

Yazılar:

G R A F İ K E R L E R M E S L E K K U R U L U Ş U
Güzelnahçe Sokak Şafak Ap. 13/3, 80200 Nisantası, İstanbul Tel. 241 05 95

TASARIMDA ULUSAL ÖZELLİKLER (2)

Jonathan Glancey, Boilerhouse Project, Victoria & Albert Museum, Londra, 1985.

Fransa

İngiliz dergisi "Car" her ay piyasada satın alınabilecek otomobillerin listesini veriyor. Onları üç ayrı kategoride sıralıyor: "İlginç", "Orta karar" ve "Sıkıcı". Bu liste tartışmalara yol açıyor. Otomobil hayranı kızgın İtalyanlar editöre mektuplar yazıp, ne hakla bir Ferrari Mondial Cabrio'yu ve Maserati Khamsin'i "orta karar" olarak nitelendirdiğini soruyorlar. Ama en çok tartışmayı yaratan da "İlginç" listesinde, Lotus Esprit Turbo, Aston Martin Vantage ve Lamborghini Countach'lerle birlikte, saatte 70 mil yapan Citroen 2CV'nin yer alması oluyor. İtalyan hayranlığıyla gözleri körelmiş bu kızgın muhabirler durup düşünememişler. Bu ucuz Fransız 2CV, yollardaki en ilginç arabalardan biri. Aynı zamanda da, Fransız tasarımının fransızlığının en özgün örneği.

Citroen, salt mekanik bazda olağanüstü ve özgün bir başarı. Serbest dönen ikiz silindirli yatay yerleştirilmiş minik motoru 30 İngiliz beygir gücünden daha yavaş gider ama günboyunca saatte 70 mil gidecek bir büyükçe aile arabasını geride bırakabilir. Bu küçük arabanın suspansiyonu da düz olmayan yollar için çok elverişli. Bütün Fransız otomobillerinde direksiyon ağırdır. (Bunun nedeni ön tekerleklerdeki güçtür, bu sürüş sistemi ilk kullanan arabalardan biri Citroen Traction Avant'tı.) Virajları rahatsız edici bir hızla dönebilir. Bu küçük hoş araba çok yalpalanır, içindekileri bir o yana bir bu yana sallar.

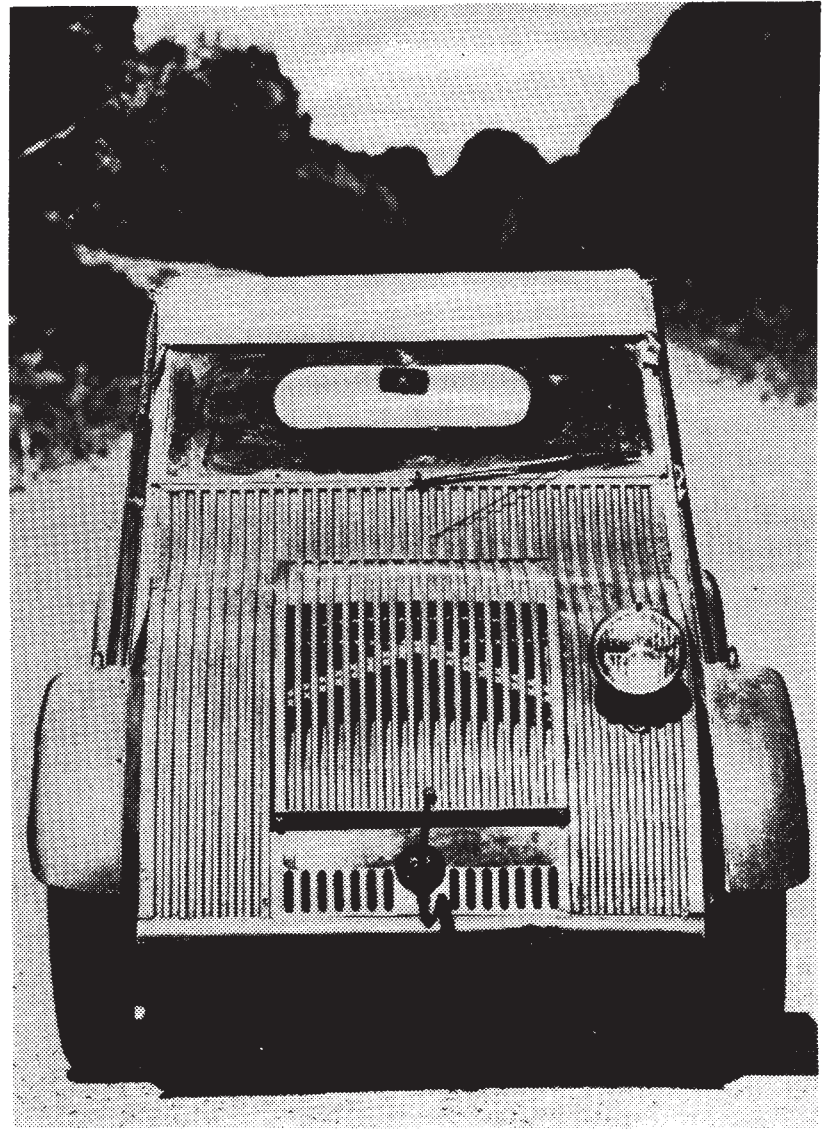
2CV'nin avantajlarını, bu otomobille parke taş, tarla vb. zeminler üzerinde seyahat etmiş herkes bilir. Citroen primitif olmasa bile, tarımsal kökenlidir. 1930'larda Pierre Boulanger tarafından tasarlandığında, Fransa genelde tarımsal bir ülkedir. Şimdi bile, kırsal alanda yaşayan İngilizlerden üç katı fazla sayıda Fransız kent dışında

yaşamaktadır. 2CV sade ve dayanıklı olacaktı. Bu özelliğini vurgulamak için prototipi oluklu demir levhalardan yapıldı. Bilinçli olarak "taşralı" olması istenmişti. Fransız tasarımını anlamak için gerekli iki anahtardan biri budur. Fransızlar, teknolojilerinin bazen garip denilebilecek karmaşıklığına rağmen, gelişmemiş ve ilkel olana hayranlık duymayı sürdürüyorlar. Fransız Devlet Demiryollarına bağlı ve dünyanın en iyi buharlı treni 242 A1'nin (Andre Chapelon tasarımı, 1946) kazanından kovalarca su dökülürdü. Velo moped'i de daha sofistike bir görünüm kazansaydı satışları heralde çok düşerdi.

