TEMA

SOCIALISTIČNI AVTO

– UVODNIK V TEMO –

Ciril Oberstar | Martin Pogačar
Nepozabna življenja socialističnega avtomobila
3

V ZGODBAH

Igor Mandić
"Fičo" je formula
7

Igor Mandić
O avtomobilu in sandalih
10

Agata Tomažič
Stoenka in jaz
13

SKOZI PRIZMO AVTOMOBILNOSTI

Gregor Ilaš
Oh, svoboda, ne imeti avtomobila!
18

Dan Podjed
Yugo med sramom in ponosom
28

V ZGODOVINI

Marko Miljković
Mercedes za srce, fičo za žep
44

Boris Brovinsky
Oris zgodovine avtomobilske industrije v Sloveniji
59

Jurij Hadalin
Kandidate za nakup vozila obveščamo, da zopet sprejemamo dinarska vplačila ...
78

MED DELAVCI IN TOVARNAMI

Ulrike Schult
Družbena razdrobljenost industrijske delovne sile
88

Ivan Rajković
Upočasnjeno delo: Zastavini avtomobili po Jugoslaviji
102

MED CELULOIDOM IN ALGORITMOM

Martin Pogačar
Medijsko posredovana življenja jugoslovanskega avtomobila
114

Ciril Oberstar
Jugoslovanski film ceste
128

IN V MUZEJU

Tanja Petrović
"IMV – kolesje napredka"
151

Urška Purg
Fičko v muzeju
160

9/2016

UVODNIK V TEMO

Nepozabna življenja socialističnega avtomobila

Ciril Oberstar | Martin Pogačar

David Miller je svoj prispevek v znamenitem zborniku *Car Cultures* začel z izmišljeno zgodbo, s pripovedovanjem katere je kratkočasil svojo hčerko na poti do šolskega avtobusa: Nad Londonom so pristali Nezemljani, ogledovali so si mesto in poskušali razumeti, kako živijo prebivalci Zemlje. Kmalu so ugotovili, da tukaj živijo bitja na dveh, štirih, osmih ali šestnajstih kolesih. Servisirajo pa ta bitja njihovi služabniki, ki hodijo po dveh nogah. Hranijo jih in negujejo ter skrbijo zanje, če se jim kaj zgodi. Bitja na kolesih nikoli nikamor ne gredo brez vsaj enega služabnika.

Zgodba danes morda deluje banalno, ker so ob avtomobilih podobno vlogo privzele še veliko bolj razširjene in manjše naprave, mobilni telefoni. A dejstvo ostaja, da bi v 20. stoletju težko našli kak drug predmet, o katerem bi lahko govorili na podoben način kot o avtomobilu in človekovem odnosu do njega.

Avtomobil zato ni le eden najpomembnejših industrijskih produktov 20. stoletja, ampak tudi eden izmed najpomembnejših kulturnih in družbenih artefaktov. Zato je vedno pogosteje tema antropoloških in socioloških raziskav, ki se ukvarjajo s kulturami mobilnosti, družbeno

pogojenimi rabami avtomobilov in drugimi družbenimi vidiki avtomobila. Cestna in druga infrastruktura, namenjena uporabi avtomobilov, je bistveno spremenila vidne in nevidne pokrajine vsakdanjega življenja. Avtomobili so ključno vplivali na naše dojemanje prostora in časa in v temelju predrugačili način, kako se ljudje obnašamo do okolja in drug do drugega.

Avtomobilska industrija je bila dominantna industrijska panoga 20. stoletja, ki je določala gospodarske trende, po katerih so se ravnala celotna nacionalna gospodarstva in tudi globalno gospodarstvo. Določala je tempo gospodarskega razvoja. Največje prelome v organizaciji produkcije denimo so poimenovani po avtomobilski industriji (fordizem, toyotizem, postfordizem). Z manjšim zamikom in v manjšem obsegu je avtomobilska industrija doživela razcvet tudi v socialističnih državah. Če je ZDA motoriziral Fordov model T, Nemčijo pa Volkswagnov hrošč, je Jugoslavijo motoriziral fičo (Fiat 600), ki so ga izdelovali v tovarni Zavodi Crvena zastava. Med gospodarskimi in potniškimi vozili pa so to nalogo opravili TAM-ovi tovornjaki in avtobusi.

Stari socialistični avti danes izvabljajo različne odzive. Marsikdo jih niti ne opazi, kdo drug občuduje nerazumljivo lepoto starega. Spet tretjega omami vonj bencina, a se takoj zatem tudi spomni na bolečo izkušnjo ležanja pod rjastim, čeprav novim avtom, ki mu je odpovedala prirobnica. Marsikdo pa socialistično avtomobilno kurioziteto uvrsti v mapo "Stara šara socializma".

A socialistični avto nam, če se nanj ozremo skozi retrovizor, lahko odpre specifičen pogled na drugo polovico 20. stoletja ... in vse do danes. To je bil čas, ko je jugoslovanski socializem imel in (za)živel svoje avtomobilske sanje, ko se je družba modernizirala in se je razvijala industrija, ko so se tudi avti nalezli popkulture (in obratno) in ko se je z naturalizacijo avtomobila pomembno redefiniralo vsakdanje življenje.

Čeprav so jugoslovanski in drugi socializmi sprva stavili na javni, množični prevoz, kar je mogoče odčitati tudi iz prvih urbanističnih načrtov velikih jugoslovanskih mest, je na koncu individualistična raba avtomobila kmalu prevladala tudi na Vzhodu. Socialistični avto je tako v svoji spremenjeni vlogi individualne dobrine postal spremljevalec obdobja, ko se je poglavje evropskega socializma bližalo koncu, spremljal je razpad države in temeljito preoblikovanje jugoslovanske družbe v postjugoslovanske družbe. S socializmom je propadel velik del industrije, vsakdanje življenje in popkultura pa sta iskala in naselila druge koordinate in začrtala drugačne simbolne, gospodarske in ideološke poti. A vendar je postjugoslovanska sedanjost odločno zaznamovana s pozabljenimi, uničenimi in razpadlimi pa spet oživljenimi predmeti, njihovimi izdelovalci, medijskimi podobami in rabami, muzejskimi zbirkami in naj(ne)navadnejšimi zgodbami.

V tej številki se Agata Tomažič posveti svoji spominski izkušnji z avtom in z vsakdanjimi pripetljaji ironično razlaga tiho, a neskrito vseprisotnost tega prevoznega sredstva . Pri tem se sklicuje na hrvaškega publicista Igorja Mandića, čigar prispevka o razumevanju vloge avtomobila v socialistični Jugoslaviji odkrivata kompleksnost fenomena avta in avtomobilizma v jugoslovanskem obdobju.

Pogled na kup pločevine ali pa skrhani kosci spomina lahko sprožijo vrsto povsem telesnih odzivov pa tudi kup pomembnih vprašanj: Kje je socialistični, jugoslovanski avtomobil danes? Kako umestiti zgodovino jugoslovanskega avtomobilizma in avtomobilske industrije? Kaj

narediti z avtomobilom kot dediščino? Kje in kako, nenazadnje, jugoslovanski avtomobili živijo? Kaj se je zgodilo z nekoč pomembno industrijsko panogo?

Zgodba o avtomobilu kot predmetu in predstavniku nekega časa ter tehnološkega razvoja, individualne emancipacije, svobode in mobilnosti ter s tem povezanega drugačnega razumevanja in obvladovanja časa in prostora, pa spet kot vodilnega predstavnika visokoogljične družbe, je fascinirala (in to počne še danes) raziskovalke, politike, pisateljice, pesnice, filmarje in glasbenice, oblikovalke in futurologe ter futuriste, ekologe in avtomotonavdušenke. In fascinacija ni nova, saj je pomnožičenje rabe avta od fordizacije proizvodnje v začetku 20. stoletja naprej temeljito redefiniralo sodobno geografijo in njeno percepcijo, zraven pa tudi razsežja družbenih prostorov, identitet in pripadnosti. In ta fascinacija se napaja tako iz vsakdanjih rab kakor tudi simbolnih investicij, želja in potreb običajnih ljudi. Gregor Ilaš piše: "Avtomobil je postajal skozi dvajseto stoletje čedalje bolj potreben in zaželen predmet potrošnje, naturalizacija avtomobila in njegova samoumevnost sta vidna na vsakem koraku: v načrtovanju gospodarskih ciklov, izgradnji cestnih osi, avtocestnih križev v glasbi, filmih". Pri tem ni nepomembno, da se prav v spremembi odnosa do avtomobila zrcali odnos med preteklostjo in sedanjostjo, pa med kapitalizmom in socializmom, morda najjasneje v ideji (z različnimi motivacijami in ozadji) o kolektivni potrošnji oziroma souporabi avtomobila (glej Ilaš; Miljković).

Avtomobilizem in avtomobilska industrija sta postala kmalu predmet zgodovinskih raziskav. Z vidika tehnološkega transferja v jugoslovanski avtomobilski industriji in s predstavitvijo procesa jugoslovanske motorizacije zgodovino avta v Jugoslaviji opisuje Marko Miljković. Ugotavlja, da se je v Jugoslaviji v "prvih povojnih letih [...] poskušalo zgraditi skoraj popolno kopijo sovjetskega modela družbe in države, a že od začetka petdesetih naprej so tovrsten model pospešeno opuščali in ga zamenjali z izvirno različico jugoslovanskega socializma, ki naj bi bila mešanica najboljših značilnosti zahodnih in vzhodnih družb". Boris Brovinsky predstavi zgodovino avtomobilske industrije v Sloveniji, pri čemer upošteva, pomembno, tudi predvojno situacijo ter prehod v povojno socialistično vzpostavitev avtomobilske industrije. S tema prispevkoma se spogleduje članek Jurija Hadalina, ki se posveti slovenskemu avtomobilskemu tržišču ter radostih kupovanja novega oziroma rabljenega avtomobila, vključno s poudarkom na dialektiki domače – uvoženo. Dan Podjed s pomočjo materialne podobe in družbene vloge Yuga v Jugoslaviji in danes razdela razmerje med sramom in ponosom: v Yuga so ljudje sedali "z mešanico ponosa in sramu ter ga skušali z nadgradnjami in tehničnimi dopolnitvami, včasih pa tudi s kakšno blazino na zadnjih sedežih in figurico na armaturni plošči prikazati v najlepši luči in prikriti njegove temne plati."

Razmah avta in avtomobilizma je povezan z vzpostavitvijo nove industrije, ki je za seboj potegnila cel spekter spremljevalne industrije, med drugim naftne in gumarske, železarske pa tudi turizma. Ob tem so pogosto spregledana prav življenja delavcev. O tem piše Ulrike Schult, ki primerjalno obravnava TAM in Zastavo ter analizira problematiko porazdelitve dohodka pri ženskah v pregovorno moški panogi. Kot neke vrste postsocialistični kontrapunkt jugoslovanski preteklosti dela v avtomobilski industriji Ivan Rajković raziskuje zgodovino upočasnjevanja industrije in odpuščanj v Zastavi. To je problematika, značilna za velik del postjugoslovanske industrije, in se kaže tudi v odnosu delavcev "do Zastavinega kompleksa, ki so ga [delavci] do-

življali kot nekaj, kar zgolj posnema njegovo častno zgodovino moderne množične proizvodnje, medtem ko nima več zveze s kakršnokoli resno proizvodnjo ali "pravim delom".

Poleg zgodovine industrije in trženja ter delavstva lahko avtomobilsko preteklost opazujemo in spoznavamo tudi v načinih prisedanjanja v medijskih okoljih. O avtu v medijih, digitalnih in analognih, piše Martin Pogačar, ki socialistični avto razume kot mediatiziran "stroj posredovanega spomina [in] predmet, s pomočjo katerega lahko vidimo in slišimo preteklost". Bolj specifično pa se Ciril Oberstar posveti filmu oziroma žanru jugoslovanskega filma ceste in preučuje, na kakšen način "so si režiserji socialistične Jugoslavije prisvojili filmski žanr, v katerega je bila vgrajena družbena kritika kapitalizma" in ga obrnili proti državi, kjer je vladal komunizem.

Nenazadnje je avto postal tudi predmet muzealizacije. O tem, "kako smo kup železja, prepojenega s spomini, umestili v muzej [novejše zgodovine Slovenije] in ga širši javnosti predstavili v skladu z zahtevami sodobne muzeologije", piše Urška Purg. Tanja Petrović pa izpostavlja položaj in vlogo "akterjev industrijskega dela, torej samih industrijskih delavcev in skupnosti, ki so se oblikovale okoli velikih industrijskih središč", ter probleme z muzealizacjo tovrstnih izkušenj, kar so nekdanji delavci novomeškega IMV-ja uspeli prevesti v strategijo za "organiziranje, druženje in aktivno oblikovanje javnega narativa o svoji delavski preteklosti."

Raziskovanje vloge avtomobila in avtomobilizma na sploh zadeva vse več pristopov različnih raziskovalnih disciplin, od zgodovine tehnologije, avtomobilske industrije in oblikovanja, pa do antropologije in muzejskih in kulturnih študij. To je značilno predvsem za Zahod, ki je tudi prostor, kjer se je v stoletju "velike tehnologizacije in mediatizacije" sveta zgodila največja mitologizacija avta, in je hkrati tudi prostor, od koder izvira nebrzdano pozahodnjenje razumevanja družbene vloge avta. Morda se zato zdi, da vedenje o specifikah avtomobilske kulture in družbene vloge avta na Daljnem vzhodu danes le stežka presega idejo o neznanskem porastu prodaje avtov in s tem povezanega ogljičnega desanta na okolje. In, kar je še bolj čudno, siva lisa na svetovnem polju ostaja tudi evropski Vzhod; ta številka jo vsaj deloma želi obarvati.

Naj bo torej ta disciplinarno pester izbor člankov prispevek k razumevanju razsežij avtomobilizma na območju nekdanje Jugoslavije in hkrati vpogled v prepletanja med različnimi vidiki prisotnosti (socialističnega) avtomobila v vsakdanjem življenju (danes). Avtorice in avtorji se ukvarjajo z različnimi tematikami in odpirajo pot ne samo k premišljanju in osmišljanju preteklosti jugoslovanskega avtomobilizma ter njegovega pomena danes, ampak tudi k sprejemanju različnih vidikov postjugoslovanske sedanjosti, ki je, ne glede na razpad države, še vedno močno zaznamovana z jugoslovansko preteklostjo ter z različnimi modalnostmi, prisotnostmi in odsotnostmi, izkustvenimi, zgodovinskimi, spominskimi in čustvenimi prisedanjanji jugoslovanskega avtomobila.

V ZGODBAH

"Fičo" je formula

Igor Mandić[1]

Kako štiri slone spraviš v "fičota" – to je zdaj vprašanje, vprašanje, ki zveni bedasto, a je le končni poganjek vseh tistih šal nastalih iz ljubezni, s katerimi je obsuto naše "nacionalno vozilo". Odgovor je absurden: dva (slona) spredaj, dva pa zadaj! Rešitev je enostavna, ker je takšen tudi "fičo": je preprosta formula, ki naenkrat reši vsa vprašanja. To navidez smešno prometno sredstvo v svoji majhnosti nosi in skriva veliko pomembnih reči: celoten pogled na svet, pomanjšano sliko nacionalnega gospodarstva, stanovitno psihologijo nacije, luksuz in družbeni status ... "Fičo" je zrcalo našega dela sveta. Še do včeraj je bil ustoličen na piedestalu "nacionalnega vozila", danes pa postopoma že sestopa z odra (naše) zgodovine. Njegov vzpon in sestop vsebujeta celotno dramo, strukturo: "fičo" je drama, ki jo je napisala ena nacija. Kot model nacionalne sreče je konkretizacija sanj celotne nacije. Skratka, "fičo" je mitološko bitje.
Še nihče ni zares preučil "revolucionarnega učinka" avtomobila, učinka, ki je bistveno spremenil stoletne življenjske navade celotnega zahodnega civiliziranega sveta, ki je ustvaril nove življenjske prostore in modele, ki je po svoji volji oblikoval družinsko življenje, ki je ustvaril nova

1 Oba eseja sta prevedena po: Igor Mandić: Mitologija svakidašnjeg života (O. Keršovani, Pula, 1976).

področja za gospodarski razmah, ki je potisnil naprej celotne države ... V smrdljivih izpuhih avtomobilov se je razcvetel napredek, enako kot je bila ta "kočija brez konjev" takoj na svojem začetku obtožena za razcvet kriminala, upad obiska v cerkvah, ustvarjanje nove nemorale, vzpodbujanje nezdravih želja itn. (John B. Ray, v "Avtomobil in družbene spremembe") Avtomobilsko revolucijo je blagoslovil moderni angel blagostanja in profita, vendar v njem svoj trizob vihti tudi sajasti vragec nesreče, osamljenosti, zlobe, zavisti, nečimrnosti, denarnega tekmovanja ...

