır. Son olarak D. Burliuk'un trenler üzerine yazdığı bir şiire göz atalım. Anlamdan çok ritim ve görselliğin önem taşıdığı bu şiirin, demiryolları ve tren hareketini ele alarak nasıl soyutlamaya ulaştığını gösterelim.

David Burliuk, 1910'larda, demiryolu konulu birçok şiir yazmıştır: "Demiryolu Düdüğü", "Buhar Makinesi ve Şefkat", ve "Kış Treni".¹⁵⁹ Üç şiirde de lokomotifin hızını görselleştirecek matematik sembolleri (+ ve = gibi) kullanır. "Kış Treni" adlı şiiri ters bir piramit şeklindedir:

¹⁵⁸ Markov. s.197.

¹⁵⁹ Harte, Tim. *Fast Forward: the Aesthetics and Ideology of Speed in Russian Avant-Garde Culture, 1910-1930*. University of Wisconsin Press, 2009. s. 91

Buzlu yokuşun dağlık başlangıçları

Kar yolları = beyaz rotalar

Ayaz = ısırlıklar = ızdırıp

Ve acımasız tendonların gerilimi

Buharın hışıltısı

Uzakta kıvılcımların kaçışı

Kaybolan duman

Çark

R.¹⁶⁰

Bazı eleştirilenler bu şiire "kaybolan şiir" adını vermiştir.¹⁶¹ Şiir, trenin karlı ve acımasız yollardan ilerleyişini, durağan bir noktadan izleyen seyircinin izlenimlerini aktarır. Tren, beyaz dağların arasından bize yaklaşır ve tam bize yaklaştığını düşündüğümüz anda aslında kaybolmuştur. Geriye trenin uzaktaki görüntüsü ve şiirde de "R" harfi kalır. Tren, *gerçek* ile aramızdaki mesafeyi ayarlayan bir kuvvet gibidir. Badiou, *Yüzyıl* adlı kitabında, 20. yüzyılın karakterinin, "gerçek olana tutku" ile damgalandığını belirtir.¹⁶² 19. yüzyılda bildirilen, hayal edilen rüya ve umutlar 20. yüzyılı test edilmek için bir laboratuvar olarak kullanmıştır. Bu ütopyalardan en büyüğü, yeni-insan yaratma projesidir. 20. yüzyıl, geçen yüzyılın hayal ettiği yeni-insanı, hiç beklemeden "şimdi ve burada" yapmaya karar verir.¹⁶³ Sanat, politika, aşk ve bilime (Badiou'nun 4 hakikat prosedürü) damgasını vuran yeni-insan yaratma hayali, gerçeği ideolojik olandan arındırarak sadeleştirme peşindedir. Fakat gerçeğe ulaşamaz; çünkü "gerçek" bir tözden çok, yakalanamayan, hareket halinde ve bizden kaçan bir aralıktır. Gerçeği "yakalamak", ancak montaj, kurgu ve biçimlendirme ile mümkün olur.¹⁶⁴ Gerçek, yalın ve tek başına yakalanamaz, çünkü sabitlenmiş bir kimliği yoktur. Dolayısıyla ancak dolaylı bir şekilde yakalanır. Badiou'ya göre 20. yüzyıl avangart sanatları, gerçek ile aramızdaki bu kapanmaz

¹⁶⁰ Rusça ve İngilizce çevirisi için Agy., 92.

¹⁶¹ Agy.

¹⁶² Badiou, Alain, and Alberto Toscano. *The Century*. Polity, 2008. 32.

¹⁶³ Agy.

¹⁶⁴ Agy 49

boşluğun farkındadırlar ve durmadan bu mesafenin mekanizmalarını sergileyen (kurgulayan) işler yapmışlardır.¹⁶⁵

David Burliuk'un "Kış Treni" şiiri de ulaşılamayan ve boşluk olarak var olan gerçeğin, kurgusal mesafe ile yeniden üretilmesi olarak okunabilir. "Kış Treni", karlı ve ıstıraplı yollardan geçer. Buzlu yokuşlar arasında mücadele eden treni görürüz şiirde. İlk dört mısralık mücadeleden sonra mısralar da tıpkı buzlar gibi erimeye başlar. Mısralardaki kısılma, sadeleşme ve çıkarmanın işaretidir: Mücadele sırasında "ideolojik" olan gerçek olandan çıkarılmış, gerçeğe giden yol da arındırılmıştır. Şiir, olumsuzlamanın hareketi ile devam eder. Ta ki en sonunda şiir "R" harfine soyutlanana kadar. Trenin hareketinden geriye tek bir harf kalmıştır. "R" harfi Badiou'nun bahsettiği gerçek değildir, çünkü daha önce de söylediğimiz gibi, gerçek yakalanamaz ve bir boşluk veya mesafeden fazlası da değildir. Gerçek, "R" ile şiirin son bulunduğu nokta işareti arasındaki mesafedir. Bu mesafeye, durmadan bir şeyler çıkarılarak, olumsuzlanarak ulaşılır ve gerçek ile kurgu arasındaki boşluk olabilecek en minimal bir şekilde yeniden üretilir. Badiou'nun dediği gibi, 20. yüzyıl sanatı, gerçek ile kurgu arasındaki mesafeyi, sanatsal edim ile üretmeye ve göstermeye çalışmış ve bu uğurda birçok fedakarlıklar vermekten sakınmamıştır.¹⁶⁶ Burliuk, gerçeğin koruduğu mesafeyi en yalın halinde üretmek adına kelimeleri fedakâr etmiş ve tek harflik bir soyutlamaya ulaşmıştır. Badiou'nun örneği ise Malevich'in *Beyaz Fon Üzerine Beyaz Kare* adlı resmidir. Malevich'te iki beyaz karenin arasındaki ton farkı, gerçek ile aramızdaki aralığı minimal bir şekilde yeniden üretir. Biz ise Malevich'i farklı bir yoldan, bizi sinemaya ulaştıracak bir yoldan ele alacağız.

2.3.1. Malevich ve Lokomotif

Malevich, Kübist ve Fütürist ressamıların şehrin "metalik kültürünü" kucakladıkları ve ona uygun geometrik formlar ürettikleri için kutluyordu.¹⁶⁷ Onlardan önce gelen Empresyonistler ise metalik hayatın dinamiklerini hoş karşılamamışlardı: Lokomotiflerin hareketleri sadece bacadan tüten duman ve buharla verilebilmişti ve "duman ile buhar çizilmeden lokomotiflerin hareketli olduğunu anlamak mümkün

¹⁶⁵ Agy 49-50.

¹⁶⁶ Agy 131.

¹⁶⁷ "An Introduction To The Theory of the Additional Element in Painting" Malevich, Kazimir Severinovitch, et al. *The World as Non-Objectivity Unpublished Writings 1922-25*. Borgen, 1976. s.186.

değildi".¹⁶⁸ 20. yüzyılın şehri demiryolları, yeni şehircilik ve telgraf tellerinin soyutlayıcı düz çizgileri sayesinde soyut ve geometrik bir mekana dönüşmüştü. Malevich, modern resmin ve mimarlığın da 20. yüzyıl dinamiklerini model olarak alması gerektiğini savunuyordu.¹⁶⁹

"Zamanımız...momentumu hızlı ve bir parıltı kadar anidir...Hız: işte bu bizim yüzyılımız"¹⁷⁰ diyordu tren garlarının mimarisini eleştirdiği bir yazısında. Aynı yazıda, Kazan Tren Garı'nın eklektik mimarisini yeri ve işletmecilerinin "lokomotiflerin demirden olan güzelliğini" göremediklerini savunuyordu. Eğer lokomotifin "gürlemesini", "pürüzsüz ritmini", "semaforların canlı ışıklarını" görebilselerdi, tren garını modern malzemelerle- yani betonarme- ile yaparlardı.¹⁷¹ Garlar modern hayatın volkanlarıydılar, ama Kazan Tren Garı'nı gören lokomotifler "utançlarından kızarıyordu".¹⁷²

Makine formu, Malevich'in teorisinde model olarak alınacak hareket halindeki formlardı. Sanatçı sezgisel yöntemlerle dinamizmi tuvalde gösterecek fakat figürler resmetmeyecekti. Malevich, resimde figür ve objeleri yıktığını ve onları "formun sıfır noktasında dönüştürdüğünü" belirtiyordu. Lokomotifin hareketi örnek olarak alınabilirdi ama lokomotifi tuvalde resmetmek resmin yasalarına aykırıydı. Dinamizm, resimsel araçlarla verilecekti. Bu durumda önemli olan renklerin tuvalde düzenlenişi olmalıydı. Tuvalin yüzeyi, yaşayan "canlı bir form"du.¹⁷³ Malevich, Süprematizm adı verdiği soyutlamalar ile, tıpkı Burliuk'un "Kış Treni" şiirinde kelimeleri silip erittiği gibi, tuvalde renkleri sadeleştirip dinamizmi yakalamaya çalıştı. Bu açıdan bakıldığında Malevich, *Beyaz Fon Üzerine Beyaz Kare* (1918) adlı işinde renksel dinamizm sayesinde renkleri silmiş ve resmin kendisini eritmiştir.¹⁷⁴

Malevich'in son resmi diyordu Moholy-Nagy, "Beyaz fon üzerine beyaz kare, sembolik olarak film ekranıdır; pigment bazlı resmin sembolik olarak ışık bazlı

¹⁶⁸ Malevich, Kassimir Severinovich. *De Cézanne Au Suprématisme: Tous Les Traités Parus De 1915 à 1922*. L'Age D'homme, 1993. s.108.

¹⁶⁹ "Additional Element". s. 188.

¹⁷⁰ "L'Architecture Comme Gifle Au Beton Arme" Malevich, Kazimir Severinovich. *Le Miroir Suprématiste: Tous Les Articles Parus En Russe De 1913 à 1928, Avec Des Documents Sur Le Suprématisme*. L'Age D'homme, 1993. s.57.

¹⁷¹ Agy s.57.

¹⁷² Agy. 59.

¹⁷³ From Cubism and Futurism to Suprematism. s.30

¹⁷⁴ Badiou, boşluk olarak gerçeğin biçim bulmasını, Malevich'in beyaz kareler arasındaki minimal farkta yakalandığını savunur. Bu mantık, Badiou'ya göre, *olumsuzlamanın* bir alternatifi olarak *çıkarmanın*, *eksilmenin* (subtraction) mantığıdır. Yukarıda, Badiou'nun iddiasını Burliuk üzerinden okumaya çalıştım.

resme dönüşmesidir. *Beyaz yüzey, ışık projeksiyonunun ve dahası hareket halindeki ışığın yönlendirildiği bir yansıtıcı görevi üstlenebilir.*"¹⁷⁵

Malevich, resimsel araçlar kullanarak, resmin kendisini silmiş ve sinemaya ulaşan "formun sıfır derecesi"ne ulaşmıştır. Malevich'in resmi silmesi, bazılarının tıkanma ve nihilizm olarak gördüğü şeye karşı, tuvali sinematik ekrana dönüştürür. Böylelikle, "formun sıfır derecesi, yolunu, çoğul olan yeni devire"¹⁷⁶ yani sinema devrine açar.¹⁷⁷

2.4. Yıkım ve Ütopya

Andrey Platonov'un 1927 ve 1928 yılları arasında yazdığı *Çevengur* romanı, devrimin hemen ertesinde kurulan bir köy ütopyası hakkındadır.¹⁷⁸ Kitap Rusça'da ancak 1988'de eksiksiz olarak yayınlanabilmiş ve Türkçe'ye de 2010 yılında çevrilmiştir. Romanın önde giden kahramanlarından Alexander Dvanov ve Kopyonkin, devrim sırasında köylerini terk etmiş ve köyden köye gezerek komünizmi kurmaya çalışan iki devrimcidir. En son durakları, resmi sosyalizmin uzağında yer alan Çevengur köyüdür. Çevengur, tuhaf ve mistik sakinleri ile diğer köylerden daha değişik bir yerleşim yeridir. Komünizmi köye "getirmek" için yıkımlar yapılır; eski toprak sahipleri öldürülür ve sürülür. Köyde kendi başlarına kalan devrimci ve işçiler, komünizme ulaşmaya çalışırlar fakat bir türlü ona varamazlar. Kimse tam olarak komünizmin ne demek olduğunu da bilmez. Proletarya, burjuvalardan arınıp kendi başına kalırsa o zaman komünizmin kendi kendine geleceğini düşünürler. Roman, eşkıyaların köye saldırıp, tüm deneysel hayatı yok etmesiyle son bulur.

Platonov'un dünyasında demiryolu imgeleri önemli bir yer tutar. Platonov'un babası, demiryolunda uzmanlaşmış bir metalciydi.¹⁷⁹ Platonov'un kendisi de devrim ve iç savaşa katıldıktan sonra mühendis olarak çalışmış ve Lenin'in elektriklenme

¹⁷⁵ Aktaran. Leslie, Esther. *Hollywood Flatlands: Animation, Critical Theory and the Avant Garde*. Verso, 2004. s.35.

¹⁷⁶ Agy. s.36

¹⁷⁷ Malevich, Almanya'ya ziyareti sırasında Hans Richter'le görüşmüş ve süprematist animasyon film yapmayı kararlaştırmıştır. Fakat bu proje gerçekleşmemiştir. Bu konu hakkında bir tartışma için bakınız.

¹⁷⁸ Platonov, Andreï Platonovich, et al. *Çevengur*. Roman. Metis Yayınları, 2010.

¹⁷⁹ Garo, Isabelle. "Chevengur, the Country of Unreal Communism – The October Revolution Through the Dialectical Art of Andréi Platonov" *Crisis and Critique*. crisiscritique.org/2017/november/Isabelle%20Garo.pdf s.177

kampanyasına katkıda bulunmuştu.¹⁸⁰ Romanda, Dvanov'un üvey babası Zahar Pavloviç trenlere olan tutkusu ile resmedilir. "Lokomotifin hızlı hızlı soluk alışından, tekerlerin dönüşünden Zahar Pavloviç'in vücudu tatlı tatlı kaşınıyor, gözleri lokomotifin duyduğu şefkatin hafif yaşlarıyla ıslanıyordu." (18) Pavloviç, neredeyse Fütüristlerin makine sevdası gibi, mekanik olan her şeyi kucaklar ve onların küçük maketlerini yapar. Tren maketlerini yapması, endüstriyel dünyanın mühendisliği ile köy hayatının zanaatı arasındaki çelişkiye işaret eder. Pavloviç, mekanik olan her şeye tapar fakat bu sevdasını endüstriyel öncesi emek biçimi ile gösterir. Öyle ki, onun lokomotif sevdası tuhaf bir modern ve pre-modern düşüncenin birleşimidir: "Kendisine kalsa bütün lokomotifleri, cahillerin kaba ellerinde sakatlanmasınlar diye ebedi istirahate yolları" (20). Pavloviç, Dvanov'u evlatlık edindikten sonra, makinelere olan tutkusu azalır ve endüstriyellemeye kuşkulu gözlerle bakmaya başlar. Oğlu Alexander (Saşa) Dvanov da lokomotiflere hayrandır fakat üvey babasından farklı bir şekilde:

Makineler Saşa'yı faaliyet gösteren canlı nesnelere eşit düzeyde ilgilendiriyordu. Onları öğrenmekten ziyade hissetmek, hayatlarını sürmek istiyordu. Bu yüzden işten dönen Saşa kendisini lokomotif olarak hayal ediyor ve hareket halindeki lokomotifin çıkardığı bütün sesleri çıkarıyordu. (51)

Saşa'nın makine hayali, onu babası gibi maket yapmaya itmez. Tam tersine, lokomotifleri taklit eder ve kendi vücudunun da makineler gibi hareket etmesini düşler. Baba ile oğul arasındaki fark budur. Baba, lokomotiflerin durağan maketlerini yapar; oğul ise kendi durağanlığına lokomotif model olarak karşı çıkar. Bu yüzden, iç savaş sırasında devrimi ve komünizmi köyden köye kurma işi Saşa'ya uygundur, çünkü devrim de mobilizasyon gerektiren bir uğraştır. Romanda lokomotif imgesi ile devrim imgesi birbirine yakın imgeler olarak kışkırtıcı bir şekilde kullanılır. Komünizm fikrinin kendisi, hareket halinde olma ile ilişkilendirilir. Saşa'nın köyünden ve sevdiklerinden uzaklaşıp yola koyulması, komünizmi kurma dürtüsünden ileri gelir. Romandaki bu ütöpik dürtü, "insanları sesli uykularından uyandırır, ailelerinden ve sevdiklerinden habersiz olarak ayrılımlarını sağlar ve onları bilinmedik yolculuklara sürükler."¹⁸¹

¹⁸⁰ Agy 177.

¹⁸¹ Jameson, Fredric. *The Seeds of Time*. Columbia University Press, 1994., s.96

Komünizm (bazı kısımlarda sosyalizm kelimesi kullanılır), çoğu karakter için, varılacak bir konum, bir istasyon gibidir. Devrim ise bu istasyona varmak için hızlanan lokomotif. Devrimin lokomotif imgeleriyle kurulmuş olması, ona atfedilen "yıkım" ile ilgilidir. Lokomotif, köydeki pre-modern hayatı yıkacak modern bir makinedir. Fredric Jameson, *Çevengur*'u analiz ettiği bir yazısında, devrimin kendisine içkin olan iki andan bahseder.¹⁸² İlk anda devrim, eski idollerin yıkımı ve yok edilmesi ile ilgilidir. Yeninin yaratımı için önce şiddet ve acı içeren yıkımın gerçekleşmesi gerekir.¹⁸³ Yıkım ile ilgili bu ilk andan sonra ütopyik olan bir süreç başlar. Bu sürece ütopya veya onun inşası demek yanlış ve yanıltıcı olacaktır. İkinci süreç, ütopya'yı hayal edebilmek için yeni bir başlangıç noktası oluşturmakla ilgilidir.¹⁸⁴ Ütopya, Jameson'un analizinde, yıkımdan hemen sonra varılacak durgun bir mekân değildir; tersine, durgun bir imajda tam olarak yakalanamayan ve bizden kaçan, gerçeklikle arasına mesafe koyan bir fikirdir. Ütopya, bir mekândan çok varlığı görülüp işaretlenebilen fakat her zaman da kaçmayı başarabilen bir ufuk çizgisi gibidir. Devrimin ikinci anındaki bu ütopyik dürtü, psikanalitik dille söyleyecek olursak, "arzulamayı arzulama" ve "arzulamayı öğrenme" şeklindedir.¹⁸⁵ O ana kadar var olmamış ve ideolojik nedenlerden dolayı hayal edilmesi bile yasaklanmış arzuların öğrenilmesidir. Bu yüzden, ütopyik dürtünün götürdüğü yol, belli bir deneyselliğe sahip olmak zorundadır.

Platonov'un romanında lokomotif imgesi, yukarıda bahsettiğimiz iki an ile ilgili olarak kullanılır. Birincisinde, lokomotif eski düzeni yıkan bir araçtır. Yıkımın temposunu belirler. Komünizmin getirdiği yıkım, lokomotif gibi, demirdendir: "Mademki disiplinimiz demirden, çıkaracaksın komünizmin kılıcını. Senden Lenin olur mu? Sovyet bekçisisin sen: Yıkımın temposunu yavaşlatıyorsun anca, zararlı ruh!"¹⁸⁶

İkinci anda işler daha karmaşıktır. *Çevengur* halkı burjuvaziyi kovmuştur ve komünizm bir türlü gelmez. Romanın bu bölümündeki gerilim, kısmen, inşa olarak komünizm ve dışardan gelecek olan komünizm arasındaki gerilimdir. Halk, yıkımdan sonra komünizmin otomatik olarak geleceğini düşünür, Moskova'dan gelecek (ve belki de Lenin'in içinde bulunduğu) bir tren gibi: "Hele bir kalıbı elimize

¹⁸² Agy 96

¹⁸³ Agy 89

¹⁸⁴ Agy 90

¹⁸⁵ Agy 96.

¹⁸⁶ Platonov. s.123

versinler Çevengur'da, yeryüzünün altıda birinde komünizmi kurmak kolay olur." (237) der karakterlerden biri. "Burada komünizm gelmiş de dönüyor bile- bir an evvel olay yerine dönmelisin" diye yazar Kopyonkin, Dvanov'a gönderdiği bir mektubunda. Köy halkı üretimi bırakır çünkü artık sömüren sınıf ortalarda yoktur, dolayısıyla aç kalmayacaklardır. Ancak köydeki yiyecek stoklarının bitmesiyle beraber, bekleyerek komünizmin gelmeyeceğini fark ederler. Dvanov "Eskiden devrimin bir lokomotif olduğunu düşünürdüm, ama şimdi öyle olmadığını görüyorum" (335) der. Böylece Çevengur'da sınıfsız ve başkentten bağımsız, hayatlarını kurmaya koyulurlar.

Devrimi beklemek, Sovyet Devrimi tartışmalarında damgasını vurmuş ve Lenin tarafından eleştirilmiş bir düşüncedir. 20. yüzyıl başında devrim koşullarının en elverişli olduğu ülkenin Almanya olduğu kabul ediliyordu. Bir tarım ülkesi olan Rusya'nın, bu koşullara uygun olmadığı ve devrim için nesnel koşulların beklenmesi gerektiği savunuluyordu. Rusya, kendi sırasını beklemeliydi. Eğer bir devrim olacaksa Rusya'da değil endüstri bakımından çok daha ilerde ve işçi sınıfı güçlü olan Avrupa'da olacaktı. Fakat Žižek'in de belirttiği gibi, nesnel koşulları bekleyen "nesnel" gözlemci, devrimin önündeki en büyük engeldir.¹⁸⁷ Ekim Devriminin yaptığı şey, "pasif" ve bekleyen gözlemci ideolojisini bozmak, halkı mobilize etmek ve toplumsal değişimi hareketlendirmektir. Rusya'da devrimin gerçekleşebilmesi ve başarılı olabilmesi için şehir ve köylerin kolektif olarak mobilize edilmesi gerekiyordu. Devrimin ilk yıllarındaki en büyük ütöpik dürtü, hareket halinde olmaktı. Çarlık, o zamana kadar tüm köylüleri pasif ve gerici bir unsur olarak kullanmıştı ve parlamenter demokrasinin de verebileceği bir alternatif yoktu: Parlamenter demokrasi, eğitimsiz köylülerin oy kullanma hakkını kabul eder fakat bu sayede onları pasifleştirir, siyaseti uzaktan bir oy kullanma gösterisine dönüştürür.¹⁸⁸ Parlamenter demokraside, bir taraftan köylülerin siyasette oy kullanma ile aktifleştirildiği savunulur, bir taraftan da bu işlem sayesinde tüm yetkiler devlet aygıtına devredilir. Devrimin yapmak istediği şey, köylüler dahil tüm işçi sınıfını mobilize edip yeni bir yönetim formu oluşturmaktır.¹⁸⁹

Aşağıdaki bölümlerde, yıkımdan sonra gelen ikinci anda, yani arzulamanın öğrenilmeye çalışıldığı Ekim Devriminin hemen sonrasındaki süreçte, demiryolu

¹⁸⁷ Žižek, Slavoj. *Trotsky: Terrorism and Communism*. Verso, 2007. s. xix

¹⁸⁸ Agy. xv.

¹⁸⁹ Agy xv.

imgelemine ve mekanik-insan yaratma hayallerini ele alacağız. Bu dönem, 1917'den kabaca 1920'lerin sonuna kadar devam eder. Bu ütopya dürtünün yolunda, köylü ve işçilerin pasif birer gözlemci olmaktan çıkmalarını sağlayacak deneyler yapılmıştır. Mekanik-insan hayali, distopik bir hayal gibi görünse de aslında böyle olmadığını ve bu hayallere karşı çıkanların en başında da Stalin'in olduğunu göreceğiz. Devrim, Çarlığın sürekliliğini bozmuş, onu sekteye uğratmıştı. Devrimi takip eden yıllarda da hayata yeni bir hareket sağlanmaya çalışılmış fakat bu girişim, acı ve hüsrarla sonuçlanmış ve Stalin'in katı, hareketsiz dünyası ile son bulmuştur. Şimdi, devrimin ertesinde mekanik-insan hayalinin, Taylorist sistemle nasıl iç içe geçtiğini ele alalım.

2.5. Taylorizm ve Mekanik-İnsan

Frederick Winslow Taylor, "Bilimsel Yöntemin İlkeleri" adlı yazısında, üretim sürecinin hızlanması ve verimliliğin artması için belirli "bilimsel" yöntemleri açıklar. Obsesif derecede verimlilik ve hız tutkunu olan Taylor, sanayi dünyasındaki işçilerin "kaytarmalarından", "işleri asmalarından" ve "kasten yavaş çalışmalarından" hoşnut değildir.¹⁹⁰ İşçiler ve işverenler, barış halinde yaşayacaklarına, durmadan didişmektedirler ve Taylor, sınıf ilişkilerinde bir değişiklik yapmadan bu olayı çözmeye çalışır: Hem iş verenin hem de işçinin "maksimum refaha" kavuşması.¹⁹¹ Fabrikalarda yaptığı analizlerde, işçilerin gereğinden fazla gücü ve bağımsızlığı olduğunu görür. Bütün üretim süreci işçilerin ellerindedir ve işçiler istedikleri zaman bu süreci yavaşlatabiliyor ve üretimin verimliliğini azaltabiliyordu. İşçilerin elindeki bu güç, örgütlenmelerini kolaylaştırıyor ve üretim sürecini kesintiye uğratabiliyordu. "Bütün işçi sendikaları da" der Taylor, "üyelerinin üretimlerini azaltmak için kurallar geliştirmişler...üstelik onlara gereğinden fazla çalıştıklarını da söylemektedirler."¹⁹²

İşçilerin "tembelliklerine" karşı Taylor, üretim sürecini mekânsal ve zamansal olarak parçalara ayırmış ve sürecin kontrolünü kolaylaştırmıştır. Bu sayede, işçilerin vasıflı olması gerekmeyecek, üretim sürecindeki görevini kısa bir eğitimden sonra gerçekleştirebilecekti. Parça başı işler yapan işçi, üretim sürecinin *bilgisinden* haberdar olamayacak, sadece ona verilen kısıtlı ve temposu yüksek görevi tamamlayacaktı. Böylece üretim alanında iki sınıf yaratılmış olunur: vasıfsız kol

¹⁹⁰ Taylor, Frederick W., çev. H. Bahadır. Akın. *Bilimsel Yönetimin İlkeleri*. Adres, 2005. s.20.

¹⁹¹ Agy s.17.

¹⁹² Agy s.22-23.

işçisi ve onu kontrol eden yönetim elemanları. Azınlıktaki yönetim elemanları, üretim sürecinin bilgisine sahiptir ve işçilerin daha verimli çalışabilmesi için bilimsel planlar yapmalıdır:

Planlama odasındaki bilimsel yönetim sisteminde görevi ileriye dönük planlama olan kişi, sürekli olarak işin bölümlere ayrılmasıyla daha iyi ve daha ekonomik olarak yapılabileceğini fark edecektir. (41)

Mekanik planların temposu altında makine ritmine uygun bir şekilde çalışan işçinin tatmin olması için ücret artışı yapılır. "...yüksek ücretli biri, ancak kendine söyleneni yapar, itiraz etmez", der Taylor. Ona göre bu artış, "aptal" işçilerin refahı için yeterlidir, ne de olsa "...bu adamın zekâsı birçok değişik iş yapamayacak kadar da kıttır".¹⁹³

Bu şirketlerde (Bilimsel yöntemi uygulayanlarda), adam ve makine başına üretim ortalama olarak ikiye katlanmış durumdadır. Tüm bu yıllar boyunca, söz konusu sistemle çalışan işçiler arasında bir tek grev dahi görülmemiştir. (30)

Taylorist sisteminin işlevi, o güne kadar üretim sürecinde işçilerin ellerinde bulundurdukları pratik bilgiyi almak ve kapitalist yönetime devretmektir. Taylor'un "bilimsel" dediği metot aslında bir bilgi üretimi değil; onun yerine, bilgiye el konulması ve onun sınıflandırılmasıdır.¹⁹⁴ Bunun sonucunda, işçilere direktif veren ve onları kontrol eden devasa bir yönetici sınıf ortaya çıkmış ve üretim süreci bürokratikleşmiştir.¹⁹⁵

Taylor'un doktrini Avrupa işçi sınıfının eleştirilerine hedef oldu ama bazı sol yazarlar tarafından da desteklendi. Antonio Gramsci "Amerikanizm ve Fordizm" adlı yazısında Taylor'un getirdiği düzenlemenin özgürleştirici potansiyellerinden bahseder.¹⁹⁶ Amerika'da gündelik hayat üzerinde deneyler yapılabiliyordu çünkü Amerika, Avrupa'nın tersine, gelenekten yoksun bir ülke idi. Örneğin, demiryollarının yayılması Avrupa'da kültürel şok etkisi yaratırken, Amerika, benzeri bir şoku görece hafif bir şekilde yaşamıştır.¹⁹⁷ Amerikan ideolojisi, Avrupa'nın

¹⁹³ Agy s.57

¹⁹⁴ Linhart, Robert. *Lénine, Les Paysans, Taylor*. Ed. Du Seuil, 2010. s.79

¹⁹⁵ Agy. s.81

¹⁹⁶ Gramsci, Antonio, et al. *Selections from the Prison Notebooks of Antonio Gramsci*. International Publishers, 1985.

¹⁹⁷ Schivelbusch, Wolfgang. *The Railway Journey: the Industrialization and Perception of Time and Space*. University of California Press, 1986

toplumsal yapısından farklı bir düzenleme içinde gelişmişti ve her ne kadar kapitalist üretim biçiminin direktifi altında olsa da "yeni tip insan" ve "yeni tip işçi" yaratmak istiyordu.¹⁹⁸ Gramsci'ye göre Amerikanizm ve Taylorizm, Avrupa'yı eski üretim biçimlerinden kurtarabilir ve onu sosyalist devrime yaklaştırabilirdi. Amerika'nın o dönemde yüceltilmesi, bugünden bakan biri için tuhaf gözükebilir ama, ileride göreceğimiz gibi, İkinci Dünya Savaşı'ndan önce (özellikle Sovyetlerde), "Amerika" ütöpik bir hayalin temsili idi. Gramsci'nin dediği gibi, 20. yüzyılın başında Avrupalılar, Amerikanizm'den korkuyorlardı; çünkü toplumsal imgelemede Amerikanizm "eski toplumsal bağların ve Avrupalı geleneğin" yıkımı demektir.¹⁹⁹ Taylorizm, üretimde işçilerin hareketi ile hareketin bilgisini birbirinden ayırmıştı. Bu sayede işçiler, hiç düşünmeden, mekanik bir şekilde üretebiliyor ve Taylor'un deyimiyle "eğitilmiş gorilden" bir farkı kalmıyordu. İşçi, "eğitilmiş gorilin" bile yapabildiği bu işi yaparken, "insan olarak kalmaya devam eder" ve bu nokta Gramsci için bir potansiyel vaat eder: üretim sırasında üretimi düşünmesine gerek kalmayan ve sıkılan işçi, kendi koşulları hakkında düşünmeye başlayacak ve bu da işçileri konformist dışı hareket etmelerine davet çıkaracaktı.²⁰⁰

Sovyetler Birliğinde de Taylorizmin özgürleştirici potansiyellerinden dem vuruluyordu. Lenin'in Taylorist sistemi devrimleştirerek, işçi sınıfı yararına kullanma girişimi bunun en ilginç örneğidir.