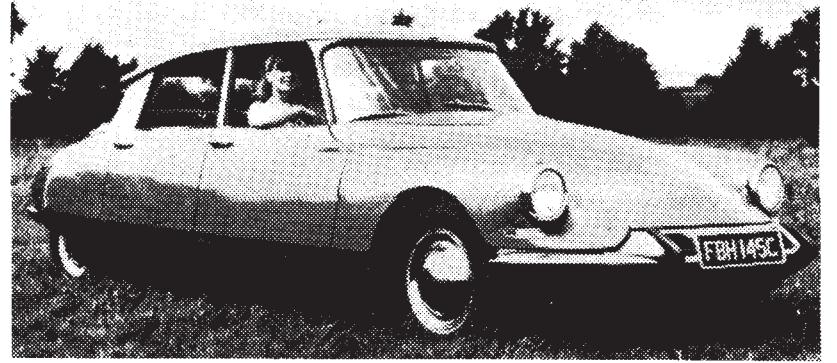
2CV son derece ilginçtir. Tarımsal kökenine karşın, havalandırması olan motoru, rasyonel düşünceyle sadeliğin harika bir bileşimidir. Citroen, motorundan gereksiz ya da bozulabilecek gibi görünen her şeyi söküp attı. 2CV'nin motoruna baktığınız zaman ilk sorunuz motorun nerede olduğu olacaktır. Gerçekten motor diye pek fazla bir şey yoktur. Muhteşem bir mühendislik örneğidir. Tasarımının sofistikeliği harikulade sadeliğindedir.

2CV'nin Fransız tasarımı konusunda söyleyeceği başka şeyler de var. Yıllar geçtikçe 2CV arkaik ama çok güzel eğimleri olan bir gövde kazandı. Yüksek kubbeli salon tipi 2CV küçük bir kasaba arabasına benzer. Önde koşan iki silindir iki attır (Deux Chevaux). Gövdesinin şıklığı ise onu kibar bir kent arabası yapar. Parlak ve moda renklere boyanırsa popülerleşir. Gövdeyi oluşturan panellerin tümü çıkarılabilir ve böylece bir moda aksesuarına dönüşür. Küçük 2CV, Fransız tasarımı hakkında çok gözlem yapılmasını sağlar. Ama en önemlisi, Fransız toplu üretim ürünlerinin şu anahtar zıt noktalarını bir araya getirir: Kentsel ve kırsal, şehirliyle taşralıyı. 2CV'nin peşinden gelecek olanın da 20-30 yıl boyunca üretimde kalması isteniyorsa bu zıtlıkları içermelidir.

Cricket marka çakmak da minyatür boy bir Deux Chevaux'dur. Moda aksesuarıdır ve çok şık olduğu düşünülür, ama kullanımı çok basittir. İnce yapılı da değildir, ürünün gerektirdiği temel niteliklere sahiptir, ilk yakışta yanacağına garanti verebilirsiniz. Ancak



2SV prototipi



1965 Citroen DS19. Klasik ve spor otomobil.

örnek bir Fransız ürünü olmak için mutlaka şehirliyle taşralıyı birleştirmeye gerek yoktur. Uç noktalara vardırılmış sofistikasyon veya primitizm de Fransız tasarımıyla görülür. Birincisinin en iyi, anahtar örnekleri Citroen DS ve CS, ayrıca Fransız Demiryollarına ait Grand Vitesse trenidir. Her iki Citroenin de, saatte 168 mil giden treninde de çok hızlı olduklarını görünümünden anlayabilirsiniz. Hepsinin uzun burunları vardır (aristokrat Fransızların yüzlerinin bir özelliği) ve özel mekanik parçalarının üstleri metal deriyle kaplanmıştır. Rüzgâr tüneli testlerinden başarıyla yeni çıkmış gibidirler. Rüzgâr içindedir. Hızlı ve sofistikedirler, tasarımları da bunu bilmenizi sağlar. Citroen arabalar da bu sofistikasyon bazen garip uçlara kadar vardırılmıştır. Hem

DS hem Cx ayarlı hidrolik suspansiyona sahiptir. Çalıştırdığınızda bunlar ayağa kalkar, aynı bir sandalyeden kalkarmışçasına. DS'lerin son zamanlarda üretilenlerinde farlar da oynatılabilir. Cx'in dönen bir hız göstergesi ve 360 derece döndüğünde de garip bir şekilde dalgalanan direksiyonu vardır. Her iki arabanın da düğmeleri ve fren pedalları küçüktür. Fransız demiryollarının trenleri tarımsalla sofistikenin muhteşem bir karışımıdır. Elektrikli lokomotiflerin en sonuncuları Galli burunlarına ve kapaklı gözlerle sahipler. 8000 beygirlik güçleri vardır, saatte 125 mil gidebilirler. Gövdeleri, uzundur ve rüzgâra karşı koymaktan dolayı eğilmiş gibi gözükse de kare şeklinde kesilmiş çelikten oluşturulmuştur. Bu yapıyla çiftçi evlerine gönderme yapar.