Ampak vrnimo se k malemu ljubemu "fičotu". Je majhen, naš, domač model mednarodne, vseobsegajoče mitologije "polakirane bencinske kante" (kot se je, približno tako, nekoč porogljivo izrazil M. Krleža). Glede na to, da se pri nas še nihče ni resno pobrigal, da bi preučil "duhovno sporočilo" tega mini prometnega sredstva (kar bi bilo možno le ob podrobni raziskavi trga in "zgodovine" njegovega življenja), ne moremo že takoj točno zatrditi, kaj je "fičo" pomenil in kaj pomeni za našo današnjo družbo. Lahko pa primerjamo: če Roland Barthes pravi (ko razmišlja o "citroenu" D. S. 19 kot o boginji), da je avtomobil danes še kar točen ekvivalent velikih gotskih katedral, potem bi mi lahko rekli, da je "fičo" za nas ekvivalent skromnih vaških cerkvic, ki so od davnine raztresene po naših krajih. Avtomobil je novo svetišče in moramo ga ceniti kot takega.

S svojim skromnim volumnom "fičo" kaže na skromnost volumna naše industrije, na našo denarno moč in tako odreja horizont naše predstave standarda, luksuza in potreb. Jasno je, da imajo velikanske "cestne križarke", ki so svojevrsten prototip ameriške industrijske ekspanzije in gospodarske premoči ZDA, drugačno "sporočilo" od utesnjenega gnezda našega "fičota". Slednji je skromen in prihaja iz revne delavske družine: "fičo" je proletarec med avtomobili. Če "citroen" D. S. 19 s svojimi veličastnimi oblinami, s svojo božansko urejenostjo govori o prehodu "z alkimije hitrosti na gurmanstvo vožnje", potem naš "fičo" s svojo skrčeno notranjostjo in komaj vzbrstelimi oblikami govori le o devištvu nekega standarda. Vsaka nacija ima avtomobil, ki ga lahko ima: mi smo si do danes zaslužili (le) – "fičota".

Vendar pa je "fičo" naše okno v svet: postopoma nas je vpeljal v visoko družbo, čeprav skozi mala vrata. Kot reven sorodnik iz province se "fičo" vsiljuje tudi tja, kamor ni vabljen: na tekme, na parkirišča velikih tujih mest, na katerih ga zakrivajo široki hrbti njegovih bogatejših sorodnikov, v širni beli svet. "Fičo" sodeluje tudi v tisti veliki mednarodni maniji "potovanja zaradi zadovoljstva" (Bellamy Partridge), maniji, ki se bistveno razlikuje od nekdanjih potovanj večinoma iz potrebe ali zaradi koristi. Avtomobil je konjiček sodobnih nomadov in če so veliki tuji avti čistokrvni žrebci in dirkalni konji, potem je "fičo" skromno kljuse, ki pa se mu vseeno ni treba sramovati svoje vzdržljivosti in želje po tekmovanju.

Skozi okno "fičota" je svet nedvomno videti drugače kot s pločnika za pešce. Tu "fičotu" neizogibno pripadajo lastnosti vsega avtomobilskega roda. S pogledom iz avtomobila se svet preseka na pol, a se zato razteza dlje. Za avtomobilista hiše obstajajo le do roba okna, a jih lahko vidi veliko več kot pešec. Avtomobilist upogne hrbtenico, da bi vstopil v svoje pločevinaste okove, a zato v njih dobi novo, posebno varnost. Kolesa, ki so v bistvu podaljški njegovih nog (M. McLuhan), ga nosijo dlje, hitreje in bolj vrtoglavo od krhkih človeških organov za hojo. "Fičo" je soudeleženec vseh teh psiholoških sprememb, ker se zdi, kot bi v svoji "nepomembnosti" zbral vse lastnosti svojega rodu.

V glavnem, ni lahko povedati, kaj vse je "fičo" naredil v našem okolju. Pri nas je bil prvi drag predmet sodobne potrošniške psihologije, prva čarobna luč, ki nam je služila kot smerokaz iz večne zaostalosti. "Fičo" je naša Ariadnina nit, ki nam je pokazala pot iz področja bajt, blata, opank in semnjev do širokih asfaltiranih cest, motelov, samopostrežbe, striptiza, beat glasbe. Iz psihološke utesnjenosti nacije, ki je na svojem hrbtu stoletja nosila kompleks Turkov, vetrovnega kraja, "predzidja krščanstva", hlapčevanja Mlečićem, kmečkih vstaj, nerazvite države itn., nas je "fičo" popeljal v mednarodna prostranstva, na sejme novih, širših vidikov. Na začetku je bil "fičo" luksuzen predmet, očiten pokazatelj denarne emancipiranosti posameznika. Sčasoma je postal ideal občega standarda, ki se danes velikemu delu našega prebivalstva zdi precej lahko dosegljiv. "Fičotu" bi morali postaviti spomenik.

Seveda se nekaterim zdi, da je "fičo" že opravil svoje, tako da za "nacionalno vozilo" razglašujejo nov tip avtomobila, mnogi pa so "fičotu" že zdavnaj obrnili hrbet. Spominjal jih je na njihovo skromno poreklo, na provincialne izvire, iz katerih so črpali svoje blagostanje. Tako se obrača hrbet revnim prednikom, ki so veliko žrtvovali za naš napredek, ravnodušnost in sram njihovih potomcev pa je edina zahvala. Ali je čas, da "fičo" resnično odide z odra zgodovine, ostaja vprašanje. Njegove revolucionarne zasluge niso majhne in bi jih šele morali zares preučiti. Do takrat recimo, kar je prav: "Fičo" je vzgojil našo nacijo. Hvala mu.

O avtomobilu in sandalih

Igor Mandić

Vprašali so me, zakaj noben naš književnik ni napisal nič o avtomobilu. Odgovarjam: "Saj ga niti ni imel." Potem tega ni mogel niti občutiti.

Tako je leta 1940 pisal Tin Ujević, ki je dobrodušno opravičeval svoje pisateljske kolege, ki so vohali bencinske hlape, njihovi teksti pa so dehteli po kolonjski vodici. Ta čudni revež in mučenik, bosonogi hodec po trnju in puščavnik, je bolje, več in prej dojel številne bistvene pomene nove civilizacije, v katero je bil vržen, od vseh odrešiteljev, takratnih in današnjih, ki so uživali in uživajo številne blagre sodobnega sveta. Če je zavračal stanovitne prednosti udobnega meščanskega življenja, Tin še ni bil pasatist ali hvalitelj preteklih časov (laudator temporis acti). S svojim lucidnim umom je odlično razumel, v katerem in kakšnem svetu živi, njegov življenjski slog pa je bil izključno njegova stvar: s svojim slogom, sobico, s svojim žganjem ni presojal svojega okolja, ljudi okoli sebe, Hrvaške in sveta, tako kot danes z mero svojih otrok in svojih ženk, svojih prijateljev in njihovih krogov, s svojim kartanjem in s svojimi pijačami nekateri naši pisatelji presojajo in ocenjujejo usodo našega naroda.

Evo, že pred tridesetimi leti je Tin dojel pomen avtomobila kot "mitskega predmeta" in ocenil njegovo kulturno vlogo – kot novega medija, ki je "razburil z zastarelostjo in ozkostjo

trgovskih središč v velemestih, razširil ... ulice in avenije in spremenil videz cest in glavnih žil ter zakone prometa" – natanko tako in na las enako, kot bi bil naš hrvaški, preuranjeni, nerazumljeni Marshall McLuhan. To je na splošno postavka, ki jo je treba še enkrat ponoviti: medtem ko je leta pisal feljtone po vseh mogočih časopisih v naši državi, je ta pesnik vzpostavil samosvojo, teoretsko nerazdelano, toda miselno genialno in književno briljantno analizo množičnih mitov. Pred najbolj razvpitimi uglednimi ljudmi te vrste v svetu je Tin Uljević s svojo ogromno intuicijo občutil, kako pomembno je posvetiti pozornost preučevanju našega vsakdanjega okolja. Pišoč o koktajlu in dvigalu, železu in betonu, avtomobilu, očalih in uri, je ustvaril majhno avtentično mitologijo svojega časa. Hkrati so njegovi podlistki eden vrhuncev hrvaške proze na sploh. Zato bi morali radikalno spremeniti kriterije tistega, kar štejemo za naše najbolj dragocene pripovedne stvaritve: po pravici rečeno, sèm prej spadata feljtonistika in politična proza kot čisto vsa tista nemogoča, dolgočasna, nezanimiva in nepomembna hlinjenja, ki jih imenujemo romani in povesti.

Ampak vrnimo se k avtomobilu. Tin ni bil neki fini pastoralec niti priljubljeni otrok hrvaške Arkadije, da bi "humanistično" začel zavijati z očmi ob sami omembi avtomobila kot literarne teme. Za razliko od naših sodobnikov, ki se leta vozarijo z avtomobili, pišejo pa o kočijah ali vsaj po kočijaško, je Tin avtomobil "vpeljal" tudi v svojo poezijo, zapel pa mu je tudi hvalnico v enem od svojih podlistkov. Že v tridesetih letih tega stoletja je začutil mitsko-pesniško moč tega novega prometnega sredstva:

V imenitnem krogu snobov sprehajalcev
in mnogih lepot dražljivih čarov
se pojavi sirena:
jaz pesniško poganjam štiri kolesa,
vulkanizirana.
Malo kavčuka in železni oklep,
ogradivši srce iz umrlega mesa,
zavračam polet živih teles;
nazadnje sem postal svoj lastni bankir,
potikam se po asfaltu srca,
elektromagnetiziranega.

Ta odlomek iz Ujevićeve pesmi *Z avtom po promenadi* ima poleg pesniškega še svoj kulturološki pomen. Ti verzi razmejujejo dve civilizaciji, označujejo prelomne trenutke, v katerih se v človeški zavesti en tip kulture zamenja z drugim. Pesniki seveda prednjačijo: prej in hitreje doumejo tisto, kar se dogaja v svetu, so kot nekakšni seizmometri človeštva, ki beležijo tudi najmanjše tresljaje v kulturnih standardih.

Zato se danes, ko nas obkrožajo samo neki pastoralni duhovi, ki se jim gnusi ta civilizacija, ki brbljajo fraze o "odtujitvi" kot posledici "tehnološkega napredka", ki bežijo na polja, plaže in otoke, samo da njihove fine nosnice ne bi vdihovale zastrupljenega zraka, zato se moramo danes spomniti Ujevićeve antipastoralnosti. Če vemo, da se naši pisatelji, pesniki, pripovedniki in dramatiki v pomanjkanju boljših idej v svojih delih vračajo k vaškemu blatu, rimskim dvo-

rom in sumljivim "sandalom" (celo ne k opankam, ki so v primerjavi s sandali vseeno višja stopnja v razvoju družbe), potem moramo prebrati tole:

"Mislim, da avto od vseh prometnih sredstev najmanj kvari estetsko in celo idilično naravo pejsaža. Ravno nasprotno ..." Bosonogi pesnik je pred tridesetimi leti pravilneje občutil pomen avtomobila kot vsi naši dobrostoječi sodobni pisatelji, ki se v njem vozarijo, ki pa za svojo pisalno mizo nosijo bodisi ilirsko surko ali krzno naših slovanskih pradedov. Zato imamo mi danes lažno, pastoralno, dvolično, nezanimivo in nesodobno književnost. Mnogi naši ugledni pisatelji so samo jokavi, lažni "humanisti", ki prodajajo pastoralne megle kot znak tega, da se ne znajdejo v tem svetu. Kdo ima danes pogum, da kot Ujević napiše recimo tole: "Moram priznati, da sem v nekaterih okoljih še posebej ljubil vonj bencina. Sredi dišečega zraka pomladi me je opajal bolj od drugih vonjev. Jasneje: očitno me je budil, odkrival mi je, da sem v novem svetu, polnem gibanja, delavnosti, volje in življenja." Naši pogumni pesniki danes nosijo sandale. Pa kaj še.

Iz hrvaščine prevedla Maja Lovrenov

V ZGODBAH

Stoenka in jaz

Spomini na čas avtomobilske nedolžnosti

Agata Tomažič

Do avtomobilov nisem imela kakšnega posebnega odnosa, dokler, osemnajstletna, nisem sedla za volan belega Golfa z rumeno oznako "Avtošola". Zdi se mi, da je moj inštruktor vožnje, potrpežljivi in dobrodušni možak, prvo uro posvetil samo temu, da sva se seznanila z najosnovnejšimi termini, kot so kuplenga, šaltkebla, frgazer ... Nobene od teh besed nismo uporabljali v pogovoru doma, pa ne zato, ker bi govorili samo čisto, knjižno slovenščino, ampak ker – nismo imeli avta.

V osemdesetih, ko sem odraščala, se je to še dalo. Osemdeseta so bila čas še kar pogostih vlakov Slovenskih železnic, avtobusov, ki so prevažali več kot enega samega potnika, in uglajenih taksistov ljubljanskega taksi društva, ki so po ulicah drseli v ladjastih mercedesih in v izborni slovenščini znali na izust zreferirati vse, kar se je zgodilo med poletnim dopustom, ko so nas spet pobrali na ljubljanskem kolodvoru. Poleg tega je bilo med našimi sorodniki in prijatelji dovolj takih, ki so bili motorizirani. Na izlete se ni odpravljalo s pol praznim avtom in kot otrok sem bila vajena gnesti se nekje zadaj, v družbi vrstnikov, od koder se ni videlo, kaj počenja voznik, da se avto premika naprej. Najbrž nič zelo zahtevnega, sem si mislila – če sem si sploh kaj mislila. Dejstvo, da sem odraščala brez avtomobila, me skratka ni v ničemer zaznamovalo. Mogoče tudi zato, ker sem bila v razredu eden redkih otrok, ki je na lastni koži izkusil privilegij potovanja z letalom, takrat še razmeroma luksuznim prevoznim sredstvom ...

Sčasoma pa se je vse obrnilo na glavo. O gosti prepredenosti neba s sledmi reaktivcev tu ne bo tekla beseda, svet je dovolj neobvladljiv že, če pogled ostane prikovan k tlem in se porazgubi v morju pločevine na štirih kolesih. Ko se danes, že prekaljena voznica, oziram na čas svoje avtomobilske nedolžnosti, se mi poraja misel, da je bilo zlato obdobje avtomobilizma ravno v letih, ko je bilo avtomobilov dovolj malo, da so si jih ljudje morali deliti. Vožnja v dvoje, troje, četvero ali celo petero in z jadralno desko na strehi, kar bom podrobneje orisala malce pozneje, je bila veliko bolj zabavna in neponovljiva kot pa današnje sterilno brzenje po ravni avtocesti, v ravno prav ohlajeni avtomobilski kabini, s tempomatom, nastavljenim na ustrezno hitrost, in glasbo po lastni izbiri.