2.6. Devrim ve Taylorizm

1913 ve 1914 yıllarında Lenin'in, Taylorizm'i eleştiren iki yazısı yayınlanır. Birinci yazıda, Rusya'da popülerleşen Taylorizm'in işçi sınıfını sömürmek için kullanılan sözde-bilimsel bir araç olduğu söylenir.²⁰¹ İkinci yazıda, Taylorizm'in sömürü metotları daha detaylı bir şekilde analiz edilir. Taylorist sistem, fabrikalardaki üretimin verimliliği uğruna, işçiler üzerinde çeşitli deneyler yapar. Lenin, fotoğraf ve film örneklerini verir: İşçilerin hareketleri kaydedilip analiz edilir ve gereksiz

¹⁹⁸ Gramsci s.301

¹⁹⁹ Agy s.317

²⁰⁰ Agy 309-310. Gramsci'nin bu tutumu, bugün bazı yazarların "ivmecilik" adını verdiği düşüncüyü yansıtır: Bu doktrine göre kapitalizmden çıkmanın yolu, kapitalist üretim biçimine karşı gelmek değil, onu daha da hızlandırmak ve böylece yıkımını da ivmelendirmeden geçür

²⁰¹ Lenin "A "Scientific" System of Sweating" <https://www.marxists.org/archive/lenin/works/1913/mar/13.htm>

görülen hareketlerin üretim performansından çıkarılması sağlanır.²⁰² Yazının sonunda Lenin, ilginç bir hamle ile, Taylorist sistemin probleminin rasyonelleştirme olmadığını yazar. Taylorist sistem sadece fabrika mekânında rasyonel ve hızlı bir süreç ister çünkü bu sayede daha fazla artı-değer üretilir ve işçiler kontrol altında tutulur, ama fabrikanın dışarısında rasyonel olmayan kaos hüküm sürer:

Sermaye, emeği fabrika içinde organize ve rasyonalize eder...Bir bütün olarak toplumsal ilişkilerde ise kaosun hükmü sürer ve artar: birikmiş servet alıcı bulamayınca krize girer ve milyonlarca işçi iş bulamadıkları için aç kalmak zorunda kalır.

Taylorist sistem, Lenin'e göre, kapitalist tahakküm altından çıktığı anda işçi sınıfına yararlı bir araç olabilecekti. "Makineler, demiryolları ve telefon sistemi", çalışma zamanlarını düzenleyip, çalışma sürelerini azaltacak potansiyelleri barındırıyordu.²⁰³ Bu sayede işçiler, devletin karar alma mekanizmasına katılmak için zaman bulabileceklerdi. Devrimden hemen sonra Lenin'in Taylorist sistem hakkındaki görüşleri benzerdir. 1918'de yazdığı "Sovyetler İktidarının İvedi Görevleri" adlı yazısında, sosyalizmin ancak Sovyet yönetim biçimi ile kapitalizmin geliştirdiği bilimin birleşmesi sayesinde mümkün olabileceğini belirtir.²⁰⁴ Lenin'e göre Taylorist sistem, Sovyetler yönetimi ile birleştirilecek ve bu sayede sosyalizmin yolu açılacaktır. Her yetişkin, *organizasyonun işçilerin elinde olduğu* Taylorist sistem sayesinde, günde altı saat fiziksel işte ve dört saat devleti yürütme işinde çalışacaktı.²⁰⁵ Lenin bu ütopyik düşünceden - yani işçilerin otonom bir şekilde emeklerini organize edebilmesi ve devlet aygıtının karar alma mekanizmasına katılabilmesi - 1918'i takip eden İç Savaş yıllarında vaz geçmek zorunda kalmıştır.²⁰⁶ İç savaşın zorlu yılları, otonom ve devlet aygıtında rol oynayan Taylorist düzen yerine, otoriter bir Taylorist mekanizma getirmiştir. Yine de Lenin, yazdığı son

²⁰² Lenin "The Taylor System—Man's Enslavement by the Machine"
<https://www.marxists.org/archive/lenin/works/1914/mar/13.htm>

²⁰³ Agy.

²⁰⁴ Lenin "The Immediate Tasks of Soviet Government",
<https://www.marxists.org/archive/lenin/works/1918/mar/23b.htm>. Bu yazının iki verziyonu vardır. Alıntılanan bu verziyon ancak 60'larda yayınlanmıştır.

²⁰⁵ Agy.

²⁰⁶ Linhart s.110 Vazgeçişinin nedeni tam da Menşeviklerin demiryollarına sahip olmaları ve buğday dağıtımını engellemeleri yüzündendir. Savaş Komünizmi sırasında, emek ve demiryolları söyleminin iç içe geçmesi ve yeni bir emek süreci ideolojisinin ortaya çıkmasını başka bir bölümde ele alacağım.

yazılara kadar Taylorist sisteminin ütöpic potansiyellerinden dem vürmüş ve komünizme giden yolda önemli rol oynadığını belirtmiştir.²⁰⁷

Lenin, Taylorist sistemde yakalanıp devrimleştirilmesi gereken potansiyeller görmüştü: İşçi hareketlerinin mekanikleştirip kolaylaştırılması ve bu sayede işçilerin devlet ve gündelik hayat politikasında aktif rol oynayabilmesi. Devrim sonrasında faaliyet görmüş bir işçi ve aynı zamanda sanatçı olan Aleksey Gastev'in mekanikleşme ile ilgili düşünceleri, bu ütopyayı daha da ileri götürmüştür. Gastev, Fütüristler kadar üretken olmasa da bir şairdi ve aynı zamanda sendikacı, mühendis, fabrika işçisi ve hatta makinist olarak çalışmıştı.²⁰⁸ Paris'te sığınmacı olarak gittiği 1910'ların ilk yıllarında fabrika işçisi olarak çalışıyor ve çalışmanın sıkıcı ve ağır temposundan yakınıyordu.²⁰⁹ Birkaç yıl sonra ise Taylorist sistemin mekanik hareketlerini öven şiirler yazmış ve Sovyetler Birliğinde bu sistemin en fanatik savunucusu haline gelmiştir. Gastev, Paris'teki fabrikada çalışırken, işçilerin ritmik hareketlerini incelemiş ve düzenli ritmin onları nasıl tekdüzeleştirdiğini görmüştür. Bu tekdüzelik ve "maşinizm", Gastev'e göre, işçilerin tek bir vücut haline gelebilmesi için önemli bir adımdır. Gastev, işçilerin önlerinde duran iki seçenekten bahseder: Ya makinelerin ve patronların altında ezilen bir sınıf olacaktı; ya da bireysel olan her şeyi geride bırakıp, kolektif ve dolayısıyla mekanik bir örgütlenme ile yeni hayatı kuracaktı.²¹⁰ Gastev, mekanik-insan sayesinde yeni hayatı kurmak ister. Bu uğurda "bireysel ve psikolojik" olan her şeyden vaz geçilmesi gerektir. Bu noktada, onun işçi sınıfı kadınları hakkında yazdıklarına bakmak ilginç olabilir. Gastev, kadınların toplumsal durumlarını tümenden değiştirecek bir vizyon yaratmak ister.²¹¹ İşçi sınıfı kadınları, fabrika dışındayken de sömürülüyordu. İşçi kadınlar, işçi kocaları tarafından sömürülüyordu. Bu yüzden, kapitalist toplumsal düzenini yıkacak olan devrim, kadının özgürleşmesi için tek başına yeterli değildir. Erkek işçi sınıfı da devrimle beraber kendisini değiştirmeli ve kadınlar kooperatiflerde daha aktif olmalıydılar.²¹²

²⁰⁷ İç Savaş sonrasında Lenin, klasik Taylorizm'i aşacak toplumsal denemeler yapmıştır. Bu konuyu, dipnot 87'de bahsettiğim ayrı bir bölümde inceleyeceğiz.

²⁰⁸ Johansson, Kurt. *Aleksej Gastev: Proletarian Bard of the Machine Age*. Almqvist and Wiksell International, 1985. s.25

²⁰⁹ Agy. 27. Gastev, Paris'te 1910-1913 yıllarında bulunur.

²¹⁰ Agy 50

²¹¹ Agy 52

²¹² Agy 53.

Gastev, 1916 yılında Sibiry'a'da sürgünde olduğu sırada, "Ekspres" adında uzun bir şiir yazmıştır. Şiir, *Panorama* adlı trenin Sibiry'a'da gerçekleştirdiği yolculuğu anlatır. Şiirde Sibiry'a, demiryolları, kanallar ve telefon ağları ile teknolojik bir ütopya olarak tahayyül edilir. Her şey hızlı ve hareket halindedir. Trenin geçtiği yolun kenarlarında bulunan fabrikalar, çiftlikler, evler ve kanallar bile akışkandır. Onlar da belli doğrultularda "koşarlar".²¹³ Her yer tertemizdir. Teknoloji o kadar ilerlemiştir ki fabrika ve lokomotif bacalarına gerek kalmamıştır. Trenlerin hareketleri sessiz ve dumansızdır.

Toplumsal hafızada buzlu, yaşanması zor ve sürgün yeri olarak kodlanmış Sibiry'a, Gastev'in şiirinde sıvı ve akışkan bir yer olarak hayal edilir. Gastev dışında Viktor Shklovsky ve Dziga Vertov gibi erken Sovyet sanatçılarının imgeleminde de buzun soğuk ve hareketsiz doğasına karşı suyun akıntılı ve sıcak hareketliliği öne çıkarılır. Bu imgeleminde devrim, kapitalizmin ve meta toplumunun taşıdığı buzları kırar ve hayatın canlılığını ve hareketini geri getirir. Gastev'in şiirinin başında Sibiry'a, kar örtüsü ile örtülmüş buzlu bir alandır. Bir anda buzlar erimeye ve hızlı akıntılar oluşmaya başlar. Tren hareket ederken, insanların da metalleşmesini ve hareket etmesini ister. Şiirde her canlı, tıpkı lokomotif gibi, metalleşip tek bir devasa kolektife dönüşmelidir.²¹⁴ Gastev'in şiirindeki *tren*, Sibiry'a'yı buzlarından kurtaracak ve onları akıntıya dönüştürecek kalabalık ve *metalik kolektiftir*. Şiirin sonunda Sibiry'a'da suların erimesiyle beraber, Amerika'ya giden yol açılır ve iki bölge birbirine bağlanır. Gastev, Ekim Devriminden çok önceleri bile proleter devrimin gerekliliğine inanıyordu ve Amerika'ya da hiç seyahat etmemişti. Onun "Amerika"sı, birçok Rus yazarlarında olduğu gibi, hayali ve ütöpik bir Amerika idi. "Amerika"nın köprülerine, gökdelenlerine ve teknolojisine uzaktan bakan Sovyetler Birliğindeki sanatçı, onu örnek bir model olarak görüyordu. Gastev ve daha birçok sanatçı, Amerikan teknolojisinin getirdiği yeniliklerin, devrim sonrası Rusya'sı için yararlı olduğunu savunuyordu. Lenin, "sosyalizme giden yolda" kapitalizmin makinelerini ve bilimsel buluşlarını kullanmanın gerekliliğinden bahsetmişti. Ünlü sloganı "Komünizm = Sovyet İktidarı + Tüm ülkenin *elektriklendirilmesi*" şeklindeydi. Avangardın, kapitalist Amerika'yı ütöpik olarak hayal etmesi için ona *yamuk bakması gerekiyordu*. Kapitalist Amerika'nın ürettiği Taylorizm ve Fordizmin,

²¹³ Rougle, Charles. "‘Express’: The Future According To Gastev." Russian History, vol. 11, no. 2-3, Jan. 1984, s.260

²¹⁴ Agy. 267

Sovyetler Birliği adına kullanılabilmesi iŖte bu *yamuk bakma* ile m¼mk¼n olabilirdi. Bu y¼zden, devrimin ilk yıllarında sıkça referans verilen "Amerika", aslında emperyalist ve ırkçı Amerika değildir. Ütopik imgelerin kaynağı olan hayali bir "Amerika"dır.²¹⁵ Yine de belirtmek gerekir ki Gastev'in ütopyacılığı, iŖçileri kolektif v¼cut uğruna fedakar eden bir tür çilecilikle birleŖir. Buck-Morss'tan bir alıntı yapacak olursak:

Gastev'e g¼re, devrimci ütopyaya giden yol, s¼reç içinde feda edilen birçok kiŖinin üzerinde ilerleyen bir lokomotif gibiydi: "Cesetler, canım sıcak cesetler.../Traverslerimiz olun; Eller, daha çok demiryolu d¼Ŗeyin/...Aziz traversler, sizin üzerinizden hıŖım gibi geçeceğiz. (s.322 not.34)

Gastev, devrimi takip eden yıllarda, Metal Sendikası ve daha sonra da Sovyet Emek Örg¼tlenmesi kurumunda başkan olarak g¼revde bulundu. 1918'de sendika başkanı iken, devletin fabrikaları Kom¼nist Parti'ye bağlamasına karŖı çıkar. Sendikalar, özellikle Trotsky'nin önderlik ettiği eylemlerde, Parti'ye bağlanmış ve özerklikleri ellerinden alınmıŖtır. SavaŖ Kom¼nizmi'nin ve kıtlığın h¼k¼m s¼rd¼đ¼ bu dönemde Gastev'in de fikirleri daha acımasız bir hal almaya baŖlar. Bu dönemde Taylorist sistem Gastev'in iŖlerinde kendini sert bir Ŗekilde g¼sterir: İŖçiler, makinelerin direktifi altında tek bir ritim altında çalıŖmalıydılar. Makineler o kadar geliŖeceklerdi ki, iŖçilerin hiçbir Ŗeyi d¼Ŗ¼nmelerine gerek kalmayacaktı. Y¼netim iŖinin çoğunu makineler hallededecekti. Geriye kalan bir avuç teknisyen ve m¼hendis te iŖçilerle aynı mekânda ve hiyerarŖik olmayacak Ŗekilde çalıŖacaklardı.²¹⁶ Bu hayalde, Taylor'un yarattığı y¼netim sınıfı, makineler sayesinde vasıfsız iŖçi ile birleŖir. Fakat bu "¼topya", baŖka bir açından Taylor'un yapmak istediğini daha hızlı bir Ŗekilde yapar: Zihin emeği ile kol emeği arasındaki uçurumu kapatmak isterken, zihin emeğini feda eder. B¼ylece kol emeği, ne ¼rettiđinden habersiz ve basit ama sıkıcı ritimler ile ¼retmeye devam eder. Zihin emeği ise makinelere devredilmiŖtir. Gastev, kol emeğini basitleŖtirerek, iŖçi sınıfının kendi hayatlarını kuracak zamana sahip olmalarını sağlıyordu, en azından b¼yle bir niyeti vardı. Mantık Ŗuydu: Kol emeği basitleŖtirilsin, proletarya yeni hayatı kurmaya kendiliğinden baŖlayacaktır. B¼yle bir

²¹⁵ Devrimi takip eden yıllarda ağık olarak Amerika'ya verilen referansları sıkça g¼rmek m¼mk¼nd¼r. Stalin devrinde ise durum farklı bir hal alır. Stalin d¼neminde "Amerika", end¼striyel ilerlemenin bir modelidir. Bkz Buck-Morss, Susan. *R¼ya Alemi Ve Felaket: Doğuda Ve Batıda KitleŖel Ütopyanın Tarihe KarıŖması*. Metis Yayınları, 2004.

²¹⁶ Johansson. Agy 61

dolaysız ilişkinin olabilirliği ise hiç sorgulanmamıştır. 1921'de yazdığı, "Emir" adlı şiirinin bir bölümü şöyledir:

Kronometre Hazır.

Makinelere.

Kalk.

Durakla.

Hazır ol.

Yükle.

Devreyi a.

Otomatik.

Dur.

Yarım-dakika ara. Devre değiştir.

Operasyon B

Metot iki, metot dört.

Yedi

Seri yirmi, çalışmaya başla.²¹⁷

Emeğin basitleştirilmesi, şiirde mısraların sadeleşmesi ile gösterilir. Rus Fütüristleri de bölümün başında gördüğümüz gibi, mısraları sadeleştirmiş ve şiirin akışını sağlamıştı. Ancak Fütüristlerin çoğu şiirin ve genel olarak sanatın kullanışsızlığına vurgu yapıyorlardı ve toplumsal hayattan (zellikle de fabrika üretiminden) belli bir aralığın gerektiğini savunuyorlardı. Sanat, otonom ve işlevsiz kaldığı müddetçe gündelik hayatı ve ideolojiyi kesintiye uğratan güce sahip olur. Sanat emeğinin fabrika emeğiyle kaynaşması, fabrika emeğini eleştirecek aralığın yok olması anlamına gelir. Gastev'de ise şiir, üretim metotlarını takip eder. Onunla birleşmeye çalışır. şiirin sade ve herkes tarafından anlaşılır dili aynı zamanda uluslararası işçilerin anlayabileceği bir dil yaratma girişimidir. şiirin çoğu, numaralar ve makinelere ait uluslararası kodlamalar kullanılarak yapılmıştır. Gastev, fabrika üretimi ile sanatsal üretimi birleştirmek isterken, sanatın kendi otonomisinden feragat

²¹⁷ Hellebust, Rolf. *Flesh to Metal: Soviet Literature & the Alchemy of Revolution*. Cornell University Press, 2003. s.51.

eder. Sanatın kesintiye uğraticı gücünün yok edilip Taylorist üretimin hızına karışmasıyla beraber, fabrika üretimini sorgulayacak ve "endüstriyel ilerlemeyi" kesintiye uğratacak mecradan da yoksun kalmış oluruz. Gastev'in hayali akla Marshall Berman'ın şu sözlerini getirir: "Önde gelen tüm roller pırıl pırıl makineler ve mekanik sistemler tarafından üstlenildiğinde -tıpkı yukarıdaki alıntıda sözü edilen fabrika gibi- modern insana, fişi takmak dışında yapacak kayda değer bir şey kalmamaktadır."²¹⁸

Stalin zamanının sosyalist realizmi de sanatın otonomisine karşı resmî ideolojiye bağlanmasını savunuyordu. 1930'larda "Sovyetler Birliği'nde bir sanatçı hakkında siyasi olarak söylenebilecek en belalı laf "biçimciydi" herhalde".²¹⁹ Stalin döneminde sanatın otonom "biçimlerine" savaş açılmış ve biçimlerin devlet ideolojisine *bağlanması* sağlanmıştır. Stalin'in ve sosyalist realizmin mekanik-insan ütopyalarına karşı çıkması da bu yüzdendi. Fütüristlerin mekanik ve otonom olarak addettikleri formlar, Stalin'in ideolojisinde mümkün değildi. Mekanik olan her şey, bir özneye bağlanmalıydı. Stalin'de devrim, kolektif bir mekanizmanın gerçekleştirdiği hareket olamazdı: Devrim, *Lenin* adı altında yapılmıştı ve o ad içinde dondurulmalıydı (tıpkı Lenin'in dondurulan cesedi gibi). Stalin, "sadece geniş kalabalıklara çekici gelen sanatsal biçimlere dönmeyi talep etmedi, aynı zamanda ... temel geleneksel ahlak biçimlerine dönmeyi de talep etti".²²⁰ Sosyalist realizm, soyut sanatın hareketli formlarına karşı çıktı ve onun yerine ahlaki bireyi öne alan figüratif formlar üretti. Stalin, tüm ütöpic yeni-insan hayallerini sona erdirdi. Aleksey Gastev de (tıpkı mekanik-ütopyaları gibi) rejime kurban gitti ve 1939'da idam edildi.

2.7. Kalabalıkların Mekanığı

Walter Benjamin, *Baudelaire'de Bazı Motifler Üzerine* adlı yazısında şehir kalabalığı ile üretim alanındaki makine arasında ilginç bir analogi kurar. Kalabalık, kapitalist üretim biçiminin geliştiği on dokuzuncu yüzyılda belli bir form almaya başlar: "Kalabalıklar- hiçbir nesne on dokuzuncu yüzyıl yazarına daha büyük yetkiyle

²¹⁸ Berman., s.44.

²¹⁹ Buck-Morss. 103.

²²⁰ Zizek, "Stalinizm" s.12

yaklaşmamıştır".²²¹ Baudelaire'in içinden konuştuğu kalabalık, modernite ile karşılaşmış Paris şehrinin kalabalığıdır. Demiryolları, gaz lambaları ve pasajlarıyla Paris kalabalığı, henüz otomobil istilasına uğramamıştır. Her ne kadar yeni teknoloji ile tanışsa da şehir hala belli bir yavaşlığa sahiptir:

Seine nehrinin iki yakasının sonradan köprülerle birbirine bağlanacağı noktalarda henüz feribotlar işlemektedir. Baudelaire'nin öldüğü yıl henüz bir girişimci, şehrin zenginlerine beş yüz tahtirevanla hizmet vermeyi düşünmektedir.²²²

Şehir, tüm teknolojiye rağmen yavaşlığını sürdürmeye devam eder. Seine nehrini karşıdan karşıya geçmek için bile yavaşlamak ve feribotla karşıya geçmek gerekir. Baudelaire'in *flaneur* figürü ancak belli yavaşlığa sahip bir tempoda mümkün olabilirdi. Şehir kalabalıktır ve bireyler arasındaki geleneksel bağlar yok olmuştur ama *flaneur*'un bu kalabalık içinde rahatlıkla hareket edebileceği bir alanı bulunur. O, kendi temposunu kendi belirler. Şöyle der Benjamin bir dipnotta:

Yaya, aldırışsızlığını gerektiğinde kışkırtıcı bir tarzda da sergileyebiliyordu. 1840'larda bir ara pasajlarda kaplumbağaları gezmeye çıkarmak moda olmuştu. *Flaneur*, yürüyüş temposunu canı gönülden onlara göre ayarlıyordu. Ona kalsaydı ilerlemenin de bu ağır tempoyu öğrenmesi gerekecekti. Ne var ki son sözü söyleyen o değil, "kahrolsun aylaklık" şiarını benimseyen Taylor oldu" (s.133, d.9).

Flaneur'un yok oluşunda Paris şehrinin "hızlanması" ve eleştirel bir yavaşlığın silinmesi yatar. Demiryolları sisteminin gelişmesi, Paris şehrinin Baron Haussmann tarafından düzenlenişi, pasajların yerine büyük alışveriş mağazalarının getirilmesi... İşte bütün bu yenilikler on dokuzuncu yüzyılın ikinci yarısında gerçekleştirilen ve *flaneur* figürünü farklı biçime sokan gelişmelerdi. Yirminci yüzyılın başında Taylor'un getirdiği "bilimsel metot", toplumsal hayatın hızlanmasını daha da ivmelendirmişti. Jestlerin ekonomisi, gereksiz hareketlerin ve yavaşlığın yok edilmesi kapitalist moderniteye içkin bir şeydir. Taylor'un yaptığı şey, bunu bir doktrine dönüştürmektir. Benjamin, on dokuzuncu yüzyılda kalabalığın mekanikleşmesini ve temposunun hızlanmasını sağlayan birkaç buluştan bahseder.

²²¹ "Baudelaire'de Bazı Motifler Üzerine" Benjamin, Walter ve Nurdan Gürbilek. *Son Bakışta Aşk: Walter Benjaminsinden Seçme Yazılar*. Metis, 2009. s. 125

²²² Agy. 133

Yüzyıl başında kibrit icat edilmiş ve ateş yakma eylemi tek bir harekete indirgenmiştir. Kibriti telefon, "şipşak" hareket ile çalışan fotoğraf makinesi, basım tekniklerindeki yenilikler takip etmiştir. Otomobillerin şehri işgal etmeleriyle birlikte yayaların özerkliği yerle bir olmuş ve metropolleşen mekanın şoku hareketlerine yansımıştır. "Trafikte hareket etmek, birey için bir dizi şok ve çarpışmayı da beraberinde getirir" der Benjamin. Metropolün hız ve şokunu üzerinde hisseden yaya artık bildik anlamda *flaneur* olamaz. Yeni "aylağın" hareketleri, Baudelaire'in tersine, kalabalığın ve mekanik şehrin izin verdiği yön ve doğrultuda gerçekleşir. "Yolda yürüyenin kalabalık içinde edindiği şok deneyimi, işçinin makine başında yaşadığına tekabül eder".²²³ Bu yüzden, der Benjamin, kalabalıklar arasında gezen aylak "makinenin işçide harekete geçirdiği refleks mekanizmasını, tıpkı aynadaki yansıması gibi" yakından inceleme fırsatı bulur. Benjamin'in sinema ile fabrikayı karşılaştırması bu açıdan yerindedir:

Sonra bir gün geldi, yeni ve acil bir uyarıcı ihtiyacını film karşıladı. Şok biçimindeki algı, filmde bir biçim ilkesi olarak geçerlik kazandı. Kayan bantta üretimin ritmini belirleyen şey, filmde algı ritminin temelini oluşturur (s.136).

Makine başındaki işçi nasıl vasıfsızlaşıyorsa, şehirde yürüyen ve onu deneyimleyen aylağın hareketleri de fakirleşiyordur. Fakat sinema, üretim bandına karşılık, belli potansiyelleri içinde taşır. Sinemada temponun yavaşlanması, hızlanması, geriye sarılması ve durdurulması mümkündür. Sinemanın lineer ve ilerlemeci bir zamanı takip etmesi gerekmez. Montaj sayesinde geriye veya ileriye sıçrayabilir, iki bağdaşmaz görüntüyü birbirine yakınlaştırabilir. Filmin montaj sayesinde akması, Taylor'un getirdiği vasıfsızlaşmaya karşı savaşılabılır ve ilerlemeci olmayan bir hareket için model oluşturabilir.

2.8. Amerikan Komedi ve Mekanik-İnsan

Filmin diyalektik yapısı, der Benjamin, kesintili görüntülerin kesintisiz bir şekilde akması sayesinde oluşur.²²⁴ Filmin yapısı, aralıklı ve kesintili bir devamlılık ilkesine dayanır. Fabrikadaki üretim bandının sürekli akması ile filmin sürekli akması

²²³ Agy., s.137.

²²⁴ "The Formula in Which the Dialectical Structure of Film Finds Expression" Benjamin, Walter, et al. *Walter Benjamin: Selected Writings. Vol. 3, 1935-1938*. Belknap Press of Harvard University Press, 2002.. s.94

arasında benzerliğin olduğunu söyler Benjamin. İkisi de ortalama aynı zamanlarda icat edilmiştir. Fakat filmdeki süreklilik, kesintiler sayesinde üretim bandından başka bir hal alır. Yukarıda da bahsettiğimiz gibi, kesintiler müdahaleyi mümkün kılar. Filmin bu diyalektiği, geleneksel tiyatrodan farklıdır. *Geleneksel* tiyatro, filmin aksine, montaj içermez ve kesintilere olanak sağlamaz. Filmin diyalektiğine uygun bir aktör olarak Charlie Chaplin'i gösterir Benjamin. Chaplin'in hareketleri tiyatronun akışkan hareketlerinden çok farklıdır. Bu anlamda Chaplin geleneksel bir aktör sayılmaz. Chaplin, film bandına jestleri ile sinmiştir. Onun jestleri, sinematik hareketin bir tür vücut bulmuş şeklidir. Her yaptığı hareket, küçük parçalara ayrılmış ve kesintili bir şekilde gösterilmiştir: Düştüğünde, şapkasını kaldırdığında, yürüdüğünde vs. hep aynı kesintili ve mekanik hareketi görürüz. Chaplin'in komedyen olarak başarısı, komediyi ve hareketleri sinematik olarak üretebilmesinden kaynaklanır. Sovyetler dahil Avrupa avangardının Chaplin'e olan düşkünlüğünün kaynağını burada aramamız gerekir.

Sovyetler Birliğinin ilk yıllarında Charlie Chaplin, Buster Keaton ve Harold Lloyd'un filmlerine olan ilgi kayda değerdi.²²⁵ Chaplin, Sovyetler avangardının gözünde, gündelik hayatın değişimine model olabilecek mekanik bir ütopya olarak gözüküyordu. Şöyle yazmıştı Viktor Shklovsky:

Chaplin konuşmaz- hareket eder. O, sinematik malzeme ile çalışır, teatral olanı sinemasal olana dönüştürmez. Şu an Chaplin'in hareketlerinin neden bu kadar komik olduğunu açıklayamayacağım- hareketlerinin mekanik olmasından kaynaklanıyor olabilir.²²⁶

Chaplin'in hareketlerindeki mekaniklik, onu Taylorist hareketlerin mekanikliğine yaklaştırır. Chaplin'in hareketleri kısa ve özdür, tüm tehlikelerden kıl payı kurtulur, öleceğini düşündüğümüz bir sırada ölümden kolaylıkla sıyrılır, gereksiz hareketler vücut dilinden çıkarılmıştır, nadiren elbiselerini değiştirir; makyaj kullanmaz... Bu özellikleriyle, avangart sanatçıların üretmek istediği mekanik-insanı komik bir şekilde canlandırır. Ilya Ehrenburg, Chaplin hakkında şöyle der:

Chaplin bizden biri: kendisi (...) solcu ve FÜTÜRİST... Charlot ilhamın gelmesini beklemez; sezgisel bir komedyen de değildir o; onun yerine, ortaçağ

²²⁵ Hatherley, Owen. *The Chaplin Machine: Slapstick, Fordism and the International Communist Avant-Garde*. Pluto Press, 2016. s.4

²²⁶ Shklovsky, Viktor Borisovič, and Richard Robert. Sheldon. *Literature and Cinematography*. Dalkey Archive Press, 2009., p.65.

hokkabazlarınkine benzeyen düzenli hareketleri ile bir İNŞAATÇI (*KONSTRUCTOR*). Charlot'un hareketleri rastgele oldukları için değil; tam tersine, titiz bir FORMÜLE dayandıkları için komiktir."²²⁷

Meyerhold'un başında olduğu biyomekanik tiyatro grubu da aktörlerini Chaplin'i örnek alarak eğitiyordu. Chaplin'in mekanik hareketleri, işçi sınıfının mekanik hareketlerine benziyordu ve bu hareketler herkesin anlayabileceği- evrensel bir dile sahipti. Kuleshov da aktörlerinin Chaplin'in hareketleriyle eğitilmesi gerektiğini savunuyordu. Devlet Sinema Kurumunda eğitim veren Kuleshov, insan bedeninin bilimsel deneylerle mekanikleştirilmesi üzerine ders veriyordu. Charlie Chaplin, diyordu Kuleshov, bu eğitimin ilk hocasıdır.²²⁸

Avangart sanat çoğu defa yüksek sanat kategorisine yerleştirilir. Oysa Chaplin ve Keaton gibilerine olan bu düşkünlük, avangardın pop kültürü ile ne kadar ilgilendiğini ve onu model olarak almaktan çekinmediğini gösterir. Rodchenko, gündelik hayatın devrimi için Chaplin'i örnek alan bir şema çizer:

Charlie Chaplin detayların ustasıdır.