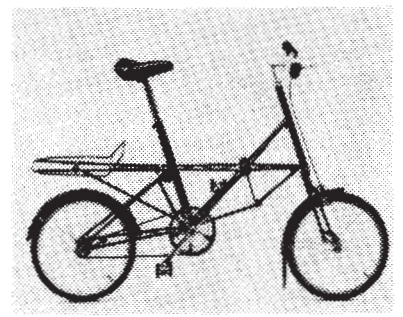
Buharlı trenler zamanında (1970'de sona erdi) Fransa dünyanın en iyi demiryolu sistemine sahip olmakla gururlanıyordu. Demirci ustasının yeteneği, mühendisin ilmi ile pazarlamacının sanatının güçlü bir bileşimi Andre Chapelon'un lokomotifleriydi. Bunlar tüm dünyada hayret uyandırmışlardı. Chapelon Birinci Dünya Savaşı öncesinin trenlerini, güçlerini ikiye katlayıp mazot harcamalarını azaltarak yeniden çalıştırıyordu. Test ederken, Chapelon'un efsanevi ama tek başına kalan treni 242 A1 4-8-4 (1946) sürekli olarak 5500 beygir gücü sağlıyordu, bunun 4000'i gerisindeki 800 tonluk ekspres trenleri çekmeye hazırdı. ABD dışında başka hiç bir yerde, diesel ve elektrikli olanlar da dahil olmak üzere, hiçbir lokomotif bu performansla yaklaşmıyordu. Fransızlar farklı olmaktan hoşlanırlar, ve Andre Chapelon 1972'de ölene kadar buharlı trenin şampiyonluğunu bırakmadı. Onun demiryolları üzerindeki etkisi Citroen'un yollardaki etkisi kadar büyüktü. Chapelon lokomotifleri merak uyandırıcı nitelikte güzel makinelerdi. Bu lokomotifin çok hız yapabileceğinin işaretleri çok olsa da (ama Fransız kanunları saatte 81 milden fazlasına izin vermiyordu), kazan bölümünde ve çerçevelerinde görülen bazı şeyler -bir kenara bırakılmış yağ tenekeleri, dökülmüş sular gibi- kendine özgü bir tasarım ürünü olduğunu gösteriyordu. Bu Fransız şizofrenisinin derinlerde yatan bir nedeni mi var? Fransız tasarımında bu kent-taşra çekişmesi neden? Bir kere Fransa genelde kırsal bir ülke. Kentleri kompakt ve az arazi kaplıyor. Paris'in banliyöleri yeni yeni gelişiyor. Kent ile taşra arasındaki fark çok belirgin ve kesin. İkinci nedenle, Fransızların derin tutuculuğu ile katıksız teknolojinin gelişmesi arasında büyük bir çatışma süregeliyor. (Fransız tutuculuğu politikada, örneğin 1789, 1870 ve 1968 yıllarında kendini pek göstermedi ama ne pahasına olursa olsun düzen isteği her zaman devrimin üstesinden gelmiştir.) Fransızlar bağımsız olmayı sevdiklerinden modern ekonomiyi geliştirmede kendilerini zor harekete geçirebildiler. Jean Luc Godard'ın "Alphaville" adlı filmi, yaygın bir teknolojik devrim sırasında kültürün, ürünlerin ve dilin tekdüzeleştirilmesine bir tepkidir. Fransızlar 1960'larda modern olacaktı, en modern kentlere, en pahalı trenlere, kendi nükleer olanaklarına ve bağımsız savunma politikasına sahip olacaktı. Ama yine de kendi yaşam tarzlarından vazgeçemediler. Amerikan kültürel emperyalizminin Fransa'da en fazla uzanabildiği nokta, Fransız halkının Yeni Dalga filmlere, Bogart, ciklet ve James Dean'e tutkunluğu oldu. Bunların dışında Fransızlar kendi

yollarında gitmeye uğraştılar. Bu çabalama, Fransız tasarımlarının şizofrenisi ve kendine özgünlüğünde kendini gösteriyor. Fransız tasarımının sadece teknolojik alanda sofistike oluşu da merak uyandırıcıdır. Citroen Cx'in ilginçliğinin karşısında, mobilya, iç mekân, moda ve Le Corbusier'nin 1965'deki ölümünden beri de ne yazık ki mimarisi, tutuculuk, kabalık ve gerilik sergilemektedir. Eğer ABD, dehası büyük işadamlarıyla işlenen bir ülkeyse, Fransa da büyük düşünür ve sanatçılarıyla yeni alanlara açılmaktadır: Descartes ve Pascal, Citroen ve Chapelon, Prouve ve Le Corbusier. Ama bunlar sahnedeki çekildikleri anda geri tepen bir güç Fransızları bilinçaltılarındaki köylü geçmişlerine döndürmekte. Fransız tasarımının özü yaşamın ritmine uygun bu gidip gelişler arasında yatıyor: Kim tasarımda insanla makina arasındaki dengeyi doğru kurmuşsa, o Fransız olmalıdır.

İngiltere

Britanyalıların, ya da İngilizlerin diyelim, sanattan pek anlamadıkları düşünülür diğer ülkelerde. Onlar çok görgülü kültüresiz insanlardır. Bu pek doğru değil, ancak sanatta, özellikle de resimde İngilizleri en çok ilgilendiren içeriktir. Biçim de iyidir, ama eğer soyutsa. Dillerinin güzelliği sayesinde çok edebi bir ırk olan İngilizler için iyi bir hikâye iyi bir resim gibidir. Yine de onları en etkileyen sanatçı George Stubbs'dır. Stubbs, 18.yy'dan beri İngilizlerin kalbine girmiş, bunu da at resimleri yaparak başarmış. Tahmini olarak her İngiliz çocuğu bir at sahibi olmayı ya da ata binmeyi ister. Bu arada da anne ve babası at yarışlarına giderler, televizyonda "Grandstand" programını izler ve duvar kâğıdıyla kaplanmış salon duvarlarına deniz kenarında koşan at resimleri asarlar. Saffkan at yarışları gibi, İngiliz tasarımı da iyi bakımlıdır; kaslı ama ince ve hafif eğimlidir, ehlileştirilmiş ve görgülüdür. Yarış atı İngiliz tasarımının olmak istediği için örnek oluşturur. Bu görüldüğü kadar uçuk veya fazla renkli bir benzetme değil. Mekanik İngiliz atlarına örnekler doludur. İşte üçü: Birincisi, salon tipi Jaguar xJ6 mk III. Bu otomobilin yerini 1986'da daha hafif ve daha kullanışlı xJ40 alacak. Jaguar'ın kurucusu Sir William Lyons'un son tasarımı mk xJ40 ilk 1968'da piyasaya sürülmüştü. Lyon'nun zarif gövdesi bir yarışatının kaslarının tüm özelliklerini gösteriyordu. Bu otomobil aynı zamanda çok da hızlıydı. xJ6 de rahat sürülür ve hızlıdır, ama asıl performansı dramatik olmayan bir şekilde elde edilir. İngiltere'de