Vsaka nova tehnologija je, ko se pojavi, čudež, ki je tako drag in redek, da ima moč združevanja ljudi v skupine, ki si jo le tako lahko privoščijo. Radijski in pozneje televizijski sprejemniki so bili pred desetletji glavna atrakcija, pred čarobnimi škatlicami, v katerih so bivali mali človečki, ki so peli, govorili in potem celo plesali, so se zbirali sovaščani in sosedje. Enako povezovalno funkcijo so imeli telefonski aparati – kdor si je sredi prejšnjega stoletja mogel šteti v čast, da ga ima, se je moral nehote sprijazniti tudi s povorkami znancev, ki so si podajali kljuke in potem slušalke. Telefoni so bili malone javno dobro. Še proti koncu tisočletja ni bilo dosti boljše, se spominjate pričkanj, ki so jih bili sposobni zanetiti t. i. telefonski dvojčki?

Radio in televizija sta danes boljkone izraza, ki označujeta nekaj nesnovnega – radijski ali televizijski program, recimo, ki ga lahko používamo kjerkoli, pravzaprav zelo redko v družbi. Tudi telefoni so prehodili dolgo pot do malone osovražene, a nepogrešljive večnamenske ploščice, katere poslanstvo že dolgo ni več *povezovati ljudi*. Veliko bolj uspešni so v počasnem razbijanju družbe na njene sestavne dele, osamljene in zmedene posameznike. Z avtomobilom ni bilo nič drugače: izpel se je v sredstvo, ki poskrbi za transport od točke A do točke B; na to, kako je prevoz potekal, pa praviloma pozabimo že nekaj minut zatem, ko prispemo v točko B. Avtomobili, ki so ostali na mojem spominskem situ, so zato tisti, v katerih sem, povečini čemeča na zadnjih sedežih, popotovala v svoji zgodnji mladosti. In brez trohice jugonostalgije lahko zapišem, da po pomembnosti in intenzivnosti prvo mesto med njimi zaseda *stoenka*.

Notorično slabo vozilo s tekočih trakov tovarne v Kragujevcu, ki so ga premožnejši in iznajdljivejši državljani, predvsem tisti obrtniške provenience, že sredi osemdesetih zamenjali s čim solidnejšim, se pravi nemškim (glej "Avtošola"), je bilo pravzaprav nekakšen naslednik fička, o katerem je Igor Mandić v enem svojih lucidnih esejev o mitologiji vsakdanjega življenja zapi-

sal, da je "proletarec med avtomobili" (glej *Fičo je formula* in *O avtomobilu in sandalih*). Toda najsi je bila še tako neugledna in nezanesljiva, je bila stoenka v mojih najstniških letih stalnica v vsaj dveh izvedbah.

Stoenko lepe temnozelene barve, ki je asociirala na uniforme voznikov LPP ali celo kakšno lovsko društvo, je vozil gospod H., oče moje najboljše prijateljice, s katero v srednješolskih letih nisva smeli zamuditi nobenega plesa od Šentvida do Bežigrada. Kot je znano, se pridne srednješolke iz urejenih družin (ali takšnih, ki bi bile take rade videti vsaj na zunaj) ne družijo s toliko starejšimi prijatelji, da bi že imeli vozniški izpit in avto, zato je edina možnost prevoza, ki jim preostane, že omenjeni LPP. Zelenci pa so – ne vem, kako je s tem zdaj – takrat nehali voziti opolnoči. Prav tako je znano, da se vsak pošten šolski ples – bržčas se je odtlej tudi to spremenilo – zaključi ravno ob pol enih, zato sva z *bestico*, kot bi rekli danes, vsak petek moledovali njenega očeta, naj pride po naju. In je prišel. Ob pol enih, raje kakšno minuto preje kot pozneje (zato pa sva ponavadi zamujali midve) je čakal pred poslopjem gimnazije, od koder je rohnelo in bobnelo in kjer so postopali sumljivi tipi. Gospod H. je zapeljal, kolikor blizu se je dalo, po možnosti do vrat (takrat se je to še dalo), nato pa odvil šipo na voznikovi strani in škilil skozi špranjo kot skozi periskop. Po mojem je vohljal, ali naju bo kje zagledal s cigareto ali plastičnim kozarcem alkoholne mešanice v roki. Med čakanjem si je ponavadi prižgal cigareto in opazili sva ga lahko že po kolobarčkih dima, ki so se sukljali iz temnega avta. Bojazen, da bi njegov nos zaznal vonj po cigaretah na najinih oblačilih, je bila zatorej odveč. In ker je gospod H., da bi mu bedenje do malo čez polnoč, ko je zagnal svojo stoenko, hitreje minilo, doma zvrnil kakšen kozarček ali dva, smo bili pravzprav vsi kar na isti valovni dolžini. Toda ker je bil on vendarle starejši in modrejši in ker se je tako spodobilo, naju je vedno narejeno nergavo pozdravil, češ kod hodita, se pozanimal, kako je bilo, in obvezno dodal, da ne ve, kaj imava od tega, da laziva naokoli ponoči "kot dva vampirja". Da oni niso tega *nikoli* počeli. Potem je stoenka zahrzala in čez par minut me je odložil pred domom. Z bestico pa sva se takoj naslednje jutro obesili vsaka na svoj telefon, da sva predebatirali vsa nova znanstva (in osrečili vsaka svojega telefonskega dvojčka). Do naslednjega tedna.

V to, zdaj gotovo že dolgo pokojno zeleno stoenko sem včasih prisedla tudi na daljše vožnje, in sicer poleti, ko se je družina H. odpravila na dopust v Belo krajino. Kar pet se nas je takrat spravilo vanjo, otroke so nas posadili na zadnje sedeže – bestica je imela mlajšega brata (v bistvu ga ima še vedno, ampak danes je razlika dveh let skorajda neopazna ...), ki je sedel vmes in sva ga družno zatirali. Gospod H. je vse to hrabro prenašal, ampak ko smo prišli na cilj (vmes je bilo ponavadi treba ustaviti, ker je kateremu od otrok postalo slabo – ponavadi sem bila to jaz), si je za nagrado vseeno takoj odprl pivo. Stoenko je parkiral v senco, pod krošnjo mogočnega oreha, in, sedeč za mizo na terasi, nepremično strmel vanjo. Najbrž je v duhu podoživljal vsak trenutek naše čudovite vožnje. Ali pa si jo je prizadeval kar najhitreje pozabiti in utopiti v pivu, je druga možna razlaga, h kateri se bolj nagibam danes. Ko si je gospod H. konec devetdesetih kupil nov avto nemške izdelave, eno tistih dolgočasnih, zanesljivih vozil, smo se otroci že davno raztepli in se vozili po svoje. Avtomobili niso več imeli tiste čarobne, povezovalne moči ...

Ampak stoenka se je kot žilavo prevozno sredstvo, ki na poti na poletni dopust ne klecne pod še tako težkim bremenom, imela priložnost izkazati še enkrat. Bilo je po maturi, tik preden je med nami začela kositi epidemija vozniških izpitov in nas za vedno posadila vsakogar v svoj

avtomobil. Nekakšna vmesnost je visela nad nami kot težko nevihtno nebo: zakorakali smo že v julij, rezultate mature smo pričakovali v kratkem, dotlej pa nihče ni prav dobro vedel, kako se bo odvilo njegovo življenje. Štiri sošolke smo se neprijetno negotovost odločile preživeti v obmorskem vikendu pete med nami. M., po videzu in vedenju sicer strašno skromna, je izvirala iz ene tistih ljubljanskih družin, ki je bila pred vojno strašno imovita. Hišica, ki so jo njeni predniki zgradili dobesedno nekaj metrov od morja v enem idiličnih, skritih istrskih zaselkov, je bila še najmanj bahava v asortimanu njihovih nepremičnin. Zaradi relativnega miru, v katerega je bila okolica pogreznjena tudi med poletnimi meseci, pa za razgrajaške srednješolke pravzaprav tudi dokaj neprimerna. A smo se vseeno odpravile: pet deklet, velikanske zaloge hrane in še več pijače, se nas je strpalo v bledorumeno stoenko. Stoenka je bila last M-jinega očeta, ki si, mogoče prav zaradi svojega skorajda plemiškega izvora, ni niti malo belil las, s čim se prevaža okrog. Po mojem se mu preprosto ni dalo kupovati novega avta, dokler je stari še delal – neracionalno bi bilo. Ampak najpomembnejše je bilo, da je svojo stoenko velikodušno posojal svoji hčerki. In ta stoenka ni bila navaden avto!

Resda ni skrivala svojih let (imela jih je menda samo kakšno leto manj kot me), a je njen prtljažnik hvaležno pogoltnil vso prtljago, ona pa si je na streho pustila namestiti še jadralno desko, ki jo je M. dobila za rojstni dan od babice. Popotovanje več kot sto kilometrov daleč v taki zasedbi se je napovedovalo kot epska pustolovščina, o kateri bomo poročale zanamcem ...

Najbrž je odveč razlagati, da tista stoenka ni bila opremljena s klimatsko napravo. Njena odsotnost nas ni odvrnila od tega, da se ne bi na pot odpravile opoldne, sredi največje vročine. (Prav tako je odveč dodajati, da bi odsotnost klimatske naprave danes vsakogar pri zdravi pameti odvrnila že od tega, da bi sploh sedel v tak avto ...). V predirnem vreščanju in hreščanju glasbe s tisočkrat presnete kasete, ki se je obračala v avtoradiu (se pravi, da je vendarle šlo za neko posebej luksuzno izvedbo stoenke), smo prispele do trgovine najboljšega soseda na koprski Šalari. Morda bi bila tu ustreznejša raba glagola "prikotalile", kajti vse smo bile v pubertetniško okroglih letih in zadek avtomobila se je zaradi teže nevarno spustil. Oboje – obteženost vozila in obteženost nas samih – nas spet ni odvrnila od tega, da se ne bi v trgovini založile še z dodatnimi količinami hrane. Spominjam se, da sem kasetar držala na kolenih, in nasploh v kabini za potnike ni bilo kaj bistveno več prostora kot v prtljažniku, ki je bil do vrha zatrpan s kajpavem čim (najbrž z oblekami, ki jih najstnice nujno potrebujejo po več na dan za nekajdnevno bivanje v istrskem zakotju). Ena od sopotnic je tedaj na glas izrekla, da je nekje slišala, da na Hrvaško pravzaprav ni dovoljeno uvažati hrane. Vse smo se brez besed spogledale – prikriti, da je avto zvrhano naložen s hrano, ni bilo mogoče – dokler se ni najbolj domiselna med nami spomnila, da bomo potem pač vse požrle že na meji. Ni problema, je rekla ponosna voznica, havba je tako razgreta, da lahko začnemo s cvretjem jajc na oko takoj zdaj. In spet je bilo smeha in rezgetanja vse do meje, kjer smo začuda utihnile. Prešle smo jo brez težav, poštenost, ki se je zrcalila z naših angelskih obrazov, je carinike prepričala, da ničesar ne skrivamo.

Stoenka, ki je zdaj že dodobra spominjala na francoske žabe, in to v fazi, preden jih je hidravlika dvignila, se je nekaj minut zatem primajala na dvorišče vikenda. Mislim, da je trajalo vsaj kakšno uro, da smo vse razložile. Če bi nas kdo opazoval, bi ga prizor gotovo spomnil na posnetke, kakršnih danes na Youtubu mrgoli in prikazujejo majhen avtomobilček, iz katerega se nekaj dolgih minut izkrcava nepregledna množica ljudi, vse to pa se dogaja v kateri od držav

t. i. tretjega sveta, kjer se še vedno prevažajo v družbi. Naša stoenka je bila s svojo prostornostjo v posmeh vsem fizikalnim zakonom. Takšnih ne delajo več!

Še enkrat, tokrat zadnjič, so se potem moje poti prepletle s stoenko. Bilo je v Beogradu, sredi devetdesetih, ki se je Slovencem, z obema nogama že strumno na poti v Evropo, zdel kot pomilovanja vreden časovni stroj. S starimi ljubljanskimi zelenci, ki so utrujeno sopihali po mestu, Gorenjevimi hladilniki, ki so kljub pohrkavanju vdano hladili ... Predvsem pa z ljudmi, ki so še premogli tisto gostoljubnost, kakršne je sposoben samo nekdo, ki lahko ponudi bore malo. Recimo vožnje z razmajano, staro stoenko!

Stanovali smo pri nekem članu spremljevalnega benda Bajage, sobe so bile zatrpane z zgoščenkami, miza se je šibila pod kozarčki loze in pepelnik je hotelo raznesti od ogorkov. Vse to je prišlo po hrani, ta pa je bila nekako samoumevna. Gostom se je spodobilo razkazati tudi mesto. Od nekod se je prikazal gostiteljev boter, *kum*, ki kot da je vse svoje življenje čakal, da nas bo prevažal po Beogradu. Zavedam se, da je tak opis puhel in naiven, ampak njegovemu entuziazmu res ni bilo konca. Uprizoril je nekakšen vodeni ogled s poglobljenimi in zelo duhovitimi razlagami o vseh znamenitostih, mimo katerih smo brzeli. Sama sem jih videla prvič in nisem se mogla znebiti občutka, da pred mano vstajajo sličice iz osnovnošolskega učbenika za spoznavanje družbe – *moja širša domovina*. Hiša cvetja, Sava center, Topčider, Ada Ciganlija – aja, ta mi je bila znana iz Monopolyja. Zapletlo se je samo pri Avala filmu, kjer je vratarja moj fotoaparat tako vznemiril, da je prhnil iz svoje hiške kot kakšen ogorčen sršen, ki se je že cel dan zaganjal v steklo. Smuknila sem nazaj v stoenko, boter pa je pritisnil na plin in seveda smo mu ušli. *Nacionalna klasa* (1979) v živo!

Ko smo že bili daleč stran, na varnem, sem odvila šipo, da bi vdihnila sveži zrak. Veter mi je mršil lase in občutenje svobode je bilo popolno. Pred mano se je risala gladina Donave in v ozadju je bilo videti nebotičnike Novega Beograda. Samo potem ... Potem se okna ni več dalo zapreti ... Nič hudega! je vedro vzkliknil boter, zapeljal ob rob cestišča in ustavil. Segel je v predal pod armaturko in se z izvijačem lotil skajaste obloge na notranji strani vrat. Trije, štirje zavoji in že je odstopila, on pa je na roko popravil šipo, pritrdil vijake nazaj in spet je bilo vse v najlepšem redu.

V zlati dobi avtomobilizma je vsak dober voznik znal v hipu odpraviti okvaro svojega avta. Ne, takšnih ne delajo več. Naj mi odpustijo vsi avtomobili in vsi vozniki, s katerimi sem se vozila potem. Prvih ne pozabiš nikoli.

Oh, svoboda, ne imeti avtomobila!

Gregor Ilaš

Članek obravnava fenomen socialističnega avtomobila skozi prizmo koncepta avtomobilnosti. Tudi v socialističnem sistemu lahko govorimo o intenzivnem prepletu različnih dejavnikov (ekonomije, ideologije in fenomenologije avtomobila), ki tvorijo podoben sistem avtomobilnosti kot v kapitalističnem sistemu, le da je socialistični sistem avtomobilnosti kopiral kapitalističnega in za njim močno zaostajal. Avtomobilnost spričo okoljskih, socialnih in individualnih posledic terja temeljito preobrazbo.

Ali veste kako najbolje izmerite hitrost socialističnega avta? S koledarjem.

Zakaj v socializmu ni bilo bančnih ropov? Ker si moral deset let čakati na avto, s katerim si lahko zbežal s prizorišča.