KİTLELERİN USTASI-

Lenin ve Edison
Komünizm ve teknik.²²⁹

²²⁷ Aktaran Tsivian, Yuri. "Charlie Chaplin and His Shadows: On Laws of Fortuity in Art." *Critical Inquiry*, vol. 40, no. 3, 2014, s. 75

²²⁸ Agy. s.82

²²⁹ Agy s.81



Şekil 2.2. *Le Ballet Mecanique* (1924) – Fernand Leger

Tıpkı Gastev'in "Amerika'sı" gibi, burada da Edison ve Chaplin gibi Amerikan isimler bağlamlarından koparılmış ve ütopik bir rol ile doldurulmuştur. Sovyet avangardı, Amerikan Taylorizm'ini de bağlamından çıkarmış ve onu Chaplin komedilerinde bulmuştur. Chaplin komedileri de Taylorist sistemdeki işçiler gibi mekanik ve kısa jestlere sahiptir ama bu hareketleri *endüstriyel ilerlemeyi yüceltmeyen* ütopik jestlerdir. Buster Keaton'ın filmlerinde bu komik-ütopyaı görmek mümkündür.

1920 yapımı *One Week* adlı kısa filminde, baş karakter Keaton ve Seely'nin evlenmesine tanık oluruz. Beraber yaşayacakları bir ev sipariş etmişler ve evleri küçük bir kutu içinde, monte edilmemiş bir biçimde gelir. Montaj için gereken süre bir haftadır. Çift, bir hafta içinde evi, yamuk bir şekilde olsa bile, monte ederler. En başta ağır ve inşaatı uzun süren bir meta olarak binanın- yani evin- kısa sürede monte edilebilir ve hafif bir şey olarak gösterilmesi, bugünden bakan biri için bile ütopik bir motiftir. Keaton'ın hareketleri, evi inşa eden bir makineye benzer. Ne kadar hızlı koşsa da yorulmaz; damdan düşse bile yaralanmaz. Evlerinin yanlış arazide bulunduğunu öğrenen çift, bu defa da evi hareket ettirmeye çalışır. Evi bir demiryolu rayının üzerinde konumlandıklarını fark ettiklerinde artık çok geçtir. Hızlıca geçen

tren, evlerini bir çırpıda yıkar. Buradaki tren, öfkeli ve yıkıcı güçlere sahip olan bir trendir ve çiftin evlerini yıkarak ütopyik hayallerini de mahveder.

Aynı yılda çektiği *The Scarecrow* filminde de ev ortamı ütopyik bir sirk alanına dönüşür. Arkadaşıyla paylaştığı evde her şey sökülüp takılabilir ve hareket edilebilir vaziyettedir. Yemek masası birkaç saniyede hazırlanır ve yemek bittiğinde hemen eski haline getirilir. Tuz ve karabiber tavana asılı olan hareketli düzenekler sayesinde her zaman yakınlarındadır. Gereksiz hareketleri günlük hayatlarından çıkaran ve bu sayede komik bir ortam yaratan bir mekanizma ile karşı karşıyayızdır.

Demiryolu ve tren, Buster Keaton'ın filmlerinde sıkça karşımıza çıkar. Mayakovsky, 1926 yılında yazdığı sinema üzerine bir yazısında, kendisine Amerikan filmlerinin neden başarılı olduğunu sorar. Mayakovsky de 1926 yılında bir film senaryosu yazmış; fakat çekilmesi için onay alamayınca Amerikan filmlerinin model alınacak taraflarına değinen bu yazıyı yazmıştır:

Birinci Soru: Neden yabancı filmler bizimkileri hem sanatsal hem de genel kalite bakımından mağlup ediyorlar?

Cevap: Çünkü yabancı filmler, film tekniğinden türeyen ve başka mecralarda bulunmayan özel araçlar kullanıyorlar (*Our Hospitality*'deki tren, *The Gold Rush*'ta Chaplin'in tavuğa dönüşmesi, *A Woman of Paris*'te hareket eden trenin ışıkları.)²³⁰

1923 yapımı *Our Hospitality* adlı filminde Buster Keaton, kan davasından kaçan bir genç adamı canlandırır. Film 1830'lu yıllarda geçer, yani demiryolunun yeni yeni yaygınlaşmaya başladığı yıllar. Tren ve lokomotifler görece daha küçüktür. Keaton'ın filmindeki tren yolculuğu, lunaparktaki tren deneyimine benzer. Trenler hafif ve kıvraktır. Her engeli, tıpkı bir canlı gibi, kıvrak bir şekilde aşarlar. Raydan çıkan tren bile bir felakete sebep olmaz. Lokomotifin önüne çıkan bir eşek inat edip hareket etmeyince makinistler demiryolu raylarının yönünü değiştirip trenin yolculuğa devam etmesini sağlarlar. *Our Hospitality* filmindeki trenin hareketi,

²³⁰ Aktaran, Leyda, Jay. *Kino: a History of the Russian and Soviet Film*. Princeton Univ. Press, 1983. s.227

felakete yol açmayan ve doğa ile makine arasındaki ilişkiyi dengeleyen ütöpik bir araçtır.

1926 yapımı olan *The General*, 1860'lı yıllarda geçer. Tren ve lokomotiflerin boyutu büyümüş ve hızı da artmıştır. Tren, 1830'lara göre (*Our Hospitality* filmindeki temsiline göre) daha hızlı ve daha mekaniktir. Johnnie Gray rolündeki Keaton da trenin mekaniğine uygun bir şekilde mekanikleşmiştir. Gray, filmin başında lokomotifin biyelinde oturur ve lokomotif hareket etmeye başlar. Bu mekanik hareket Gray'i rahatsız etmez çünkü onun hareketleri de en az lokomotifinki kadar mekaniktir. Bu soğuk bir mekaniklik değildir. Kesintili ve sinemaya uygun bir mekaniklidir. Trenin hareketi, filmin hareket alanını belirler. Kamera, tıpkı Keaton ve "düşmanlarının" yaptığı gibi, treni yakalamak ister; fakat tren bir türlü durmaz. Kendi başına giden ve kaçan tren, bir özneymiş gibi davranır. Gray ve lokomotif yer değiştirirler: Gray mekanikliğiyle nesne; lokomotif ise özne olur. Filmin başında Gray'in iki aşkıdan birinin lokomotif olduğunu göstermesi de bu açıdan manidardır. Keaton'ın başarısı, treni sinematik bir araç olarak kullanabilmesinde ve karakterlerini de bu yönde dönüştürebilmesinde yatar.



Şekil 2.3. *The General* filminden bir kare (1926) – Buster Keaton



Şekil 2.4. *One Week* (1920) – Buster Keaton

Chaplin, *The Great Dictator* filminde Hitler karakterini parodileştirir. Benjamin not düşer: Hitler'in maskülen hareketlerine karşı Chaplin'in hareketleri kıvrak ve feminendir. "Chaplin'in uysallığını herkes görebilir; Hitler'in uysallığını ise sadece patronları."²³¹ Faşizmin estetiği, Chaplin'in mekanik hareketlerine karşı konumlanmış bir estetikdir. Leni Riefenstahl'ın filmlerini bu açıdan karşılaştırmak yararlı olacaktır. Riefenstahl'ın filmlerinde vücut bulan faşist estetik, Amerika'dan ithal ettikleri en yüksek teknolojiyi, onu yüceltecek şekilde kullanıyordu. Sovyetler avangardı ise Amerikan teknolojisini alıp, onu kesintiye uğratmak ve ütöpk öğelerine ortaya çıkarmak istiyordu. Montajın sıçramalı hareket tekniği bunu mümkün kılan bir araçtı. Riefenstahl'da ise teknoloji *tekniğe* savaş açar; tekniğin kesintilerini yok edip teknolojik sürekliliği sağlamak ister.²³² Riefenstahl'ın olimpiyat oyunlarını yücelttiği filmleri, hareket halindeki bedenleri de yüceltiyordu ama avangardın yaptığından farklı bir şekilde. Avangardın "bedenin metalizasyonu" diye söz ettiğimiz hayali, Riefenstahl'da "bedenin araçsallaşmasına" dönüşür.²³³ Olimpiyat oyunlarında hareket eden bedenler, politik ve özerk hareketi olmayan bedenlerdir. Riefenstahl'da beden, sık sık eski Yunan heykellerine yaptığı atıflardaki gibi taşlaşmış maskülen bedendir. Faşist estetik, bu bedeni olimpiyatlarda arar.

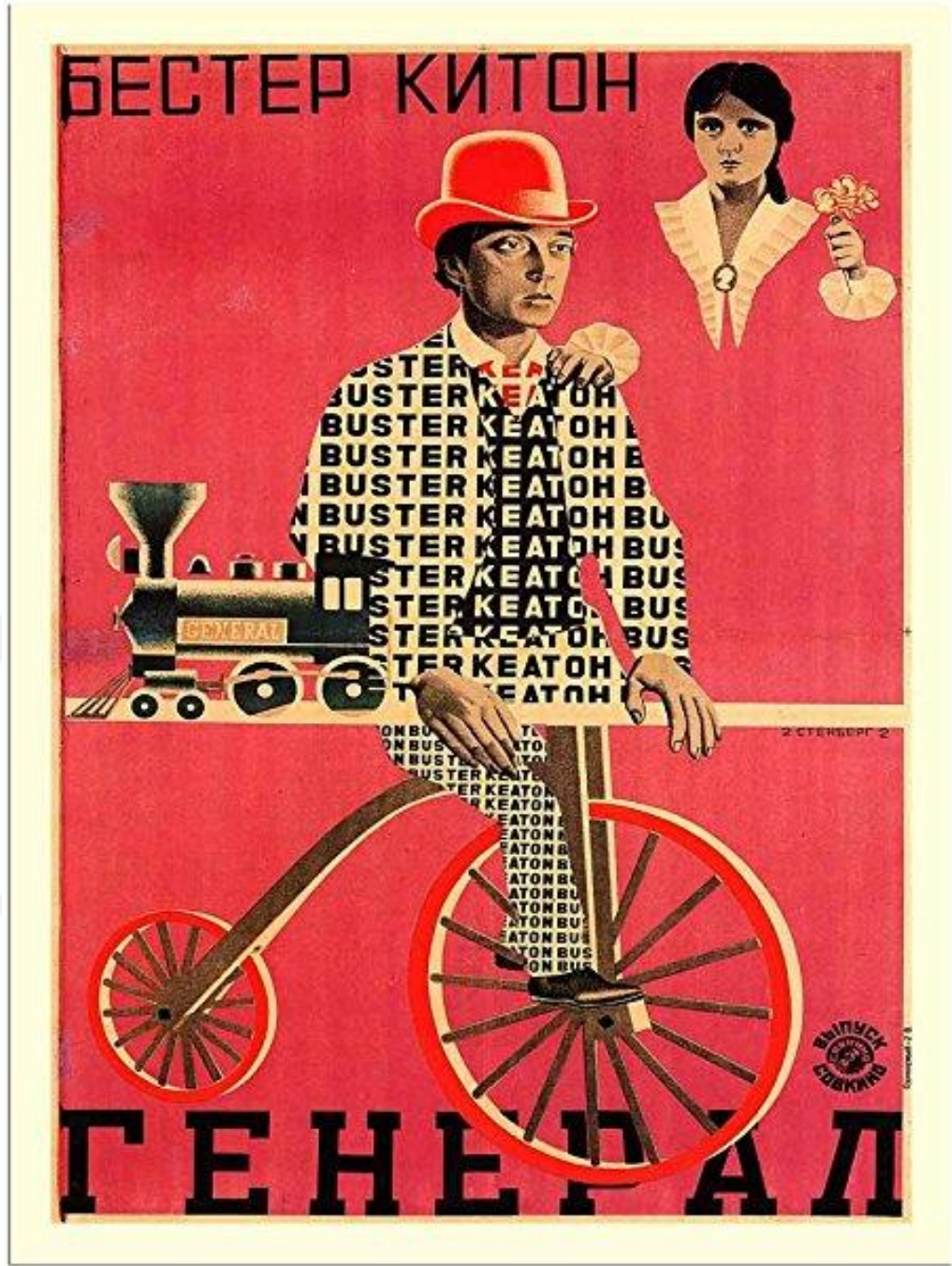
²³¹ Benjamin, Walter "Hitler's Diminished Masculinity". *Walter Benjamin: Selected Writings. Vol. 2-2, 1935-1938*. Belknap Press of Harvard University Press, 1999. s.792

²³² Leslie. s.136

²³³ Agy 140

Olimpiyat oyunları hem bedenleri eski Yunan heykellerinin "mükemmelliği" altında estetize eder hem de onları politik özne olmaktan çıkarır: Olimpiyat bedenleri, Almanya'nın savaşa hazır olduğunu göstermek için kurguladığı bedenlerin gösterisidir. *Olympia* (1938) filmlerinde, Hitler'in, bedenleri dürbün ile tribünden izlemesi gösterilir. Bu, avangardın mekanik ve kolektif ütopyelerinden farklı bir hayaldir: Bedenlerin canlanıp hareket etmesi değil; yeni klasisizm estetiği altında donmaları ve taşlaşmaları demektir.

Faşizmin yeni-insanı yaratma hayali, avangardın ve Sovyet devriminin yaratmak istediği yeni-insandan farklıdır. Faşizm, otantik insanın kaybedilmiş, yitirilmiş bir şey olduğunu söyler ve onu geçmiş model alınarak geri getirmeye çalışır. Devrim ve "Marksizan komünizmin" yeni-insanı ise hiç var olmamıştır. Onu kolektif bir şekilde üretmek gerekir. Faşizmin olimpik bedenleri, tarihte kaybolmuş (tıpkı bir zamanlar var olduklarını savundukları Aryan ırkı gibi) insanı geri getirmeye çalışır. Bu insan, ırk ve toprak ile bir yere ve sınıfa bağlı insandır. Evrensel değildir. Avangardın bedeni ise evrenseldir, ırkı ve sınıfı yoktur. Nasıl üretilebileceğine dair bir formülü de yoktur. Tam olarak nasıl bir evrenselliğin üretileceği belli değildir; ama bu evrenselliğe ulaşmak için ilk aşamada neyin reddedileceği bilinir.



Şekil 2.4. *The General* posteri (1927) S.S.C.B. Artist: Stenberg Kardeşler



3. DZIGA VERTOV VE ALEXANDER MEDVEDKIN: SOVYETLER BİRLİĞİNİN İLK YILLARINDA DEMİRYOLLARI ORGANİZASYONU VE SİNEMA

Sovyetler Birliği'nde 1920'ler ve 1930'lar arasında keskin toplumsal ve ideolojik farklılıklar gözlemlenebilir. 1920'lerin ilk yarısında hâkim olan özgürlükçü ortam ve kültürel hayattaki deneysel üretimler 1930'larda kesintiye uğramıştır. Moshe Lewin'in sözleriyle:

...otuzlu yıllarda Moskova'ya dönen Sovyet görevlisi, yirmili yıllardan aşına olduğu kurumların hemen hemen hiçbirini bulamayacaktı. Basın, *nepmen*, mağazalar, tedarik sistemi, siyasi tartışmalar, kültürel yaşam yok olmuştu. İşyeri, hayatın ritmi, sloganlar ve (yakından incelendiğinde) partinin kendisi değişmişti.²³⁴

Bu bölümde bahsi geçen Dziga Vertov ve Alexander Medvedkin üretimlerini 1920 ve 1930'ların başlarında, Stalin'in yükselişe geçtiği yıllarda gerçekleştirdiler. Film ve yazılarının büyük bir kısmı Stalin döneminde üretilmiş olsa bile yaratıcılıklarının asıl kaynakları başka yerde aranmalıdır:

1) 1910 ve 1920'lerin başında yaratıcılık anlamında hayli ileriye gitmiş avangart sanatlarda; ve

2) 1917 Devrimi ile 1924 yılları arasındaki çelişkili ve enerjik politik patlamalarda.

Avangart sanatın demiryollarından nasıl etkilendiğini önceki bölümlerde gördük. Devrim ve iç savaşın yarattığı politik enerji ve çalkantılar devrimci sinemanın doğuşunda büyük bir rol oynamıştır. Devrim, sinema ve sanatın halihazırda yapmakta oldukları deneylere yer açmış ve üretimlerini güvence altına almıştır. Sinemanın politikleşmesi 1920'lerin Rusya'sına ait politik ve estetik çelişkilerinin mobilize edilmesiyle mümkün olmuştur. Bu çelişkileri demiryolu organizasyonunda görmek mümkündür. Devrimin ilk yıllarında hayati öneme sahip olan demiryolu organizasyonu köy ile şehir; endüstri ile tarım; devlet aygıtı ile gıda tedariki kesişiminde yer aldığı için hayati öneme sahipti. İlerideki sayfalarda, demiryolu organizasyonu ile *imajların organizasyonu* arasındaki yakın ilişki ele alınıyor.

²³⁴ Lewin, Moshe., *Sovyet Yüzyılı*. Çev. Renan Akman. İletişim Yayınları, 2016. S.22

Daha da ileriye gitmeden önce bu dönemin politik ve sosyolojik dönüm noktalarını ele almak gerekir. Bu sayede şu üç noktanın daha iyi anlaşılması sağlanacaktır:

- 1) Demiryollarının Ekim devrimindeki önemi;
- 2) Devrim ve İç Savaş düğümünde, kapitalist olmayan bir emek sürecinin demiryolları sistemine bağlılığı;
- 3) Devrimci sinema estetiğinin bu tarihsel konjonktürün ürünü olması.

3.1. Sovyetler Birliği'nin İlk Yıllarında Demiryolları Organizasyonu

3.1.1 1917 ve Tren

China Mieville, *October* adlı kitabının sonunda, trenlerin 1917 devrimindeki öneminden şiirsel bir dilde bahseder:

1917 devrimi bir tren devrimidir. Soğuk metal çığlıkları ile ilerleyen tarih. Çar'ın sonsuza dek tali hata bağlanmış tekerlekli sarayı; Lenin'in mühürlü ve topraksız treni; Guchkov ve Shulgin'in kıvrılarak çekilen ekspresi; Asker kaçaklarıyla dolu ve Rusya'yı bir oradan bir oraya dolaşan trenler... Trotsky'nin zırlı treni, Kızıl Ordunun propaganda treni, birlikleri taşıyan İç Savaş treni...

Devrimler, demişti Marx, tarihin lokomotifidir. Ekim devriminden birkaç hafta sonra "Lokomotifi son sürat ileriye taşımalı", diye not etmişti Lenin ve eklemişti "ve rayında tutmalı onu."²³⁵

Bolşevikler hareket eden ve akış halinde olan her şeye aşırı önem veriyordular. Demiryolu bunlardan biriydi ve devrimin sağlanabilmesi için hayati önem taşıyordu. Lenin'in devrim gerçekleşmeden önce yaptığı tren yolculuğu meşhurdur. Lenin, 1917'den önce (çoğunlukla İsviçre'de olmak üzere) göçmen bir hayat yaşıyordu. 1914'te Krakow'dayken, Birinci Dünya Savaşı dolayısıyla İsviçre'ye geri dönmek zorunda kalmıştır. 1 Ağustos 1914'te Almanya, Rusya'ya karşı savaş ilan eder. Alman Sosyal Demokrat partileri ilk başlarda savaşa karşıdırlar fakat birkaç gün

²³⁵ Mieville, China. *October: The Story of the Russian Revolution*. Verso, 2018.

sonra kararlarını değiştirip dünya savaşını destekleme kararı alırlar.²³⁶ Lenin bu haberdan sonra Krakow'dan Bern'e yaptığı tren yolculuğunda Avrupa devrimi hakkındaki dūřüncelerini değiştirir.²³⁷ Krakow'daki Lenin ve Bern'deki Lenin arasında statü olarak keskin farklar mevcuttur. "Bern'de trenden inen Lenin ile Krakow'da trene binen Lenin'in farklı kişiler olduğunu sōylersek abartmış olmayız."²³⁸ Krakow'daki Lenin, Avrupa ve dünya devrimi ile ilgilenen Rus Sosyal Demokratı idi. Bern'de inen Lenin ise Rus kōkenli bir Avrupa Sosyal Demokratıdır. Avrupa solu savaşa olan desteğini gōsterdięi için Lenin'in devrimi gerçekleştirme planları değişmeye başlamıştı. Fakat tam olarak açık bir şekilde değil.

Lenin'in ikinci tren yolculuęu devrim arifesinde gerçekleřir. 1917'de Petrograd'daki heyecanlı olayları duyan Lenin, hemen Rusya'ya geri dōnmek ve devrimi organize etmek ister. Rusya'da yūzyıllardır iktidarda olan arlık devrilmiř ve iřçi ile askerler belli bōlgelerde 1905'teki gibi "sovyet" denilen aygıtlar ile devleti yūrūtmeye bařlamıřlardı.²³⁹ İsviçre'den Petrograd'a kadar mūhūrlū bir tren ile yolculuk yapan Lenin, bu sefer de bařka biri olarak trenden inmiřti. İsviçre'de trene bindięinde "marjinal bir gōmen" halindeydi; trenden indięinde de "saygı duyulan ve hatta korkulan bir parti lideri" statüsünde idi.²⁴⁰ *Nisan Tezleri*'ni Petrograd'a vardıęında açıkladı. Bu tezler, sosyalist devrimin Rusya'dan bařlayacaęı fikrine dayanıyordu. Avrupa ile eřzamanlı bir devrim fikrinden vaz geçilmiřti. Lenin'e gōre Rusya devrimin ikinci ařamasını yařıyordu: Birinci ařamada iřçi sınıfı ve kōylūlerin organizasyon eksiklięi yūzünden iktidar burjuvaziye verilmiřti. İkinci ařamada da "iktidar proletaryanın ve kōylūlūęün en yoksul katmanlarının eline" geçmeliydi.²⁴¹

Lenin'in ūüncü tren seferi, 1918 Mart'ında Petrograd'dan Moskova'ya gūvenlik sebepleriyle gerçekleřen yolculuktur. Bu defa yanında Krupskaya ve tūm Bolřevik hūkūmeti de vardır.²⁴² Yakında iřler kızıřmaya bařlayacak ve İç Savař bařlayacaktı. İç savař ve kıtlıęın bař gōstermesiyle beraber demiryolları devrim için daha da önemli bir aygıt dōnūřecekti.

²³⁶ Lih, Lars T. *Lenin*. Reaktion Books, 2011. epub version. S.73

²³⁷ Agy s.74

²³⁸ Agy s.74

²³⁹ Agy s.78

²⁴⁰ Agy s.79

²⁴¹ Lenin, Vladimir Il'i. *Nisan Tezleri Ve Ekim Devrimi*. ev. Saliha Kaya ve İsmail Yarkın. İnter Yayınları, 1992. S.10

²⁴² Lih., s.84

Devrimin kaderi İç Savaş sırasında oradan oraya giden ve uçsuz bucaksız Rus topraklarında bir devlet aygıtı gibi çalışan zırhlı trenlere bağlıydı. Trotsky bu zırhlı trenlerden birinde devrim sırasında yaklaşık iki buçuk yıllığına konaklamış ve onu karargâh olarak kullanmıştı. Anılarında kaldığı trenin devrimdeki öneminden bahseder:

Devrimin en şiddetli yıllarında, kişisel hayatım tamamen bir trenin ellerindeydi. Trenin varlığı ise tamamen Kızıl Ordu'nun yaşamına bağlıydı. Tren, cephe ile üssü bağlıyor, acil olayları yerinde çözüyor, eğitiyor, çekiyor, tedarik ediyor, ödüllendiriyor ve cezalandırıyordu.²⁴³

Tren, mühimmat sağlamaktan da öte ideolojik bir işleve sahipti. Yeni kurulan ordunun Birinci Dünya Savaşından bıkmış birliklerine Ekim devrimi fikrini aşıyordu. Trotsky, anılarında savaş kaçaklarının saklandığı yerlere gidip onları savaşmaları için ikna etme konuşmaları yaptığını hatırlar. Trotsky'nin dediği gibi, orduya çimento gerekiyordu ve en güçlü çimento da trenlerin tedarik ettiği Ekim devrimi fikriydi. *Tren hareket halindeki ideolojik bir devlet aygıtıydı.* Görevi bireyleri devrimci özneler haline getirmektir. Onları devrimci özneler olarak çağırmaktı.

Trenlerin bu tür durumlardaki en büyük avantajı, standart ve takılıp sökülebilen bir aygıt olmasında yatar. Trotsky'nin treni 1918 Ağustos'unda, tam da iç savaşın başladığı sırada, bir gecede hızlıca organize edilmişti. Yolda ilerlerken de ekstradan parçalar, vagonlar ve gereken malzemeler katılarak yeniden düzenlenmişti. Tren şu bölümlerden oluşuyordu: Sekreter odası, basım odası, telgraf istasyonu, radyo istasyonu, elektrik istasyonu, kütüphane, garaj ve banyo. Tüm bu fonksiyonları hareket ettiren tren o kadar ağırmış ki iki tane lokomotif gereksinim duyuyordu.²⁴⁴

3.1.2. Tarihin Lokomotifi

Lenin, devrimin yaklaşmasını hızlanan bir lokomotifle benzetmişti. Hızlanma ve devrim kelimeleri sık sık yan yana kullanılıyordu. Lenin'in hızlanma ile ilgili düşüncesi Stalinist bürokratik planlama ve hızlanmadan farklıdır. Lenin'e göre devrim, çelişkilerin farklı bir şekilde gün yüzüne çıktığı ve toplumsal değişimin

²⁴³ Trotsky, Leon. *My Life: An Attempt at an Autobiography*. HTML version by Chris Russel, 2000. S.323

²⁴⁴ Agy s.325

sıçrayışlar ile "ilerlediği" bir andır; aynı zamanda Rusya'daki devrim de dünya devrimini harekete geçirecek bir *duraklama anı*, nefes alma anıdır. Devrim sosyalist bir hükümet kurarak dünya tarihinde bir ilki gerçekleştirmişti ama gerçek anlamda sosyalist bir yönetimin kurulabilmesi için daha çok yol kat edilmesi gerekiyordu. Stalin için bu yolu kat etmek endüstriyel hızlanma ile mümkündü: Devletin kontrolündeki Beş-Yıllık Planlar ile ilerleyen endüstri, Rusya'yı komünizm durağına da yaklaşıtıyordu. Lenin ise hızlanma dışında en başa dönmeyi ve tarihsel sıçramalar yapılması gerektiğini savunuyordu. Lenin'in düşüncesinde kademeli hareket sıçramalar olmadan hiçbir anlam taşımaz. Felsefi defterlerinin bir kenarına diyalektik hareketin en önemli unsurunu not etmişti: "Sıçramalar, sıçramalar, sıçramalar."²⁴⁵

Lenin hiçbir zaman Rus Devrimini tamamlanmış ve mutlak olarak örnek alınması gereken bir proje olarak görmedi. 1920'de "Sol Komünizm" hakkında yazdığı kitapta, Rus Devrimi hakkında şu düşünceleri aktarır:

Devrimimiz yalnızca birkaç değil, bütün temel özellikleri ve birçok ikincil özelliği bütün ülkelere etkisi bakımından uluslararası niteliğe sahiptir... ülkemizde yaşananların uluslararası geçerliliği ya da tekrarının tarihsel kaçınılmazlığını kastediyorum.

Elbette bu doğruyu abartmak...bir hata olacaktır. Keza, proleter devriminin ileri ülkelerin en azından birinde elde ettiği zaferin ardından, muhtemelen çok ani bir değişiklik yaşanacağını gözden kaçırmak da hata olacaktır: Yani Rusya örnek ülke olmaktan çıkacak ve yeniden (ama bu kez 'Sovyet' ve sosyalist anlamda) geri bir ülke haline gelecektir.²⁴⁶

Rusya'nın örnek bir ülke statüsünden çıkması Stalin tarafından asla söylenemeyecek bir sözdür. Lenin, Rus Devrimini uluslararası devrimi tetikleyecek bir durak olarak görür. Devrim, çığırından çıkmış bir lokomotifin rayına sokulmasıdır; kapitalist ilerleme mitosunu duraklatan, yüzlerce yıllık sömürü tarihini kesintiye uğratan ilk yardım frenidir. Lenin'in teorisi, buradan da anlaşılacağı gibi, çelişkilerin bir arada bulunduğu diyalektik bir teoridir. Devrim hem hızlanma ve sıçrama olarak hem de

²⁴⁵ Lenin'in teorisinin Benjamin'ci bir okuması için bkz. Bensaïd, Daniel. *Köstebek Ve Lokomotif: Tarih, Devrim Ve Strateji Üzerine Denemeler*. Çev.U. Uraz. Aydın Yazın. Yayıncılık, 2006. Bölüm: "Sıçramalar, sıçramalar, sıçramalar".

²⁴⁶ Lenin, Vladimir İliç. "Sol" Komünizm: Bir çocukluk Hastalığı. Agora, 1978. s. 1-2.

duraklama ve kesintiye uğratma olarak kavranır. Bu yüzden Lenin'in düşüncesi ele alınırken tarihsel bağlam ve somut politik durumu göz önünde bulundurmak gerekir. Çünkü Lenin, politik durumun dayattığı koşullar nedeniyle taktiksel manevralar yapmak zorunda kalmış ve sık sık kendisiyle çelişmiştir. Dolayısıyla onun düşüncelerini, politik durum göz önünde bulundurarak, *hareket halindeki çelişki* olarak nitelermemiz gerekir.²⁴⁷ 1917'deki yazıları ve söylevleri ütöpik bir tonda iken; 1920'de "Sol Komünizmin" ütöpik düşüncelerini "çocuksu bir hastalık" olarak değerlendirmiştir. Bu tutarsızlık ve çelişki özellikle demiryolu ve köylü politikalarında açıkça görülür. İlk bakışta basit bir tutarsızlık olarak görülen şey aslında Lenin'in diyalektik teorisine içkindir. Lenin'in kendi kendisiyle çelişmediği iddiası Stalin'in "Leninizmin Sorunları" adlı kitabının *leitmotividir*.²⁴⁸ Stalin'in yarattığı "Leninizm", durağan ve çelişkisiz bir teoridir. Her koşulda aynı davranır ve kendisiyle çatışmaz.