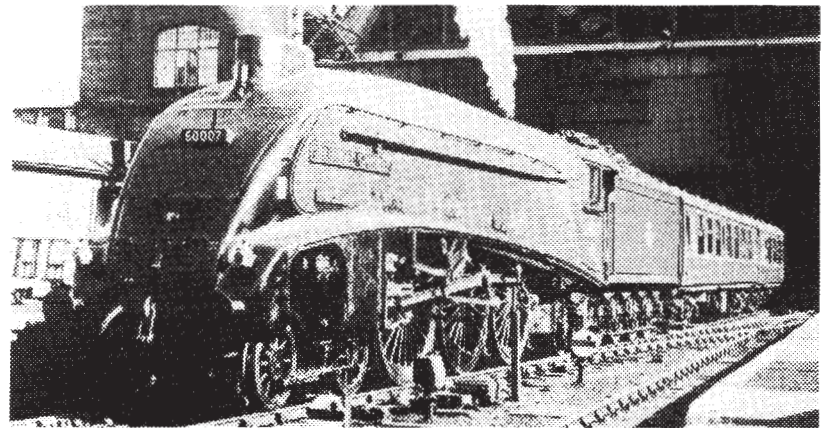
gösteriş yapmaya hiç gerek yoktur. İnsanların değerleri, görgülerine göre biçilir ve otomobilleri de atlar gibi bu dekora ve toplumsal zerafete uymalıdır. Bir Jaguar derin bir sessizlik içinde saatte 120 mil hızla sürülebilir. Jaguar'ın kalitesi 1970'lerde düştü ve iyi yapılmış safsanlığını yitirdi. Zanaat, İngiliz tasarım, imalat ve pazarlamasında anahtar bir olgudur. İngilizler kendilerini kandırıyor olsalar bile satın aldıkları şeylerin insan elinden çıkmış olmasını isterler. "Bilgisayarlarla tasarlanmış, robotlarla yapılmış" sloganı İngiltere'de pek etkili olmadı. İngiliz sürücüler high-tech kurnazlıkları beğenirler, ama iyi performansın yanısıra otomobillerinin evlerindeki konforlu salon tasarımlarını anımsatmasını ve sevgiyle yapılmış olmalarını isterler. İdeal İngiliz otomobili Aston-Martin V8 Vantage olabilir. 400 beygir gücüne sahip olan bu araba, bulldog cinsi köpek ile safskan yarışatının karışımı gibidir; çok hız yapabilir ve "görgülü"dür. Bu arabanın zengin sahipleri içerisinde Wilton halı, Connolly derisi ve ceviz cilayla çevrilmiş olarak otururlar. Jaguar marka arabaların standardı son üç yıldır yine yükseldi. Saffkan nitelikleri sayesinde xJ6 Amerika ve Japonya'da da iyi satıyor. Bugün Milano'da Jaguar sahibi olmak bir statü simgesidir. İngilizlerin kalbinde yer etmiş bir diğer örnek de Supermarine Spitfire. İlk Spitfirelar da Jaguarlar gibi şık, hızlı ve manevra ka-



Alex Moulton AM7 Tur Bisikleti, 1983. Alex Moulton Ltd.

biliyetliyidiler. Almanlar için Mitchell'in Spitfire'ı anlaşılması zor bir arabaydı. Savaş sırasında nasıl bu kadar lüks olabiliyordu? Ama hangi İngiliz pilotu eğerinden ya da SS Jaguar'ının sürücü koltuğundan kalkıp endüstriyel Messerschmidt 109E'ye geçebilir? Bu sıralarda, Sir Nigel Gresley'nin, Londra-Edinburgh arası çalışan A4 Pacific trenin hızı 3 numaralı sayılara varıyordu. 1938'de Grantham-Peterborough arasında 'Mallard' saatte 126 mil yaptı. Bir lokomotif, yarışatına bundan daha fazla benzeyebilir miydi? Öne eğilmiş, deri mindere yaslanmış sürücüsü bile bir jokeye benziyordu. Amerikan kızılderiileri buharlı trenlere Demir At demislerdi. Gresley'nin A4'ü Demir bir Yarışatıydı. Bugünkü dieselle çalışan hızlı trenleri Kenneth Grange'in "burun ameliyatını" geçirdikten sonra bile 1930'ların buharlı trenlerine çok benziyor. Yarışatlarının eğerleri tüm dünyada

A4 4-6-2 Kings Cross, 1961, tasarım Sir Nigel Gresley, 1935. Ian Allan Kütüphanesi.



Jaguar Sovereign 4.2, 1985: Sir Williams Lyons'un 1968 model xJ6'sının geliştirilmiş. Jaguar Cars Ltd.



beğenilir. Bunlar bir bakıma başka İngiliz tasarımları hakkında bilgi verirler. Örneğin, Lobb'un deri ayakkabıları hakkında. Bu ayakkabılar İngiliz tasarım sözlüğünün önemli bir parçasıdır. Ancak tüm bu görgülü mesafenin ve kontrolün altında İngilizler bayağı olan şeylerden de çok hoşlanırlar. Heyecanlandılar mı biraz kaba olmaktan kendilerini alıkoyamazlar. Bazı postakartları İngiliz kabalığının örnekleri olarak akla geliyor hemen. Yine de, biz atyarışlarına dönelim. İngiliz hipodromunda da bir renk karmaşası ve bir kabalık vardır. Jokeylerin giysilerinin renginden bazı seyircilerin mendillerinin rengine kadar. Ancak kaba noktalar İngiliz tasarımında fazla yer tutmaz ve çoğu kez de görmezden gelinebilir.