Socialistični avto je vir posmeha. Morebiti je tu šla še najdlje avtomobilska oddaja Top Gear v kateri Jeremy Clarkson s tankom razstreli Yugo 45. Po eni strani naj bi socialistični avtomobil nakazoval svojo tehnološko zaostalost in s tem nedoletnost socialističnega projekta, po drugi strani pa naj bi opozarjal na dirigirano (plansko) proizvodnjo dobrin, ki pa jih zaradi neupoštevanja dialektike trga (ponudbe in povpraševanja) kronično primanjkuje. Ali je tak pogled ustrezen? Je primerno obravnavo avtomobila zreducirati na zahodni pogled na avtomobilnost?

V zadnji letih strmo narašča literatura o humanističnih in družboslovnih vidikih avtomobila. Če so prej prevladovali publicistični, tehnični in zgodovinski vidiki, ki so avtomobile obravnavali kot tehnično dejstvo, kot nevtralno tehnologijo, kot nekaj, kar ima lahko pozitivne, osvobajajoče (svoboda, avtonomija, demokracija) ali pa negativne, če ne celo katastrofične posledice (nesreče, vojne za nafto, onesnaženje planeta), pa je širši, celo sistemski vidik na površje prinesel mnogo drugih, spregledanih poudarkov. Naenkrat avtomobil ni več le predmet tehnofilskih opisov avtomobilskih lastnosti (prostornine motorja, moči avtomobila, končne hitrosti, porabe, emisij in tako naprej), zgodovine legendarnih avtomobilov in njihovih konstruktorjev/oblikovalcev, opisov prometnih poti, predelave avtomobilov, temveč postane predmet različnih, izrazito heterogenih obravnav. Od etnografskih in antropoloških študij različnih rab avtomobilov, ki razbijajo evropocentrični pogled individualizirane rabe avtomobila, pa do študij, ki izpostavljajo vpetost avtomobilov v družbeno-gospodarsko strukturo (denimo fordizem). Neverjetno krajinsko in arhitekturno dominacijo avtomobila artikulira popularna kultura – v filmu *Štoparski vodnik po galaksiji* se hoče lik z imenom Ford rokovati z dominantno vrsto na Zemlji – avtomobilom. Skratka, še iz vesolja je videti kdo dominira komu.

Sodobne študije o avtomobilu odpirajo številne vidike: primerjalna zgodovina avtomobilskih izumov, zgodovina avtomobilskih tovarn, razvoj tiska povezanega z avtomobili, zgodovina avtomobilskega oblikovanja, avtomobil v kontekstu kolonizacije kontinentov, različne (kulturne) rabe avtomobilov, nacionalna avtomobilska ideologija ('nemški', 'ameriški', 'francoski' avtomobili; skandinavski stil vožnje v primerjavi z mediteranskim stilom vožnje), avtomobil kot izražanje rasne identitete (avtomobil v kulturi temnopoltih v ZDA), refleksija "primarne" rabe "avto-mobilnosti", torej hoje in njene rekonfiguracije v sodobnem "avtomobiliziranem" svetu; avtomobil kot zasebni ter zvočni prostor – spremembe v modusih poslušanja glasbe ('avtomobilsko poslušanje glasbe'); avtomobil kot objekt želje; subjektne pozicije v različnih transportnih diskurzih; avtomobil kot tehnizirani dom (avtomobil ima množico dodatkov: GPS napravo, televizijo, priključke za mobitel, zatemnjena stekla, napravo za prostoročno govorjenje in tako naprej); povezava istočasnih tehnologij – avtomobila in filma, avtomobil v literaturi, slikarstvu (Vostell); fascinacija s prometnimi nesrečami slavnih (James Dean, princesa Diana, F. W. Murnau, Albert Camus, Roland Barthes, Jane Mansfield, Marc Bolan, Grace Kelly,

če naštejemo le nekatere), da sploh ne omenjamo avtomobila v kontekstu športa (Formula 1, reli), za kar uporabljamo poseben pojem – avtomobilizem.

Avtomobil v teh študijah postane najpomembnejši predmet potrošnje, tako rekoč središče družbenega življenja. "Dvajseto stoletje je stoletja avtomobila, avtomobilnosti in množične motorizacije" (Gilroy, 81). Od kje avtorjem teh študij argumenti za take trditve? Saj gre vendar samo za avto. Poznamo številne druge tehnologije dvajsetega stoletja, za katere lahko trdimo, da so prelomne: kino, letala, radio, televizijo ...

Razlika je najprej vidna na zemeljskem površju. Neizmerna prepredenost cest in avtocest, parkirišč je do skrajnosti pripeljana v severnoameriških mestih, ki so bila za razliko od evropskih načrtovana in grajena za avtomobile in "avtomobilski pogled na svet". Skoraj polovica javnih površin v Los Angelesu je namreč namenjena avtomobilom. Zanimivo je, da so bile prve avtoceste, iz časa nacistične Nemčije, grajene z mislijo na avtomobilskega voznika in njegove potnike. "[Nemške avtoceste] ne bodo samo veličastne, najboljše, najmanj nevarne, najhitrejše ter najmodernejše ceste na Zemlji, bodo tudi najbolj plemenit ornament vzvišene nemške pokrajine, ki bodo v tem kontekstu zasijale kot najbolj drag kamen na spretno izdelanem prstanu. Nikakor ne pomenijo opustošenja narave, niso produkt izrojene tehnologije, temveč dovršena krona krajine, krona, ki jo zemlja vedno sprejme, ko je človeški duh poročen s svojo naravno lepoto, in jo s tem le še okrepi. Ne bodo nastale torej ceste, temveč umetnine – tako kot so nekoč zgradili templje in ne kolib, katedrale in ne zgolj molilnic, piramide in ne zgolj nagrobnikov. To je, kar firer hoče. Prvič v zgodovini človeštva, bo firer povzdignil ceste nad področje naravnih poti in umetnih cestnih konstrukcij in jih potisnil v sfero umetnosti" (Wilfried Bade po Sachs, 1992, 52).

Avtomobile proizvaja eden najpomembnejših industrijskih sektorjev, v katerem se že od začetka stoletja uvajajo najpomembnejše tehnološke inovacije, organizacija dela, metode izkoriščanja delavcev ter so po drugi strani mesto pogostih stavk in finančnih intervencij držav. Iz avtomobilske tovarne izhajajo koncepti in režimi, ki segajo izven zidov tovarn in "urejajo" družbeno-gospodarska razmerja: fordizem, postfordizem (sem lahko prištejemo tudi ožja koncepta, kot sta sloanizem in toyotizem). Ikonskim tovarnam dvajsetega stoletja (Ford, General Motors, Volkswagen, Toyota in tako dalje) lahko dodamo naftno industrijo (BP, Shell). Med prvimi največjimi korporacijami na svetu po prometu, jih je največ povezanih ravno z avtomobili in nafto (ter zemeljskim plinom). Skupaj z gumarsko industrijo sestavljajo neprebojno zlitino ideologije mobilnosti.

Avtomobil je za bivališčem najpomembnejši predmet potrošnje, v katerega posamezniki in gospodinjstva vlagajo veliko sredstev. Upoštevajoč ceno nakupa, vzdrževanja, popravil, goriva, davkov, cestnin, zavarovanj, tudi če številnih drugih pritiklin (strešni nosilci, nosilci za kolo, različni (dekorativni) dodatki) sploh ne štejemo, je avtomobil izjemno drago sredstvo mobilnosti.

Še pomembnejši pa je verjetno tisti vidik, ki subjekt interpelira v avtomobilsko ideologijo. Avtomobil je postajal skozi dvajseto stoletje čedalje bolj potreben in zaželen predmet potrošnje, naturalizacija avtomobila in njegova samoumevnost sta vidna na vsakem koraku: v načrtovanju gospodarskih ciklov, izgradnji cestnih osi, avtocestnih križev v glasbi, filmih ... Avtomobilnost je prisotna v številnih diskurzih. Nemara je to najbolj vidno že s tem, da ima vsak dnevnik svojo rubriko o avtomobilih, da ne govorimo o revijah posvečenih avtomobilom.

Zaradi vseh naštetih vidikov, ne moremo govoriti samo o avtomobilu, avtomobilizmu,

temveč avtomobilnosti, ki združuje prej omenjene lastnosti. Še več, eden bolj izpostavljenih teoretikov avtomobilnosti, John Urry (2005), trdi, da je mogoče govoriti o sistemu (režimu) avtomobilnosti. Stoletje trajajoča naturalizacija avtomobilnosti je po Urryjevem mnenju tako vseprežemajoča, da govori celo o avtomobilnosti kot avtopoetskem sistemu, torej o sistemu, ki lahko (re)generira sam sebe. Na tehnološki ravni se to vidi v tem, da je motor z notranjim izgorevanjem v tem sistemu "zaklenjena" tehnologija. Ker je avtomobilnost tako kompleksna in prekrivajoča se ideologija, vsak premik (električni ali vodikov motor, kolesarjenje) zahteva prelom paradigme, čemur se obstoječi sistem upira. Že tako banalen problem, kot je vir energije (nafta proti elektriki), za sabo potegne tako daljnosežne posledice, da se spremembe uvajajo izrazito počasi (elektronske polnilnice ali menjava akumulatorjev, pridobivanje električne energije, zvočni označevalci tihe električne tehnologije).

Ob tem lahko dodam, da ima teorija avtomobilnosti šibko tematizirano vlogo države. Država je namreč tista institucija, ki ta sistem avtomobilnosti sploh omogoča. Kot temu rečejo liberalni teoretiki, je država servis za nemoteno delovanje kapitalizma kot takega. Logika povpraševanja in ponudbe sama po sebi ustvarjata srečna in uravnotežena pola proizvajalcev in kupcev, ki lahko na svobodnem trgu izbirajo najboljše izdelke v razumnem času (ne pa tako kot v socializmu, v katerem si čakal na avtomobil deset let). Ta vidik države kot servisa je seveda ciničen, saj je država na delu tudi, ko se v namazano kolesje kapitalizma zagozdijo kamni krize in "mora" država reševati avtomobilske tovarne. V perifernih kapitalističnih državah pa je država zopet servis, ki korporacijam daje subvencije, da produkcija sploh pride ali ostane v državi.

Še pomembnejši in bistven prispevek države k avtomobilnosti je v tako imenovanih eksternalijah, kot sta cestna infrastruktura in onesnaževanje. Eksternalije so stroški, ki ne izhajajo le iz stroškov avtomobila samega (nakup avtomobila, popravila in nakup bencina in podobno), temveč tudi ostali stroški, s katerimi se ubada država in ne proizvajalci ali lastniki avtomobilov. "Dejanski" stroški vožnje ob upoštevanju teh eksternalij in drugih posledic vožnje (recimo zastojev, nesreč) letijo v nebo. Mimogrede, če v tem kontekstu uporabimo libertarni žargon in pojmujemo socialistično tisto, kar izhaja iz obdavčenja, je ravno avtomobilnost, domnevno izraz največje svobode, idealov kapitalizma (Lomasky, 1997), najbolj socialističen način transporta, saj gradnja avtocest, ulic, skratka celotne cestne infrastrukture brez davkov ni verjetna.

V kontekstu individualnih in družbenih posledic avtomobilnosti Beckmann (2004) postavi tezo, da moramo prometne nesreče zatajiti, ne smemo jih videti kot "normalen" dogodek, ampak kot odklon, odstopanje od normalnosti. Nesreče so seveda dojete kot izjema, čeprav so pogost – "normalen", "naraven" pojav. Po podatkih Svetovne zdravstvene organizacije umre v avtomobilskih nesrečah letno 1,2 milijona ljudi, 20 do 50 milijonov pa je poškodovanih. Žrtve odpeljejo v bolnišnice, avtomobile v delavnice, s cest umaknejo ostanke prometnih nesreč in vse funkcionira, kot da se ni nič zgodilo. V političnem diskurzu se prometnih nesreč ne problematizira, ne pojavijo se pobude za vgradnjo blokad hitrosti in podobno. Take ukrepe bi, seveda znotraj režima avtomobilnosti, takoj razumeli kot neposreden napad na svobodo posameznika, ki mu je dovoljeno voziti z želeno hitrostjo. Da vožnja postane sploh vožnja, je potrebno voznika pregnesti z ideologijo svobode, avtonomije, uspeha in statusa.

Kritičen pogled na avtomobilnost nima torej pomislekov samo do ekonomskih vidikov, temveč odpira tudi politične aspekte, odgovornost posameznika v zvezi z rabo avtomobila,

vlogo države pri vzpostavljanju infrastrukture in določanju pravil voznega režima (voznike je potrebno naučiti pravil, jih strenirati, voziti morajo nezavedno).

"Avtomobilnost je ena osnovnih socio-tehnoloških institucij, okrog katere je organizirana moderna. Je niz političnih institucij in praks, ki urejajo, pospešujejo ter oblikujejo prostorska gibanja in vplive avtomobilov, istočasno pa regulirajo mnoge njene posledice. Avtomobilnost je tudi ideološka ali diskurzivna formacija, ki uteleša ideale svobode, zasebnosti, gibanja, razvoja in avtonomije, motive, s katerimi je avtomobilnost prikazana v popularnih in akademskih diskurzih in s katerimi so legitimizirani njeni osnovni tehnični artefakti – ceste, avtomobili, itn. Na koncu pa avtomobilnost za sabo potegne tudi fenomenologijo, niz načinov občutenj sveta, ki omogoča tako legitimizacijo njene dominantnosti in radikalno razburka samoumevnost meja, ki ločijo človeka od stroja, naravo od narejenega itn. Skupaj ti domnevno različni vidiki sestavljajo razumevanje avtomobilnosti, ki je nezvedljiva na avtomobil" (Bohm et. al. 2006, 3). Ta navedek iz zbornika *Proti avtomobilnosti* (*Against automobility*) dobro ponazarja način, s katerim avtorji politizirajo avtomobilnost. Menijo, da obravnavam avtomobilnosti manjka teoretizacija kompleksa družbenih in političnih odnosov, ki so udeleženi v avtomobilnosti. Menijo, da je avtomobilnost v osnovi politična kategorija, saj avtomobilnost prežemajo vzorci razmerij moči in podobe kolektivnega 'dobrega življenja', ki pa so istočasno izpodbijane. Prodaja se svoboda in mobilnost, ki pa se zatakne v prometnih zastojih.

To situacijo, ko se nemški turisti v trumah valijo proti morju in stojijo v nepreglednih kolonah v največjem soncu, opisuje Peter Sloterdijk v knjigi *Evrotaoizem* (2000) in jo tudi povzdigne na filozofski, a skrajno ironičen nivo: "Vsaj enega od svojih utopičnih ciljev je moderna uresničila, in sicer cilj popolne avtomobilizacije, stanje, v katerem vsakdo, ki je polnoleten, za volanom samega sebe gibajočega stroja, sam giblje. Ker si v moderni sebstva brez njegovega gibanja sploh ne moremo zamišljati, spadata Jaz in njegov avtomobil metafizično skupaj kot duh in telo iste gibalne enote. Avto je tehnični dvojnik principielno aktivnega transcedentalnega subjekta. Zato je avto najbolj sveto v moderni, je kultna sredina kinetične svetovne religije, kotaleči se zakrament, ki nam omogoča udeleženost pri nečem, kar je hitrejše od nas samih. Kdor vozi avto, se približuje numinoznemu, čuti, kako se njegov majhni Jaz razširi v višje Sebstvo, ki nam za domovino daje ves svet hitrih cest in nas ozavešča, da smo vpoklicani k nečemu boljšemu, kot pa k napol živalskemu življenju pešcev" (36–37).

Kje v tej zgodbi ima svoje mesto socialistični avto? Po Ilyji Ehrenburgu (129) iz knjige *Življenje avtomobila* bi lahko dodali, da avtomobili nimajo domovine (tako kot je nimajo delavci, je nimajo niti avtomobili). Avtomobilnost v socializmu zaseda namreč vse bistvene elemente avtomobilnosti, ki smo jih našteli zgoraj. Seveda pa obstajajo tudi tako specifične razlike med kapitalističnim in socialističnim sistemom kot socialističnimi državami samimi.