Lenin, devrimden beş yıl sonra bile hala baştan başlamanın gerekliliğinden ve sosyalizmin ne olduğunun tekrar sorulmasından yanaydı. Ona göre ne yapılması gerektiği, her somut koşulda tekrardan sorulması gereken bir soruydu. Kooperatifler üzerine yazdığı yazısında (Ocak 1923, son yazılarından biridir) beş yıl içinde başarısızlığa uğradıkları iki önemli noktadan söz eder. Birincisi, harap bir şekilde devrıldıkları "devlet makinesinin" düzenlenememiş olması; İkincisi, köylüler hususunda kültürel bir iyileşmenin eksikliği.²⁴⁹ İki sorun da birbirine bağlıdır. Bürokrasiyi ve devlet aygıtını yok etme girişimi, işçi ve köylülerin karar mekanizmasına katılması ile mümkün olabilirdi. Bu da işçi ve özellikle de köylülerin mobilize edilmesi ve "eğitilmesi" gerektiği anlamına geliyordu. Köylüler söz konusu olduğunda asıl çatışma kent ve kırsal arasındaki mesafede; İşçilerde ise yöneticiler ile vasıfsız işçiler arasında somutlaşıyordu. Sosyalist bir devrimin bu mesafeyi kapatması beklenirdi. Lenin, devrimin ertesinde bu yönde önemli adımlar atmaya çalışır. Fakat 1918'le birlikte patlak veren tahıl kıtlığı bunun o kadar da kolay başarılabilecek bir görev olmadığını trajik bir şekilde hatırlatır. Demiryollarının yeniden düzenlenmesi de bu somut tarihsel düğümde ajandaya yerleşecektir.

²⁴⁷ Linhart, Robert. *Lénine, Les Paysans, Taylor*. Éditions Du Seuil, 2010. S.142

²⁴⁸ Balibar, Étienne, and Grahame Lock. *On the Dictatorship of the Proletariat*. NLB, 1977. S.130

²⁴⁹ Lenin, Vladimir. "On Cooperation.", 6 Ocak 1923 www.marxists.org/archive/lenin/works/1923/jan/06.htm.

3.1.3. Köylüler ve Kıtık

1918 baharında kıtlık iyice baş edilmez hale gelince Lenin'in enerjisinin çoğu da bu soruna odaklandı. Tahıl kıtlığına karşı seferberlik ilan eden Lenin, sosyalist ajandaya "militan" emek ve çalışma koşullarını ekledi. Mayıs ayında yazdığı "Güncel Durum Üzerine Tezler" adlı yazısında tahıl toplama işlemini militan ve askeri bir görev olarak görür.²⁵⁰ Tezin birinci maddesinde "Savaş Komiserliğinin" derhal "Savaş ve Gıda Komiserliği" olarak değiştirilmesini önerir. Lenin'e göre köylülerden toplanacak tahıl ancak askeri bir düzenleme ve "tahıl savaşı" ile mümkün olabilirdi. Üçüncü maddede 19 yaşındaki çocuklar dahil herkesin bu savaşta mobilize olması gerektiğini savunur. Disipline karşı gelenlere taviz verilmeyecekti ve cezaları ölüm bile olabilirdi.

Köylüler bu durumdan memnun kalmamışlar ve hanelerine giren Bolşeviklere kötü gözle bakmışlardır. Köylüler açısından problem *çoğunlukla* ideolojiktir. Tahıl kıtlığı, tahıl veya ekilecek arazi eksikliğinden gelmiyordu. Köylülerin çoğu tarlayı işlemiyorlardı ve sadece kendi hanesine yetecek kadar tahıl üretiyorlardı. Fazla üretseler bu defa tahıl artığını Bolşevik iktidarına vermek zorunda kalacaklardı. Ya da topladıkları hasadı daha karlı bir kazanç uğruna saklıyorlardı. Kıtık zamanında tahıl fiyatları aşırı pahalılaşmıştı ve gizlice satanlara büyük karlar getirebiliyordu. Buradan da anlaşılacağı üzere köylüler Bolşeviklerin getirdiği sosyalizme ideolojik olarak ya karşıydılar ya da ona basitçe inanmıyorlardı. Bu dönemde köylüler tam olarak mobilize olamamış ve çoğunlukla devrimin dışında kalmıştır. *Sosyalizmin kentteki heyecanı köye uğramamıştı*. Asıl sorun, köy ile kent arasındaki bu uçurumun nasıl giderileceği ve köylülerin mobilize edileceği sorunuydu. Fakat devrimden sonraki ilk yılda Lenin'in politikası, köylüleri devrimci bir öznenen çok devrimin zorla uygulanacağı pasif bir nesne olarak görür.

Lenin, Mayıs ve Haziran 1918'de tahıl sorununa tekrar tekrar geri döner. Köylerde açlıkla savaştacak militan birlikler oluşturulur. Bu birlikler tabandan oluşan bir mücadelenin sonucuyla değil, başkentten gelen emirle oluşturulmuştur. *Yani 1918'de sosyalizmin köylere yayılması, "yukarıdan aşağıya bir dayatma ile başlamıştır"*, ve Stalin'in korkunç sonuçları doğuran "1929'daki kolektifleştirme çabaları da bu benzer yolu izleyecektir".²⁵¹ Bolşevikler, ideolojik bir problemi askeri güç

²⁵⁰ Lenin, Vladimir. "Theses On The Current Situation" 26 Mayıs 1918
www.marxists.org/archive/lenin/works/1918/may/26.htm.

²⁵¹ Agy s.42.

kullanarak çözüme girişimine girdiler. Bu hamle köy ile kent arasındaki uçurumu kapatmak şöyle dursun, aradaki farkı daha da açıyordu.

İç Savaş ve kıtlık ülkeyi harabeye dönüştürdü. Bu dönemde hem şehirlerin hem de köylerin kayıpları yüksek oldu. Şehirdeki eğitilmiş kesimin çoğu Batı'ya göç etti. 1917-1920 arasında Moskova ve Petrograd'ın toplam nüfusu "4,3 milyondan 1,96 milyona indi".²⁵² Her yılın baharında tekrar eden kıtlık 1921-1922 yıllarını daha da şiddetli bir şekilde vurdu. Bu zorlu yıllardan bir nebze olsun kurtulmak için Lenin 1921 yılında devlet kapitalizmini yürürlüğe geçiren NEP (Yeni Ekonomi Politik) programını tanıttı. NEP, köylüye serbest piyasa hakkını tanıyarak tahıl problemini çözmeye çalıştı. Lewin bu konuda şöyle yazar:

Lenin NEP'i başlatma nedenlerini açıklarken bu terime tekrar döndü: "Devlet kapitalizmi" köylülüğe büyük bir üretici ve tüccar rolü oynayan bir devlet sunarak, köylüler ile devlet arasında bir ittifak kurmanın en iyi yolu idi.²⁵³

Demek ki İç Savaş sırasında köylüler ile kurulmaya çalışılan ve militan birliklere dayanan ilişki, NEP döneminde yerini serbest piyasanın eline bırakmıştır. İkisinde de köylü sınıfı kendisini örgütleyemeyen ve devrimci özneleşmeye kısa vadede yatkın olmayan bir sınıf olarak görülür. NEP ile birlikte yargısız infazlar kaldırılacak ve köylülere görece bir özgürlük hakkı verilecekti. Buna karşılık "kırsal kesimde komünizm olmayacaktı" çünkü "kara cahil köylüler" komünizme yatkın değillerdi.²⁵⁴ Eğitilmeleri gerekiyordu.

Köylü sınıfı harap olmuştu ama buna rağmen Lenin, Avrupa devrimini mümkün kılacak olanaklardan bahsetmeyi de ihmal etmiyordu. Ölmeden önce yazdığı "Az Olsun Temiz Olsun" adlı son yazısında (Mart 1923), kendisine köylülerle ilgili şu soruyu sorar: "Böylece, günümüzde karşılaştığımız sorun şudur: bugün içinde bulunduğumuz yıkım ile ve küçük ve çok küçük köylü üretimimiz ile, Batı Avrupalı kapitalist ülkeler sosyalizme doğru gelişimlerini tamamlayıncaya dek dayanabilecek miyiz?"²⁵⁵

Köylülerin *devrimci özne ile devrimin uygulanacağı obje* arasında gidip gelmesi işçi sınıfının örgütlenmesinde de görülür. Bu durum, kaçınılmaz olarak ikinci

²⁵² Lewin., s.372.

²⁵³ Agy., s.375.

²⁵⁴ Agy., s.376.

²⁵⁵ Lenin, Vladimir İlich: *Az Olsun, Temiz Olsun*, www.kurtuluscephesi.com/lenin/azolsun.html.

bölümde kısaca ele aldığımız Taylorizmle ilgili bir problem olacak ve bizi demiryolu örgütlenmesine ve onun Taylorizmle olan bağına götürecektir.

3.1.4. Demiryolları ve “Sovyet Taylorizmi”

Bolşevikler demiryollarının düzenlenmesi konusuna son derece dikkatliydi. Devrimin ilk yıllarında üretim süreci adına yaptıkları en can alıcı deneyleri ilk olarak demiryolu sisteminde denemişlerdir. “Sovyet Taylorizmi” de bunların arasındadır. Bir önceki bölümde (2.6-2.7) Sovyetler Birliğinde Taylorizm ve mekanik-insan hayalini ele almıştık. Frederick W. Taylor, 20. yüzyıl başında araştırma yaptığı ABD’deki fabrikalarda, işçilerin işi kaytarmalarını sebep göstererek “bilimsel” adı verdiği çalışma koşullarını getirmişti. Taylorizm, çalışma sürecini parçalara ayırmış ve kronometrik hesaplar ve kontrollerle bu parçaları rasyonelleştirmişti (bkz. Bölüm 2.6). Çalışma süreci parçalara bölününce fabrikada çalışan işçinin de üretim sürecinden bihaber olması sağlandı. Bu sayede işçiler vasıfsızlaştırıldı. Vasıfsız ve parça başı işler yapan işçileri kontrol etmek için de dev bir yönetici sınıfının doğması gerekti. Yönetici sınıf, vasıfsız işçilerden farklı olarak, eğitilmiş ve yüksek ücretli işçilerdi. Bu azınlık sınıf (sermaye sahipleriyle beraber), üretim süreci bilgisini ellerinde bulunduruyordu. Buradan da görüleceği gibi “vasıfsız işçi/yönetici sınıf” ile “şehirli/köylü sınıfı” aralarında analogik bir ilişki vardır. İkisinde de bilgi diğer sınıfın elinde toplanmıştır. Kapitalizmin yarattığı bu ayrımı sosyalizmin yok etmesi gerekirdi. Lenin de devrim ile birlikte bu ayrımın yok edilebileceğini inanıyordu fakat iç savaşın zorlu yılları işlerin düşünüldüğünden daha zahmetli olabileceğini gösterdi.

Lenin’in Taylorizm hakkındaki düşüncelerini kısaca aktarmıştık. Lenin, Taylorizmi *insanın makineye olan köleliği* olarak eleştirmişti. Üretim sürecindeki gereksiz hareketlerin atılması işçileri de verimli bir makineye dönüştürüyordu. Lenin, film ve fotoğrafın bu süreçteki önemine de vurgu yapar: İşçilerin hareketleri ve jestleri verimlilik elde etmek için film kameraları ve fotoğraf makineleriyle kaydedilir. Daha sonra bu görüntüler laboratuvar ortamında analiz edilip bir sonuca varılır. Lenin’in taktiği tersine çevirme taktiğidir. Taylorizmi tamamen reddetmez. Onu kapitalizme karşı bir araç olarak dönüştürüp kullanmaya çalışır. Taylorizmin üretim sürecinde getirdiği standartlaşma ve hareketlerin basitleştirilmesi sayesinde işçiler eğitime ve devlet mekanizmasına katılmak için zaman bulabileceklerdi. Sekiz saatte üretilen

ürün, kontrollü üretim süreci sayesinde altı saate inebilecek ve böylece kalan iki saatte de işçiler siyasete katılma şansı bulabilecekti.

Rusya’da Taylorizm hakkında fikir yürütmenin Avrupa’ya kıyasen daha kolay olmasının belli sosyolojik sebepleri vardır. Lenin, Taylorizmi eleştirirken onun sömürücü doğasından bahseder ama entelektüel olarak fakirleştirici taraflarından bahsetmez.²⁵⁶ Taylorizm’in, işçilerin üretim bilgisini elinden alması ve onları yetenekten mahrum bırakması (İngilizce’deki *de-skill*) Lenin’in eleştirisinin odağında yer almaz. Bunun nedenini anlamak için kısaca Batı Avrupa işçi sınıfı ile Rus işçi sınıfının yirminci yüzyıl başındaki özgül koşullarına göz atalım.

Yirminci yüzyılın başında ABD’de Taylor’un “bilimsel yöntemi” uygulanmaya başlandığında işçi sınıfı ve sendikalar tarafından sert bir direnişle karşılaşıldı. Amerikan kapitalizmi kitlesel üretim ve verimlilik peşindeydi fakat sendikalar Taylor’un yöntemine karşı görece direnmeyi başarabildiler. Bu durum, Birinci Dünya Savaşı’na kadar sürebildi ve savaştan sonra Taylorizmin ilerlemesi durdurulmadı. Fransa’da da benzer bir durum yaşandı ve Taylorist yöntemin değiştirmeye çalıştığı üretime karşı çıkan yetenekli ve işini bilen işçiler 1913 yılında Renault fabrikasında büyük bir grev düzenlediler. “Kısa bir süre içinde ülke gazeteleri Taylor sistemi “felaketi” hakkında haberler yayınlamaya başladı. Tayloristlerin bu sistemi telaş içinde ve yanlış beklentilerle uyguladıklarını itiraf etmeleri yönünde baskılar arttı.”²⁵⁷ İşçilerin karşı oldukları iki şey vardı: Birincisi, işçilerin tecrübe ve bilgilerinin yok edilmesi; ikincisi de işçilerin özyönetiminin kaldırılması.²⁵⁸ Birinci Dünya Savaşından sonra işçilerin bu girişimi kırılmış ve Taylorist sistem yaygın uygulama alanı bulmuştur. Bunun en önemli nedeni de 1914 yılının savaş krizi sırasında işçi sınıfının milliyetçilik ve vatanseverlik duyguları altında kalarak emperyalist savaşı desteklemiş olmasında yatar. Avrupa işçi sınıfı Birinci Dünya Savaşı sırasında milliyetçi tavır sergilemiş ve milli üretimin verimliliği için emeğin Taylorist düzenlenmesini onaylamıştır. Savaşa destek veren işçi sınıfı ve sosyalistler, “tarihin özneleri olarak davranmayı bırakmış; artık tarihin nesnelere haline gelmişlerdi”.²⁵⁹

²⁵⁶ Linhart., s.94

²⁵⁷ Berber, Aykut. “100 Yıl Öncesine Bir Yolculuk: “Genel ve Endüstriyel Yönetim” veFransa’da Fayolizm-Taylorizm Kutuplaşması”. *İÜİF dergisi*. Vol.45 Özel Sayı. s.126

²⁵⁸ Linhart, s.98

²⁵⁹ “Savaş mı Devrim mi? Enternasyonal ve Ağustos 1914’te “Kutsal Birlik””, Haupt, Georges, et al. *Tarihçi Ve Toplumsal Hareket*. Ayrıntı Yayınları, 2012. s.168

Batı'daki işçilerin Taylorist sisteme olan direnişi Rusya'da görülmez çünkü yirminci yüzyıl Rus proletaryasının hemen hemen tamamı sefil ve niteliksel anlamda zayıf işçilerdi. Rusya, Batı'daki gibi özyönetim hakkını geri isteyecek veya üretim sürecinden mahrum edilmesine karşı çıkabilecek bir işçi sınıfına sahip değildi. Batı'da Taylorizm tüm üretim bilgisini sermayenin mantığına katıyordu. Rusya'da ise işçi sınıfının pratik bilgisi ve tekniği yok denecek kadar azdı. Bu nedenle Lenin 1918 yılında üretimi standartlaştıracak ve hızlandıracak adımlar atarken sadece küçük bir işçi grubu ona karşı çıkmıştı. Bunların çoğu da Menşevik sempatizanı demiryolu işçileri ve matbaacıları.²⁶⁰ Bunun yanında, Rus endüstrisi o zamana kadar Batı emperyalist yatırımlara bağlı kalmıştı. Batı sermayesi beraberinde üretim için gereken makineleri de getirmişti. Makinelerin bakımı ve bilgi isteyen işler için de kendi (Rusya'dan olmayan) kadrosunu oluşturmuştu.²⁶¹ Ekim devriminin hemen sonrasında işçi sınıfının durumu işte böyleydi. Taylorizm, Lenin'in kafasında endüstriyel üretim üzerinde bilgi sahibi olamamış olan Rus işçi sınıfını "eğitmek" için uygun bir araca benziyordu. Deneyimsiz ve çoğu köyden gelen işçi sınıfı mensupları, parça başı iş ile üretime katılabilecek ve kalan zamanlarında da politik karar mekanizmasında söz sahibi olabilecekti. Yine de şimdiden söylemek gerekir ki devrimin ilk yılında Lenin ve genel olarak Bolşeviklerin kapitalist olmayan bir emek yaratma planları bundan öteye gidememiş ve kabataslak bir halde kalmıştır.

Emeğin düzenlenmesi konusu da tıpkı köy ile kent arasındaki çelişkinin keskinleştiği ve militanlaştığı yıl olan 1918'de otoriter bir yöne doğru kaymıştır. Bunun sebebi de daha önce bahsettiğimiz tahıl kıtlığıydı. Kıtlıkla mücadele hem köy ile kent arasındaki mesafeyle hem de emek sürecinin militanlaşması ile ilgiliydi. *Bu iki unsur tam da demiryolları üzerinde kesişiyordu.* Tahılların toplanıp tüm ülkeye yayılması demiryollarının işlevselliğine bağlıydı. Demiryolu işçileri, matbaa işçileri ile birlikte, ülkede bulunan en vasıflı işçilerdiler. Onların yapacağı sendikal bir grev veya iş bırakma sayesinde tüm halk aç kalıp yerle bir olabilirdi. Demiryolları, devlet aygıtı ile gıda dolaşımı arasında konumlanan bir aygıt ve kurumdu. Hem devletin ideolojik aygıtı olarak işlev görüyordu hem de gıda ve yakıtların ülke içindeki dolaşımını sağlıyordu. Devrimin ilk yılında demiryolu işçileri arasında Bolşevikler azınlıktaydılar. İşçiler genel olarak Menşevik'ler ve anarşistlerden oluşuyordu.²⁶²

²⁶⁰ Linhart., s.99

²⁶¹ Agy., s.101.

²⁶² Agy., s.99

1918 yılının başında demiryollarının organizasyonu öyle kötüydü ki her istasyon özerk birer bölge gibi çalışıyor ve bu da yakıt ve gıda tedarikinin aksaması anlamına geliyordu. Kıtık döneminde olduğu göz önünde bulundurulursa, görece küçük bir (demiryolu) işçi sınıfının *etkisinin* küçük görülmemesi gerekir. Onların uygulayabilecekleri her kesinti diğer işçilerin aç kalmasına sebep olabilirdi. *Lenin'in Taylorist politikası işte tam da bu sırada demiryolları sisteminde gerçekleştirilmeye başlanmıştır.* Gıda ve yakıtların tedariki için demiryolu hatlarının kesintiye uğramaması ve durmadan akması gerekiyordu. Bunu gerçekleştirmek için de demiryolu işçilerin özyönetiminin (iş aksatmalarının) kırılması gerekir. Taylorist yöntemler sayesinde bu özyönetim kırılmış, işçilerin hareketleri standartlaştırılmış ve militan birlikler tarafından kontrol altına alınmıştır. 1918'in hareketli yıllarında demiryollarının tekrardan işlevsel hale gelebilmesi için Lenin "Sovyet Taylorizminden" bahsetmeye başlamıştır (Linhart 121).

Bukharin ve Martov, Lenin'in otoriter yaklaşımına hemen karşı çıkmış ve demiryolu işçileri tarafında yer almışlardır. Lenin de cevap olarak demiryollarının işlevli hale gelmesinin öneminden bahsetmiştir:

Yoldaş Bukharin ve Yoldaş Martov en sevdikleri oyuncak atın –demiryolu kararı- üzerine binmiş ve onu ölüme doğru sürüyorlar... Demiryolları olmadan sosyalizm olmayacaktır ama daha da kötüsü herkes, yanı başımızdaki tahıla rağmen, köpek gibi açlıktan ölüme terkedilecektir. Herkes bunu açıkça biliyor. Niye yanıt vermiyorsunuz? Niye gözlerinizi kapatıyorsunuz?²⁶³

Burada Lenin'in edebi benzetmesinin anlamı üzerinde kısaca durmamız gerekir. Alıntının ilk tümcesinde Bukharin ve Martov'un oyuncak bir atı –demiryolu atını- ölüme sürmesinden bahsedilir. Lenin, demiryolu imgesini aynı anda iki çelişik anlamda kullanır. İlk olarak nüfusu açlıktan ve dolayısıyla ölümden kurtaracak bir "yardım freni"; İkinci olarak da onları "ölüme süren" bir felaket. Bu provokatif kullanım, Lenin'in çelişkileri bir arada barındıran ve teleolojik olmayan teorisinin estetiğidir. Yani onun teorisinde hızlanmanın anlamı önceden verili ve sabit değildir. Hızlanma (hatların işlevsel hale getirilmesi) ters bir hareket sayesinde yardım frenine dönüşebilir (çünkü halkın ölümü önlenecektir). Tersten söyleyecek olursak, frenleme

²⁶³ Lenin. V.I. *Session of the All-Russia C.E.C.*, Nisan 1918
<https://www.marxists.org/archive/lenin/works/1918/apr/29.htm>

ve duraklama (demiryolu işçilerinin seferleri frenlemesi) bir felaket anlamına gelebilir. Hızlanma ve kesintiye uğratma arasındaki ilişkinin her somut tarihsel anda analiz edilmesi gerekir çünkü önceden verilmiş sabit kategoriler değildirler. Lenin devam eder:

Çünkü demiryolları bir anahtar durumdadır, demiryolları, sosyalizmin tamamen üzerinde inşa edildiği şehir ve köy, sanayi ve tarım arasındaki bağlantının en çarpıcı göstergesidirler.²⁶⁴

Tüm iç savaş yılları boyunca demiryollarının önemi had safhadaydı. Trotsky'nin savaş muharebelerine gidip gelen treninden bahsetmiştik. Onun dışında propaganda trenleri, sinema trenleri ve matbaa trenleri ile genel olarak trenler dokundukları her şeyi hareketlendiren bir aygıt veya başka bir deyimle *hareket halindeki devlet* konumuna ulaşmıştı. Demiryolları Taylorist düzenlemenin sıkı bir şekilde uygulandığı ilk kurumdu ve sonradan da üretimin diğer dallarına örnek oluşturdu. Bu yüzden emeğin yeniden düzenlenmesi söz konusu olduğunda ilk denemeler demiryolları sisteminde yapıldı. 1919'da denenen ve "Komünist Cumartesileri" adı verilen çalışma günleri de ilk defa demiryollarında denenmişti. Komünist Cumartesileri veya diğer adıyla *subbotnikler*, Lenin'in komünist bir emek organizasyonu için attığı deneysel (aynı zamanda zorunlu) bir adımdı. Halkı kıtlığa karşı tahıl tedarikine davet eden gönüllü çalışmalardı bunlar. Halkı mobilize ederek yeni ve *standart olmayan* bir emek biçiminin denenmesine teşvikti. Fakat gönüllü emek çalışmaları henüz gelişmeden emeğin militanlaşması tekrar gündeme geldi.

1920 baharında emeğin militanlaşması konusuna geri dönüldü ve bunun nedeni yine demiryolu organizasyonundaki aksaklıklardı. Bu defa Trotsky'nin hazırladığı planlar ile demiryolu ve lokomotif bakımının beş yıllık planlanması ve standartlaştırılması yapıldı. İki yıl sonra 1922'de yaptığı bir konuşmada Trotsky bu konu hakkında şu görüşlerde bulunur:

Standartlaşma acımasız bir şekilde devam etmelidir ki lokomotiflerin ve takılıp sökülebilir parçalarının teknik olarak birleştirilmesi yapılabilir... Böylelikle ulaşımın yani demiryolu sisteminin standartlaşması gerekir çünkü bu işin yapılabilmesi en uygun alan orasıdır.

²⁶⁴ Lenin, V.İ. *Sosyalist Üretimin Örgütlenmesi*. Çev. Yasemin Güven. Kor Yayınları. 1977. S.45

Haklı olarak standartlaşma için teknolojideki sosyalizm denmiştir. Ekonominin standartlaşması, elektrikleştirilmesi kadar önemli bir meseledir.²⁶⁵

Tam da bu sıralarda Trotsky'nin ilk "şok işçileri" birliklerini kurması şaşırtıcı değildir. Şok işçileri (Rusça adlarıyla Udarnikler), acil olaylara müdahale eden ve yapısını askeriyeden alan birliklerdi. Emeğin en militan halini oluşturuyorlardı. Fakat bu birlikler, Susan Buck-Morss'un da belirttiği gibi Taylorist birlikler değildiler.²⁶⁶ Birinci Beş-Yıllık Planın en sevdiği unsurlardan biri olan bu birlikler sıkı ölçüm ve standart ritimler altında çalışmıyorlardı. Taylorist sistemde normlar ve belirli ritimler emeği yönlendirirken, şok işçileri bu norm ve ritimleri bozuyordu. Şok işçileri, zorunlu çalışma ile Taylorist olmayan bir enerjinin tuhaf bir birleşimiydi.

Toparlayacak olursak, devrim ve iç savaş yıllarının her baharında demiryolu organizasyonu ve emeğin düzenlenmesi konusu kendi aciliyetini dayatıyordu: 1918 baharında otoriter ve Taylorist müdahale; 1919 baharında ilk gönüllü çalışmalar, yani *subbotnikler*; 1920 baharında da Trotsky'nin standartlaşma adımları ve demiryolu bakım planı. Düzenlemelerin bahar mevsiminde olmasının belli bir sebebi vardı. Bahar, tahıl hasadının toplanmaya başlandığı zamandır. Bu zamanda tahılların şehre nakledilmesi konusu tekrardan gündeme oturuyordu.

Devrimin ilk yıllarında emeği düzenleme çabaları her zaman demiryollarında başlamıştır. Taylorizmin standartlara bağlı düzenlemeleri en iyi demiryollarında denenebilirdi. Standartlaşmaya en elverişli olan yer oralardı. Birinci Beş-Yıllık Planda bile emek ve disiplin konusu konuşulurken demiryolu imgesi hala hatırlardadır. Linhart, Stalin'in konuşmasından örnek verir.²⁶⁷ Stalin, plan çerçevesine uymayan endüstri işçilerine seslenirken demiryolu işçilerinin devrim başındaki itaatsizliklerini hatırlatır. Stalin'e göre aynı düzenleme endüstrinin diğer dallarında da gereklidir. 1931'de yapılan bu konuşmada bile demiryolu imgesi diğer üretim alanlarına rol model olmayı sürdürüyordu. Lenin'in kriz ve kıtlık bitene kadar

²⁶⁵ Riddell, John. *Toward the United Front: Proceedings of the Fourth Congress of the Communist International, 1922*. Brill, 2012. S.355

²⁶⁶ Buck-Morss, Susan. *Rüya Alemi ve Felaket: Doğuda Ve Batıda Kitlesel Ütopyanın Tarihe Karışması*. Metis Yayınları, 2004.

²⁶⁷ Linhart., s.

etkili olmasını düşündüğü “Sovyet Taylorizmi” erken ölümünden sonra sabitlenmiş ve resmi emek ideolojisi olarak taşlaşmıştı. Dziga Vertov ve Alexander Medvedkin’in trenlerle olan deneyleri işte böyle bir tarihsel ve sosyolojik düğümden hareketle düzenlenmişti. İki yönetimde de (aslında ikisi de tek başına değil, kendi kolektifleriyle çalışmalarını yürütmüştür) demiryolu ve sinemanın kesişmesi emeğin düzenlenmesi ve işçi ile köylülerin özneleşmesi ile ilgilidir. Daha önce denenmemiş bu sinema deneylerini üretebilmek zorunlu olarak yeni sinemasal formların üretilmesi anlamına gelecektir. Dolayısıyla tekrardan hatırlamamız gerekir ki politik sanat (ve sinema), politik içeriğe sahip sanat anlamına gelmez. Sanatta politik olmak, formun ve dağıtım biçimlerinin politikleştirilmesi anlamına gelir.

3.2. Agit-trenlerden Sine-trenlere

3.2.1. Olduğu Gibi Vertov

Vertov’un Rus avangardının enerjisinden etkilendiği su götürmez bir gerçektir. Vlada Petric’in 1987’de yayımlanan Vertov hakkındaki önemli kitabının ismi “Sinemada Konstrüktivizm” idi.²⁶⁸ Kitabın önemli bir kısmı Vertov’un etkilendiği Rus avangart sanatından ve özellikle de konstrüktivist akımdan bahseder. Petric’e göre Vertov’un filmleri, özellikle de *Kameralı Adam*, kare kare analiz edilmesi gereken formel ve sanatsal yenilikler anlamında önemliydi: Sahne arası geçişler, aralıklar, filmde akışkan hareketlerin kompozisyonu vs. Jeremy Hicks’in görece yeni yayımlanan çalışmasında ise Vertov, bugünkü anlamda belgesel sinemayı başlatan yenilikçi bir yönetmendir. Vertov’un öncülük ettiği akımın ana kuralı, gerçekleri olduğu gibi filme kaydetmek ve seyircilerin daha önce görme şansı bulamadığı bu görüntüleri paylaşmaktır. Vertov, film üretmeye İç Savaş sırasında Kino-Nedelia (Kino-Hafta) dediği muhabir filmleriyle başlamıştı. Vertov’un sanat sözcüğünden nefret etmesi de Hicks’in tezini güçlendirir gibidir. Fakat yukarıdaki cevapların ikisi de aynı anda haklıymış (veya aynı anda haksızmış) gibi geliyorsa bunun nedeni sorunun yanlış formüle edilmiş olmasında yatar. Vertov’un ürettiği filmler fütürist ve formalist avangart eserlerdir; aynı zamanda da “hayatı olduğu gibi” kaydeden belgeseller. *Hem* müzikal anlamda o güne kadar görülmemiş yenilikçi ve gürültülü manifestolardır; *hem de* devrimin acil konularını militan bir şekilde işleyen ve

²⁶⁸ Petric, Vlada. *Dziga Vertov: Sinemada Konstrüktivizm*. Çev. Güzin Yamaner, Öteki Yayınevi, 2000. Özgün ismi: “Constructivism in film: the man with the movie camera: a cinematic analysis”.

kitlelere sunan yenilikçi “kino-dergiler”. Badiou’nun sinema üzerine söylediği sözler Vertov’un “sanatını” özetler:

Sinema tüm sanatları *açar*; onların aristokratik, kompleks ve karışık boyutlarını zayıflatır... Resimsiz resim, müziksiz müzik... Bu yüzden de evrensel bir çağrıdır... Yedinci sanat bir kitle sanatıdır; çünkü diğer altı sanatın gerçekte demokratikleştirilmesi demektir.²⁶⁹

Bu yönüyle Vertov 1930’ların en karanlık dönemlerinde bile sinema estetiğinden taviz vermek istememiştir. Yine de o, sanatların eklektik bir şekilde bir araya gelmesini eleştirir. Onun yaptığı deneylerde sanatlar ancak eski formlarını olumsuzlayıp yenilediği anda bir araya gelebilirler. Kinoklar olarak yazdığı ilk manifestoda bu konudaki görüşlerini beyan eder:

Sanatların birbirine karıştırılmasına – çoğu kişi buna sentez der – karşı çıkıyoruz. Kötü renklerin – renk yelpazesinden ideal bir şekilde seçilmiş olanların bile – birbirine karıştırılması sonucunda ortaya beyaz değil çamur çıkar

Sentez her sanatın doruk noktasında ortaya çıkmalı, daha önce değil.