İngilizler pragmatizmleriyle ünlüdürler. İlk başbakan Sir Horace Walpole'u "Uyuyan köpeği bırakın uyusun" deyişiyle tanıyoruz. Kraliçe Victoria zamanında başbakan seçildiğini öğrenen Lord Aberdeen de "Açıkcısı bu tamamıyla sıkıcı birşey" demişti. Westminster politikasında kalıpları ilk kıran ise Sosyal Demokrat Partisi değil Margaret Thatcher oldu. İngiliz tarihinde ilk gerçek radikal oydu. Pragmatizmi reddediyor, karşı çıkmaktan korkmuyor ve eski moda demokrasiye karşı kendi değerlerini açıkça anlatıyor. Bayan Thatcher İngiliz yaşam tarzını değiştirebilir mi? Belki hayır. Örneğin, High Tech mimari (İngilizlerin dünyaya armağanıdır) modern ve iddialı görüldüğü için moda olmasına rağmen, Thatcher'ın İngilteresi'nde durum farklıdır. Richard MacCormac ve Ted Cullinan'ın iyi yapılmış, pragmatik yapıları ("romantik pragmatizm" örnekleri olarak sayılıyorlar) modern yapıların gerektirdiklerini karşılayan binalardır. Bu mimarlar planlama konusunda Modern akımdan çok şey öğrenmişlerse de, yapıları doğal malzemelerle oluşturulmuştur ve çevreyle uyumludur. Yani İngiltere'de çevreyi rahatsız etmeden modern tasarımlar yapmak da mümkündür.

Yine de İngilizler, kâşifleri severler. William Cockerel deniz otobüsünü icat etti. İlk makinelerin pratik çirkinliği İngiltere'de affedilebiliyor, çünkü herkes tasarımların zamanla düzeltilebileceğine inanıyor.

Ne yazık ki İngilizlerin ürün tasarımlarının çoğu korkunç. Çünkü İngilizler en çok 18.yy.da başarılı olduklarını düşünüyorlar; pekçok kişi sözde aristokrat olmaya çalışıyor. İngiltere'de orta sınıf biraz gerçek biraz da aristokrat mitosunu taşıyan bir yaşama hayranlık duyuyor ve böyle yaşamayı arzuluyor. Bu nedenle de, İngiltere'de ürün tasarımı genellikle 18.yy. mobilyasının reproduksiyonudur. 18.yy.da kurulmuş Wedgewood gibi

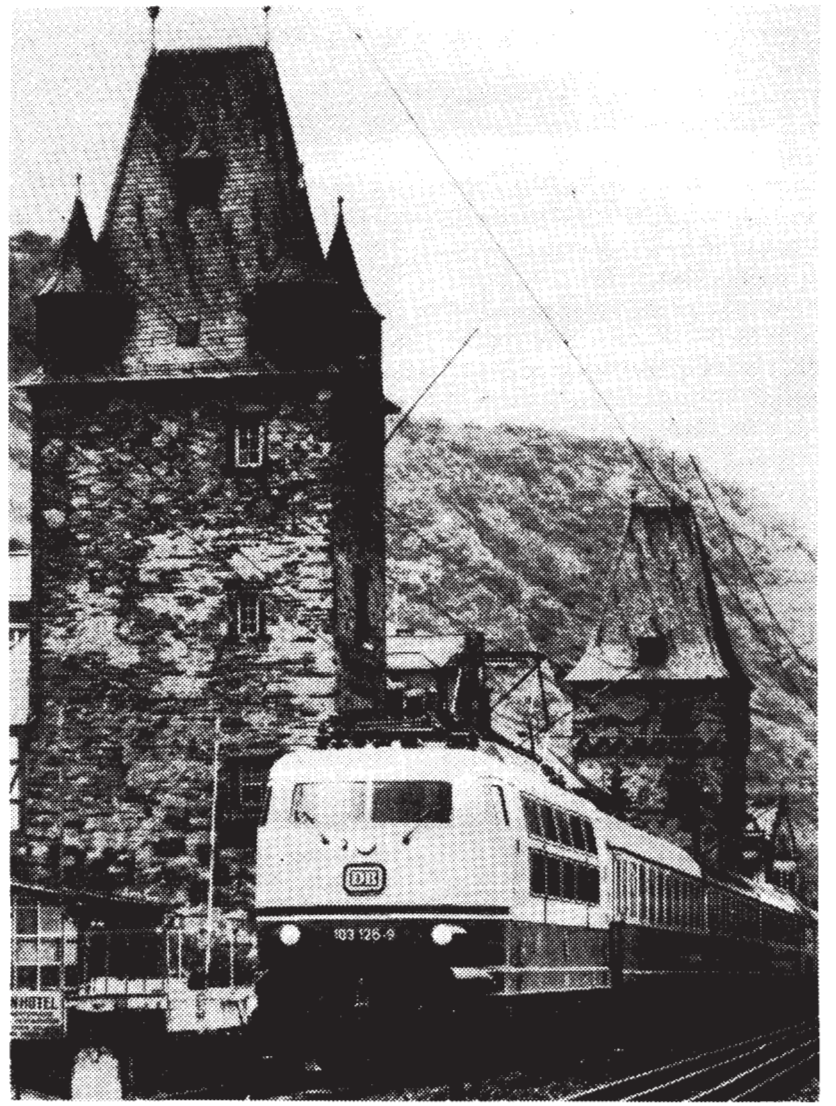
firmalar hâlâ sık ürünler çıkarıyorlar. Bu ürünlerin tasarımları 200 yıl kadar eski olabiliyor. Yine de, 18.yy. form ve stili yeni kullanımlara uygulanıyor; bunların İngiliz yaşamına uygunlukları da gerçekten dikkat çekicidir. Örneğin, Giles Gilbert Cott'un telefon kulübeleri klasik mimaride harika minyatür çalışmalarıdır. 1930'larda tasarlanmış bu kulübeler sergide, klasi k bir pavyonun içinde gösteriliyor; içerilerinde en ileri telekomünikasyon ürünlerini barındırıyor. Herbirinin üzerinde de mimar John Soane'nın en beğendiği bingi kubbenin bir kopyası bulunuyor. Özgün Viktorya devri posta kutuları demirden yapılmış klasik kolon görünümünde oldukları için "kolon" kutusu olarak adlandırılan bu tasarımlar, İngiliz sokak mobilyasının en gözde parçalarından biridir. Bu beğeni kazandıran da, tasarımcısının 20.yy. işlevselliğiyle 18.yy. zerafetinin bir araya getirmesi olmuştur.