Sintagma "socialistični avto" sleherniku, živečemu v teh postsocialističnih časih in krajih, kjer je razklanost v odnosu do ideje socializma tako velika, požene pred oči dva različna filma. Prvega, nostalgičnega, v katerem se spominja svojega prvega fička (stoenke, Lade in tako naprej) in drugega, v katerem se nizajo šale o inferiornem socialističnem avtomobilu in sistemu kot v nemškem filmu iz leta 1991 *Go Trabi Go,* v katerem tovornjakar vso skupno pot vzhodnonemško družino razburja z vici o Trabantih (pove jih 180).

Kako povečati vrednost svojemu Trabantu? Tako, da ga napolniš z bencinom.

Kako prepoznaš športno izvedbo Trabanta? Zraven ti dajo superge.

Protislovja socializma nakazuje trabant, ki je zvarjen iz dveh prvih koncev. Je avtomobil z dvema motorjema, dvema volanoma, dvema voznikoma in si ga lahko peljal v obe smeri. O njem govori Ben Lewis v knjigi *Smeh in kladivo* (2010) in zanj predstavlja duhovit komentar na notranja protislovja v Nemški demokratični republiki (NDR) oziroma na "protisloven pogled mladih generacij na svojo lastno preteklost". Socialistični avtomobil je skratka predmet, v katerega sogovornik polaga svoje fantazme, svoja občutja na socialistični čas. Tako kot bo nekdo izrekel, da je to najslabši avto vseh časov, bo drugi vehementno razlagal, da je to edini avto, ki ga lahko popraviš z izvijačem in kladivom.

Zgodovinar Lewis Siegelbaum v knjigi *Socialistični avto*, socializem razume v dveh pomenih, en je projekt transformacije družbe iz buržoazne preteklosti v komunistično prihodnost, drug pomen pa se navezuje na realno obstoječe socialistične družbe. Med socializmom kot projektom in realnostjo socializma je potekala interakcija, razloček "med ideali opisanimi v pojmih razsvetljenega zavedanja o kolektivnem interesu in realnosti pomanjkanj, tekmovalnih prioritet, zunanjih pritiskov, privilegijev, korupcije, želja po zamišljenem komfortu, buržoaznemu ali drugih." Po njegovem je "socialistični avto več kot kovina, steklo, oblazinjenje in plastika, iz katere so bile narejene Lade, Dacie, Trabanti in ostali še vedno obstoječi in nekoč narejeni modeli; v njih je bilo zajeto tudi vzhodnoevropsko hrepenenje in kompromisi, njihovo upanje in razočaranja. Socialistični avto lahko umestimo na mesto konvergence med državo in privatno sfero."

Ob tej Siegelbaumovi umestitvi socialističnega avtomobila se zdi smiselno vprašati, mar ni pri "kapitalističnem avtu" podobno. Mar ni vanj projiciranih nešteto fantazem po svobodi, po komfortu in podobno? Mar ne temelji na tem sloanizem (po direktorju General Motorsa Alfredu Sloanu), ki sloni na ideji, da je potrebno "v potrošniku" nenehno vzbujati željo? Vsako leto je potrebno uvesti neko (predvsem oblikovno) novost in s tem nizati nepretrgan ciklus dirigiranih izboljšav in novosti. S tem je General Motors ustvaril "občutek napredka". Strukturno je pri nakupu avtomobila vpisan nek presežek želje, nekaj, za kar verjamemo, da avtomobil ima. Četudi prisegamo, da avtomobila ne kupujemo zavoljo prestiža, statusa, svobode, neodvisnosti, varnosti ali katere druge visokoleteče krilatice, temveč zaradi preproste utilitarne vrednosti, je sama ta utilitarna vrednost vpisana v ta nakup. Avtomobil je vedno nekaj več.

Proučevalci socialističnega avtomobila se strinjajo, da je bila glavna preokupacija socializma kot sistema, intenzivna industrializacija, s katero bi dohiteli Zahod. Slonela je predvsem na težki industriji, z vidika prometa pa je bila prioriteta javni promet – vlaki, tramvaji, avtobusi – avtomobili ne. Sploh ne individualni oziroma privatni avtomobili. V tem kontekstu je bilo temu podrejeno tudi urbano planiranje ter arhitektura. Kolektivistična ideja potrošnje se je izkristalizirala v ideji Nikite Hruščova o izposoji avtomobilov. Torej ne v individualistični potrošnji avtomobilov, temveč kolektivističnem, skupnem avtomobilu, ki je na voljo za izposojo. Mimogrede, ta ideja o kolektivni potrošnji je izhajala tudi iz Le Corbusierjeve atenske listine kot modela modernističnega mesta, ki ne zanika avtomobila kot individualne potrošnje, temveč daje poudarek kolektivistični rabi.

O socialističnem avtomobilu pred drugo svetovno vojno lahko govorimo samo v Sovjetski zvezi, v kateri je imel postransko vlogo. Večina motoriziranih vozil so tam predstavljala tovorna vozila. Avtomobili so bili le dopolnilo mreži vlakov oziroma ostalemu javnemu prometu. Tudi avtocestna infrastruktura je bila slaba in slabo vzdrževana. Po Siegelbaumu se je prelom v življenju sovjetskega avtomobila zgodil z množično proizvodnjo avtomobilov v Toljatiju, z izgradnjo tovarne VAZ, kasneje znane kot proizvajalke legendarnih Lad. V šestdesetih letih je proizvodnja narasla, mnogi menijo, da tudi zavoljo vzporednic z Zahodom oziroma zgledovanja po Zahodu. Režim je popustil pri željah po potrošnji in rabi individualnih avtomobilov v zasebnih rokah, povečal je proizvodnjo in sprostil potrošnjo. Tako je leta 1962 Sovjetska zveza prvič proizvedla več avtomobilov kot tovornjakov. Dve leti kasneje so v Sovjetski zvezi izdelali milijon vozil letno. Ta razpršitev avtomobilov v Sovjetski zvezi je po Siegelbaumu faustovska pogodba, ki jo je režim moral izgubiti. Želja po avtomobilu je bila v Sovjetski zvezi tako velika, da je država na eni strani ni mogla niti zadovoljiti (nezmožnost industrije), po drugi strani ne kanalizirati (denimo s preferenco javnemu prometu). Ta shizofrena pozicija pomanjkanj na eni strani (pomanjkanje goriva, rezervnih delov, garažnih prostorov) ter želja prebivalcev po avtomobilu, je povzročila, da je bil avtomobil v vsakdanjem življenju stalnica pogovorov tako doma kot v službi. Avtomobilu so ljudje posvečali ogromno prostega časa. Ker zaradi pomanjkanja ni bilo mogoče dobiti rezervnih delov, goriva in ostalih storitev, je vzcvetel črni trg. Tako sedemdeseta kot osemdeseta so čas neprestanega povečevanja proizvodnje avtomobilov v celotnem socialističnem sistemu (z izjemo Severne Koreje, ki individualističnih avtomobilov ne dopušča) ter posledično tudi potrošnje.

Ob padcu socialističnih režimov so se seveda znotraj debate o avtomobilnosti odprla številna vprašanja. Ali je bilo izjemno povečanje števila avtomobilov v deželah bivšega socializma odziv na pomanjkanje avtomobilov oziroma represijo nad individualizirano mobilnostjo ali pa zgolj odziv na zastarel, podhranjen javni prevoz? Ali so gigantske investicije v cestno infrastrukturo zgolj odziv na zastarelost tega sistema ali nadaljevanje oziroma razširitev avtomobilske ideologije?

Marx je zapisal, da se nekateri dogodki v zgodovini prvič pojavijo kot tragedija, drugič kot farsa. Mar tega ni mogoče – z malo cinizma – reči tudi pri socialističnem avtomobilu? Vsi sovjetski eksperimenti glede "socialističnosti" avtomobila so propadli, kapitalizem je z njimi opravil mnogo bolje. Tako se kot ironija usode v igro vrača Hruščovova ideja o izposoji oziroma souporabi avtomobilov, kar postaja danes trend. Mar ni logika potrošnika kot producenta v kontekstu sodobnih tehnologij dominantna ideologija? Na tem slonijo vsi sodobni tehnološki giganti (YouTube, Facebook, Instagram in tako naprej), ki ponujajo le ogrodje, vsebino in dodano vrednost ustvarjajo uporabniki. Mar ni bila to ravno logika neprestanih predelav in popravljanja in ukvarjanja s Trabanti v Vzhodni Nemčiji, kot jo opisuje Kurt Möser. Tako kot so s popravljanjem avtomobilov vzhodni Nemci razvijali tehnično kulturo in s tem sodelovali v izgradnji socializma, danes posamezniki svojo identiteto, svojo poslovno priložnost gradijo na izgradnji samega sebe na družbenih omrežjih. Še več, mar ni uvajanje samovozečih vozil (Google Car in ostalih), s katerimi naj bi tehnologije nadzora prevzele v roke volane nezanesljivih šoferjev, brati kot mokre sanje ultimativne kontrole stasijevskega tipa? Da ne govorimo o tem, kako vla-

dajoča avtomobilistična ideologija (z vsako reklamo) poudarja, da smo vozniki polno svobodni in avtonomni, sistem avtocest pa je do potankosti nadzorovan s kamerami.

Povzemimo nekaj glavnih razlik med kapitalistično in socialistično avtomobilnostjo. Urbanistično se v socialističnih režimih daje poudarek kolektivnim rabam – javnemu prevozu; v kapitalističnih pa individualni rabi – tako zasebni kot komercialni. Le redke socialistične tovarne so bile postavljene in so same izdelovale avtomobile brez nekega vzora in pomoči kapitalističnih tovarn (Wartbug, Trabant). Večina jih je sklenila pogodbe z veliki zahodnimi tovarnami (Austin je pomagal graditi "socialistično mesto" v Nižnem Novgorodu, v Toljatiju je investiral Fiat v vrednosti 900 milijonov dolarjev, Fiat je bil prisoten tudi v Kragujevcu; glej tudi Miljković v tej številka). Kapitalistični avtomobili so bili strogo tehnično gledano superiornejši, toda kot opozarja Eli Rubin je tako razumevanje preveč redukcionistično. Socialistični avto, denimo Trabanta, je potrebno razumeti v kontekstu širših gabaritov socializma, kot manifestacijo različnih mehanizmov socialističnega planskega gospodarstva. "Trabant, četudi ga jemljemo kot edinstven predmet, ima smisel samo takrat, če ga upoštevamo v kontekstu večjega projekta utopičnega, moderne urbane načrtovane vizije, kot del razširjene mašinerije premikanja ljudi na učinkovit in racionalen način." (2001, 125)

Vprašanje "kaj je socialistični avto?", oziroma spraševanje o socialističnem avtomobilu, ko socializma ni nikjer več, pomeni le nekaj – da je s tem časom nekaj narobe. Pomeni, da problem ni le neka nostalgija po socialističnih avtomobilih (saj jih vendar nobena tovarna več ne izdeluje), temveč to, da je nekaj narobe ravno s kapitalističnimi avtomobili. Obravnava socialističnega avtomobila je za nekatere dokaz o tem, da je kapitalizem kot sistem tehnološko superiornejši od socialističnega tekmeca, avtomobil kot tak pa esenca individualističnega posameznika kapitalistične družbe, še več, nekateri dodajajo, da avtomobil zadovoljuje esencialno, univerzalno, prirojeno željo po individualni mobilnosti. Da je problem tako socialistični kot kapitalistični avto, torej sam sistem avtomobilnosti, poudarjajo teoretiki avtomobilnosti, predvsem pa ekologi.

Pa vendar se ekološka kritika avtomobilnosti nagiba k "socialistični" (avto)mobilnosti. Po njenem se je potrebno zavedati eksternalij, ekoloških opustošenj, socialnih posledic avtomobilnosti (smrti, invalidnosti, poškodb, gnečam, stresa in tako naprej). Potreben je torej nek sistem samoomejevanja. Kapitalistična tehnološka superiornost nad socialistično sploh ni sporna, problematično pa je ravno neupoštevanje vseh ostalih neekonomskih posledic, ki pa so bile v socializmu vsaj do neke mere upoštevane. André Gorz opozarja na to, da je problematika transporta ravno v tem, da je dojeta kot problematika sama po sebi, redukcionistično se jo gleda s partikularnimi očmi gradbene stroke, arhitekture, strojništva, oblikovanja in tako naprej. Problem transporta je potrebno "vedno povezovati s problemi mesta, družbene delitve dela in načini, kako transport razdeli različne dimenzije življenja. En prostor je za delo, drug za življenje, tretji za nakupovanje, četrti za izobraževanje, peti za zabavo. Način ureditve prostora s sabo nosi dezintegracijo ljudi, ta pa se začne z delitvijo dela v tovarni ..." (LETO, 77). Mimogrede, prijatelj Andréa Gorza iz NDR je ob pogledu na agresivni in tekmovalen promet v Parizu dahnil: "Nikoli na boste imeli socializma s takimi ljudmi!" (70)

Naj končam še z anekdoto, ki problematizira tehnofilske rešitve, ki domnevno rešujejo avtomobilske težave. S prijateljema smo se na kavi pogovarjali o Googlovem samovozečem av-

tomobilu. Tehnofilski prijatelj je takoj dodal, da si želi čimprejšnje uveljavitve te tehnologije, saj se mu zdi imenitno, da bo sedel v vozilo in med vožnjo bral časopis. Drugi, skeptičen hribovski prijatelj pa mu je nonšalantno odgovoril, da taka tehnologija že obstaja. "A ja?" je skeptično vprašal tehnofilski prijatelj. "Seveda, imenuje se javni prevoz!"

Literatura

Beckmann, Jörg.: *Mobility and Safety.* Theory, Culture & Society, 4/5/2004, 81–100.

Böhm, Steffen et al. *Introduction: Impossibilities of automobility.* Against automobility. Ur. Steffen Böhm et al. Oxford and Malden: Wiley-Blackwell, 2006. 3–16.

Ehrenburg, Ilya: *The life if the automobile*. London and Sydney: Pluto Press, 1985.

Gilroy, Paul: *Driving while black*. Car Cultures. Ur. Daniel Miller. Oxford: Berg, 2001. 81–104.

Lewis, Ben: *Smeh in kladivo.* Mengeš: Ciceron, 2010.

Lomasky, Loren E.: *Autonomy and automobility*. The Independent Review, 1/1997, 5–28; http://www.independent.org/pdf/tir/tir_02_1_lomasky.pdf (25.8.2016).

Möser, Kurt: *Autobasteln: Modifying, Maintaining, and Repairing Private Cars in GDR, 1970–1990* The Socialist car: Automobiliy in the Eastern Block. Ur. Lewis H. Sigelbaum. Ithaca and London: Cornell University Press, 2001, 157–169.

Rubin, Eli: *Understanding a Car in the Context of a System: Trabants, Marzahn, and East German Socialism* The Socialist car: Automobiliy in the Eastern Block. Ur. Lewis H. Sigelbaum. Ithaca and London: Cornell University Press, 2001, 124–140.

Sachs, Wolfgang: *For love of the automobile: looking back into the histroy of our desires*. Berkeley & Los Angeles & Oxford: University of California Press, 1992.

Siegelbaum, Lewis H.: *Introduction* The Socialist car: Automobiliy in the Eastern Block. Ur. Lewis H. Sigelbaum. Ithaca and London: Cornell University Press, 2001, 1–14.

Sloterdijk, Peter: *Evrotaoizem: h kritiki politične kinetike*. Ljubljana: Cankarjeva založba, 2000.

Urry, John: *Automobilities*. London: Sage, 2005.