BİZ *kinochestvo*’yu yabancı maddelerden, müzik, edebiyat ve tiyatrodan arındırıyoruz; *başka bir yerden araklanmamış olan kendi ritmimizi arıyor ve bunu şeylerin hareketlerinde buluyoruz.*²⁷⁰ (İtalikler bana ait)

Müziksiz müzik; edebiyatsız edebiyat. Vertov, sanatın ancak “bir yerden araklanmamış olan” kendi ritmini bulması sayesinde devrimci olabileceğine inanır. Bu ritmi bulmak için “şeylerin hareketlerini” görmek gerekir. Hareketi örnek alınması gereken “şeyler” nelerdir peki? Bu bölümde bunun cevabını aramaya çalışacağız.

Belirtmelidir ki Vertov çoğu zaman avangart sanatçılar ve sinemacılarla sert polemige girmiştir. 1920’ler boyunca kışkırtıcı bir şekilde kendi yaptıklarının sanat olmadığını ve kinoklar olarak sanata kategorik olarak karşı olduklarını

²⁶⁹ Badiou, Alain. *Cinema*. Translated by Antoine de Baecque and Susan Spitzer, Polity, 2013. s. 238.

²⁷⁰ Vertov, Dziga. *Sine-Göz*. Çev. Ahmet Ergenç, Agora Kitaplığı, 2007. Vertov’un makaleleri, konuşmalarından alınmış stenografik kayıtları, günlükleri ve senaryo taslaklarını içeren bu kitap Türkçe’ye İngilizce’den çevrilmiştir. Kolaylık olsun diye ben de Türkçe çeviriyi kullandım. Fakat belirtmem gerekir ki Türkçe’ye yapılan çeviri hayli özensiz. Bir örnek vermek gerekirse, “interval” terimi bazen “ara” bazen “fasıla” bazen de “aralık” olarak çevrilmiş. Bu yüzden ara ara değişiklikler yapmam gerekti. Kitabın İngilizce çevirisi aynı zamanda Annette Michelson’un titiz önsözünü de içeriyor: Michelson, Annette. *Kino-Eye: The Writings of Dziga Vertov*. Translated by Kevin O’Brien, Univ. of California Press.

savunmuştur.²⁷¹ Vertov bildiğimiz anlamda sanatı yok edip devrimci bir sanatın koordinatlarını göstermeye çalışır. Vertov'un sanat karşıtlığı, sanatı toptan reddetme ve bir kenara bırakma üzerine kurulmamıştır. Söz konusu olan tavır, sanatın bilindik (ve o zamana kadar da burjuva) formlarının tümünden reddedilmesi ve yerine henüz tanımlanmamış formların (film-hakikatlerinin) yerleştirilmesidir. 1930'ların baskıcı ortamında sanat kelimesi Vertov'un yazı ve günlüklerine tekrardan girer.²⁷² Artık kendi işlerini birer sanat olarak tanımlar ve sanata karşı olan militan tavrı da yumuşamıştır. Kariyerinin ilk on yılında savunduğu sanat karşıtlığı üzerinden üçüncü bir alana sıçrama ruhu Stalin'in yönetimindeki Sovyetler'de yitip gitmiştir.

3.2.2. Sine-Göz'ün Doğuşu

Dziga Vertov, o zamanlarki adıyla David Abelevich Kaufman, 1918 yılında Moskova Sinema Komitesi'nde haber filmi departmanına katılarak film kariyerine başladı. 1919'da aynı departmanda tanıştığı Elizaveta Svilova ile dört yıl sonra evlendi. Vertov, kardeşi Mikhaıl Kaufmann ve Svilova ile birlikte *kinoklar* dedikleri grubun çekirdek üyeleri (kendileri "Üçlü Konseyi" oluşturuyordular) oldular. "Hareketimizin ismi sine-göz. Sine-göz fikri için mücadele eden bizler kendimize kinoklar diyoruz".²⁷³ Sine-göz'ü sadece sinema ilgili bir manifesto olarak görmemek gerekir. Sine-göz, film ve kameradan farklı mecralarla da üretilebilen sinematik formlarla ilgilenir. Vertov'un 1924'te kaleme aldığı "Sine-Göz'ün Doğuşu" adlı yazısında sine-göz'ün sinema üretimlerinden önce gelişmeye başladığını söyler. Vertov sine-göz fikrine fantastik romanlar, kısa makaleler, uzun şiirler, epigramlar ve nazımlar yazarak başlamıştır.²⁷⁴ Demek ki sine-göz'ün tohumları, kameradan önce edebiyatta ekilmiştir. Bu da bizi, fütüristler hakkındaki bölümlerde ele aldığımız sinematik forma götürür. Bir üretimin sinematik olabilmesi için kameranın olması gerekmez. Resimle de sinematik formu üretmek mümkündür (İkinci bölümdeki Malevich örneğine bakılabilir). Sinematik hareket montajın olanaklı kıldığı kesintiler ve sıçramalar ile kurulur.

²⁷¹ Bir örnek: "Sanatsal Dram ve Sine-Göz" (1924) adlı konuşmasında şunları der: "Yoldaşlar, size kinok grubu olarak sesleniyorum. Çoğunuzun bildiği gibi, grubumuzun varoluşunu ya da çalışmalarını 'sanat' denen şeyle ilişkilendirmiyor kinoklar." Vertov., S.55

²⁷² "Deneyimlerimi Paylaşmak İstiyorum" (1934) adlı makalesinde Sovyet sinemasının onbeşinci yıldönümünde yapılması gerekenler üzerine yazar ve yazıyı şöyle bitirir: "Sanatsal düzeyi düşürmeden. Nitelik kaybına uğramadan." Vertov., S.144

²⁷³ Vertov., 187.

²⁷⁴ Vertov., "Sine-Göz'ün Doğuşu" s.46

Vertov, sine-yazılarla yaptığı deneyler sonrasında ses ve ses kayıtlarına heyecan duymaya başlar. Doğadaki ses ve gürültülerle deneyler yapar. Onları kaydetmeye ve gündelik hayatın röntgenini çekmeye çalışır. Bu dürtü onu sinema ve imajların düzenlenmesine yönlendirir. Sinema ve kameranın potansiyellerini düşünmeye 1918 baharında bir tren istasyonundayken başlar:

1918 baharında bir gün... bir tren istasyonundan dönerken. Kalkan trenden yükselen ses ve gürültüler kulağımda kaldı... küfür eden biri... bir öpücük... birinin haykırışı... kahkaha, bir ıslık, sesler, istasyon çanının çalışması, lokomotifin çıkardığı çuf-çuf sesi...fısıltılar, ağlaşmalar, vedalaşmalar... Ve yürürken aklımdan şunlar geçiyordu: Bu sesleri betimleyip, kaydedecek, görüntüleyecek bir alet almalıyım. Yoksa bunları düzenlemek, kurgulamak imkânsız. Hızla akıp gidiyorlar, tıpkı zaman gibi. Peki, kamera olabilir mi? Görünen şeyleri kaydet... işitsel değil, görsel dünyayı düzenle. Belki de çıkış yolu budur?²⁷⁵

1918 yılı; yani Ekim devriminden bir yıl sonra. Vertov, hayatın bu canlı ritmini yakalayabilmek ve gösterebilmek için sinema ve kameraya ihtiyaç duyar. Hayatın canlılığı ancak mekanik bir dolayım ile görülebilir. Vertov'un sesleri yazıya aktarım biçimi bile mekanik bir aygıt örnek alınarak yapılmıştır: "küfür eden biri... bir öpücük... birinin haykırışı... kahkaha, bir ıslık, sesler, istasyon çanının çalışması, lokomotifin çıkardığı çuf-çuf sesi...fısıltılar, ağlaşmalar, vedalaşmalar...". Lokomotifin hareketi bir anda etraftaki her şeyi parçalara bölmüş ve Vertov'un gözlemlemesi için uygun hale getirmiş gibidir. Her hareket çok hızlı ve kesintili bir şekilde algılanır. Bu sayede ancak bir görüntüde yakalanabilir: Bir öpücüğün görüntüsü, trenden çıkan duman ve çıkardığı ses, vedalaşmalar... Vertov yukardaki alıntıda bir trenin istasyondan ayrılışını kelime-imajlarla *gösterir*. Seslerin bu şekilde betimlenmesi halihazırda sinematik bir formun kâğıt üzerindeki halidir. Trenin hareketi ve hareketlendirdiği kalabalık (duygular, öpücükler, vedalaşmalar) ancak sinematik bir şekilde gösterilebilirdi. Vertov da bunu seslerin ve kelimelerin sinematik bir şekilde düzenlenmesiyle yapar. Yaptığı şey, başka araçlarla sinemadır. Kısa bir süre sonra da kamera ile sinema üretimine başlayacaktır.

²⁷⁵ Agy., 46-47.

3.2.3. Vertov ve Fütürizm

Vertov'un fikirleri 1910'lar ve 1920'lerde üretimlerini sürdürmüş olan Fütürist ve Formalist sanatçıların etkisi ile gelişmiştir. Yaşadığı dönemde eleştirilenler tarafından çoğu defa formalist olmakla eleştirilmiş ve seyirciyi hesaba katmadığı söylenmiştir. Vertov bu eleştirilere karşı her zaman sert yanıtlar vermiştir. 1930'lara gelindiğinde, bir sanatçıya "formalist" demek politik olarak en aşağılayıcı unvanı kullanmak demektir.²⁷⁶ 1930'ların desteklenen sanatı, açık ve mesajı herkesin kolayca anlayabileceği türden olmalıydı. Bu dönemde Vertov'un ve genel olarak avangardın politik olarak "anlaşılması güç" sanatı bir kenara atıldı.

1. ve 2. Bölümde İtalyan ve Rus Fütüristlerin hareket ve akış hakkındaki görüşlerini ele almıştık. Fütüristler sanat formlarının sabit ve taşlaşmış (metalaşmış) formlarını reddedip hareketli ve anlaşılması güç olan formları canlandırdılar. Fütüristlere estetik olarak yakın olan Formalist akımın en önemli yazarlarından biri Viktor Shklovsky, sanat eserinin alışıldık burjuva formlarına direnebilmesi için *yabancılaştırma* tekniğinin kullanılmasından söz eder. *Yabancılaştırma* tekniği, bilindik olanı bilinmez, alışıldık olanı alışılmadık yapan bir tekniktir. *Yabancılaştırma* seyirci ve okuyucunun algısını kesintiye uğratar, eserin lineer ve aralıksız olarak okunmasına engel olur. Shklovsky "Araç olarak Sanat" adlı yazısında sanatın görevini şöyle özetler:

Sanatın var olma nedeni hayatın hissini geri kazandırmak içindir; şeyleri daha iyi hissedebilmemiz için; taşı taş gibi sert yapmak için. Sanatın amacı *görme hissini* yaratmaktır, şeyleri tanıma hissini yaratmak değildir. Sanatın aracı (teknik) şeyleri *yabancılaştırmak* ve formu karmaşık hale getirmektir...²⁷⁷
(İtalikler bana ait)

Yabancılaştırma, alışıldık olanı kırmamız ya da Shklovsky'nin metaforuyla taşın taşlığını hissedebilmemiz ve onu yeni baştan *görebilmemizi* sağlar. Shklovsky'ye göre sanat, tanıma ve anımsama ile değil *görme* ile çalışır. Sanat, *şeyleri* bildiğimiz gibi tanımak için değil; *şeyleri* olduğu gibi göstermek için vardır. Buradan da anlaşıldığı üzere Shklovsky'nin (ve genel olarak avangartların) tekniği sinematik özelliklere sahip bir tekniktir. "*Yabancılaştırma* şeyleri görmemizi sağlar": Bu formülü pekâlâ Vertov'cu bir şekilde de düzenleyebiliriz: Sine-göz şeyleri

²⁷⁶ Buck-Morss., s.

²⁷⁷ Shklovsky, Viktor. *Viktor Shklovsky: a Reader*. Translated by Alexandra Berlina, Bloomsbury Academic, an Imprint of Bloomsbury Publishing Inc, 2017. S. 80.

görmemizi sağlar; Sine-göz taşın taş kadar sert olduğunu hissetmemizi mümkün kılar.

Kinok'ların ilk manifestolarına bakacak olursak, ne kadar fütürist manifesto özelliklerine sahip olduklarını görebiliriz. Manifesto, “paçavralarını pazarlayan bir çöpçü sürüsü olan sinemacıların” olumsuzlanmasıyla başlar.²⁷⁸ Vertov, devrimci bir sinema yaratabilmesi için “onun şimdiki halini” yadsır. Yeni bir sinemanın ortaya çıkması ancak eski formların ölümüyle mümkün olur ve kinoklar “bu ölümün hızlandırılması çağrısında” bulunur. Eski yaşam formlarını öldüren makine, kinoklar için bu yüzden önemlidir. Makine eskinin ölümünü hızlandırır ve yeni bir hareket anlayışı için model olur. Aynı manifestoda makinelere olan düşkünlük en Taylorist haliyle şöyle ifade edilir:

Makine bizi insanın kendini kontrol edememesinden utandırıyor ama elektriğin şaşmaz işleyişi bize faal insanların düzensiz koşuşturmacası ve edilgen insanların yozlaştırıcı hareketsizliğinden daha heyecan verici geliyorsa, ne yapabiliriz?

...

Hantallık ve becerisizlikten muaf *yeni insan*, makinelerin hafif, kesin hareketlerine sahip olacak ve filmlerimizin kıvanç verici konusu olacaktır.²⁷⁹

Makinelere düzülen methiyeler Taylor'un öğretilerine çok yakındır. Hantallık ve beceriksizlik olumsuzlanır, yerine kesin hareketli bedenlerin ritmi geçirilir. Kinoklar, insanı sinemanın konusu olmaktan çıkarmak istiyordular. İnsan ancak makine hareketlerine sahip *yeni insana* dönüştüğü anda sinemanın konusu olabilirdi. *Yeni insan* ile makine ritmini birleştirmenin aynı zamanda devrimci bir anlamı da vardır: *Yeni insan* kolektif bir şekilde var olan insandır. Daha doğrusu kolektifin kendisidir. Fabrikada çalışan işçi sınıfı; Lenin'in konuşmasını dinleyen kitleler; Sinema salonunda film izleyen kalabalıklar. Hepsinin kendi içinde benzer ritimlere sahip hareketleri vardır ve hepsi de modern öncesi toplumlarda var olması mümkün olmayan bir enerjiye sahiptir: Makine başındaki işçi aynı anda aynı hareketleri yapar; Lenin'i dinleyen kalabalık aynı anda alkışlayıp aynı anda slogan atarlar; Sinema salonunda oturan seyirciler sessizce aynı yöne bakarlar. Vertov sinemanın kitlelerin duyularını eğitebileceğini ve onları makinelerin çelik ritmine kavuşturacağını

²⁷⁸ Vertov., “BİZ: Bir Çeşit Manifesto”. S. 3.

²⁷⁹ Agy., s. 5-6.

savunuyordu.²⁸⁰ Bu mekanizma ile Taylorist kontrolcü mekanizma arasındaki farka “agit-trenler” kısmında döneceğiz.

Vertov’un ilk kinok manifestolarındaki tonu, soyut bir fütürist sanatçısına benzer. Malevich, şehrin hızlı ritmini algılayarak sanat üretmekten bahsediyordu. Trenler, tramvaylar, elektrik hatlarının dinamizmi sezgisel bir şekilde algılanacak ve sanatsal soyutlamanın hareketini başlatacaktı. Malevich, Vertov’un filmlerinin, özellikle de *Onbirinci Yıl* ve *Kameralı Adam*’ın anlaşılması için Fütürizmin ve onun dinamizm üzerine olan tezlerinin anlaşılması gerektiğini savunur.²⁸¹ Vertov da montajın amacını hareketin geometrik özünün çıkarılması için yapılan bir düzenleme olduğunu vurgular. Manifestosunu soyut biçimlerin yüceltilmesi ile bitirir:

Yaşasın *dinamik geometri*, yaşasın nokta, çizgi, düzlem ve hacimlerin yarışı.

Yaşasın harekete geçirilmiş ve harekete geçiren makinelerin şiiri; yaşasın kaldıraçların, tekerleklerin ve çelik kanatların şiiri; yaşasın hareketlerin demirden çığlığı; yaşasın kor akıntılarının kör edici parıltısı.²⁸²

Peki sine-göz’ü sırf makinelerin soğuk hareketleriyle ilgilenen ve her bedeni makineleştirmek isteyen bir dolayım olara olarak mı görmemiz gerekir?

3.2.4. Gözün Özgürleşmesi

Dünyanın duyumsal olarak araştırılması için Vertov sine-göze, yani gözden daha kusursuz bir görme aracına, bir mekanik göze ihtiyaç duyar. İnsanın zayıf, kusurlu ve miyop gözü, günün toplumsal olaylarını ve dinamiklerini göremez ve bu göz daha da kusursuzlaştırılmaz. Oysa kameranın mümkün kıldığı sine-göz, olayları tüm kusursuzluğuyla yakalamayı başarır ve seyircinin *gözleri önüne* serer. O zamana kadar, diyordu Vertov, kamera insan gözünü kopyalamaya çalıştı ve kopyanın kusursuzluğu, çekimin kusursuzluğuyla bir tutuldu.²⁸³ Mekanik gözün görme duyusuna getirebileceği yenilik dolu potansiyeller bu şekilde çöpe atılmış oluyordu. Bu potansiyellerin gün yüzüne çıkabilmesi için sinematografinin ve tiyatro başta olmak üzere diğer sanatların sinemaya olan etkisinin olumsuzlanması gerekir. Tiyatronun sıçrama ve aralıklardan yoksun anlatısı kopyalanmayacaktı. Teatral olan

²⁸⁰ Agy., s.10.

²⁸¹ Vertov, Dziga. *Lines of Resistance: Dziga Vertov and the Twenties*. Edited by Yuri Tsivian, La Cineteca Del Friuli - Le Giornate Del Cinema Muto, 2005. s.343.

²⁸² Vertov., s.8.

²⁸³ Agy

her şeyin sinemada bir kenara atılması gerekiyordu. Kameranın gözü özgürleşmeliydi: “Bugünden itibaren kamerayı özgürleştireceğiz ve aksi yönde, kopyalamaktan gitgide uzaklaşarak çalışmasını sağlayacağız.”²⁸⁴ Yani kamera kendi mantığını ve kendi bağımsız ritmini bulması gerekiyordu. Makinelerin dinamiklerinin öğreteceği şey de buydu: Kendine ait ve insandan bağımsız bir ritim. Vertov, insan gözünden farklı olarak mekanik gözün başarabileceği olanaklardan birkaç örnek verir. Bunlardan bir tanesi seyirci gözünün ulaşamadığı yerleri çekebilen kameradır: “Bir boks maçını mevcut bir seyircinin bakış açısından çekmeyip, boksörlerin ardıl hareketlerini (darbelerini) çekmek.” Sine-göz, insan gözünden özgürleşmiştir ama gözü basitçe reddederek değil. Gözün kendisi de sine-göz sayesinde özgürleşmiş ve hayatın karmaşasını görmesi mümkün olmuştur. Göz ile sine-göz arasında diyalektik bir ilişki bulunur. “Olduğu gibi hayat”, yani tüm karmaşasıyla hayat ancak sine-göz sayesinde anlamlı hale gelebilir. Deleuze, Sovyet sinemasının insan ile makine arasında diyalektik bir ilişki kurduğunu söylerken haklıdır.²⁸⁵ Sine-göz, insan gözüne görünmeyeni net, bulanığı da keskin yapan bir aygıttır.

Bugün 1923 yılında Şikago’daki bir caddede yürüyorsunuz, ama ben sizin 1918 yılında bir Petrograd caddesinde yürüyen Yoldaş Volodarsky’yi selamlamanızı sağlıyorum ve o da selamınıza karşılık veriyor.²⁸⁶

Sine-göz Şikago’daki birini Petrograd caddesindeki bir çift göze yaklaştırabilir. Normal bir gözün başaramayacağı bu görevi sine-göz başarabilir. Sine-göz durmadan hareket halindeki gözdür. Kalabalığa dalar, oradan trene atlar, trenden havaya süzülür, bir işçinin ellerine yaklaşır, şehri yukarıdan görebilmek için uzaklaşır. Sine-göz’ün kendi özerk hareket ritmi vardır. Montaj, hiç yan yana gelmeyecek bu görüntüleri birleştiren araçtır:

Ben sine-gözüm.

Bir insandan en güçlü ve en hünerli elleri; başka birinden en düz ve en hünerli bacakları; üçüncü bir kişiden en güzel ve en manidar başı alıyorum – ve montaj aracılığıyla yeni, kusursuz bir insan yaratıyorum.²⁸⁷

²⁸⁴ Agy., s.16.

²⁸⁵ Deleuze, Gilles. *The Movement-Image*. Translated by Hugh Tomlinson and Barbara Habberjam, Minnesota Press, 1997.

²⁸⁶ Vertov., s.17.

²⁸⁷ Agy

Vertov, fragmanlara ayrılmış insandan yeni insanı inşa eder. Sine-göz mekanik olanı organik olanı yok etmek için aktifleştirmez. Vertov'un yaklaşımı mekanik ve organik karşıtlığını aşmaktır. O, Devrim ile beraber değişen hayatın ve onun canlı ritminin yalnızca mekanik bir dolayımına sayesinde görülebileceğini ve düzenlenebileceğini kasteder: Bu mekanizma kameranın ampirik görüntülerinden çok, montajın mekanizmasıdır. Vertov'un söylediği şekilde "dünyanın komünist bir bakışla deşifre edilmiştir".²⁸⁸ Alexei Gan'ın *Kino-Hakikat*'in onuncu sayısı için yaptığı yorum da bu yöndedir:

Devrimimiz kitlelerin hareketleriyle, olayların çevik bir şekilde ortaya çıkması, gelişmesi ve yok olmasıyla o kadar zengindir ki ancak bir makine, bir aparat, ne olup bittiğini yakalayabilir ve kaydedebilir.²⁸⁹

Sovyet proletaryası sinemada komünist hayatın ne olduğunu görecektir ve imajlar sayesinde görmeyi öğrenecektir. Vertov, seyircilerin "sinemanın parıldayan perdesi karşısında *duyularını keskinleştirmek zorunda*" olduklarını ilan eder.²⁹⁰

Vertov "olduğu gibi hayat" fragmanlarını kullanıyor ve oyunculu sinemanın aktörlerini reddediyordu. Filmin edebi bir senaryodan yola çıkılarak üretilmesine de karşıydı. Vertov'un montaj dediği pratik, aynı zamanda bir düşünme ve müdahale etme biçimiydi. Acil ve somut koşullarda filme yön verme ile alakalıydı. Montaj sadece filmi çektikten sonra değil; filmde önce de uygulanması gerekir. Her an müdahale edilebilir ve koşullara göre değiştirilebilirdi:

Her sine-göz yapımı konunun seçildiği andan filmin tamamlanmış haliyle yayınlanmasına kadar montaja tabidir. Başka bir deyişle, film, yapım süreçleri esnasında kurgulanır.²⁹¹

Vertov'un taktiği Lenin'in materyalist düşüncesine benzer. Lenin'in görüşünde devrim ve onun gerçekleştirilip ayakta tutulması somut ve değişen koşullarda her an müdahaleler yapılarak mümkündür. Özgürleşmenin verili bir formülü olmadığından, her koşulda tekrardan eleştirel olarak düşünülmesi gerekir. Georges Haupt'un Lenin hakkında yazdıkları bu anlamda önemlidir:

²⁸⁸ Agy., "Sine-Gözün Doğuşu" s.48

²⁸⁹ Tsvian., "The Tenth Kino-Pravda" Alexei Gan (1922), s.55

²⁹⁰ Agy., s.10. İtalikler bana ait.

²⁹¹ Vertov., "Sine-Göz'den Radyo-Kulak'a" (1929), s.102

Gerçekte Lenin ne reçeteler ne stratejik bir model ne de savaş devrim diyalektiği üzerine kurulu bir kuram geliştirme derdindedir. Tutumu somuttur. Kuramsal düşüncesi, eylemi ne önceler ne de varsayar; sadece onu somut tarihsel koşullarda düzenler.²⁹²

Lenin’le Vertov’un bu anlamda benzeştiği söylenebilir. Vertov’un sinema pratiği herhangi bir senaryoyu takip etmez. Kabataslak bir taktik belirlenmiştir ama ne yapılacağı tam olarak önceden belirlenmez. Hayatı temsil etme uğraşı içinde değildir; Vertov, hayat görüntülerini somut koşullarda düzenlemeye çalışır. Rusya’daki devrimin temsilini yapma peşinde değildir. Vertov’un pratiği devrim ile sinema (ve genel olarak sanatsal üretim) arasındaki ilişkiyi açıklığa kavuşturur: Devrim koşullarında gelişmiş bir sinema onu temsil edemez. Sinemanın devrim sırasında yapabileceği en militan hareket kendi kendisini devrimleştirmektir.²⁹³ *Vertov’un yapmaya çalıştığı şey, devrimin sinema dili ile devamlılığını sağlamaktır.* Onun sinemasal mantığı “kitlelerle değil, hareket ile; parti üyeleri ile değil, *kinoklar* ile; emek ile değil, aralıklar ile” gelişir.²⁹⁴

Daha ileri gitmeden önce Vertov’daki iki önemli terimden söz etmek gerekir. Birinci terim “olduğu gibi hayat”. Bu terimi ampirik imajlar toplamı olarak düşünmememiz gerekir. Vertov’un bazı yazıları onun bu sloganı ampirik bir *kamera aracı ile görme* olarak düşündüğünü gösterir gibidir.²⁹⁵

“Olduğu gibi hayat” fragmanlarını *kurgulayarak* onun (komünist bir şekilde) deşifre edilmesini sağlar. Hayatın ideolojiden sıyrılıp gerçeğine ulaşmak için kurgu (imajların bir kurgu ile organizasyonu) gerekir, çünkü *gerçek* dolaysız bir şekilde kavranamaz. *Gerçek* sabit bir formül ile de kavranamaz. Yani hakikat (gerçeğe giden yol) ile kameranın çektiği ve gözün göremediği olgular bir olamaz. Öyle olsaydı eğer, protez aletler sayesinde (kamera, mikroskop, teleskop) gerçeği dolaysız bir şekilde kavrayabilir ve ideoloji diye bir sorunumuz da olmazdı. Bilimde de benzer bir durum karşımıza çıkar. Modern bilimin belki de en öğretici tarafı, maddenin verili ve ampirik bir şekilde algılanacak pozitif bir töz olmadığıdır. Madde (burada maddenin görünmez yapıtaşlarını düşünmek gerekir) belirli ve sabit özelliklere

²⁹² Georges Haupt., s.194.

²⁹³ “European Nihilism' and Beyond: Commentary”. Badiou, Alain, and Alberto Toscano. *The Century*. Polity Press, 2008. S.185

²⁹⁴ Agy. S.185. Biz de şunu ekleyebiliriz: Demiryolları ile değil, montaj ile.

²⁹⁵ “*Lenin’e Dair Üç Türkü* ve *Sine-Göz*”de tartıştığı gibi, yavaş çekimle çekilmiş bir insan yüzü bize göremediğimiz hareketleri gösterir: “Sine-göz aracılığıyla bir insanın maskesini kaldırıp biraz *kinopravda* elde etmek mümkündür” Vertov., s. 146

(katılık, konum gibi) sahip değildir. Madde, matematiksel ve geometrik formüller ile yaklaşıması (dolayısıyla bir forma kavuşması) gereken bir soyutluktur.²⁹⁶ Kuantum fiziğinin ele geçirilemez, sadece matematiksel olarak üretilebilen parçacıklarını hatırlamak gerekir. Ulus Baker, Vertov'un *Coşku* (1931) adlı filmi tartışırken gerçeğin montaj ile üretilmesi gerektiğinden bahseder: "... coşkulu bir insan yoktur, dolayısıyla onun yaratılması... gerekir. Montaj bu yüzden gereklidir: gerçek elde edilmiş, el altında bir şey değil, üretilmekte olan bir şeydir."²⁹⁷

Vertov'un seyircilere göstermek istediği *oldukları gibi* ampirik olgular değildir. Vertov, hayatın toplumsal bir ilişki olduğunu bilir. Toplumsal ilişkiler nasıl oldukları gibi gösterilebilirler? Soruyu daha da zorlaştırmak için: Devrimin enerjisiyle çalkalanmış fakat devlet kapitalizminden kurtulamamış olan Vertov'un içinde yaşadığı hayatı (toplumsal ilişkileri) nasıl görebiliriz?

Vertov'un *malzemesi* oyunculu sinemaya karşı "olduğu gibi hayattır". Birincisi (oyunculu sinema) temsili hayattır ve Vertov hayatın (aynı zamanda devrimin, Lenin'in vb.) temsil edilmesine karşıdır. İkincisi ise (olduğu gibi hayat) montaja tabii tutulan hayat imajlarıdır. Montaj, hayatın imajlarını parçalara ayırır ve bu fragmanları lineer olmayan bir şekilde tekrar birleştirir. Montajın kesintili ve *aralıklı* hareketi günlük hayatın ideolojisini kesintiye uğratar ve onları tekrar harekete sokar. Vertov'un ilk yazılarından itibaren "aralık" kavramının sık sık karşımıza çıkması bu yüzden önemlidir. İlk manifestolarından:

Aralık (bir hareketten diğerine geçişler) hareket sanatının malzemesi, öğeleridir ve kesinlikle hareketin kendisi değildir.