Kırmızı telefon kutusu da kırmızı "kolon" kutusu da en sık eğriliği sergiliyorlar (İngilizler 90 derece açıyı sevmeyizler). Bu ürünler Londra sokaklarıyla, otobüs, taksi ve Jaguarlarla güzel bir uyum sağlıyorlar. Bu çok işlevsel ve yararlı ürünlerin işleyiş mekanizmaları da, "iyi dikilmiş" ve "görgü yansıtan giysilerle" kaplanmış. Bauhaus'un İngiltere'de hiç bir zaman şansı olamazdı.

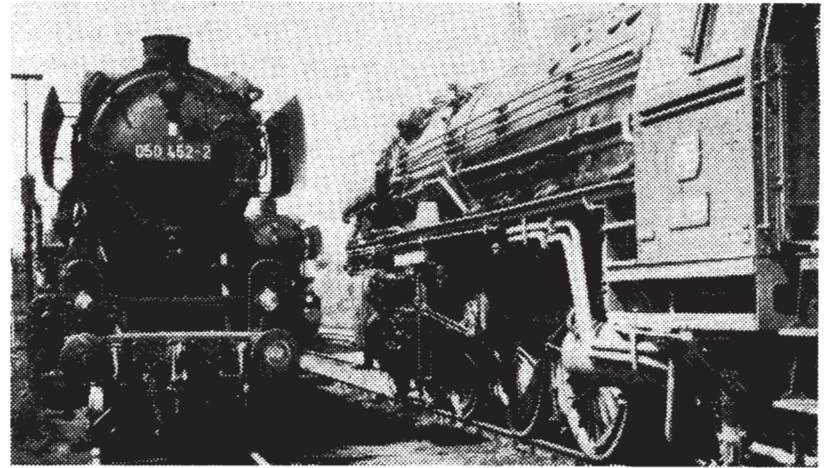
Almanya

Avrupa ülkelerinin arasında en fazla Almanya aşırı Romantizm'e şahit oldu. Hitler dünyanın en büyük romantiklerinden biriydi. En büyük ideali, asıl zafer anı, kendi Götterdämmerung'u için, fonda Wagner'in müziği ile, uygun bir yer bulmaktı. Çok gayret eden ama başarısız bir sanatçı ve mimarın peşinden kendini mahva sürükleyen ülkenin ayrıcalıklı bir rahatsız ediciliği var.

1945'den bu yana, Almanlar gerçek bir ekonomi mucizesi yarattılar. Federal Cumhuriyet zengin. Yüzeyde de demokratik ve endüstriyel yeterliğin bir modeli olarak görünüyorlar. Yeterlik imajı Alman endüstriyel tasarımının çok önemli bir ögesidir. Temiz ve çalışkan fabrikalardan, üslubu ve imalatı çok temiz, güvenilir ve başarılı ürünler çıkarılmakta. Alman tasarımcılarının en sevdikleri renkleri taşıyan bu siyah ve beyaz ürünler daha az başarılı ülkeler için örnek gösterilebilir. Ancak İngiltere çok endüstrileşmiş bir ülkekeyken, Almanya kırsal eyaletlerden oluşan tarımsal bir ülkekeydi. Halkın çoğu taşralıydı; evcil yaşamla ve nostaljik ruh yapısına sahiptiler. Kalçalarına vurup dans eden, bol bira içen, fırın yemekleri ve çikolatasıyla tatlı, romantik



Romantik-Mantıklı tren yolculuğu-DB 103-Tip 8000 hp lokomotif tarafından çekilen elektrikli Rheingold Express. Railway Gazette.



DB 050 Tip 2-10-0 Yük lokomotifi (solda) ve 01 Tip 4-6-2 dururken, yaklaşık 1975. Ian Allan Kütüphanesi.

bir ülke olarak biliniyorlardı. Romantikler, çünkü burası entelektüel romantikliğin de Almanya'sıydı. "The Critique of Pure Reason"ın (Saf Aklın Eleştirisi) yazarı Immanuel Kant'la bağdaştırılan arı düşünce, Alman şövalyelerin beyaz savaş giysileri gibi romantikti. II.Ludwig'in gotik şatoları çok abartılı olsalar bile, aynı kralın Regensburg'de yaptırdığı Neo-Grek ulusal saraydan daha az romantik değildir. Parthenon'un tıpatıp kopyası olan bu yapı, Almanların Antik Yunan'a duydukları entelektüel aşkı simgelemektedir. Kant'ın ve Plato'nun katıksız felsefeleri, 1920'lerde Bauhaus'a kadar Alman tasarımının ilkelerini oluş-

turdu. Walter Gropius ve Mies van der Rohe'nin, katıksız işlevselliği arayan soğuk ve ciddi görünümlü vizyonları, onların okulunu kapaayan Nazilerin romantizminden daha az romantik değildi. Mies van der Rohe Nazilerin zoruyla ilkönce İngiltere'ye, oradan da Amerika'ya geçti, ve orada, katıksız arayan vizyonu yayınladı. Asker, düşünür, çiftçi ya da tasarımcı olsun, Almanlar, dünyanın en romantik insanları olduklarını kanıtladılar.