Povzetek

V članku obravnavam fenomen socialističnega avtomobila skozi prizmo koncepta avtomobilnosti. Koncept avtomobilnosti avtomobila ne vidi le kot preprost predmet potrošnje, temveč kot sistem družbenih in tehnoloških praks, ki vključujejo vodeči gospodarski sektor, državo kot oblikovalko zakonov s tega področja, arhitekturo, okoljske probleme in izrabo naravnih virov. Sistem avtomobilnosti je tudi dominantna ideologija, saj se z njo prodajajo svoboda, hitrost, uspeh, status. Tudi v socialističnem sistemu lahko govorimo o intenzivnem prepletu različnih dejavnikov (gospodarstva, ideologije in fenomenologije avtomobila), ki tvorijo podoben sistem avtomobilnosti kot v kapitalističnem sistemu, z dodatkom, da je socialistični

sistem avtomobilnosti kopiral kapitalističnega in za njim močno zaostajal. Po propadu realno obstoječih socialističnih sistemov se je kapitalistična avtomobilnost dokončno razlila še po teh krajih, le redki pa so opozarjali, da je tak razvoj uničujoč. Ob zavedanju o eksternalijah avtomobila (stroških sistema avtomobilnosti, ki ga ne plačajo uporabniki ne proizvajalci avtomobilov, temveč davkoplačevalci), ekoloških opustošenjih, socialnih posledicah avtomobilnosti (smrti, invalidnosti, poškodbe, gneče, stres in tako naprej), je ideologija avtomobilnosti (svoboda, avtonomija) postavljena pod vprašaj.

Summary

This article examines the phenomenon of the socialist automobile through the prism of the concept of automobilism. The concept of automobilism sees the automobile not just as a simple object of consumption but more as a system of social and technological practices that include the leading economic sector, the state as the formulator of laws in this field, architecture, environmental problems, and the exploitation of natural resources. The system of automobilism is also a dominant ideology since freedom, speed, success, and status are being sold along with it. In the socialist system as well it is possible to speak of an intricate entanglement of different factors (the economy, ideology, and the phenomenology of the automobile) that creates a system of automobilism that is similar to that in the capitalist system, with the addition that the socialist system of automobilism copied the capitalist one and lagged well behind it. After the collapse of real existing socialist systems, capitalist automobilism finally developed in these places as well, and only a rare few observers noted that this development is destructive. With the awareness of the externalities of the automobile (the costs of the system of automobilism that are not borne by the users and producers of automobiles but by taxpayers), ecological devastation, the social consequences of automobilsm (death, disability, injuries, congestion, stress and so on) the ideology of automobilism (freedom, autonomy) is being challenged.

Ključne besede
avtomobili, avtomobilnost, socializem

Keywords
automobiles, automobilism, socialism

Yugo med sramom in ponosom

Dan Podjed

Prispevek se posveča družbeni vlogi avtomobila Yugo in na treh primerih pokaže, kako je to vozilo, ki so ga mediji označili za "najslabši avto tisočletja", zaznamovalo posameznikovo in kolektivno identiteto ter kakšne vloge in pomene je pridobilo v različnih družbenih in gospodarskih kontekstih. Yugo namreč ni bil zgolj avtomobil za množice, za kar so ga zasnovali v nekdanji Jugoslaviji, temveč so ga ljudje spremenili med drugim v športni avto, pripomoček za razkazovanje in materialni artefakt, ki zbuja nostalgijo.

Uvod

Ali veste, kako lahko podvojite vrednost Yuga? Preprosto, napolnite ga z gorivom, če mu seveda ne pušča rezervoar! Tovrstnih šal na račun avtomobila Yugo, ki ga je izdelovalo podjetje Zastava iz srbskega Kragujevca, smo konec prejšnjega stoletja – pa tudi kasneje – slišali na pretek. Zbadljivkam navkljub je Yugo bil in ostal priljubljeno in razširjeno prevozno sredstvo na območju nekdanje Jugoslavije. Sredi osemdesetih let prejšnjega stoletja je celo doživel začasno mednarodno slavo z izvozom v Združene države Amerike in na nekatere druge trge, zmagoslavju pa je sledil nagel upad prodaje, ko so se vozniki začeli soočati s pogostimi okvarami vozila. V tistem času so tuji mediji začeli opisovati Yugo kot "najslabši avtomobil tisočletja" (Vuic 2010, 5), ki naj bi bil približno tako privlačen in zanesljiv kot politični sistem, ki ga je proizvajal in izvažal, v negativni luči pa so ga prikazovali tudi po televiziji in v filmih.

Z razpadom Socialistične federativne republike Jugoslavije (SFRJ) v začetku devetdesetih let je proizvodnja Yuga zastala, med drugim zato, ker so njegove sestavne dele izdelovali v različnih republikah nekdanje države, ki so takrat razglasile samostojnost in se zapletle v medsebojne spopade. Yugove elektronske dele, denimo, so izdelovali v slovenski Novi Gorici, notranjo opremo v hrvaškem Splitu in zavore v Varaždinu, električne dele za motor v Banja Luki, torej v Bosni in Hercegovini, v makedonskem Ohridu so proizvajali varnostne pasove ter ključavnice in ogledala, proizvodnjo preostalih delov in končno sestavljanje vozila pa so prevzeli v srbskem Kragujevcu. Nenade(ja)n razpad Jugoslavije je tako simbolno označilo še dejstvo, da Yuga, ki je bil ponos – in za nekatere tudi sram – državne industrije, niso mogli več izdelovati, redno proizvodnjo pa so kasneje stežka obnovili. Konec SFRJ je torej zaznamoval zaton artefakta, ki je državo povezoval in označeval tako na materialni oziroma gospodarski kot tudi simbolični ravni.

Proizvodnjo Yuga so po zastoju v zgodnjih devetdesetih letih nekajkrat spet oživili in jo v Zvezni republiki Jugoslaviji in nato v Srbiji nadaljevali vse do leta 2008, ko je iz proizvodnih obratov zapeljal še zadnji avtomobil.[1] Od leta 1980, ko so začeli proizvodnjo, torej v 18 letih, so jih izdelali skoraj 800 tisoč, kar pomeni, da so avtomobil izdelovali skoraj tako dolgo kot slavni in izjemno dobro prodajani Fordov model T, katerega proizvodnja se je leta 1927 zaključila po 19 letih. Yuga zdaj ne izdelujejo več, kljub temu pa se je vozilo obdržalo predvsem na območju nekdanje SFRJ, in to tako na cestah kot tudi v idejnih predstavah, mednarodno prepoznavnost pa je ohranilo v zbadljivkah in šalah na račun svoje škatlaste podobe, nezanesljivosti in slabih voznih lastnosti. Še vedno se pojavlja v filmih in televizijskih nadaljevankah, kjer ima pogosto vlogo naključnega antagonista, zaradi katerega glavni junak zamudi pomembno prireditev ali zmenek. Hkrati pa je Yugo navdih in ponos za lastnike in lastnice, ki so avtomobil ohranili, predelali in nadgradili v šestkolesno limuzino, terensko vozilo, dvosedežni kabriolet in številne druge ekstravagantne različice (Slika 1).

1 Leta 2008 je podjetje Zastava Automobili postalo hčerinska družba koncerna Fiat.

: Slika 1: Predelani Yugo GVX (vir: http://i.imgur.com/dFjeF9F.jpg).

V tem prispevku se posvečam materialni podobi in družbeni vlogi Yuga v preteklosti in sedanjosti, in sicer na treh konkretnih primerih. Najprej opišem svoje vozilo, ki sem ga kupil ob začetku študija, ko sem se iz Celja preselil v Ljubljano. Nakup avtomobila je obeležil "obredni prehod" na poti v odraslost, zrelost in samostojnost, in to prav v času podobne pomembne tranzicije na nacionalni ravni iz socializma v kapitalizem. Naslednji primer, s katerim osvetlim pomen Yuga, je vozilo iz Beograda, ki ga je predelal tamkaj živeči Nizozemec. S prenovljeno podobo avtomobila, ki ga po splošnem prepričanju v Beogradu vozijo predvsem reveži, je izvedel nenavaden obrat: med vožnjo po mestu ne zbuja prezira, temveč namesto tega pritegne zavistne poglede. Nato predstavim še avtomobil, ki so ga trije slovenski zanesenjaki predelali v vozilo za reli in se z njim podali na mednarodno tekmo Rally Legend v San Marinu. Ta Yugo, ki se je pomeril z "brutalnimi Lanciami", kot so zapisali v spletnem novičarskem portalu (Pavšič 2013), so postavili na piedestal predvsem mediji; junaške vloge v medijski zgodbi namreč niso prevzeli niti voznik in sovoznik niti mehaniki in snovalci predelanega avta, temveč vozilo samo.

Trije primeri Yuga v različnih kontekstih nam pokažejo, kako lahko naprava oziroma predmet zaznamuje posameznikovo in kolektivno identiteto, ki nista statični, temveč se nenehno spreminjata. Voziti tak avto v osemdesetih je namreč pomenilo nekaj drugega, kot če se danes z njim podamo na cesto – pa ne le zato, ker je njegova pločevina tačas zarjavela.

Teoretska izhodišča

Avtomobili, z njimi pa tudi ceste in promet, so v 20. stoletju postali integralen del naših kulturnih okolij. Osebna vozila tako vzpostavljajo in zaznamujejo ekonomski in družbeni položaj ljudi ter po načelu, da "si tisto, kar voziš", poudarjajo posameznikovo individualnost. Kot pojasnjuje Daniel Miller (2001), so avtomobili postali "habituirani podaljški", ki jih razumemo kot samoumevno nadgradnjo človeškega telesa in njegovih zmožnosti (prim. Hanson 2004, kjer avtor podobno razpravlja o "podaljšani tvornosti", ki jo ljudem zagotavljajo različne tehnologije). Vožnja z avtomobilom na delo ali po nakupih se nam zdi nekaj tako normalnega, da na druge možnosti prevoza v takšnih situacijah pogosto niti ne pomislimo. Avtomobil moramo zato obravnavati z dveh vidikov, ki se neločljivo prepletata, in sicer z materialnega (tehnološkega) in družbenega (antropološkega). Vozilo namreč ni le pripomoček, ki nam pomaga prečkati razdalje pri vsakodnevnih migracijah, temveč je tudi pomembno sredstvo za določanje družbenega statusa, ki bodisi olajša bodisi oteži hierarhično mobilnost (Bauman 2001) ter lahko posamezniku zagotovi vzpon po lestvici družbenega ugleda, ki ni povsod enaka – medtem ko si v Beogradu in Carigradu, denimo, s kolesom pri dnu lestvice, se lahko z enakim prevoznim sredstvom v Amsterdamu in Ljubljani znajdeš na vrhu (glej Kuipers 2012; Yazıcı 2014; Babič in Podjed 2016). V prispevku bomo videli, da se ta lestvica skozi čas spreminja; lastništvo Yuga je lahko posameznika v osemdesetih in zgodnih devetdesetih letih 20. stoletja postavilo na sredino lestvice, ga ob prelomu tisočletja pahnilo na dno, desetletje in pol kasneje pa mu obnovljeno vozilo, ki sodi že v kategorijo starodobnikov, družbeni ugled poveča.

Vozilo moramo razumeti podobno kot obleko, ki je postala (skoraj) neločljiv del posameznikovega sebstva in njegove javno-zasebne podobe. Voznika in avtomobil lahko tudi po mnenju Tima Danta (2004) obravnavamo kot celovit "skupek", ki mu pravi *voznik-avto* (angl. *car-driver*). Takšna entiteta ima številne lastnosti in sposobnosti, ki jih posameznik brez naprave ne bi imel; z avtomobilom se lahko vozimo sami in prevažamo druge, poleg tega pa z njim onesnažujemo zrak, se razkazujemo ter komuniciramo z udeleženci v prometu s hupanjem in pobliskavanjem z lučmi. Z avtomobilom lahko tudi koga poškodujemo ali pa ga v najslabšem primeru celo ubijemo. Dant se ob opisu tega "skupka", sestavljenega iz človeka in tehnologije, opre na razlage o "kiborgih" kot prepletih ljudi in strojev (glej npr. Featherstone in Burrows 1993; Haraway 1999) ter smiselno pripomni, da se naša subjektivnost (pre)oblikuje vsakič, ko sedemo v vozilo – v avtomobilu se vedemo drugače, kot bi se izven njega, denimo med vožnjo s kolesom ali med hojo po pločniku (Lupton 1999). V takšnem "začasnem skupku" oziroma "hibridu" (Latour 1996) človek vsakič znova vzpostavlja identiteto in utrjuje ter po potrebi spreminja javno podobo – podobno kot to počnemo z obleko. Vse, kar omenja Dant, pa velja tudi za Yugo, ki je nekoliko specifičen zato, ker lahko v javnosti učinkuje bodisi kot neugledna trenerka, ki si jo nadenemo za hiter obisk nakupovalnega središča v upanju, da ne bomo srečali nobenega znanca, bodisi kot eleganten modni dodatek (npr. kravata, ogrlica, zapestnica, ruta), ki ga s ponosom uporabimo, da bi v družbi izstopali ali pa izpostavili svojo subkulturno pripadnost. Da bi bolje razumeli, kako je Yugo pridobil takšen dvojni status, se moramo na kratko posvetiti njegovemu nastanku in zgodovinskemu, družbenemu ter gospodarskemu pomenu.

Zgodovina vozila doma in na tujem

Ko govorimo o avtomobilu Yugo, imamo navadno v mislih model z imenom Yugo Koral, ki so ga v podjetju Zavodi Crvena zastava (leta 1990 se je preimenovalo v Zastava) v sedemdesetih letih prejšnjega stoletja zasnovali v sodelovanju z italijanskim Fiatom, pri čemer so za izhodišče uporabili uspešen model Fiat 127. Prvi ročno izdelan prototip, ki so ga simbolično podarili jugoslovanskemu predsedniku Josipu Brozu – Titu, se je imenoval Zastava 102, s čimer so s številko želeli označiti nadgradnjo Zastavinega modela 101, ki so ga v Sloveniji poznali kot *stoenko*, medtem ko so mu v drugih republikah nekdanje Jugoslavije pravili *stojadin*. Serijsko izdelavo so začeli v petek, 28. novembra 1980, in sicer zato, da bi prvi Yugo iz proizvodnje prišel dan zatem, ko so v SFRJ slavili osrednji državni praznik – dan republike (Vuic 2010, 67).

Ker je francoski izdelovalec vozil Peugeot avtorsko zaščitil trištevilčna imena vozil (106, 205, 406 itd.), je poimenovanje 102 odpadlo in izmisliti so si morali novo rešitev. Avtomobilu so nadeli ime Jugo, torej s prvo črko J, kar v nasprotju s splošnim prepričanjem ni bila okrajšava za Jugoslavijo, temveč je navdih prišel od poimenovanja vetra na Jadranu.[2] Kasneje so vozilo predvsem zaradi izvoza v tujino preimenovali v Yugo, saj se Jugo v španščini, denimo, izgovarja kot *hugo*, kar pomeni sok. Da bi preprečili takšne zmešnjave, so pri vozilih za izvoz dosledno uporabljali ime Yugo, medtem ko je na domačem trgu prevladovalo poimenovanje Jugo (Vuic 2010, 68).