1922'de yaptığı bir konuşmadan:

(...) kamera tarafından deşifre edilmiş görsel olaylara dair içgüdüsel bir araştırma, büyük montaj sanatı kullanılarak aralıklar aracılığıyla tektonik bir bütün haline getirilmiş gerçek enerji parçaları (tiyatronun aksine).²⁹⁸

²⁹⁶ Tomšič, Samo. *The Capitalist Unconscious Marx and Lacan*. Verso, 2015. S.28

²⁹⁷ Ulus, Baker. *Beyin Ekran*. Edited by Ege Berensel, Birikim Yayınları, 2011. S.238

²⁹⁸ Agy., "Kinoklar: Bir Devrim" s.21

Bu kısa alıntılardan hareketle aralık kavramı hakkında şu sözleri söyleyebiliriz: Aralık iki imaj arasındaki geçişi sağlar; İki imaj arasındaki boşluktur; Dolayısıyla pozitif bir değere sahip değildir. Hareket'in kendisi değildir; ama hareketi düzenler. Tiyatroya ait bir şey değildir. Sinematiktir.

Vertov'da *aralık*'ın (burada anacağımız) en az iki anlamı vardır. Birincisi Müzikal (dolayısıyla formel) anlamı, kadrajların dinamikleri arasındaki geçişleri düzenler. Bir hareketten diğer harekete geçişin fiziğini organize eder.²⁹⁹ İkinci anlam daha ziyade sosyolojiktir ve Marksist teoriyi çağırır. Vertov, filmlerinde gündelik hayatı bir tüketim nesnesi olarak göstermek istemez. Ona göre hayat sadece şehirdeki deneyimlerden ibaret değildir. Bu yüzden "hayat" kavramını pozitif ve verili bir kavram olarak görmemek gerekir. Vertov, gündelik hayat deneyimini mümkün kılan fakat orada olmayan ve görünmeyen üretken emeği göstermek ister. Devrim sırasında Petersburg'lu bir yönetmenin yaşaması köylerdeki tahıl üretimine bağlıydı; Tramvayların hareketi Dniepr'da üretilen elektriğe ve demiryollarının yapılması da maden ocaklarından çıkarılan demire bağlıydı. Petersburg'lu yönetmen ve çiftçi; Tramvay ve maden ocağı; Londra (metropol) ve Hindistan (koloni). Aralık, bu ilişkiler üzerine düşünmenin adıdır. Londra ve Hindistan arasında ampirik bir gözle bakıldığında çok az ilişki vardır. Fakat Londra, Hindistan'dan alınan artı değerler ile inşa edilmiş; Hindistan da Londra'nın kolonyal rejimiyle koloni haline gelmiş ve inşa edilmiştir. Vertov'un derdi de burada yatar: Gündelik hayatın lineer deneyimi nasıl kesintiye uğratılabilir? ve onu inşa eden görünmeyen emek nasıl görünür hale gelebilir? *Aralık*, gündelik deneyimlerimizin imajlarını kesintiye uğratar ve uzaktaki imajlarla yan yana getirir. Dniepr ve Petersburg; yönetmen ile çiftçi; makinist ile fabrika işçisi imajları bir araya gelir. Jameson'un terimini kullanacak olursak, *aralık*, gündelik hayatın semptomlarını *namevcut nedene* (görünmeyen emeğe) bağlayan boşluktur.³⁰⁰

²⁹⁹ Daha fazlası için bkz. Vertov S. 106-107.

³⁰⁰ "Marx and Montage" s.114. Jameson aynı şeyi Eisenstein'ın Kapital'i çekmek için yazdığı senaryo taslağı hakkında söyler. Namevcut neden (absent cause), Althusser'in kullandığı bir terimdir. Jameson tarafından popülerleştirilmiştir.

3.2.5. Agit-trenler ve Sinema

Tam yol ileri
Leninizm rayları üzerinde
Tam yol ileri³⁰¹

Vertov demiryollarına en az Bolşevikler kadar takıntılıydı. 1941 gibi geç bir tarihe ait günlük yazılarında bile filmlerinden demiryolu metaforlarıyla bahsediyordu:

Belgesel sinema henüz her zeminde gidebilen bir araç değil. Halen ilk demiryolları ve ilk lokomotifle karşı karşıyayız.

Bütün hayatımı bir lokomotif inşa etmeye harcadım ama geniş bir demiryolu ağını oluşturamadım...³⁰²

Vertov, 1920 yılında Moskova film departmanında çalışmaya başladıktan hemen sonra “Tüm Rusya Merkezi Yönetim Komitesi” tarafından agit-trenlerin film ve fotoğraftan sorumlu kişisi olarak atandı.³⁰³ Önceleri agit-trenler gittikleri yerlerde bildiri kağıtları dağıtarak propaganda yapıyordu. Lenin film gösterimlerinin propaganda ve eğitim için önemini fark etmede gecikmedi ve trenlerin film projektörü taşımasını da istedi.³⁰⁴ Böylece agit-trenlerde sinema gösterimleri için film projeksiyonu da taşınmaya başlandı. Film gösterimleri bir hayli ilgi topladı. *Ekim Devrimi* adlı propaganda treninin ikinci gezisinde 100,000 insan sinema gösterimlerine katıldı. Üçüncü gezide bu rakam 116,000 kişiye yükseldi.³⁰⁵ Film gösterimlerini gramofon veya piyano sesi eşlik ediyordu. Tren vagonları devrimci sloganlar ve resimlerle süslenmişti. Trenin sağladığı sinema gösterimlerine katılan köylülerin çoğunun o zamana kadar hiç film izlemedikleri düşünülürse, agit-trenlerin köylülerin zihninde nasıl bir şok yaşatmış olabileceğini tahmin edebiliriz. Walter

³⁰¹ Kino-Pravda no.21'in son sahnelerinde geçen arabaşlık. 1925 yılında gösterime giren film Lenin'in ölüm yıldönümü üzerine hazırlanmıştır. İsmi “Lenin Kino-Pravda. Lenin hakkında bir Film-şiir” olarak da geçer. Arabaşlık “Leninizm rayları üzerinde” yazarken kameraya doğru hareket eden tren görüntülerini izleriz. “Leninizm rayları üzerinde hızlanan tren”, İç Savaş sırasında Viktor Deni'nin ortaya attığı bir slogandı. Bkz. Tsvian., s.50.

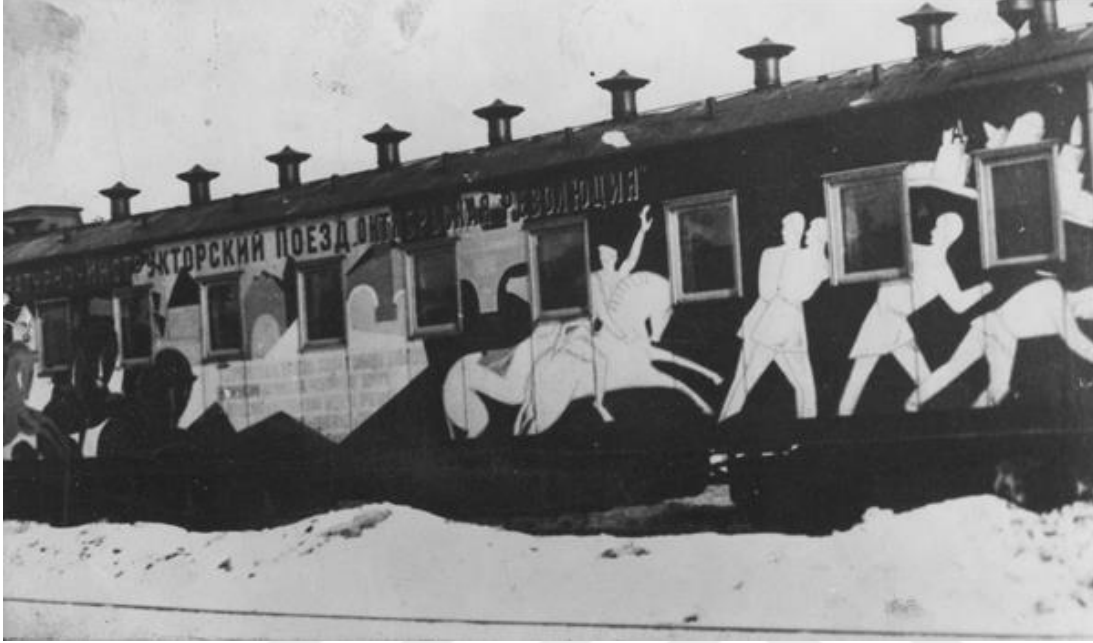
³⁰² Vertov s.266 Çeviri değiştirildi.

³⁰³ Kenez, Peter. *The Birth of the Propaganda State Soviet Methods of Mass Mobilization, 1917-1929*. Cambridge University Press, 1985.

³⁰⁴ Agy s.60

³⁰⁵ Heftberger, Adelheid. *Propaganda in Motion. Dziga Vertov's and Aleksandr Medvedkin's Film Trains and Agit Steamers of the 1920s and 1930s*. www.apparatusjournal.net/index.php/apparatus/article/view/2.

Benjamin, böyle görkemli bir kitle-psikoloji deneyinin ancak deneysel bir laboratuvar devletinde (Sosyalist Rusya’da) mümkün olabileceğini yazar.³⁰⁶ Tren ve film, Sovyet sloganlarını alıp köylere dağıtıyordu. En önemli slogan, iki aracın da yönünü belirleyen “Yüzümüz köye doğru” sloganı idi.³⁰⁷



Şekil 3.1. Ekim Devrimi adlı Agit-tren.

Vertov, agit-tren yılları sırasında *Kinonedelia* (Kino-Hafta) kısa belgesel film serisini tamamlamıştır. Bu deneyler daha sonra çekeceği *kino-pravda* (kino-hakikat) serisi için bir hazırlıktı. Agit-trendeki görevi *İç Savaşın Tarihi* adlı filmin üretimiyle sona erdi.³⁰⁸ Vertov, İç Savaş sırasında katıldığı agit-trenlerin önemini her zaman vurguluyor ve zayıflıklarını da eleştirmekten çekinmiyordu. Gittikleri köylerde dram filmlerinin gösterilmesine karşıydı. Köylüler bu tür filmlere ilgi duymuyorlar, yazıları okuyamıyorlar, olay örgüsünü kavrayamıyorlar ve “tıpkı süslü trenin üzerindeki çizimlere yaptıkları gibi, tek tek ayrıntıları inceliyorlardı.”³⁰⁹

İç Savaş, kinokların kızıl orduyla beraber mücadele ettiği ve *sinemasal araçlarla* savaştığı bir dönemdi. Vertov, İç Savaş yıllarında filmleri nasıl çektiklerini şu sözlerle hatırlar:

İç savaş sırasında kendimizi yanan trenlerin içinde, haydutların istila ettiği bölgelerde bulduk ve işimize devam edip, o yanan tren içinde çekim yaptık.

³⁰⁶ Tsvian., S.213-214.

³⁰⁷ Agy.

³⁰⁸ Vertov., “Yaşayan İnsana Duyduğum Sevgiye Dair” Vertov 178

³⁰⁹ Agy., “Sine-Göz” s.75

Etrafa, el bombalarıyla aynı hızda dağılmalıydık ve bir keresinde bizim yardımımıza koşan kendi askerlerimize bile ateş ettik. Böyle olaylar yaşanabiliyordu. Bir keresinde zırhlı bir tren bizim ayrılmamızdan iki saat sonra yok edilmişti.³¹⁰

İç Savaş sırasında film çekmek neredeyse imkansızdı. Sinema doğru düzgün çalışmayan bir kurumdu. Film stokları yoktu ve sinema aygıtlarını bulmak zordu. Elektriğin de düzgün çalışacağına garanti yoktu.³¹¹ Bu koşullara rağmen, Vertov'un devrimci sinemasının hem politik hem de estetik olarak *İç Savaş yıllarının zorlu şartları altında belirlediğini söylemek gerekir. Vertov'un İç Savaş sırasında, demiryolları ve sinemanın kesişiminde yürüttüğü mücadele Sine-Göz'ün politik estetiğini belirlemiştir. 1929'da çektiği Kameralı Adam'da bile bu İç Savaş yıllarında geliştirdiği estetiği görmek mümkündür.*

Vertov, Sovyet Sineması'nın yirminci yıl kutlamaları için yaptığı bir konuşmada İç Savaş yıllarının sinema için öneminden bahsederken diğer konuşmacılara şöyle seslenir:

Yoldaşlar, Sovyet sinemasının ustaları! Konuşmalarınızı dinledim, sizinle birlikte heyecanlandım ve samimiyetinize derinden inanıyorum.

Fakat bana tuhaf ve anlaşılmaz gelen bir şey var. *Hatıralarınız arasında İç Savaş dönemi neden yok? Unutmamak lazım ki Sovyet sinemasının büyük bir kısmı coşkulu bir çalışma içerisinde bu dönemde doğmuştur.*³¹²

İç Savaş'ın harabe halinde bıraktığı bir ülkede Lenin ve Lunacharsky devrimci bir kültürü oluşturmak için film gösterimlerine ihtiyaç duyuyordu.³¹³ Bu yıllarda gösterilecek pek fazla Sovyet filmi bulunmuyordu. Ülke 1923 yılında sadece 13 tane film üretebilmişti. Bu yüzden Hollywood ile anlaşma yapıldı ve Sovyet sinemasını uzun süre domine edecek Amerikan filmlerinin NEP piyasasına sokulması sağlandı.³¹⁴ Yirminci yıl kutlamalarında söz alan konuşmacılar Sovyet sinemasının 1924'ten sonra geliştiğini belirtmişler. Vertov'un eleştirdiği nokta da burasıydı. Kinoklar, İç Savaş'ın zorlu ortamında henüz var olmayan sinema dili için mücadele

³¹⁰ Vertov., "Kinokların Tarihçesinden" s.114

³¹¹ Taylor, Richard, and Ian Christie, editors. *Film Factory: Russian and Soviet Cinema in Documents 1896-1939*. Routledge, 2015. s.112

³¹² "Haber Filmlerini Savunmak" 171

³¹³ Lenin sinemayı "en önemli sanat" ilan etmişti. Sinema hakkındaki düşünceleri için bkz. *Film Factory: Russian and Soviet Cinema in Documents 1896-1939*. Routledge, 2015.

³¹⁴ Roberts, John. "Shklovsky, Error and The End of Saint Petersburg"

https://www.academia.edu/25299710/Shklovsky_Error_and_The_End_of_Saint_Petersburg1

etmişler ve Vertov'un dediği gibi, bu *dilin alfabesini yaratmaya çalışmışlardır*.³¹⁵ Onlar için İç Savaş'ı filme almak rastgele bir fikir değildi; bu odak noktasını Vertov'a zamanın gereklilikleri dayatmıştı.³¹⁶ Bu yıllarda senaryo taslağını yazdığı bir film projesini analiz ederek İç Savaş yıllarında organize edilen demiryollarının film estetiğini nasıl etkilediğini görebiliriz.



Şekil 3.2. *Lenin Kino Pravda* (1925) filminden görüntü. “Leninizm raylarında”

3.2.6. Agit-Tren Kafkasya’da

Söz konusu senaryo taslağı 1920 yılında yazılmıştır ve “Ajitasyon-Treninin Sovyet Kafkasya’da Yaptığı Bir Yolculuk Esnasında Çekilmesi Planlanan Bir Senaryonun Taslağı” adıyla geçer.³¹⁷ Senaryo filme çekilememiştir.

Boris Ogarev, Moskova’da yaşayan bir yönetmendir. Devrimden beri memleketi Grozny’den (Kafkasya) ve ailesinden haber alamamıştır. Kardeşi Kızıl Mişa, Grozny’deki yeraltı komünist örgütünde yer alır. İç Savaş’ta Kızıllar, Grozny’yi almak için şehre yaklaşırlar. Senaryonun ikili yapısı Vertov’un ilgilendiği düğümdür: Yönetmen ve savaşçı; Moskova ve Grozny. Vertov’un ilgilendiği nokta, bu ikililerin

³¹⁵ Vertov., s.171.

³¹⁶ Agy., s.172.

³¹⁷ Agy., s. 299-302

karşılaştırılması ve yan yana getirilmesidir. Böylece iki uzak imajın bile aslında ne kadar yakın olduklarını göstermek ister. Ogarev, ailesinin akıbetini merak eder. Bütün Sovyetler Merkez Yürütme Komitesi'nin ajitasyon treninde çalışan satış memuresi Nadya Morozova'ya ailesi hakkındaki endişelerini dile getirir. Bu arada kardeşi Mişa, Beyazlar tarafından yakalanmış ve ölüme mahkum edilmiştir. Mişa kaçmayı başarır ve Kızılıların karargahına giderek onlara şehre nasıl girilebileceğini anlatır. Moskova'da Nadya'yı uğurlayan Ogarev, Grozny'nin ele geçirilişini duyunca o da trene atlar. Hareket eden tren aynı zamanda senaryoyu da harekete geçirip hızlandırır: “Tren yolda. Ogarev çalışıyor (film bölümünde). Nadya, Boris'e ilgi duymaya başlıyor.”³¹⁸ Trenin hareketi, hem Boris'in çalışmasını hem de Nadya'nın Boris'e ilgi duymasını tetikler. Tren duyguları harekete geçirir.

Yolda ilerleyen tren, rayların harabe olduğu bir bölgede durmak zorunda kalır. Demiryolu işçileri ile toplantı düzenlenir ve Ogarev “boş günlerini yuvalarını temizleyerek geçirmeyi” önerir. Morozova da onu destekler. İşçiler “neşeyle, azimle” çalışıp rayları temizlerler. Trene geri dönülür ve Nadya ile Ogarev el sıkışırlar. “Dostlukları her geçen gün daha da” kuvvetlenir. Trenin Grozny'ye yaklaştığının duyulması şehrin temposunu yükseltir:

Petrol tesisinde başkentten bir ajitasyon treninin geldiği duyuruluyor. Komiser, Sovyet Kafkasya'yı *çabalarını ikiye katlayarak* selamlamalarını öneriyor. Önerisi işçiler tarafından benimseniyor.³¹⁹

Trenin gelmesi işçilerin *çabalarını ikiye katlamasını* sağlar. Önceki bölümlerde Sovyet'lerdeki emek organizasyonunun deneme yerinin demiryolları olduğunu söylemiştik. Tren, raylar yüzünden durmak zorunda kaldığında, Ogarev gönüllü çalışma koşullarını önermişti. Bu bir bakıma Lenin'in ilan ettiği gönüllü çalışmaya dayalı *subbotniklere* benzer. Trenin Grozny'ye girişi de emek sürecinin hızlanmasına neden olur. Bu noktadan itibaren *filmin kendisi* de hızlanmaya başlar.

Ogarev ile Mişa karşılaşırlar. Ogarev, Mişa'ya anne ve babalarını sorar ve öldüklerinin haberini alır. Ogarev, yanında bir fotoğrafçı ile petrol tesisindeki çalışmaları çeker. Fabrika işçileri ve trendeki ajitatörler ile bir toplantı düzenlenir.

³¹⁸ Agy., s.301

³¹⁹ Agy.

Yüceltilen konu “emek ve hareketin şiiridir”.³²⁰ Trenin filme getirdiği hızlanmayı gösterebilmek için senaryo taslağından şu uzun alıntıyı yapmamız gerekir:

Petrol tankları sonsuz bir zincir halinde geçiyor

Petrol mavnaları

Yakın çekim: bir iç-yanma motorunun çalışması

Bir çiftçi bir çark dingilini yağıyor

Bir demiryolu işçisi- makine yağcısı

Tren petrol almak için yola çıkıyor

“Emek çekicini tutan milyonlarca elle, kendimizden emin bir şekilde dünyadaki mutluluğumuzu şekillendiriyoruz.”

Bir işçi çekiç darbeleri indiriyor.

Bir çiftçi sabanın başında.

Bir duvarcı.

Bir mühendis lokomotifinde.

Bir madenci iş başında.

Hareket halindeki tren tekerlekleri.

Bir lokomotif pitonunun hareketi.

Lokomotif (*hızla kameraya doğru yaklaşıyor*).

İşlek raylar.

Büyük bir şehrin merkezinde arabalar, motosikletler ve tramvayların hızlı hareketi.³²¹

Senaryo taslağıının sonlarına doğru olan bu pasajın sinematik bir formu vardır. Trenin gelmesi ile birlikte Vertov’un filmi de parçalara bölünmüş ve hızlanmıştır. Vertov, bu hız sayesinde seyircilerin yeni bir görme yetisine sahip olabileceğini

³²⁰ Agy. s.302.

³²¹ Agy., s.302.

düşünüyordu. Üretimin ritmini belirleyen bu hareket karşısında seyirciler *duyularını keskinleştirmeliydiler*.³²² Vertov'un sanatsal yaklaşımı, devrimci sınıfa devrimci bir görme biçimi sağlamaktı. Aynı dönemde yaşamış ve sık sık Vertov'la polemige girmiş olan Sergei Eisenstein bu görüşe karşıydı. Eisenstein'a göre sanat yapıtı, seyircilerin zihnini işleyen bir traktör olmalıydı.³²³ Ona göre devrimci sinemanın hareketlendirmesi gereken şey *görme yetisi* değil, seyircilerin *eylemleri* idi. *Görmeye karşı eylem*; *Sine-göze* karşı *Sine-yumruk*. Eisenstein'ın estetiği seyircileri hareket etmeye ve duygulanmaya çağırıyordu. Bu görüşe göre seyirciler ideolojik öznelerdirler, imajlarla çağrılabilir ve zihinleri işlenebilirdi. Vertov'un yaklaşımı ise farklıdır. Vertov, seyircileri eyleme çağırır ve olaylar karşısında duygulanmalarını teşvik etmez. Vertov, toplumsal ilişkileri ve olayları göstermek ister. Daha doğrusu, seyircilerin görmelerini teşvik eder. Seyircilere her an çağrılıp hareket ettirilecek ideolojik özneler olarak bakmaz; *İdeolojik çağırma ve özneleşmenin ne anlama geldiğini göstermek ister*. Ancak bu şekilde devrimci bir değişimin mümkün olabileceğine inanır. Seyirciyi değişime davet etmekle değil; Hakiki değişimin ve devrimin ne olduğunu göstermekle ilgilenir. Proletarya ve köylüler *duyularını keskinleştirmelidirler* ki değişimin ne olabileceğinin farkına varsınlar:

Laboratuvar zorunlu. Modeller sunmalıyız. İnsanların akıllarını çalkalamalıyız. Alışkanlıklarını kırmalıyız. Uyuşukluktan kurtarmalı, yeniliğin yolunu açmalıyız.³²⁴

Trenin Grozny'ye olan hareketi hem sanayi üretimini hem de sinemasal üretimi hızlandırmıştır. Peki senaryo taslağının sonlarında bulunan bu spazmodik bölüm bize emeğin sosyolojisi hakkında neler söylüyor? *Öncelikle, üretim emeğinin, birbirine bağlanabilen imajlar gibi devamlı bir harekette yakalanabiliyor olmasını görürüz*. Çiftçiden duvarcıya, oradan da lokomotifle bağlanan bir hareket. Bu hareket, imajlar gibi eşit parçalara ayrılabilir. Vertov'un da sinemasal olarak yapmaya çalıştığı şey budur: Üretim sürecini kısa ve eşit parçalara bölmek. "Bir çiftçi bir çark dingilini yağlıyor; Bir demiryolu işçisi- makine yağcısı". Bu iki imajın yan yana konması, ikisi arasındaki benzerliği ve sinemasal zamanda kolayca bağlanabilir olmasını göstermek içindir. Yukarıdaki uzun paragrafta da görüleceği gibi emek süreci tamamen yalınlaştırılmış ve tüm "fazlalıklarından" arındırılmıştır. Tüm süreç kısa ve

³²² Agy., s.10.

³²³ "The Problem of the Materialist Approach to Form" Sergei Eisenstein. Tsvian., s. 127.

³²⁴ 15 Nisan 1937 yılında girilmiş günlükten. Vertov., s. 237.

hızlı parçaların hareketine yayılmıştır. Vertov'un üretim sürecini gösterdiği montajı Taylorist bir form değil midir? Taylor da üretimin parçalara ayrılıp yalınlaştırılması taraftarı değil miydi? O zaman Vertov'un montajının Taylor ile farkı nerededir?

Vertov da tıpkı Lenin gibi kapitalist icatları tamamen bir tarafa atmaz. *Kinopravda ve Radiopravda* adlı yazısında kapitalist icatların diyalektik olarak tersine çevrilmesinden bahseder: "Kapitalist dünyanın bu icatlarını kapitalist dünyayı yok edecek bir silaha dönüştürmek için hazırlık yapmalıyız".³²⁵ Taylor hakkındaki düşünceleri de buna dahildir. Vertov'un imajlara uyguladığı ultra-Taylorist mantık diyalektik olarak tersine döner.³²⁶ Frederick Taylor, emeği basitleştirip üretim bilgisini işçiden koparmak istiyordu. Bu sayede bilgi kapitalistlerin ve yönetici sınıfın ellerinde toplanacaktı. Vertov'un emeği görsel olarak parçalara ayırması ve basitleştirmesi ise bunun tam tersini yapar. Görsel basitleştirme sayesinde emeği en yalın halinde yakalar, onu sinematikleştirir ve fragmanları montajlar. Demiryolu işçisi ile madenciyi; fabrika işçisi ile çiftçi imajlarını birleştirir. Böylece işçi ve çiftçiye üretim bilgisini *göstermeye* çalışır. Vertov'un Taylorizmi, halkın eline geçmiş bir Taylorizm'dir. Bir yazısında devrimci sinemanın görevini şöyle tarif eder:

Tekstil işçileri kendileri için gerekli olan makineleri yapan fabrika işçilerini görmelidirler. Fabrikadaki işçi fabrika için gerekli olan yakıtı, kömürü sağlayan madencileri görmelidir. Madenciler onlar için gerekli olan yiyecekleri üreten çiftçileri görmelidirler

Aralarında yakın, çözülemez bir bağ kurulabilmesi için işçilerin birbirlerini görmeleri gerekir.³²⁷

Vertov, işçiler arasında görsel bir bağın oluşturulması gerektiğini savunuyordu. İngiltere'deki işçi Rusya'daki işçiden uzaktaydı ve aynı dili de konuşmuyorlardı ama Vertov, bu ikisi arasında, imajlar sayesinde evrensel bir bağın yaratılabileceğine inanıyordu. Emeği görünür kılabilmek ancak montaj ile mümkün hale gelir. Vertov'un senaryosunun bize söylediği şey budur: *Grozny*'nin işgalciler tarafından kurtuluşu *Moskova*'dan hareket eden agit-trenler ile mümkündür. Moskova'daki hayatın Grozny'deki emeğe bağlı olması da montajın hareketi ile mümkündür.³²⁸

³²⁵ Vertov., s.68

³²⁶ Linhart., s.133.

³²⁷ Vertov., s.63.

³²⁸ Yukarıda alıntısını yaptığımız senaryo taslağının son iki mısrasını hatırlayalım:

"İşlek raylar / Büyük bir şehrin merkezinde arabalar, motosikletler ve tramvayların hızlı hareketi."

Vertov, İç Savaşta demiryollarının politik hayata yapmak istediğini sinemasal araçlar ile yapmak istemişti.

3.2.7. Emek Temsil Edilebilir Mi?

Lumiere kardeşler 1895 yılında sinema tarihinin ilk filmi olarak kabul edilen “Trenin Gara Girişi”ni çektiler. Yirminci yüzyılın başında hareket halindeki trenleri gösteren o kadar çok film yapıldı ki trenler sinemanın kullandığı en popüler motiflerden biri oldu. Deleuze, Fransız filmleri ile Sovyet filmlerinin trenleri ve genel olarak hareket eden makineleri (“enerji makineleri”) gösteriş biçimlerinin farklı olduklarını yazar.³²⁹ Vertov, Eisenstein ve Turin’in yaptıkları Sovyet filmlerinde makineler ile insanlar arasında diyalektik bir birlik söz konusudur. İşçi ile makine hareketi arasında karşıtlık bulunmaz. Biri diğerinin hareketini belirlemez. Sine-göz, insan gözünden bağımsız hale gelmek istediğinde de yaptığı şey budur. Makine, insan hareketlerini kopyalamamalı ve kendi otonom hareketini keşfetmeli idi. Ancak bu sayede makine ile insan; makine işi ile işçi arasında diyalektik bir ilişkiden söz edilebilir. 1920’lerde çekilmiş Fransız filmlerinde ise bu karşıtlık kendisini hissettirir. Abel Gance’ın *La Roue* (1923) adlı filmi buna örnektir. Filmdeki trenin mekanik hareketi, makinistin “ruhani” hareketini takip eder. Tren ve insan kendi başlarına otonom hareketlere sahip değildirler. Biri diğerinin hareketini izler. Trenin hızı ve ivmelenmesi, makinistin ruh halinden ayrı düşünülemez.³³⁰

Fransız sineması ve Sovyet sinemasının tren dışında kullandıkları diğer bir ortak motif de *suyun hareketidir*. Vertov, özellikle *Onbirinci Yıl* (1928) adlı filminde çektiği Dniepr Hidroelektrik Santralinde, suyun hareketinin sinematik dilini yakalamıştır. Suyun hareketi ile katı olanın hareketi arasında benzerliğin olduğu söylenebilir. Deleuze, katı olanın hareketinin, sinemada demiryolu çekimlerinde vücut bulduğunu söyler.³³¹ Demiryollarını çeken Fransız yönetmenlerinin su hareketinin çekimlerine geçmesi bu benzeşme sayesinde mümkündür. Deleuze, Jean

³²⁹ Deleuze., s.42.

³³⁰ Agy., s. 43.

³³¹ Agy., s.77-78.

Mitry ve Jean Gremillon'dan örnek verir. Suyun hareketi, demirin hareketini başka maddeler ile yapar, onu uzatır ve her yöne dağıtır.³³²

Walter Ruttmann'ın filmi *Berlin: Büyük Bir Şehrin Senfonisi*'nin ilk karesi suyun hareketini gösterir. Ardından soyut ve hareketli bir kompozisyona geçilir ve oradan da Berlin'e hareket eden trenin hareketi gösterilir. Suyun hareketi kendisini trenin hareketine bırakmıştır. Trenin istasyona varışı, metropolde başlayan yeni bir günün habercisidir. Hayatın ritmi sembolik olarak trenin hareketiyle başlar. Ruttmann'ın filminde tren, metropolün parçalanmış yapısını birleştiren araçtır. İşçi sınıfının fabrikaya gitmesi trenler sayesinde olur, mallar ve mektuplar trenler sayesinde taşınır. Metropolün hareketi ve dolaşımı trenler sayesinde mümkün olur.