Savaş sonrası Almanyası ise romantik olsun ya da olmasın birçok yönden başarılı oldu. Alman iş dünyasında üretim ve sendikalar düzene konunca, endüstriyel üre-

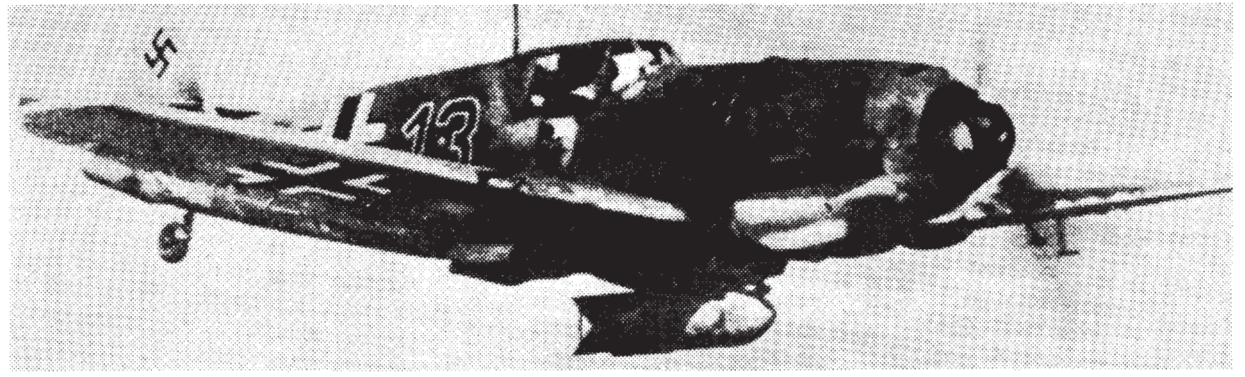
tim en üst seviyelere çıktı. Otoyollar ve demiryolları gerçekleştirildi. Alman endüstrisi başlangıçta, basit ve başarısı denenerak kanıtlanmış ürünlerde odaklaştı. (Bunlardan biri olan, Nazi Almanyası'nın mirası Volkswagen Beetle, Güney Amerika'da hâlâ üretilmekte.) 1950'lerin sonlarında çok belirgin bir vites değişimi oldu. Ampul biçimli BMW limozinlerinin yerini şaşırtıcı bir modernlik sergileyen 1500 aldı. Bu değişim Almanya'nın High Tech çağına geçişini simgeledi.

Ancak, 1960'lar ve sonrasında gerçekleştirilen ürünler ne kadar sofistike olsalar da, Alman mallarında görülen üslup giderek romantikleşti. Traş makinaları, mikserler, hesap makinaları, arabalar, lokomotifler vb. ürünler, laboratuvarlarda metal çerçeveli gözlüklü ve beyaz üniformaları adamların elinden çıkmış gibi görünmek zorundaydılar. Fransız ürünlerinde görülen sakarlık kabul edilemezdi. İngiliz tasarımının dekadan konforu onların kendilerini çok suçlu hissetmelerine neden olurdu. Amerikan tüketiciliğinin abartısı da lanetliydi.

Fakat bütün bu düşüncelere karşın, mistik laboratuvar-tasarım atölyelerinden uzakta, Almanlar oldukça hedonistik bir halktır da. Ellerini kavuşturmuş çok miktarda bira içmelerinde görüldüğü gibi, etin vereceği zevk ve acılar için av olabilirler.

Lokantalarda çoğunlukla ahşap paneller kullanılır. Trans Avrupa Ekspresi Rheingold'da ahşap panellerin yanı sıra, Almanların geleceksel giysilerini, folklorunu gösteren resimler de vardır. Alman bir tasarımcı bu hedonistik yaşama cezbedildiğini ne kadar çok farkederse o kadar çok tepki gösterecek, 9-5 arası çalışma tarzı için uğraşır; hastaneden çıkmış gibi duran tüketim ürünlerinin yapımını denetler. Dieter Rams'ın "mikro" traş makinası bir önceki gecenin fazlalıklarını traş etmek için sabah el altındadır. Bu makina, High Tech lastik kabı, temiz ve fırçalanmış alüminyum kafası, kompakt, temiz ve sağlam vücudundan elektrik geçtiğinde yanan kırmızı lambası ile harika görünür; ama ne yazık ki bu zavallı alet banyonuza High Tech getirmek için attığınız emniyetli traş jiletlerinin yarısı kadar bile iyi traş etmez. Braun "mikro" traş makinası kuşkusuz iyi imal edilmiş ve Bauhaus'dan esinlenerek yapılmış güzel bir objedir, ama banyodan çok Modern Tasarım Müzesi'ne layıktır.

Bu yeterli imajı tasarımın diğer alanlarında da yayılmıştır. Alman yemekleri kaynatılır, tütsülenir, bol kremle kaplanır; hacmi, besini, kalorileri çok önemlidir, ama doğru dürüst bir salata bile tek başına vücuda bunların vereceğinden daha yararlı enerji sağlayabilir. Aynı



Messerschmidt 109E Avcı uçağı, 1939. RAF Müzesi, Hendon.

şekilde, Alman demiryollarının masif, kaba ve son derece güvenilir lokomotifleri ağır çeker. Yine de Alman sadeliği, makina mühendisliğinin tüketim mallarının karşısında başarılı olmasını sağlamıştır. Çok özen gösterilerek yapılmış, zeytin yeşili Fransız trenleri sürekli bakım isterler; oysa siyah ve dayanıklı Alman trenleri 1975'de hizmetten kaldırılana dek hiç zorluk çıkarmadan, güvenilir bir şekilde çalışırlar.

Mercedes Benz'ler, ipeksi Jaguarların hafif suspansiyonlarına sahip değiller, ama Afrikanın çöllerinde ya da maksimum hızda gidilen Alman otoyollarında bir Jaguar ne kadar dayanabilir ki? Bir Fiat ya da Lancia, hızlı BMW'den daha iyi kullanılabilir, ama hangisi değerini koruyacaktır?