Leta 1985 je Yugo doživel mednarodno slavo s prodorom v ZDA, pri čemer je imel pomembno vlogo poslovnež Malcolm Bricklin, ki je po nekaj ponesrečenih poslovnih izkušnjah, denimo s proizvodnjo vozila Bricklin SV-1, ki so ga izdelovali v Kanadi in ga prodali zgolj tri tisoč primerkov, videl novo priložnost v avtomobilu jugoslovanske izdelave, ki bi ga lahko zaradi poceni izdelave v SFRJ na ameriškem trgu ponudili po zelo nizki ceni. Med informativnimi ogledi kragujevške tovarne leta 1984, ko so se pogajali o možnostih sodelovanja, je bila ameriška delegacija šokirana nad zastarelo in nepazljivo proizvodnjo vozila ter presenečena nad desetinami zaposlenih, ki so postavali po delovnih halah in za katere se je zdelo, da nimajo pravega mesta ob proizvodni liniji. Kljub nenavadnemu prvemu vtisu so sklenili, da bodo poskusili srečo z Zastavo, ki je bila po Bricklinovih besedah "neizbrušen diamant" (Vuic 2010, 71). S spretnim marketinškim pristopom so Yugo leta 1985 predstavili ameriškemu občinstvu, med drugim tudi na konvenciji Nacionalne zveze avtomobilskih posrednikov (NADA) v San Franciscu. Tony Ciminera, podpredsednik podjetja Yugo America, ki so ga ustanovili za prodajo v ZDA, je pojasnil, da so tri razstavna vozila takrat osvetlili s stotinami luči in reflektorjev, da so zasijala pred občinstvom. S takšnim pristopom so pritegnili na desetine avtomobilskih posrednikov, ki jih je Yugo bolj kot z bliščem navdušil z nizko ceno (Vuic 2010, 85).

Začetek prodaje v ZDA je bil uspešen, saj so leta 1985 prodali štiri tisoč vozil, leta 1986 že skoraj 36 tisoč, leta 1987 pa nekaj manj kot 50 tisoč. Prodajo so spodbujali z oglasi, v katerih so

2 Z Jadranskim morjem sta bili povezani tudi imeni obeh modelov Yuga, namreč Koral in Skala.

opozarjali predvsem na Yugovo ekonomičnost in nizko ceno v primerjavi z drugimi vozili enakega razreda ter ga oglaševali kot avtomobil za slehernika – podobno kot so to storili pri Volkswagnovem *hrošču* in legendarnem Fordovem modelu T. "Yugo sem kupil zato, ker si lahko zdaj privoščim čisto nov avto," je v kamero pribil svetlolasi mladenič za volanom v TV reklami iz leta 1986. "Želela sva zanesljiv drugi avto," je v istem oglasu pojasnil starejši možakar. "In Yugo je točno to, kar potrebujeva," je njegovo misel dopolnila žena in sopotnica v vozilu (YouTube 2011). Vse te prednosti je povzelo še poimenovanje avtomobila za ameriški trg, namreč Yugo GV, pri čemer je kratica ob imenu pomenila *great value* oziroma po naše *izjemna vrednost*. Yugo pa je kupce bolj kot z izjemno vrednostjo prepričal z izjemno nizko ceno – 3.990 dolarjev – kar je bilo manj od vseh podobnih modelov osebnih vozil na takratnem ameriškem trgu, cena pa je bila glavni razlog za hitro rast prodaje.

Zaradi prodajnega uspeha v ZDA so v Jugoslaviji pogodbo s podjetjem Yugo America slavili kot "posel stoletja", ki je zagotovil svež pritok tuje valute v prazno državno blagajno, Malcolma Bricklina pa so častili kot heroja in "nezmotljivega poslovnega titana" (Palairet 1994, 96). Kmalu se je izkazalo, da Bricklin ni bil nezmotljiv. Že leta 1988 je prodaja Yuga na ameriškem trgu upadla skoraj za tretjino, kar je bila posledica slabih izkušenj uporabnikov in katastrofalnih ocen v avtomobilističnih revijah in oddajah. Avto so kritiki namreč opisovali kot "pust", "škatlast", "primitiven", "slaboten", "grd", "ruralen" in "špartanski". Neki urednik je zapisal, da "morajo biti avtomobili vsaj malo privlačni" in pripomnil, da se ne more spomniti ničesar bolj nasprotnega seksapilu, kot je Yugo. Po njegovih besedah je bil ta avto "približno tako privlačen izdelek kot politični sistem, ki ga je izvažal" (Vuic 2010, 105).

Podobno usodo kot na ameriškem trgu je Yugo doživel v Združenem kraljestvu, kjer so ga mediji sredi osemdesetih let ravno tako raztrgali, med drugim tudi v priljubljeni avtomobilistični TV oddaji *Top Gear*. "Vsekakor raje hodim, kot da bi se še kdaj peljal s katerim od teh," je v prispevku zabrusil voditelj Jeremy Clarkson, nakar je med počasnim pospeševanjem do 50 milj na uro besno navrgel še, da je Yugo "zoprn, zoprn avto". Po njegovem mnenju so snovalci vozila vzeli uporabne dele od Fiata 127 in jih vrgli stran, kar pa je ostalo smeti, so jih izročili "vrhunskemu jugoslovanskemu oblikovalcu, ki je razvil to izjemno sranje". Prispevek se je zaključil tako, da je Clarkson testno vozilo najprej razstrelil, ostanke pa pomendral s tankom (YouTube 2012).

Yugo so kot slab in nezanesljiv avto predstavili tudi v številnih filmih. Najbolj odmevna je bila upodobitev v tretjem delu akcijske franšize *Die Hard* iz leta 1995, v katerem je v vlogi policista Johna McCaina nastopil Bruce Willis. V nekem prizoru protagonist McCain in njegov sodelavec Zeus Carver (igra ga Samuel L. Jackson) na parkirišču ukradeta Yugo, da bi z njim dohitela zločince. Zeus, ki je po poklicu električar, se pri vžigu vozila niti ne potrudi s spajanjem žičk, temveč v ključavnico preprosto zabode žepni nož, ga zavrti in tako zažene vozilo. Ubežnikom na begu nato sledita po newyorških cestah, in to zelo počasi, čeprav voznik do konca pritiska na plin. "Kakšen motor ima to sranje?" pobesni McCain. "To je Yugo," mu pomirjujoče pojasni Carver, "izdelali so ga, da je varčen, ne pa hiter." Ko spoznata, da z Yugom kriminalcev ne bosta nikoli dohitela, problem rešita tako, da prehitita in ustavita nekega drugega voznika, mu vzameta vozilo in oddrvita dalje.

Na podoben način je Yugo prikazan še v drugih filmih ameriške produkcije, recimo *Dragnet* (1987), *Drowning Mona* (2000) in *Nick and Norah's Infinite Playlist* (2008), vlogo namrgodenega negativca pa je dobil tudi v animiranem filmu *Cars 2* (2011), kjer ga na neki tekmi proglasijo za "smet", zato se sklene skupaj z drugimi odpisanimi vozili maščevati svetu. Avto se pojavi tudi v jugonostalgični pesmi skupine Zabranjeno pušenje z naslovom *Yugo 45*, ki nas z besedilom spomni na "dobre stare čase" ugodnih kreditov in nakupov kavbojk v Trstu, kamor smo se peljali v takšnih neudobnih vozilih.

Vloga Yuga na prehodu v novo državo

Kljub medijskemu pogromu in prodajnemu polomu na tujih trgih ob koncu osemdesetih let se je Yugo v nekdanji Jugoslaviji uveljavil kot cenovno dostopno vozilo, ki je sicer imelo svoje slabosti, a so jih vozniki spregledali oziroma sprejeli kot samoumevne za avtomobil domače izdelave. Yugo je – podobno kot *fičo* – namreč sodil v najbolj notranji krog po "našosti", kot to razloži Marko Živković (2014, 115). V SFRJ so sicer sestavljali še nekatere druge avtomobile, v Sarajevu na primer Volkswagnova *hrošča* in *golfa*, v Kopru Citroënovega *spačka*, v Novem mestu Renaultovo *katrco* ter v Kikindi Oplovega *kadeta*, a Zastavina vozila so vseeno imela nekoliko drugačen status, saj so bili Zavodi Crvena Zastava edino podjetje, ki je avtomobile dejansko proizvajalo in jih ni zgolj sestavljalo iz uvoženih delov. Fičo, ki je zaznamoval šestdeseta in sedemdeseta, deloma pa še osemdeseta leta, in Yugo, ki ga je nasledil, sta zato veljala za najbolj "naša" od "naših" avtomobilov, bila sta ponos socialistične industrije in neizčrpen vir za nove šale in zbadljivke, pri katerih je prednjačil Yugo. Tudi zato so ljudje v ta avtomobil sedli z mešanico ponosa in sramu ter ga skušali z nadgradnjami in tehničnimi dopolnitvami, včasih pa tudi s kakšno blazino na zadnjih sedežih in figurico na armaturni plošči prikazati v najlepši luči in prikriti njegove temne plati.

Tak avto sem leta 1994 kupil tudi sam, in to kmalu zatem, ko sem opravil vozniški izpit. Za 4.500 tedanjih nemških mark, ki so bile v prvih letih samostojne Slovenije še vedno uveljavljena in uporabna valuta, posebej pri nakupu vozil, sem kupil rabljen Yugo 45, letnik 1989. Avtomobil je bil *sfriziran* (prim. pojme *budženje*, *budževina* in *karabudževina*, ki jih na primeru fiča predstavi Živković 2014, 118–122), kar je v žargonu pomenilo, da je bil modificiran, mehanično izboljšan in polepšan do takšne mere, da so me ljudje potem spraševali, katera avtomobilska znamka je pravzaprav to. Yugo je bil bele barve, imel je zatemnjena stranska stekla ter naknadno vgrajeno strešno okno, ki se je kot zelo koristno izkazalo v vročih poletnih dneh – klimatske naprave namreč ni imel. Imel pa je znižano podvozje, kar mu je po besedah prodajalca dalo bolj "športen" videz, to pa je bil tudi glavni vzrok za vsakoletne težave pri rednem tehničnem pregledu, kjer tovrstnim modifikacijam niso bili naklonjeni. Poleg tega je imel odrezano izpušno cev in nanjo privit del debelejše cevi, zaradi česar bi lahko kdo pomislil, da ima Yugo precej boljši in dražji *auspuh*, kot ga je dejansko imel. Pod žarometi je imel privite

meglenke, na zadnji strani pa je manjkal napis Yugo Koral 45 – prvi lastnik ga je namreč spraskal s pločevine in ga nadomestil z nalepko s svojim imenom, s čimer je prikril neugledno poreklo avtomobila in poudaril njegovo individualnost. Posebna je bila tudi notranja oprema: bela razsvetljava kazalcev na armaturni plošči je bila nadomeščena z oranžno, volan in ročica menjalnika pa sta bila preoblečena v sivo usnje. Vozilo ni izstopalo le po videzu, temveč tudi z zvočno podobo. V notranjosti so za to poskrbeli predvajalnik CD plošč, torej naprava, ki je bila v začetku devetdesetih let precej redka doma, kaj šele v avtu, ojačevalnik in zvočniki, vgrajeni v ročno izdelano leseno polico, prevlečeno s sivim žametom. Vozilo je bilo na daleč slišati tako zaradi glasne glasbe kot tudi zato, ker je imelo vgrajeno dvojno kompresorsko hupo, kakršne imajo sicer v tovornjakih. Prejšnji lastnik je svoje znanje elektrotehnike uporabil tudi pri nadgradnji vozila, ki je imelo samodejno pomično steklo na voznikovi strani, alarmni sistem ter celo daljinsko centralno zaklepanje. Vse te značilnosti vozila – in verjetno še katera, ki sem jo pozabil omeniti – so iz običajnega Yuga napravile neobičajno vozilo, ki je privlačilo poglede, in to še pred jugonostalgičnim obdobjem sredi devetdesetih let, ko so se po sesutju socialistične Jugoslavije ljudje začeli spominjati "dobrih starih časov" in na piedestal postavljati izdelke, naprave in tudi vozila, ki so zaznamovali nekdanji čas in skupni družbeno-kulturni prostor (prim. Volčič 2007). Yugo je bil nekoliko paradoksalno privlačen ravno zato, ker ni bil več videti kot Yugo; njegova prava identiteta je bila namreč prekrita s "kozmetičnimi" popravki in dodatki.

: Slika 2: Pod zloščeno podobo predelanega in nadgrajenega Yuga je bil nezanesljiv motor, ki je pogosto zatajil (Celje, 1995 ali 1996, foto: avtorjev osebni arhiv).

Predelani Yugo je s svojo "sfrizirano" podobo sicer izstopal v družbi drugih vozil – tedaj je bilo na cestah še precej *katrc* in *stoenk* pa tudi nekaj *spačkov* –, a se je mnogokrat izkazal tudi kot nezanesljivo vozilo. Ponos ob lastništvu avta, ki ga je neki poznavalec avtomobilov opisal z besedami "smrt od jugeca", ko ga je prvič videl, pri čemer je bila "smrt" pozitivna kategorija, je hitro izpuhtel, ko sem stal ob vozilu, ki je obtičalo sredi prometne ceste, in čakal na vlečno službo. Nerodno mi je bilo še, ker sem moral pred vsakim zagonom privzdigniti pokrov motorja in s kladivcem potolči po *štarterju*, da so se sprostile *krtačke* in je avto vžgal, ali pa takrat, ko smo ga porivali po cesti, da se je motor zagnal (Slika 2). Leta 1996 sem avto prodal za 3.900 mark in nova lastnica je bila podobno navdušena nad njim, kot sem bil spočetka tudi sam. Brez avtomobila sem se še nekaj mesecev počutil precej olajšan, saj nisem imel več nenehnih skrbi zaradi popravil, hkrati pa se mi je zdelo, kot da sem gol – ostal sem namreč brez "obleke" oziroma materialne "nadgradnje", ki mi je pomagala pri družbenemu pozicioniranju.

Yugo kot hipstrski rekvizit

Svojevrstno družbeno pozicijo je s svojimi dejavnostmi, pojavnostjo in tudi z vozili Yugo pridobil Nizozemec Ralph van der Zijden, rojen leta 1977, ki že nekaj let živi in dela v Beogradu. V tem mestu sva se spoznala jeseni 2015, in sicer na akciji Kritična masa, med katero smo protestirali za pravice kolesarjev in izboljšanje prometne infrastrukture. Ralph se je akciji pridružil kot eden izmed glavnih pobudnikov urbanega kolesarjenja v Srbiji ter zagovornik trajnostne mobilnosti v kolesarjem pretežno neprijaznem mestu. Nekaj mesecev zatem sem na njegovem profilu Facebook zasledil, da ni le pristaš kolesarjenja, temveč tudi ljubitelj Zastavinih avtomobilov. Ko sva se pogovarjala o tem nekoliko ambivalentnem odnosu do avtomobilov, mi je pojasnil, da so mu vozila znamke Yugo posebej všeč, ker so "pomembna sestavina kulturne dediščine, lepote in zgodovine nekdanje Jugoslavije" ter prežitek države, ki ne obstaja več. Zastavina vozila se po njegovem povezujejo še z romantično predstavo o avtomobilu kot "časovnem stroju": ko jih opazuje, kako se vozijo po Beogradu, se mu včasih zazdi, da se je prestavil v sedemdeseta ali osemdeseta leta prejšnjega stoletja.[3]

Po Ralphovih besedah je vožnja z Yugom zelo specifična; bolj ga spominja na kolesarjenje kot na vožnjo s "pravim" avtomobilom, saj mora biti voznik ves čas pozoren, kaj se godi na cesti, čute pa mora imeti nenehno na preži. Avtomobil je namreč razmeroma majhen, zato so vozniki Yugov na beograjskih ulicah podobne vrste "odpadniki" kot vozniki koles; ker so manj "oklepljeni" in počasnejši, se drugi udeleženci v prometu do njih pogosto vedejo agresivno in jim ne dopuščajo prednosti, tudi kadar jim ta pripada po prometnih predpisih. Kako izbira av-

3 Pri tem je zanimivo, da Yugo v Srbiji sploh ni starodobnik, temveč vsakdanji pripomoček, s katerim se pogosteje prevažajo manj premožni prebivalci. Zanimivo pa je še, da se sogovornik nostalgično spominja časa, ki ga nikoli ni doživel.

tomobila določi in nadgradi njegovo identiteto, Ralph najbolj opazi, ko se namesto z Yugom po mestu pelje s svojim velikim terenskim vozilom znamke Volvo na štirikolesni pogon. "Ko sedem v Volvo in zaprem vrata, se svet okoli mene zapre," je v pogovoru predstavil, kako doživi spremembo, in pojasnil, da ga na cesti drugi udeleženci v prometu samodejno začnejo sprejemati kot bolj agresivnega in dominantnega voznika, do njega pa se vedejo čisto drugače, kot če bi bil še vedno v Yugu. Ob tem se spomnimo na Dantovo (2004) razlago o *avto-vozniku*, po kateri Nizozemca zaradi čvrstejšega "oklepa" in močnejšega pogona upoštevajo kot drugačen, močnejši "skupek", pa četudi je v vozilu ista oseba.