Vertov'un *Kameralı Adam* filmi 1929 yılında üretilmiştir ve eleştirmenler tarafından sık sık Ruttmann'ın şehir senfonisine benzetilir. Gerçekten de *Kameralı Adam* ilk bakışta Ruttmann'ın filmiyle benzerlik gösterir. İkisinin de ritmi, metropolün dinamizmi tarafından belirlenmiştir. İkisi de fabrika üretimini ve boş zaman (leisure) aktivitelerini gösterir. Fakat yakından bakıldığında Vertov'un filminin farkını görmek mümkündür.³³³ *Kameralı Adam* tren veya suyun hareketinin gösterilmesi ile başlamaz. *Kameralı Adam*, kamera ve onu kontrol eden adamın (Mikhail Kaufmann) dev bir kameranın üstündeki görüntüsüyle başlar. Kaufmann, kamerası ile oynar ve onu alıp filmin gösterileceği sinema salonuna dalar. Yani Vertov'un filmi, *şehirde imaj üretiminin* gösterimiyle başlar. Şehrin henüz uyanmadığı bir saatte, uyanık kalan bir şey vardır: Kamera. Sokakta uyuyan dilenciler, boş caddeler ve açılmamış dükkân vitrinlerini görürüz. Kamera, herkesten önce uyanmış ve kaydetmeye başlamıştır. Tren görüntüleri ancak bundan sonra gelir. Kaufmann, bir demiryolu hattına kamerasını yerleştirir. Tren yaklaşırken imajlar çalkalanmaya başlar. Trenin kameraya yaklaşıp oradan şehre doğru yola koyulması kameralı adamın başını döndürür. Aynı anda imajlar da dönmeye ve kendi mantığıyla hareket etmeye başlarlar. Bu sersemletici ve uyarıcı görüntüler uzakta bir evde uyuyan bir kızın uyanması ile birleştirilir. Trenin gelişi şehri uyandırmış ve kamerayı sarsmıştır. Kameralı adam da kendisini silkelemeli, daha hızlı hareket etmeli ve metropolün

³³² Sovyet sinemasında suyun ve demiryolunun hareketini ilişkili bir şekilde verebilmiş bir film varsa o da *Turksib*'dir. *Turksib*, Viktor Turin'in yönettiği ve Shklovsky'nin senaryosunu yazdığı 1929 yapımlı bir belgeseldir.

³³³ *Kameralı Adam*'in Ruttmann'dan araklanmış bir film olduğunu söyleyen suçlamalar her zaman var olmuştur. Vertov bu suçlamalara sert tepkiler vermiştir. Bu konu üzerine 1920'lerde yapılmış tartışmalar üzerine bakınız: Tsvian., s. 383-389.

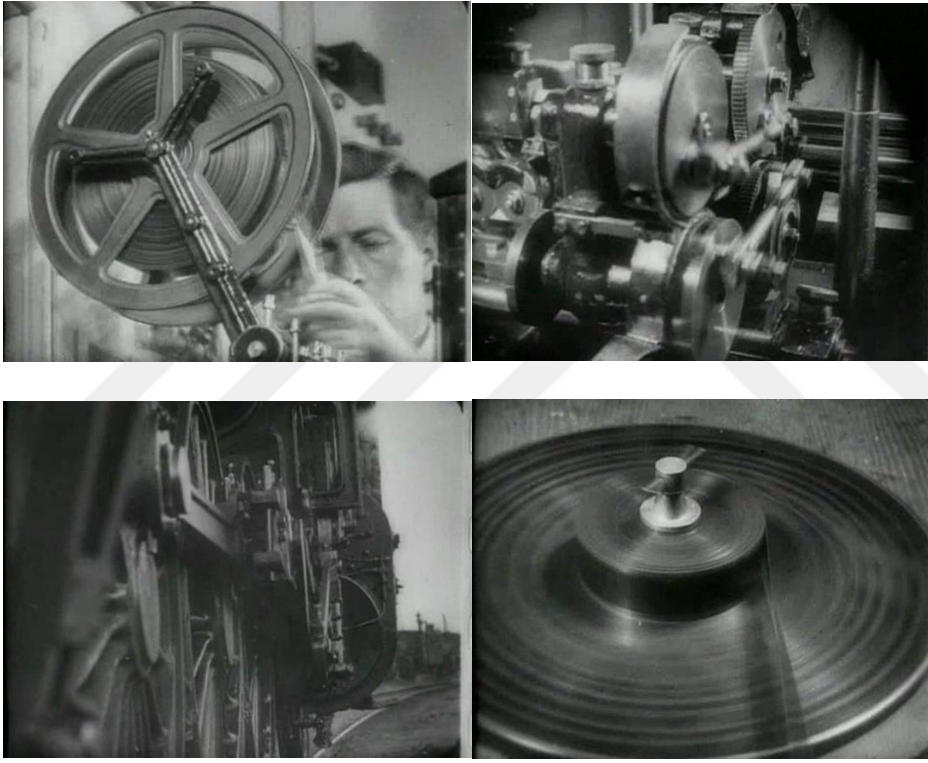
temposunu kendi aracıyla yakalayabilmelidir. Kaufmann'ın şehir hayatını ve onun yeniden üretimini göstermesi için taşınabilir kamerası ile hızlanması, yavaşlanması, arabaya binmesi, trenden çekim yapması gerekir. Filmin birçok yerinde de Svilova'yı bu görüntüleri montaj masasında kesip yapıştırırken görürüz. Tüm bu hareketler sayesinde şehrin dinamiğini yakalamak mümkündür.



Şekil 3.3. *Kameralı Adam* (1929) filminden bir kare

Kameralı Adam, şehrin üretimini kendi üretim koşulları ile gösterir. Toplumsal üretimin ve imajların üretiminin arasındaki ilişkiyi açığa çıkarır. Sadece metropol üzerine yapılmış bir film değildir; metropolü çekmenin, imajlarla göstermenin mümkün olup olmadığını da test etmek ister. Bu özellik Ruttman'ın filminde bulunmaz. Vertov, filminde fabrika üretimini, tramvayların hareketini, elektrik dolaşımını, trenlerin taşıdığı hammaddeleri, madencilerin hareketlerini kameralı adamın hareketleriyle aynı ontolojik düzeyde gösterir. Kameralı adamın hareketleri ve makinistin veya fabrika işçisinin hareketleri aynı imajda yakalanmak istenir. Aynı şekilde montaj masasındaki Svilova'nın hareketleri ve tekstil işçisinin hareketleri de ilişkili olarak gösterilir. Filmde tren tekerleklerinin, endüstri çarklarının, dokuma makinelerin hareketleri ve kameranın sirküler hareketleri eşit imajlarda yakalanır. Filmin bir yerinde Kaufmann'ın kamera kolunu döndürüp

görüntü üretmeye başlaması ile tren tekerleklerinin dönüp hareket etmeye başlaması karşılaştırılır. Vertov'un yapmak istediği, toplumsal üretim ile sinematik üretim arasında paralelliklerin ortaya konmasıdır.³³⁴ Kamera, stüdyodan dışarı çıkar ve şehrin ve toplumsal üretimin ritmi ile karşılaşır (Aktörlü stüdyo filmlerinde mümkün olmayan bir durum). Devrimin değiştirdiği gündelik hayatı kameraya çekmek için sinemanın da devrimleşmesi gerekir. Vertov bir bölümde fabrika emeğini demiryolları imajlarıyla; telefon hattı işçisini daktilograf imajlarıyla birleştirir. İmajlar en yalın ve kısa halleriyle birbirine montajlanır. Agit-tren senaryo taslağında yapmak istediğini kısmen *Kameralı Adam* filminde gerçekleştirir: Emeğin görülmesini sağlamak.



Şekil 3.4. *Kameralı Adam* (1929) filminde sirküler hareketler

Emeğin görünür kılınması ile onun temsil edilmesi arasındaki farkın işaret edilmesi gerekir. Harun Farocki, *İşçiler Fabrikadan Çıkarken* (1995) adlı filmde sinemanın fabrika üretimini çok az gösterdiğini söyler. Genelde kamera, tıpkı Lumiere kardeşlerin filmi gibi, işçiler fabrikadaki mesailerini bitirdikten sonra çekime başlar. John Roberts, bunun nedenini fabrika emeğinin temsil edilmesinin (kapitalist üretim

³³⁴ Beller, Jonathan. *The Cinematic Mode of Production: Attention Economy and the Society of the Spectacle*. Dartmouth College Press, 2011. s.40

koşullarında) olanaksızlığına bağlar.³³⁵ Batıda belgesel yönetmenleri fabrikaya girip işçilerin çalışmalarını çekmekte zorluk yaşarlar ve yönetici sınıfın müdahalesiyle karşılaşır. Kameranın üretim sürecine girmesi, onu kesintiye uğratması anlamına gelir. Bu da yönetici sınıfın istemediği bir şeydir. Fakat kamera üretim sürecine (diyelim ki Fordist bir fabrikaya) girse bile görüntü alacağı çok ilginç bir şey yoktur. Durmadan aynı hareketlerin gürültülü tekrarını çekmek zorunda kalır. Fabrikada, sömürüyü veya özgürleşme tohumlarını görebileceğimiz bir olayı göremeyiz. Kamera ile işçilerin hareketlerini çekip fabrika emeğinin temsil edilmesi imkansızdır. Fabrika emeği, paradoksal bir şekilde ancak bu tekrarlar bozulduğu anda, lineerlik kesintiye uğratıldığı anda görülebilir. İşçi, işini bırakıp kameraya seslendiği zaman kamera gerçek fabrika imajlarını ve özne olarak işçileri yakalayabilir.

Vertov, emeğin temsilinin olanaksız olduğunu bilir. Onun derdi daha ziyade, emeği nasıl *görebilirizdir*. Vertov fabrika emeğini parçalara ayırır ve parçaları da toplumsal üretimin fragmanlarına montajlar. Bu sayede fabrika üretiminin, fabrika mekanını aşan bir üretim olduğunu göstermek ister. Temsil edilemez fakat montajın kesikli hareketi sayesinde *gösterilebilir*. Sinema, fabrikadaki üretim ritmini değiştiremez. Bu ancak işçilerin hareketlenmeleriyle (başkaldırı, grev vs.) mümkün olur. Fakat sinema kendi mantığında (kendi zamanında ve kendi hareketleriyle) üretimi kesintiye uğratabilir, farklı bir şekilde akmasını sağlayabilir ve görünür kılabilir. Vertov'un projesi sinemanın ve görmenin yeni toplumdaki olanakları üzerinedir. Bu yüzden *Kameralı Adam* filmi, basitçe şehrin dinamiğini gösteren bir film değildir. Bu dinamiğin içerisinde film yapmanın ve bu dinamiği görünür kılmanın ne demek olduğunu sorgulayan bir filmidir.

Şimdiye kadarki bu bölümde Vertov'un estetiğinin Sovyet devriminin ilk yıllarındaki demiryolu ve emek organizasyonuna bağlı olarak geliştiğini göstermek istedim. Vertov'un sinemasının en önemli yanı, bir taraftan evrensel ve neredeyse zamansız bir estetiğe sahip olması (ki bu yüzden Lazzarato ve Lev Manovich gibi teorisyenler onu günümüzün adamı olarak nitelendirebiliyor); Bir taraftan da somut koşulların dayattığı zorluklarla mücadele içinde olmasıdır. Bugün bu imajlar (*Kameralı Adam*'ın dilencilerle olan sahneleri veya *Coşku*'daki udarnikler) seyircilere tarih dışı bir perspektiften bakıldığında distopik bile gelebilir. Artık devletin gündelik hayatı

³³⁵ Roberts, John. "The Missing Factory." *Mute*, 11 July 2012, www.metamute.org/editorial/articles/missing-factory.

kontrol mekanizması, çoğunlukla şehrin dinamiğini çeken kameralara bağlı. Bu yüzden Vertov'u somut koşullara göre üretim yapan bir sinemacı olarak görmek gerekir. Vertov, somut koşullara göre filmlerini montajlıyordu. Onun montaj ilkesi, film başlamadan önce etraftaki koşulların gözetilmesiyle başlar. Bugün, bir şehir filmi (*Kameralı Adam* veya *Berlin: Büyük Bir Şehrin Senfonisi* gibi) yapmak herhalde bambaşka bir anlama gelecektir. Şehirdeki trenlerin çoğu artık otomatiktir, dolayısıyla çekeceğiniz bir makinist yoktur. Fabrikalar Batı Avrupa'dan Asya'ya taşınmış ve bazıları da makineler tarafından otomatik bir üretime geçmiştir. Güvenlik kameraları yolda gezen aylağı veya çalışan işçinin hareketlerini çeker fakat üretimin bilgisini diğer insanlara göstermek istemez. Şehrin ve üretimin bilgisi onu kontrol eden devletin elindedir. Vertov'un istediği ise bu bilginin sinema ve montaj ile görünür kılınması ve tüm dünyayı dolaşmasıdır.

1930'ların Sovyetlerinde deneysel film yapmak imkânsız hale gelmişti. Eisenstein gibi bir yönetmen bile büyük tarihsel anlatılara sahip filmler çekiyordu. Vertov ise devlet bürokrasisi tarafından sistematik bir şekilde film üretiminden uzak tutuldu. Günlüklerini okuyan biri bu dönemin Vertov açısından nasıl bir hayal kırıklığı taşıdığını fark edecektir. Fakat Vertov tüm zorluk ve imkansızlıklara rağmen hiçbir zaman fikirlerinden ödün vermemiştir. Bu onun hiç değişmediği veya kendisiyle çelişmediği anlamına gelmez. O da tıpkı Lenin gibi kendisiyle çelişiyordu (fakat taktik değiştirmede pek usta değildi) 1944'te günlüğünde bir Sovyet bürokratının kendisine şu sözleri söylediğini yazar:

Sen Vertov, bizzat kendin oluşturduğun belgesel film kurallarını ihlal ediyorsun. Takipçilerinin hepsinden daha az belgeselci oluyorsun gitgide. Biz idari yönetim belgesel konusunda senden daha tutucuyuz.³³⁶

Stalinist bürokrasi çelişkisiz ve hareket etmeyen bir teori peşindedir. Onlara göre kurallar değişmez çelik yasalardı. Bu yüzden Vertov'un neden kendisiyle bile çelişebildiğini anlamakta güçlük çekerler. Vertov'un günlüğünde verdiği cevabın bir kısmı şöyledir:

Kurallar ihlal edilmeden gelişme kaydedilemez. Bunu unuttuğumuzda kendimizi karanlık bir sokakta buluveririz.

³³⁶ Vertov., s.281-282.

Fakat ben imrenilecek bir durumda değilim. Hala öğreniyorum. Diğer birçok insan öğrenmiyor, öğretiyor. Her şeyi biliyorlar. Ve ‘doğru’ ve ‘yerleşik’ olan her şeye sıkı sıkıya bağlı kalıyorlar.³³⁷

3.2.8. “Bugün Çekip, Yarın Gösterimini Yapıyoruz!”

Birinci Beş Yıllık Plan yıllarında (1929-1933, beş yıllık plan dört yıl içerisinde tamamlanmıştı) şok işçileri (*udarnik*) en popüler propagandalardan biri haline geldi. Şok işçileri ilk defa Trotsky’nin demiryolu kararı ile ortaya çıkmış ve İç Savaşın aksaklıklarına verilen bir yanıt olarak tasarlanmıştı. İnsanüstü çabalar ile çalışan şok işçileri modernliğin de şokunu üretiyorlardı.³³⁸ 1930’ların endüstriyel coşkusunda artık geçici bir müdahale olmaktan çıkmış ve onun yerine sosyalist emeğin resmi biçimi haline gelmişti. Birinci Beş Yıllık Plan sırasında işçiler çoğunlukla ilkel teknolojiler ile üretim rekoru kırmaya çalışıyorlar ve bunun sonucunda da ödüller alıyordular. Alexander Medvedkin’in sinema-tren (sine-tren) deneyi de bu yıllar sırasında emeğin düzenlenmesi niyetiyle başlatılmıştır. Sine-tren, Birinci Beş Yıllık Plan’ın seferber ettiği işçileri kontrol edecek ve işi kaytarmalarını engelleyecekti. Endüstrinin kesintiye uğramadığını garantiye alacak ve “tembel” işçileri kameraya alıp beyaz perdede gösterecekti. Bu haliyle Medvedkin’in deneyi Stalinist bir distopya gibi gözükür. Fakat sine-tren bundan çok daha eleştirel ve politik etkilere sahip olmuştur. Bu etkilere geçmeden önce Medvedkin’i kısaca tanıyalım.

Medvedkin 1900 yılında Penza’ya (Rusya) göç etmiş bir köylü ailenin çocuğu olarak dünyaya geldi. Vertov’dan dört yaş, Eisenstein’dan iki yaş daha küçüktü. Demiryolu işçisi bir babanın oğlu olan Medvedkin makine mühendisi olmak istiyordu fakat 1917 Ekim Devrimi ve ardından gelen İç Savaş’la beraber planları değişti. İç Savaş’ta süvari piyadesinde yer aldı. 1920 yılında savaştayken hiciv sanatına olan ilgisini fark etti. Daha Chaplin ve Keaton’ın filmlerini izlemeden önce kahkahanın “otomatik” doğasını keşfetti.³³⁹ Seyircilerin gülmesini sağlamak ve gülmeyi devam ettirmek belli aralıklarda yapılan müdahaleler ile mümkündü. Medvedkin’in otomatik dediği şey bu aralıkların mekaniği idi. Medvedkin savaş sırasında kendi komedisini denediği kısa skeçler yazdı. Bunlar zorlu yılların trajikomedisini ele alan

³³⁷ Agy.

³³⁸ Buck-Morss., s.125

³³⁹ Medvedkin, Alexander. *The Alexander Medvedkin Reader*. Edited by Jay Leyda and Nikita M. Lary, U. Of Chicago P., 2016. s.5

oyunlardı. “Bit” adlı oyun bunun bir örneğidir. Lenin 7. Tüm Sovyetler Kongresinde yaygınlaşan bitler ve askerlere taşıdıkları tifüs hastalığından bahsetmişti. Bitlerin taşıdığı tifüs Kızıl Ordu’yu zayıflatıyor ve Sosyalizmi baltalıyordu. Kongrede konuşan Lenin şu sloganı ortaya atar: “Ya bitler Sosyalizmi, ya da Sosyalizm bitleri yenecek”. Medvedkin’e göre bu trajikomik durum- Sosyalizmin bitlerin durumuna bağlı olması- ancak hiciv ile gösterilebilirdi.

Medvedkin, savaştan sonra sinemaya yöneldi ve 1930 yılında Birinci Beş Yıllık Plan’a katkı olarak sine-treni tasarladı. Sine-tren fikri oyuncusuz sinemanın politik bir araç olarak kullanılması ile ilgiliydi. Önce yetkililerden bir tren edinilecek ve sinema üretimleri doğrultusunda modifiye edilecekti. Hareket halindeki trenin içinde montaj odası bulunacak ve sinema ekibi ile birlikte Sovyet topraklarını gezip filmler çekilecekti. Filmler fabrika ve çiftliklerdeki iş aksaklıklarının görülebilmesini sağlayan politik bir araçtı. Kameraya alınan görüntüler hareket halindeki trende montajlanıp ertesi gün başka bir yerde gösterilecekti. Medvedkin’in sloganıyla: “Bugün Çekip, Yarın Gösterimini Yapıyoruz!”. Medvedkin, sine-trenin gerçekleştirilmesi için 1931 yılında o zamanlar çalıştığı Devlet Sinematografi Komisyonu’na (Sovkino) başvurur. Başvurusu olumsuz yönde yanıtlanır. Genç sinemacı fikrinden vazgeçmez ve Komünist Parti Merkez Komitesine destek için başvurur. Sine-tren, parti içindeki Propaganda Departmanı tarafından desteklenir.³⁴⁰ Kendilerine üç tane eski tren vagonu verilir. Treni alan Medvedkin ve ekibi bir fabrikaya giderler ve trenin iç mekanını ihtiyaçları doğrultusunda düzenlerler.³⁴¹ Trendeki koltuklar sökülür ve film ekibinin çalışıp konaklaması için minimum bir alan yaratılır: Otuz iki kişilik uyuma bölgesi, yemeklerin hazırlanacağı küçük bir alan, film laboratuvarı, montaj alanı (altı tane montaj platformu), basit bir animasyon hazırlama yeri, küçük bir sinema ve motorlu araç için bir garaj.³⁴² Tren durduğunda motorlu araç garajdan çıkar ve boş alanda dergi ve bildiri basımı için matbaa kurulur. Sine-tren’in *Tempo* adında kendi ürettiği politik bir dergisi de vardır. Trende otuz iki kişilik ekibe birer metre kare yaşama alanı düşüyordu. Bu ekibin çoğu hayatında hiç film üretimini görmemiş amatör gençlerdi fakat işlerini coşkuyla öğrenmeye çalışıyorlardı. Sine-tren sadece amatör sinemacılar için değil aynı zamanda Medvedkin için de bir deneydi ve bu deneyin gerçekleşebilmesi için herkesin bir

³⁴⁰ Widdis, Emma. *Alexander Medvedkin*. I.B. Tauris, 2005. S.23

³⁴¹ Medvedkin., s.29

³⁴² Widdis., s.23

mucit olması gerekiyordu. Beklenmedik ve daha önce karşılaşmadıkları sorunları çözmek için yeni mücadele formlarına ihtiyaç vardı. Çalışma süresi belli değildi ve ekip çoğu zaman şok işçileri gibi çalışıyordu. Günde on beş ila on sekiz saat çalıştıkları bile oluyordu.³⁴³ Aynı trende kolektif bir şekilde çalışmak başlı başına bir deneydi. Film üretiminden anlamayan ekipteki gençler kamera sayesinde politikleşiyor, kolektif hayatın ve kolektif üretimin zorluklarını görüyordu. Medvedkin, sine-tren ekibine katılan genç Misha Lifshits'ten bahseder. Misha, Parti üyesi değildi. Sine-trenle yaptıkları yolculuklar sırasında karşılaştıkları koşullar onu öncelikle kameraman sonra da politik propaganda yapan bir ajitatör olmasını sağlar.³⁴⁴

Sine-tren, Ukrayna'daki Dnipro'ya, oradan Krivoi Rog maden ocağına, Kırım'daki kolektif çiftliklere, Donbass'taki madenlere ve Voronezh bölgesine seyahat eder. Bu seyahatler sırasında en az yetmiş iki tane film üretilir.³⁴⁵ Ekip gittikleri yerlere göre saha araştırması yapar ve bu ön araştırma sayesinde neleri filme alacaklarını gözlemler. Genelde filme aldıkları konular işçilerin yetersiz ve kötü koşullarda çalışması ve fabrika yöneticilerinin üretimdeki beceriksizlikleri hakkındadır. Örnek olarak yöneticilerin çalışmak yerine içip sarhoş olmaları birçok yerde ele alınır. Trotsky daha 1923 yılında yazdığı bir yazısında votka ve kiliseyi yan yana düşünmüş ve bu ikiliye karşı sinema ile savaşılmaması gerektiğini savunmuştur.³⁴⁶ Trotsky'ye göre işçi sınıfının devrimci bir hayata adım atabilmesi için eski formların eleştirilmesi yetmez, günlük alışkanlıklarında yeni değişiklikler denenmesi de gerekir. Tavernada votka içmek veya dini ritüellere katılmanın yerine sinemaya gidilmesi gerektiğini savunur. Bu sayede dini ritüellerin duvarları süsleyen ikonları ve teatral hareketleri yerine imajların sinematik hareketi geçecektir. Alkol ve dinin aksine sinema “eğlendirir, öğretir, imajlar sayesinde hayal gücünü etkiler ve insanı kilise kapısından özgürleştirir.”³⁴⁷ Sine-trenin çektiği sarhoş yöneticiler ve sebep oldukları aksaklıklar fabrika işçilerine gösterilir. İşçilerin zaten bildikleri bir durum imajlar sayesinde daha da canlanır. Farklı fabrikalara da aynı görüntüler gösterilir. Bunun sonucunda bazı yöneticiler işten uzaklaştırılır. Fabrika yöneticileri ve işçiler sinemanın gücünü fark eder ve korkmaya başlarlar. Medvedkin, gittikleri yerlerde

³⁴³ Medvedkin., 45

³⁴⁴ Agy.

³⁴⁵ Widdis., s.24

³⁴⁶ Trotsky, Leon. *Vodka, the Church, and the Cinema.*

www.marxists.org/archive/trotsky/women/life/23_07_12.htm.

³⁴⁷ Agy.

sine-trenin kameralı ekibinden ne kadar korkulduğundan bahseder.³⁴⁸ Bu haliyle sine-tren çalışma sürecini kontrol eden bir *dispozitif* gibi çalışır. Hareket etmesi ve fabrika yakınlarında durması yeterlidir. Sine-trenin gelişi çalışmayı düzenler ve onun kesintisiz bir şekilde akışını sağlar.



Şekil 3.5. Medvedkin Sine-tren’de çekim yaparken.

Sine-trenin aynı zamanda özgürleştirici bir tarafı da vardır. İşçilere gösterilen her filmin ardından konu tartışmaya açılır. Bir film ortalama olarak on dakika civarındaydı. Ardından gelen tartışma ise saatleri bulabiliyordu. İşçiler sinema ile tartışmayı öğrenirler. Krivoi Rog maden ocağı ve on iki kilometre uzağında bulunan maden işleme fabrikasında çekilen film bunun ilginç bir örneğidir. İki mekân demiryolu ile birbirine bağlıdır fakat bazı vagonların hareketinde problemler bulunur. İki tarafın yönetimi de vagonlardaki problem üzerinde sorumluluk almaz. Sine-tren ekibi durumu araştırır ve fabrika ile maden ocağı arasındaki bağlantıyı ve madencilerin konuşmalarını filme alır. Madenciler, fabrika işçilerine bu konuda “Ne yapıyorsunuz yoldaşlar?” diye seslenirler. Madencilerin seslenişlerini konu alan filmin fabrikadaki gösterimi öyle ateşli bir ortam yaratır ki film bittikten sonra işçilerden biri “tekrar oynatılsın” diye seslenir.³⁴⁹ Film tekrar tekrar oynatılır ve

³⁴⁸ Medvedkin., s.38

³⁴⁹ Agy., s.43

sonrasında tartışmaya açılır. Bu tartışma sonucunda da fabrikadaki işçilerin madencilere seslendiği yanıt niteliğinde bir film çekilir. Bu deney, Vertov'un yapmaya çalıştığı daha da radikal biçimi olarak görülebilir. Vertov işçilerin birbirlerini görmesini istiyordu. Madencilerin hareketleri çelik fabrikasında çalışan işçinin hareketleri ile yan yana dizilir ve üretimin dinamiği yakalanır. Vertov, üretimin dinamiğini yakalar ve bu dinamiği diğer işçilere göstermek ister. Medvedkin'in ekibi daha da militan bir şekilde çalışır: Önce maden işçileri filme alınır; görüntüler trenin içinde montajlanır ve ertesi gün fabrika işçilerine gösterilir. Film hem işçilere üretimin bilgisini (madenci ile fabrika işçisinin birbirine bağlı oluşunu) vermeye çalışır hem de üretimi kesintiye uğratarak işçilerin konuşmasını sağlar. İşçiler sadece üretici olarak değil, politik özneler olarak da (yani konuşabilen ve tartışabilen özneler olarak) film üretimine dahil edilirler. Medvedkin ile Vertov arasındaki farklardan biri budur. Vertov üretimin dinamiğini yakalamak için sinemayı politize etmiş, üretimin bilgisini seyircilere göstermeye çalışmıştı. İşçiler Sovyet ekonomisindeki yerlerinde birer üretici-nesne halinde sunulur. Madenci maden ocağında, fabrika işçisi fabrikada hareket eder. Üretim kesintiye uğramaz ve işçiler çalışma koşulları ile ilgili sorular sormazlar. Kısacası Vertov'un filmlerinde işçiler devrimci bir özne olmaktan çıkma tehlikesi altındadırlar. Medvedkin'in filmlerinde işçiler tartışan ve kendi başlarına kararlar alan politik özneler halindedirler. Çalışma koşullarının sefilliğinden, yöneticilerin karakterlerinden ve üretim alanları arasındaki bağlantılardan konuşulur.

Sine-trenleri İç Savaş sırasında organize edilen agit-trenlerden ayıran en önemli özellik bu militan ve *somut koşullara göre değişen* üretimleri olmuştur. Agit-trenler önceden hazırlanmış materyalleri dolaşıma sokuyordu. *Sine-trenler ise hem dağıtım hem de üretim aygıtıydı.* Hareket halindeki bir film fabrikası idi. Film üretimleri tamamen trenin durumuna ve gittiği yere göre değişiyordu. Her durduğu yerde koşulların doğrultusunda yeni bir anlatı formu icat etmeleri gerekiyordu. Üretilen filmler, seyircilerin (fabrika işçilerinin) katılımıyla gerçekleşen aktif politik müdahalelerdi. Politik film üretimi sadece politik içerikli film üretimi anlamına gelmez. Medvedkin'in de söylediği gibi, yeni bir dilin oluşturulması gerekir. Sine-tren kolektif olarak üretilen ve seyircilerin de üretime katıldığı filmleri mümkün kılıyordu. Filmler fabrika mekanlarında, köylerde ve trenin içinde gösteriliyordu. Bu sayede alternatif bir üretim ve dağıtım biçimi de icat edildi.

Medvedkin sine-treni televizyon ile karşılaştırır. 1970'lerde sine-tren üzerine yazdığı yazısında şöyle der:

Unutmayın ki bu deney kırk yıl öncesine aittir. En çılgın hayalperestler bile televizyonun mucizelerini veya Kızıl Meydan'dan yapılacak canlı televizyon bağlantısını ... öngörememişti. O zamanlar filmler acele etmiyordular ve sessizdiler.³⁵⁰

“Bugün Çekip, Yarın Gösterimini Yapıyoruz!” sloganının gerçekten de ilk bakışta televizyonun hızlı görüntülerine benzeyen bir tarafı vardır. Fakat sine-treni televizyonun asimetrik görüntülerine indirgememiz gerekir. Televizyonda imajların üretimi ve dolaşımı hakkında hiçbir şey öğrenemeyiz. Televizyon, imajların nasıl üretildiklerini saklar. Televizyon, yaşama alanının en merkezi kısmına yerleşir ve seyreden kişinin hareketlerini “görür” fakat televizyonu seyreden kişi imajların üretimini göremez. Görmenin asimetrik ilişkisi dediğimiz şey bu engeldir. Sine-tren deneyi ile Medvedkin ve ekibinin yapmak istediği şey ise imajlarla beraber onların üretimini ve dolaşımını göstermek ve seyircilerin (işçilerin) aktif katılımını sağlamaktır. Böylece işçiler de imajların üretimi hakkında bilgi sahibi olurlar.