Almanlar tasarımla ilgili diğer alanların çoğunda da aynı amaç peşindedirler: grafik ve aydınlatmada olağanüstü örnekler görülür. Ancak domestik ve mobilya alanlarında abartı ve kitsch dünyasına doğru nostaljik bir çekim mevcuttur: geniş gülağacından yapılmış mükemmel masaları, taht'a benzer, yüksek arkalı, deri ve kromdan yapılmış mükemmel koltukları gibi. Bu hiçbir esin kaynağı olmamış tasarımdır; sadece imalat kalitesi ve hacmi dikkat çeker. Alman giysileri için de aynısı geçerlidir. Yüksek

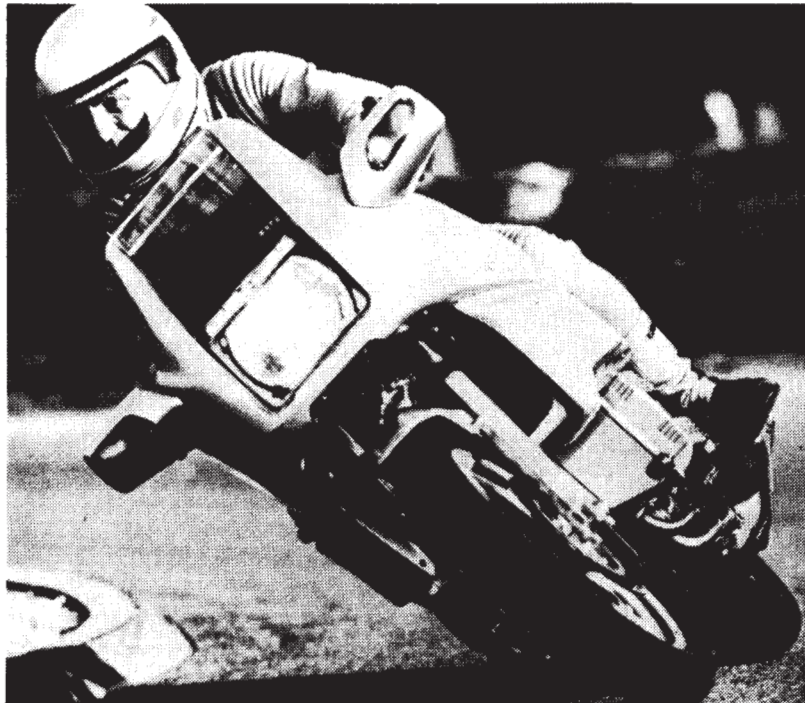
kalite derinin fazla kullanılmış olması tasarımın vereceği pırıltının yerine geçemez.

Alman tasarımının bu hacimli donukluğunun, rasyona duyulan bağlılığın yanı sıra, iki çıkış noktası olduğu söylenebilir. Birincisi, tutarlılık ve güven hissi aranmaktadır. Almanya hâlâ genç bir ülke. 1871'de birleşti, Bismarck'tan bu yana 113 yıldan sadece 43 yılı demokrasiyle geçti. Bu yılların çoğu fırtınalı ve küçük düşürücüydü. Weimar Cumhuriyeti (1919-1933) kronik olarak zayıftı ve Alman ekonomisinin çöküşünün başındaydı. Almanlar, 1955'de Birlik kuvvetlerinin askeri olmasa da Federal Cumhuriyet'e politik güçlerini geri vermelerine kadar ayağa kalkamadılar. Almanların, ister Mercedes Benz'lerinde ister yemeklerinde olsun, güvence, temizlik ve destek aramalarına şaşmamak lazım. İkincisi, bu tür dürüst ve rasyonel tasarım Makina Çağı'nın tüm çağrılarına tıpatıp uyar. Üretim düzeyi, temiz, basit ve doğru oranlı ürünleri hızla gerçekleştirebiliyordu. Almanya 1930'ların sonlarında askeri gücünü arttırdığında, İngiltere'yle savaşta kullandığı Messerschmidt 109E (Spitfire'in ölümcül rakibi) gibi başarılı makinelerin çoğunluğu en rasyonel şekilde tasarlanmışlardı.

Messerschmidt'in 90 dereceli düz

çizgileri, birbirine takılan elemanlarıyla imal edilişi, bu makinanın üretim ve bakımını, çok sık ve karmaşık yapıyla Supermarine Spitfire'la karşılaştırıldığında çok kolaylaştırıyordu. Bu, Almanların tasarımlarını neden isimlendirmek yerine numaralandırmayı tercih ettiklerini de açıklayabilir. Ve bugün bilgisayarlar -ya da onların tasarımcıları ve kullanıcıları mı?- gereksiz isimler yerine seri numaralarının listelerini almayı tercih ediyorlar. Yine de, Prusya askeriindeki kesin ölçülerin, Almanların numara, ölçü ve zamanla olan takıntılarını çok etkilediğini düşünmemek kolay değil. 1918'den bu yana Almanya'da görülen sosyal değişim Alman aristokrasinin sonunu getirdi. Almanya birçok bakımdan, komşusu İsviçre gibi burjuva bir ülke oldu; Orada aristotik yozlaşma, değişkenlik ve jantilik ortadan kaldırılmıştı. Fransız ve İngiliz tasarımları aristokratik değerlerinin etkilerini hâlâ taşıırken, Alman tasarımı orta sınıf değerlerinin ve yaşam stiline haritasını çıkarıyor ve aynası oluyordu: Eliyaklılık, endüstri, güvenilirlik ve çok çalışmak. Belki de Alman tasarımcıları kendilerinin ve ürünlerinin, rasyonel, yeterli, testlerden geçmiş ve tamamiyle güvenilir olduklarını kanıtlama uğraşısında kitlenmişlerdir. Bu bir takıntı; BMW ve MI otomobilleri örneklerinde olduğu gibi de çok güzel sonuçlar veriyor. Bu sadece görüntüde kalan bir değer de olabilir. Yağmur yağınca kadar rasyonel görünen Bauhaus evleri; çenenize dokunmadan sakalınızı kesebilecek gibi görünüp, yüzünüzü ikinci gölgesiyle bırakan traş makinaları gibi. Belki de bu, "biçim işlevi izler" in tam tersidir. ●

BMW K 100 Motorsiklet, 1984. BMW.



YAZILAR

Grafikerler Meslek Kuruluşu

Derneği adına sahibi

Yurdaer Altıntaş

Sorumlu Yayın Yönetmeni

Bülent Erkmen

Uygulama: Korkut Bayraktar

Ayda bir yayımlanır, para ile satılmaz.

Tüm hakları saklıdır.

Dizgi: Osman Tülü TİPOGRAF

Bastığı yer: OFSET YAPIMEVİ