Bu pratikte ilk anda Taylorist bir mantık tespit edilebilir: İşçilerin hareketlerinin filme kaydedilmesi ve denetlenmesi. Taylorist yöneticiler de işçilerin hareketlerini kameraya çekiyordu. Bu görüntüler yönetici sınıf ve uzmanlar tarafından izleniyor ve verimliliğin artırılması için gerekli adımlar tartışılıyordu. Taylorist film kayıtlarında işçi, üretimin bir objesidir. Özne olarak var olmazlar. Sine-tren ekibi ise işçilerin hareketlerini (onların sefil yaşamlarıyla beraber) kameraya alıyor ve bu görüntüleri kendilerine gösteriyordu. Filmde kendilerini gören işçiler politik öznel olarak bu görüntüleri tartışıyor, karşı çıkıyor ve sorular soruyordu.

Medvedkin, sine-trenden sonra birkaç uzun metraj film yapar. Bunların arasında en bilindik olanı 1934 yılında çektiği *Mutluluk* filmidir. Bu film birçok eleştirmenler tarafından (Eisenstein dahil) beğeniyle karşılanmıştır. Fakat Stalin döneminin sıkı rejimi Medvedkin'e de yansımış ve filmleri sansüre takılmıştır. Bunun yanında sine-tren deneyi de basın tarafından ilgiyle karşılanmamıştır. Medvedkin ve sine-trenin sinemada yankı uyandırması ancak 1960'ların Batı Avrupa'sındaki militan sinema hareketleri sayesinde mümkün olmuştur.

³⁵⁰ Agy., s.29-30.

1960'ların ikinci yarısında Fransız militan sinemacıları sinemayı politikleştirmek için Rus devrimci filmlerine geri dönerler. Alexander Medvedkin, Dziga Vertov ve Sergei Eisenstein'ın filmleri sinemateklerde gösterilir ve yazıları Fransızcaya çevrilir. 1960'larda Eisenstein görece daha popüler bir sinemacıdır. Vertov ve Medvedkin'in militan deneyleri ise daha yeni yeni keşfedilmeye başlanır. Bu yıllarda sinemasını politikleştiren Jean-Luc Godard, Jean Pierre Gorin'le beraber bir sinema grubu kurar. Vertov'un yazı ve filmlerinden etkilenen ekibin ismi Dziga Vertov Grubu'dur.³⁵¹

1960'ların başlarında Rusya'dan Brüksel Sinemateki'ne gelen bir paketten sürpriz bir şekilde Medvedkin'in *Mutluluk* filmi de çıkar. Sinematek yöneticisi Jacques Ledoux ve arkadaşı olan yönetmen Chris Marker filmi izleyip etkisinde kalır.³⁵² Chris Marker hemen Jay Leyda'nın yazdığı *Kino* adlı kitaba başvurur. Kitapta Medvedkin hakkında (sine-trenden de bahseden) kısa bir yazı görür. Fransız yönetmen, Medvedkin'in Stalin rejimine kurban gittiği ve öldürüldüğünü düşünür. Medvedkin ise 1989 yılında 89 yaşına kadar yaşayacaktır. İki yönetmenin tanışması 1960'ların militan sineması için önemli bir dönüm noktası olur. Marker 1967 yılında Besançon'daki fabrika ayaklanmalarına katılır ve oradaki işçilere Medvedkin'den ve onun sine-tren deneyinden bahseder. Marker'ın teşvikiyle işçiler kendi film kolektifini kurarlar ve kendilerine *Alexander Medvedkin Grubu* ismini takarlar. İşçiler kamera kullanmayı öğrenir ve üretimi durdurdukları ve fabrika yönetimine karşı geldikleri anları kaydetmeye başlarlar. İşçiler, Medvedkin'den gelecek herhangi bir bilgiyi, sine-trenin fotoğraflarını ve senaryolarını dört gözle beklerler. Marker, Medvedkin'e yazdığı mektubunda işçilerden bir tanesinin Medvedkin'e seslenerek şöyle bir slogan ortaya attığını söyler: "İzin verin treniyle beraber gelsin; biz onu tekrar hızlandırırız".³⁵³

³⁵¹ *Dziga Vertov Grubu* 1968-1972 yılları arasında 9 film üretmiştir. Ekip özellikle Vertov'un montaj kuramından etkilenmiştir. Vertov, montajı post-produksiyon olarak görmüyordu. Onun için montaj, film çekilmeden önce bile faaliyeteydi. Neyin nasıl çekileceğini tespit etmek de Vertov için montaj ilkesine dahildi. Godard ve Gorin'in gruptaki estetik-politik görüşlerini tartıştığı bir film için bkz. *Godard Amerika'da* (1970, Ralph Thanhauser).

³⁵² Agy., s.328

³⁵³ Agy., s.94



SONUÇ

İkinci Dünya Savaşı'nın gözler önüne serdiği vahşetten sonra sanat ve kültürel tahayyülde üretilen ütopyik demiryolu imgesinin kesintiye uğradığı söylenebilir. Bu kesintiyi 1930'lardan başlatmak gerekir. 1930'lar hem Avrupa'da faşizmin yükseldiği hem de Sovyetler Birliğinin deneysel enerjisinin yerine Stalin iktidarının pekiştiği yıllardır. Eğer gerçekten de demiryolları ve sinemanın politik ve üretken bir kesişimi ve birlikteliği aranacaksa (bu tezin de iddia ettiği gibi) bunun 1910'ların sonu ile 1920'li yıllar arasında aranması gerekir.³⁵⁴ Demiryolları, yolcu ve malları bir noktadan diğer bir noktaya taşıyan bir araçtan ziyade belli söylemsel ufuk ve tartışmaları açan (veya kapatan) bir aygıt olarak algılanmalıdır. Dolayısıyla demiryollarının sanatsal ve toplumsal tahayyülde yarattığı değişimin benzerini başka dönemlerde başka araçlar tarafından yapıldığını görmek mümkündür. On dokuzuncu yüzyılın ilerleme ve hızlanma üzerine olan düşünceleri çoğunlukla demiryolları ve makine imgesine dayanıyordu. Yirmi birinci yüzyılda demiryolları artık eskimiş ve neredeyse nostaljik bir imgeye dönüşmüştür. Daniel Bensaid'in yirminci yüzyılın son çeyreği için iddia ettiği analoginin hala geçerli olduğunu düşünüyorum:

XX. yüzyılın son çeyreği, bambaşka bir ölçekte olmakla birlikte, XIX. Yüzyılın üçüncü çeyreğiyle çeşitli analogilere sahiptir. Telekomünikasyon, uydular, internet, telgrafla demiryollarının çağdaş karşılıklarıdır. Bu kez de yeni enerji kaynakları, biyo-teknolojiler ve emeğin dönüşümleri üretimde yeni devrimlerin gerçekleşmesine neden oluyor.³⁵⁵

Her ne kadar on dokuzuncu yüzyıla ait ilerlemeci söylemin kırıldığını düşünsek bile toplumsal hızlanma ile ilgili benzer ideolojilerin hüküm sürdüğü söylenebilir. Hatta yirmi birinci yüzyılda küreselleşme, sanal dünya ve meta dolaşımının her bucağa kolayca nüfus edebilmesi sayesinde toplumsal hızlanma ve ivmelenme on dokuzuncu yüzyıla göre çok daha şiddetlenmiştir. Bu koşullar altında demiryollarının kültürel hayat üzerine olan etkisini ve sanatın bu etkiyi yakalayarak farklı zamansal delikler açabilmesinin çağdaş bir yanının olduğunu düşünüyorum. Dziga Vertov ve Alexandr Medvedkin gibi devrimci sinemacılar, her ne kadar üretimlerini yüz yıl önce yapmış olsalar bile bizim zamanımızın çağdaşı olduklarını düşünüyorum. Sinemalarının

³⁵⁴ Bu iddianın en başta Sovyetler Birliği olmak üzere Avrupa ve Kuzey Amerika'nın büyük bir kısmı için geçerli olduğunu düşünüyorum.

³⁵⁵ Bensaid., s.21.

demiryolları ile olan kesişiminde yaptıkları deneyleri ele alırken amacımız onları tarihe geri iade etmek değil; zamanın politik çelişkileri ve toplumsal değişimleri içinden nasıl estetik mücadelelerini yürüttüklerini görmektir. İşte bu mücadele sayesinde bu yönetmenlerin (daha doğrusu kolektiflerin) bizim çağdaşımız olduğunu söylemek mümkündür. Bugünün toplumsal ve politik çelişkileri ile devrim sonrası Rusya'sının çelişkileri tabii ki de farklıdır. Bu yüzden bu tür filmlerin bugün için bir model olabilmesi için günümüzde yaşanan değişimin de farkına varılması ve analiz edilmesi gerekir. Son bölümde de ele aldığımız gibi Vertov'un montaj taktiği belli bir analiz, akışkanlık ve zıplama olmadan düşünülemez. Dolayısıyla her an değişime açık olmalıdır. Dolayısıyla sadece bizim Vertov veya Medvedkin hakkında ne düşündüğümüz değil; onların bizim zamanımız hakkında ne düşündüğü önemlidir.

Bu tezde demiryolları üzerinden hızlanma ve toplumsal yıkımı korkusuzca düşünebilen yirminci yüzyıldaki üç ana uğraktan bahsetmeye çalıştım. Bu sanatçılar, sinemacılar, politikacı ve düşünürlerin en önemli özelliği, bir model olarak demiryolları ve onunla beraber tahayyül edilen toplumsal değişimi *yakalayabilmelerinde* yatar. İtalyan Fütüristleri toplumsal değişim ve hızlanmayı kucaklamış ve her şeyin yıkımına kadar ivmelenmenin sürdürülmesi gerektiğini belirtmişler. Hızlanmaya duyulan bu güven, onları politik olarak faşizmi desteklemelerine neden olmuştur. Rus Fütüristleri Ekim devrimiyle beraber kısmen koruma altına alınmış ve hızlanma ve kesinti diyalektiğini daha iyi yakalayabilmiştir. Lenin'in Taylorist yöntemi tersine çevirerek işçi sınıfını özneleştirme girişimi de (her ne kadar başarısızlıkla sonuçlansa da) toplumsal hızlanmanın alt üst edilmesi konusunda atılmış önemli bir deneydir. Dziga Vertov ve Alexander Medvedkin'in agit-tren ve sine-tren deneyleriyle hızlanan film estetikleri de trenleri teleolojik bir ilerlemeden çok eleştirel ve kesintiye uğratan bir aygıt olarak mobilize etmiştir. Bütün bu deneylerin demiryolları imgesi etrafında gelişmesinin nedeni hızlanma, parçalanma, devrim, köy ve kent ayrımı, standartlaşma üzerine olan politik ve estetik çelişkilerin demiryolu aygıtında kristalize olmasında yatar. Bütün bu sorun ve çelişkiler, en azından 1920'lerde, demiryolu aygıtında düğümlenmiştir. Bu yüzden 1920'ler boyunca demiryolları, araştırdığımız coğrafya içerisinde, politik ve estetik tartışmaların hararetle konusu olabilmıştır.

Hem demiryolları hem de sinema moderniteye ait şok ve hızlanma araçlarıdır. Trenler, özellikle de yirminci yüzyılın ilk yarısında, sinemada birçok defa

kullanılmış aygıtlardır. Trenin mekanik ritmi, onu sinemaya (tiyatroya karşı) uygun bir aygıt yapar. Dolayısıyla sinemanın trenleri bu kadar çok konu etmesinde (ve ilk filmin bir trenin hareketi ile ilgili olması) şaşılacak çok bir şey yoktur. Asıl önemlisi, bu birlikteliğin nasıl eleştirel (barındırdıkları felaketin açığa çıkarılması) ve yenilikçi bir ilişkiye dönüşebileceğidir.

Badiou'nun dediği gibi yirminci yüzyıl, on dokuzuncu yüzyılda tasarlanan hayalleri bir an önce gerçekleştirme çabasındaydı. Yirmi birinci yüzyılın ilk iki onyılı ise belki de yirminci yüzyıl deneylerinin ters çevrilip gerçekleştirildiği bir dönem olarak görülecektir. 1920'lerin yeni-insan ütopyası buna bir örnek olabilir. Avangart sanatın yeni-insan yaratma projesini bugün genetik mühendisliğinde görmek mümkün. Fakat genetik mühendisliği ütöpik bir proje olmaktan çok uzaktır. Yirminci yüzyıl sanatının yeni-insanı (bu tezde tartıştığımız mekanik-insan ütopyları gibi) politik ütopylardı. Vertov'un mekanik-insan ütopyası naif bir metalleşme ütopyası olarak görülebilir fakat buradaki asıl vurgu mekanik-insan hayalinin bir kolektif hayali olduğudur. Kolektif olarak var olabilecek insanın hayal edilmesidir. Genetik mühendisliğinin başarmaya çalıştığı yeni-insan ütopyası ise matematik hesaplarıyla gizlenmiş ve kara dayanan bir kapitalist ütopya benzer.

Durum vahim gibi görünse de tarihin açık olduğu ve önceden belirlenebilir olmadığı unutulmamalıdır. Günümüzde demiryollarının sembolize ettiği standartlaştırıcı söyleme karşı her an modifiye edilebilir olan ve telefon ve kamera gibi dijital aletlerle sembolize edilebilen bir gerçeklik bulunuyor. Dijital teknoloji toplumsal hayatı ve imajların hayatını daha da hızlandırdı. Aynı zamanda dijital teknoloji sayesinde belli bir yavaşlık mümkün hale geliyor: İmajların akışı yavaşlatılabilir ve durdurulabilir. Bu sayede imajların tarihinin bir analizi mümkün olabiliyor. Can alıcı soru şurada yatıyor: Dijital teknolojinin olanaklarından faydalanabilmek ve politik bir araca ve alana dönüştürebilmek mümkün müdür? "Dijital dünyayı" gerçekten kamusal bir dünyaya nasıl dönüştüreceğiz? Dijital kamera Medvedkin'in yaptığı deneyleri bugünde teknik olarak fazlasıyla kolaylaştıran mecralar. Peki dijital kamera, işçilerin tartışmalarını çekebilecek bir fabrika bulabilecek midir kendisine? Güvenlik kameraları hariç.



KAYNAKÇA

Adorno, Theodor. "Paralipomena", *Aesthetic Theory*, translated by Robert Hullot-Kenter, Bloomsbury Academy, 2014.

Badiou, Alain. *Cinema*. Translated by Antoine de Baecque and Susan Spitzer, Polity, 2013.

Badiou, Alain, and Alberto Toscano. *The Century*. Polity, 2008.

Baker, Ulus. *Beyin Ekran*. Edited by Ege Berensel, Birikim Yayınları, 2011.

Balibar, Étienne, and Grahame Lock. *On the Dictatorship of the Proletariat*. NLB, 1977.

Beller, Jonathan. *The Cinematic Mode of Production: Attention Economy and the Society of the Spectacle*. Dartmouth College Press, 2011.

Benjamin, Walter. *Pasajlar*. YKY, 2002.

Benjamin, Walter. "Hitler's Diminished Masculinity". *Walter Benjamin: Selected Writings. Vol. 2-2, 1935-1938*. Belknap Press of Harvard University Press, 1999.

Benjamin, Walter. et al. *Walter Benjamin: Selected Writings. Vol. 3, 1935-1938*. Belknap Press of Harvard University Press, 2002.

Benjamin, Walter. et al. *Selected Writings. Vol. 4*, Belknap Press of Harvard Univ. Press, 2002.

Benjamin, Walter ve Nurdan Gürbilek. *Son Bakışta Aşk: Walter Benjaminden Seçme Yazılar*. Metis, 2009.

Benjamin, Walter. *The Arcades Project*. The Belknap Pr. of Harvard Univ. Pr., 2003.

Bensaïd, Daniel. *Köstebek Ve Lokomotif: Tarih, Devrim Ve Strateji Üzerine Denemeler*. Çev. Uraz. Aydın, Yazın Yayıncılık, 2006.

Berman, Marshall. *Katı Olan Her Şey Buharlaşıyor: Modernite Deneyimi.* İletişim, 2005.

Bonitzer, Pascal. *Kör Alan ve Dekadrajlar,* Metis Yayınları, Ekim 2011.

Brecht, Bertolt. "*Makinaların Türküsü*". Sanat Emeği Yayınları. 1979.

Buck-Morss, Susan. *The Dialectics of Seeing: Walter Benjamin and the Arcades Project.* MIT Press, 1999.

Buck-Morss, Susan. *Rüya Alemi Ve Felaket: Doğuda Ve Batıda Kitlesele Ütopyanın Tarihe Karışması.* Metis Yayınları, 2004.

Clark, Timothy J. *The Painting of Modern Life: Paris in the Art of Manet and His Followers.* Princeton Univ. Press, 1985.

Crary, Jonathan. *Gözlemcinin Teknikleri: On Dokuzuncu Yüzyılda Görme Ve Modernite.* Metis Yayınları, 2010.

Deleuze, Gilles. *The Movement-Image.* Translated by Hugh Tomlinson and Barbara Habberjam, Minnesota Press, 1997.

Gorlov, Nicholas. "Fütürizmler ve Fütürizm Üzerine" ve "Fütürizm ve Devrim". Pike, Christopher. *The Futurists, the Formalists, and the Marxist Critique.* Ink Links, 1979.

Gramsci, Antonio, et al. *Selections from the Prison Notebooks of Antonio Gramsci.* International Publishers, 1985.

Harte, Tim. *Fast Forward: the Aesthetics and Ideology of Speed in Russian Avant-Garde Culture, 1910-1930.* University of Wisconsin Press, 2009.

Hatherley, Owen. *The Chaplin Machine: Slapstick, Fordism and the International Communist Avant-Garde.* Pluto Press, 2016.

Haupt, Georges. *Tarihçi Ve Toplumsal Hareket.* Ayrıntı Yayınları, 2012.

Hellebust, Rolf. *Flesh to Metal: Soviet Literature & the Alchemy of Revolution.* Cornell University Press, 2003.

Jameson, Fredric. *The Seeds of Time.* Columbia University Press, 1994.

Johansson, Kurt. *Aleksej Gastej: Proletarian Bard of the Machine Age.* Almqvist and Wiksell International, 1985.

Kenez, Peter. *The Birth of the Propaganda State Soviet Methods of Mass Mobilization, 1917-1929.* Cambridge University Press, 1985.

Kern, S. (2013). *Zaman ve Uzam Kültürü (1880-1918)* çev. A. Selman). İstanbul: İletişim Yayınları.

Khlebnikov, Velimir. *Collected Works of Velimir Khlebnikov, 1: Letters and Theoretical Writings,* ed. Charlotte Douglas, trans. Paul Schmidt, Harvard University Press, 1987.

Kirby, Lynne. *Parallel Tracks the Railroad and Silent Cinema.* Duke University Press, 1997.

Lawton, Anna, and Herbert Eagle. *Russian Futurism through Its Manifestoes, 1912-1928.* Cornell University Press, 1988.

Lenin, Vladimir İliç. *Nisan Tezleri Ve Ekim Devrimi.* Çev. Saliha Kaya ve İsmail Yarkın. İnter Yayınları, 1992.

Lenin, V.I. *“Sol” Komünizm: Bir çocukluk Hastalığı.* Agora, 1978.

Lenin, V.İ. *Sosyalist Üretimin Örgütlenmesi.* Çev. Yasemin Güven. Kor Yayınları. 1977.

Leslie, Esther. *Hollywood Flatlands: Animation, Critical Theory and the Avant Garde.* Verso, 2004.

Leslie, Esther. *Liquid Crystals,* Reaktion books, 2016.

Leslie, Esther. *Walter Benjamin: Konformizmi Altetmek.* Habitus Yayınları, 2010.

- Levi, Pavle.** *Cinema by Other Means.* Oxford U.P., 2012.
- Lewin, Moshe.** *Sovyet Yüzyılı.* Çev. Renan Akman. İletişim Yayınları, 2016.
- Leyda, Jay.** *Kino: a History of the Russian and Soviet Film.* Princeton Univ. Press, 1983.
- Lih, Lars T.** *Lenin.* Reaktion Books, 2011.
- Linhart, Robert.** *Lénine, Les Paysans, Taylor.* Ed. Du Seuil, 2010
- Malevich, Kazimir Severinovitch, et al.** *The World as Non-Objectivity Unpublished Writings 1922-25.* Borgen, 1976.
- Malevich, K.** *De Cézanne Au Suprématisme: Tous Les Traités Parus De 1915 à 1922.* L'Age D'homme, 1993.
- Malevich, K.** *Le Miroir Suprématisme: Tous Les Articles Parus En Russe De 1913 à 1928, Avec Des Documents Sur Le Suprématisme.* L'Age D'homme. 1977.
- Marinetti, Filippo Tommaso,** *Destruction; poèmes lyriques,* Paris L. Vanier, 1904.
- Markov, Vladimir F.** "Russian Futurism: a History." Univ. of California Press, 1968.
- Marx, Karl.** *Kapital: Ekonomi Politiğin Eleştirisi.* Çev. Mehmet Selik ve Nail Satlıgan, Yordam Kitap, 2013.
- Marx, Karl.** *Louis Bonaparte'in On Sekiz Brumaire'i.* Çev. Tanıl Bora, İletişim, 2010.
- Marx, Karl.** *The Class Struggles in France.* 1850, <https://www.marxists.org/archive/marx/works/subject/hist-mat/class-sf/ch03.htm>.
- Medvedkin, Alexander.** *The Alexander Medvedkin Reader.* Edited by Jay Leyda and Nikita M. Lary, U. Of Chicago P., 2016.

Michelson, Annette ve Vertov, Dziga., *Kino-Eye: The Writings of Dziga Vertov*. Translated by Kevin OBrien, Univ. of California Press.

Miéville, China. *October: The Story of the Russian Revolution*. Verso, 2018.

Noys, Benjamin. *Malign Velocities. Accelerationism and Capitalism*. Zone Books. 2014.

Osborne, Peter. *The Politics of Time*. Verso, 2011.

Perloff, Marjorie. *The Futurist Moment: Avant-Garde, Avant Guerre, and the Language of Rupture.*. Univ. of Chicago Press, 2007.

Petric, Vlada. *Dziga Vertov: Sinemada Konstruktivizm*. Çev. Güzin Yamaner, Öteki Yayınevi, 2000.

Platonov, Andreï Platonovich. *Çevengur*. Roman. Metis Yayınları, 2010.

Poggi, Christine. *Inventing Futurism: the Art and Politics of Artificial Optimism*. Princeton University Press, 2009.

Puchner, Martin. *Poetry of the Revolution: Marx, Manifestos, and the Avant-Gardes*. Princeton University Press, 2006.

Rainey, Lawrence, et al. *Futurism: an Anthology*. Yale University Press, 2009.

Riddell, John. *Toward the United Front: Proceedings of the Fourth Congress of the Communist International, 1922*. Brill, 2012.

Rose, Margaret A. *Marx'ın Kayıp Estetiği. Karl Marx ve Görsel Sanatlar*. Ayrıntı Yay., 2015.

Schivelbusch, Wolfgang. *The Railway Journey: The Industrialization and Perception of Time and Space*. University of California Press.

Shklovsky, Viktor Borisovič, and Richard Robert. Sheldon. *Literature and Cinematography*. Dalkey Archive Press, 2009.

Shklovsky, Viktor. *Viktor Shklovsky: a Reader.* Translated by Alexandra Berlina, Bloomsbury Academic, an Imprint of Bloomsbury Publishing Inc, 2017.

Taylor, Frederick W., çev. H. Bahadır Akın. *Bilimsel Yönetimin İlkeleri.* Adres, 2005.

Taylor, Richard, and Ian Christie, editors. *Film Factory: Russian and Soviet Cinema in Documents 1896-1939.* Routledge, 2015.

Tomšič, Samo. *The Capitalist Unconscious Marx and Lacan.* Verso, 2015.

Trotsky, Leon. *My Life: An Attempt at an Autobiography.* HTML version by Chris Russel, 2000.

Tucker, Paul Hayes. *Claude Monet: Life and Art.* Yale University Press, 1997.

Vertov, Dziga. *Lines of Resistance: Dziga Vertov and the Twenties.* Edited by Yuri Tsivian, La Cineteca Del Friuli - Le Giornate Del Cinema Muto, 2005.

Vertov, Dziga. *Sine-Göz.* Çev. Ahmet Ergenç, Agora Kitaplığı, 2007.

Widdis, Emma. *Alexander Medvedkin.* I.B. Tauris, 2005.

Žižek, Slavoj. *Trotsky: Terrorism and Communism.* Verso, 2007.

SÜRELİ YAYINLAR VE MANİFESTOLAR

Berber, Aykut. “100 Yıl Öncesine Bir Yolculuk: “Genel ve Endüstriyel Yönetim” ve Fransa’da Fayolizm-Taylorizm Kutuplaşması”. *İÜİF dergisi.* Vol.45 Özel Sayı.

Boccioni, Umberto. Absolute Motion + Relative Motion = Dynamism, *Futurism* içinde.

Brain, Robert Michael. "Genealogy of "ZANG TUMB TUMB": Experimental Phonetics, Vers Libre, and Modernist Sound Art", *Grey Room*, Vol. -, Issue. 43, Spring 2011.

Clark, Timothy J., "Modernism, Postmodernism and Steam", in *October* Vol. 100, Obsolescence (Spring, 2002).

Engels, F. ve Marx, Karl. *Komünist Parti Manifestosu*, <https://www.marxists.org/turkce/m-e/1848/manifest/kpm.htm>.

Esther Leslie: *For A Marxist Poetics of Science*. 2017.
<http://www.historicalmaterialism.org/interview-with-esther-leslie-for-marxist-poetics-science>

Heftberger, Adelheid. *Propaganda in Motion. Dziga Vertov`s and Aleksandr Medvedkin`s Film Trains and Agit Steamers of the 1920s and 1930s.*
www.apparatusjournal.net/index.php/apparatus/article/view/2.

Garo, Isabelle. "Chevengur, the Country of Unreal Communism – The October Revolution Through the Dialectical Art of Andreï Platonov" *Crisis and Critique*. crisiscritique.org/2017/november/Isabelle%20Garo.pdf s.177

Gunning, Tom. "The Cinema of Attractions: Early Film, Its Spectator and the Avant-Garde" Elsaesser, Thomas, and Adam Barker. *Early Cinema: Space, Frame, Narrative*. British Film Institute, 1990. s.56-62

Gunning, Tom. "An Aesthetic of Astonishment: Early Film and the Incredulous Spectator" Williams, Linda. *Viewing Positions: Ways of Seeing Film*. Rutgers University Press, 1997

Kurz, Robert. "Domination Without a Subject". 1993. Link: <https://libcom.org/library/domination-without-subject-part-one-robert-kurz>

Kwinter, Sanford. "La Citta Nuova: Modernity and Continuity", *Architecture Theory after 1960*.

Lenin, V.I. "Theses On The Current Situation" Mayıs 1918
www.marxists.org/archive/lenin/works/1918/may/26.htm.

Lenin, V.I. "On Cooperation.", Ocak 1923
www.marxists.org/archive/lenin/works/1923/jan/06.htm.

Lenin, V.I. *Az Olsun, Temiz Olsun,*
www.kurtuluscephesi.com/lenin/azolsun.html.

Lenin V.I. "A "Scientific" System of Sweating" Mart 1913
<https://www.marxists.org/archive/lenin/works/1913/mar/13.htm>

Lenin V.I. "The Taylor System—Man's Enslavement by the Machine"
<https://www.marxists.org/archive/lenin/works/1914/mar/13.htm>

Lenin V.I. "The Immediate Tasks of Soviet Government",
<https://www.marxists.org/archive/lenin/works/1918/mar/23b.htm>

Lenin. V.I. Session of the All-Russia C.E.C.. Nisan 1918
<https://www.marxists.org/archive/lenin/works/1918/apr/29.htm>

Lenin, V.I. *The Victory of the Cadets and the Tasks of the Workers' Party*, 1906,
<https://www.marxists.org/archive/lenin/works/1906/victory/digress.htm>.

Malevich, Kazimir Severinovich "L'Architecture Comme Gifle Au Beton Arme".
Le Miroir Suprématisiste: Tous Les Articles Parus En Russe De 1913 à 1928, Avec Des Documents Sur Le Suprématisisme. L'Age D'homme, 1993.

Marinetti, F. "The Founding of the Futurist Manifesto", *Futurism: An Anthology* içinde.

Marinetti, F. "Multiplied Man and the Reign of the Machine", *Futurism*.

Marinetti, F. "Contempt for Women", *Futurism*.

Marinetti, F. Let's Murder the Moonlight, *Futurism*.

Marinetti, F. Technical Manifesto of Futurist Literature, *Futurism*.

Marinetti, F. Destruction of Syntax - Radio İmagination - Words-in-Freedom,
Futurism içinde.

Perloff, Marjorie. "'Violence and Precision': The Manifesto as Art Form", *Chicago Review*, Vol. 34, No. 2 (Spring, 1984).

Prampolini, Enrico. "The Aesthetic of the Machine and Mechanical Introspection in Art", *Broom*, vol.3, no.3, October 1922.

Re, Lucia. *Annali d'Italianistica*, Vol. 7, Women's Voices in Italian Literature.

Toscano, Alberto. "The Promethean Gap: Modernism, Machines, and the Obsolescence of Man." *Modernism/Modernity*, vol. 23, no. 3, 2016.

Roberts, John. "Shklovsky, Error and The End of Saint Petersburg"
https://www.academia.edu/25299710/Shklovsky_Error_and_The_End_of_Saint_Petersburg1.

Roberts, John. "The Missing Factory." *Mute*, 11 July 2012,
www.metamute.org/editorial/articles/missing-factory.

Rougle, Charles. "'Express': The Future According To Gastev." *Russian History*, vol. 11, no. 2-3, Jan. 1984.

Trotsky, Leon. *Vodka, the Church, and the Cinema*.
www.marxists.org/archive/trotsky/women/life/23_07_12.htm.

Tsivian, Yuri. "Charlie Chaplin and His Shadows: On Laws of Fortuity in Art." *Critical Inquiry*, vol. 40, no. 3, 2014.

Viktor Shklovsky "The Monument to the Third International (Tatlin's Most Recent Work)", in *Knight's Move*, trans. Richard Sheldon, Dalkey Archive, 200.