Kot je še pojasnil, Yuga nikoli ne uporablja, kadar je v naglici ali ko bi se moral peljati daleč, saj je vožnja zanj posebna izkušnja, za katero si je treba vzeti čas. Poleg tega doživlja vožnjo z Yugom po Beogradu kot kontrakulturno potezo, povezano s počasnejšim načinom življenja, pri katerem se inovacije prepletajo s starinskimi rekviziti – podobno kot to počnejo pripadniki precej ohlapno in zmuzljivo definirane hipstrske podkulture (Schiermer 2014; Maly in Varis 2015). "Namesto da bi si kupil fensi in kul avto, sedeš raje v nekaj povsem nasprotnega," je Ralph pojasnil, kako lahko izstopa iz množice s svojim zastarelim vozilom in sodobnim načinom razmišljanja, usmerjenim k trajnostni mobilnosti.

Poleg tega, da Yugo označuje socialni status, je po Ralphovih besedah še pomemben povezujoč objekt na območju nekdanje SFRJ. Vozilo je namreč povsod prepoznavno in ljudem, kot pravi, še vedno zaigra nasmešek na obrazu, ko ga zagledajo. "Yugo na tem območju povezuje

: Slika 3: Nizozemec Ralph van der Zijden pod blagovno znamko Yugotour oglašuje turistične izlete z avtomobili Yugo po nekdanji Jugoslaviji (vir: www.yugotour.org).

ljudi – podobno kot jih na Nizozemskem kolo," je pojasnil. Koncept vnovičnega združevanja ljudi z avtom je zato vključil v promocijsko kampanjo projekta Yugotour, v okviru katerega turiste v Zastavinih vozilih prevaža po nekdanji Jugoslaviji (Slika 3). Yugo je v tem projektu postal glavno prevozno sredstvo, saj je nadvse primerna metafora za vzpon in padec države s svojevrstnim političnim sistemom in kulturno zgodovino.

Ker so Zastavina vozila pomemben del tehnične dediščine, se jih Ralph van der Zijden trudi popravljati in ohraniti v kar se da izvirni podobi, kar se sicer v Srbiji dogaja bolj izjemoma, saj se ljudje, kot pravi, osredotočajo predvsem na nove, boljše stvari, starih pa se pogosto želijo znebiti – med ostaline ali morda kar odpadke preteklosti pa sodi tudi Yugo. "Kot Nizozemec vidim stvari drugače," je pojasnil v pogovoru, "saj ob vožnji z Yugom do avta čutim ljubezen, ne pa tudi sovraštva." Res pa je, da mu je po daljših relacijah v utesnjenem in neudobnem prostoru za potnike že nekajkrat postalo jasno, zakaj so mnogi ta avto tudi sovražili in prezirali. Težko si, denimo, predstavlja, da se je v Yugo strpala petčlanska družina s prtljago in se odpravila na letovanje, saj je avtomobil majhen, počasen in zelo glasen, poleg tega pa nima klimatskega hlajenja, kar je še posebej neprijetno v poletnih mesecih.

Yugo kot zvezdnik relija

Medvedje Brdo nad Rovtami leži v bližini nekdanje proge relija Saturnus, kar je vplivalo na prostočasne dejavnosti treh sorodnikov s priimkom Mlinar: Simona, Mirana in Martina. Yugo so postavili v središče svojega konjička in ga predelali, da lahko z njim nastopajo na hitrostnih preizkušnjah. Kot so pojasnili v pogovoru, ki smo ga izvedli sredi leta 2015, je bila bližnja Idrija že v nekdanji Jugoslaviji "bolj dirkaško usmerjena", Yugo pa je bil takrat "legendaren avto za dirkanje". Ker je imel mlajši od dveh bratov, namreč Simon (Miran je njun bratranec), v mladosti željo po dirkanju, so mu leta 2009 kupili avtomobil, letnik 1989, za katerega se je izkazalo, da je dejansko v precej slabem stanju. Skoraj leto dni in približno 10 tisoč evrov so potrebovali, da so ga preuredili, nadgradili in popravili. V vozilu so zamenjali skoraj vse dele, ohranili so le blok motorja, polovico originalne karoserije ter ohišje menjalnika. Kljub temu, da je od originalnega vozila ostalo le malo, je Yugo ohranil svoje bistvo in tudi vozne lastnosti. Kot so pojasnili, je dirkanje s takšnim vozilom nekaj posebnega, saj v Yugu "občutiš vse"; avto namreč nima servo-volana, ročno zavoro pa je treba močno zategniti, da "prime", in to ne samo v vozilu, ki je namenjen dirkam, temveč tudi v nepredelanih inačicah. (Poleg Yuga, ki je namenjen reliju, imajo Mlinarji še dve dobro ohranjeni vozili tega Zastavinega modela, ki ju uporabljajo za lokalne prevoze.) S predelanim Yugom (Slika 4) so se udeležili številnih tekem, leta 2013 pa sta ga najela voznik in sovoznik relija Alan Pajk in Jaka Cevc ter se z njim udeležila prestižne dirke Rally Legend v San Marinu, kjer je bil avtomobil po besedah Mlinarjevih "velika atrakcija" (Pavšič 2013) in bi ga lahko po tekmi celo prodali za več denarja, kot so ga vložili v popravilo in nadgradnjo.

Kakšen pa je družbeni ugled takšnega vozila? "Včasih je bil Yugo nobel avto, nič mu ni manjkalo, danes pa te vsak postrani gleda, če prideš kam z njim," je pojasnil Miran Mlinar. Martin je podobno pripomnil, da je zdaj "polno smeha", ko se kam pripelje z Yugom, saj smo vajeni večjih avtomobilov, v katerih lahko brez težav sedi pet ljudi. Kot vidimo, se tudi v tem primeru odnosa do Yuga mešata ponos in sram; vozilo, v katerega so vložili na tisoče evrov in stotine ur dela, še vedno ostaja v svojem bistvu nezanesljivo in neokretno prevozno sredstvo, ki ga je treba predelati čim bolj, da se lahko z njim ponosno prikažeš v družbi.

Sarah Redshaw (2007) opozarja še na drug vidik predelovanja vozil in dirkanja na tekmah, namreč izražanje agresije in poudarjanje možatosti. Kot pojasnjuje, so dominantne artikulacije vozil, ki jih pogosto izpostavljajo mediji, povezane z izzivi, drznostjo in hitrostjo; te artikulacije pa zbujajo želje po predelovanju in nadgradnji vozil, ki se lahko z nekaj spretnosti iz vsakdanjih pripomočkov, namenjenih osebnemu prevozu, prelevijo v hitre in nevarne naprave, ki potešijo potrebe po hitrosti in pospeških (prim. Árnason, Hafsteinsson in Grétarsdóttir

: Slika 4: Simon, Miran in Martin Mlinar ob svojem vozilu, predelanem za reli (Medvedje Brdo nad Rovtami, 10. maj 2015, foto: Dan Podjed).

2007). V primeru Yuga, namenjenega reliju, tej trditvi ne moremo v celoti pritrditi. Pri vozilu, ki so ga preuredili v družini Mlinar, namreč spet zapazimo nekakšno dvojnost: pod karoserijo se sicer skriva močna naprava, ki omogoči hitro in divjo vožnjo, a še vedno ostaja bistvo naprave, da je Yugo, torej majhen, ekonomičen, priročen, škatlast avtomobil, s katerim se težko bahamo tudi zato, ker nosi na sebi kup kulturnega in historičnega balasta.

Sklep

Že pred razpadom nekdanje skupne države je Yugo, podobno kot pred tem fičo, doživel kolektivno "legendizacijo" (Pogačar 2016, 126), a v nekoliko drugačni, bolj "bipolarni" obliki. Fičo je namreč zaznamoval čas, ko je bilo jugoslovansko gospodarstvo še v vzponu, Yugo pa je označil gospodarski in politični zaton SFRJ. Fičo je imel sprva status uglednega vozila, ki so si ga lahko privoščili premožni ali pa tisti, ki so hoteli navzven pokazati svoj pomemben družbeno-ekonomski status, kar je pesnik Janez Menart izvrstno opisal v verzih: "Gospod se v ličnem fičku pelje, a trebuh melje kislo zelje." Yugo takšne simbolne vloge nikoli ni pridobil. Že od za-

: Slika 5: Beograjski oblikovalec Miloš Paripović je zasnoval naslednika Yuga in ga poimenoval Zugo (vir: www.milosparipovic.com).

četka proizvodnje v zgodnjih osemdesetih letih 20. stoletja je veljal za precej nezanesljivo prevozno sredstvo, ki te lahko kadarkoli pusti na cedilu. Veljalo je, da "Jugo nije za dugo," kar bi po slovensko lahko prevedli, da Yugo ne zdrži dolgo. Kot smo videli v tem prispevku, pa je avtomobil bolj trdoživ, kot se je zdelo ob razpadu SFRJ, v novih družbeno-ekonomskih kontekstih pa dobiva številne nove vloge in pomene. Yugo zdaj ni več zgolj avto za množice, za kar je bil zasnovan, niti samo vozilo za reveže, v kar se je preobrazil predvsem na območju držav, ki so nastale na območju Jugoslavije. Yugo je še marsikaj, med drugim dirkalni avto, pripomoček za razkazovanje in materialni artefakt, ki zbuja nostalgijo po "dobrih starih časih".

Kakšna pa je prihodnost Yuga? Bo ostal "legenda" iz preteklosti? Ne nujno. Četudi nič ne kaže, da bi proizvodnjo v Kragujevcu ali kje drugje znova zagnali, je Yugo že dobil idejnega naslednika, ki ga je pod imenom Zugo zasnoval beograjski dizajner Miloš Papić (Slika 5). Kot je pojasnil na predstavitveni spletni strani, bo Zugo, ki z "retro-modernim videzom" nostalgično spomni na izvirno vozilo, ekonomičen električni avto, namenjen predvsem "zvestim lastnikom starih Zastavinih modelov in drugim praktičnim ljudem". Zaradi preproste izdelave bo njegovo vzdrževanje poceni in se bo držalo načela "naredi si sam", ki so ga dobro poznali že lastniki Yuga. Preoblikovanja vozila z nadgradnjami, pripomočki in dodatnimi deli nikakor ne bodo odsvetovali, temveč ga bodo celo spodbujali, s čimer bo Zugo postal podobno priljubljen med konjičkarji in zbiralci, kot je zdaj Yugo.

Da gre pri predstavitvi Zuga dejansko za šalo, postane jasno ob ogledu predstavitvenih slik, ob katerih piše, da bodo uporabniki zaradi lahkih kompozitnih materialov, ki jih bodo uporabili pri izdelavi, avto zlahka porivali po cesti. Veliko bolj udoben od predhodnika bo tudi zaradi grelcev na zadnjem steklu, ki bodo v zimskih razmerah v roke prijetno greli tiste, ki bodo potiskali vozilo. Pomembna prednost je še, da bo avtomobil zelo varčen, saj bo crknil pred vsakim semaforjem (Paripović 2012).

Ob takšnih podobah za prihodnost nam ne preostane drugega, kot da razpravo sklenemo tako, kot smo jo začeli, torej s šalo. Ali veste, kakšna je razlika med Yugom in policijsko postajo? Precej manj nerodno vam je, če vas prijatelji zalotijo, ko izstopate iz policijske postaje, kot če vas vidijo, ko izstopite iz Yuga!*

---

* Članek je rezultat aplikativnega projekta *DriveGreen: Razvoj aplikacije za spodbujanje eko-vožnje pri prehodu v nizkoogljično družbo* (šifra: L7-6858), ki ga sofinancira Javna agencija za raziskovalno dejavnost Republike Slovenije, v njem pa sodelujejo podjetje CVS Mobile, Znanstvenoraziskovalni center SAZU in Fakulteta za elektrotehniko Univerze v Ljubljani (spletna stran projekta: www.drivegreen.si). Deloma je prispevek nastal med raziskavo v tujini, ki so jo avtorju med aprilom in julijem 2016 omogočili na britanski Univerzi v Durhamu v okviru štipendije po shemi *Durham International Fellowships for Research and Enterprise (DIFeREns).*

Literatura in viri

Árnason, Arnar, Sigurjón Baldur Hafsteinsson in Tinna Grétarsdóttir: *Acceleration Nation: An Investigation into the Violence of Speed and the Uses of Accidents in Iceland.* Culture, Theory & Critique 48, 2/2007, 199–217.

Babič, Saša, in Dan Podjed: *Vozila in stereotipi: Primerjava Ljubljane in Beograda.* Glasnik SED 56, 1–2/2016, 74–84.

Bauman, Zygmunt: *The Individualized Society*. Cambridge: Polity Press, 2001.

Dant, Tim: *The Driver-car.* Theory, Culture & Society 21, 4–5/2004: 61–79.

Featherstone, Mike in Roger Burrows (ur.): *Cyberspace, Cyberbodies, Cyberpunk: Cultures of Technological Embodiment.* London: Sage, 1995.

Hanson, F. Allan: *The New Superorganic.* Current Anthropology 45, 4/2004, 467–482.

Haraway, Donna J.: *Opice, kiborgi in ženske: Reinvencija narave.* Ljubljana: Študentska založba, 1999 (1991).

Kuipers, Giselinde: *The Rise and Decline of National Habitus: Dutch Cycling Culture and the Shaping of National Similarity.* European Journal of Social Theory 16, 1/2012, 17–35.

Latour, Bruno: *Aramis, or The Love of Technology.* Cambridge (MA): Harvard University Press, 1996.

Lupton, Deborah: *Monsters in Metal Cocoons: 'Road Rage' and Cyborg Bodies.* Body & Society 5, 1/ 1999, 57–72.

Maly, Ico, in Piia Varis: *The 21st-century Hipster: On Micro-populations in Times of Superdiversity*. European Journal of Cultural Studies 18, 4–5/2015, 1–17.

Miller, Daniel. *Driven Societies.* Car Cultures. Ur. Daniel Miller. Oxford in New York: Berg, 2001. 1–33.

Palairet, Michael: *The Rise and Fall of Yugoslav Socialism: A Case Study of the Yugo Automobile Enterprise 1954–92.* Economic Transformations in East and Central Europe: Legacies from the Past and Policies from the Future. Ur. David V. Good. London in New York: Routledge, 1994. 93–109.

Paripović, Miloš: *ZUGO,* 2012. http://www.milosparipovic.com/#/id (20. 10. 2016)

Pavšič, Gregor: *Po službi sta naredila zastavo yuga, ki je premagal brutalne lancie*, 2013. http://siol.net/siol-plus/junaki-za-jutri/po-sluzbi-sta-naredila-zastavo-yuga-ki-je-premagal-brutalne-lancie-235094 (14. 10. 2016)

Pogačar, Martin: *Kaj je ostalo od avtomobilskega fenomena Fičo?* Made in YU 2015. Ur. Jernej Mlekuž in Tanja Petrović. Ljubljana: Založba ZRC, 2016, 119-139.

Schiermer, Bjørn: *Late-modern Hipsters: New Tendencies in Popular Culture*. Acta Sociologica 57, 2/2014, 167–181.

Volčič, Zala: *Yugo-nostalgia: Cultural Memory and Media in the Former Yugoslavia*. Critical Studies in Media Communication 24, 1/2007, 21–38.

Vuic, Jason: *The Yugo: The Rise and Fall of the Worst Car in History.* New York: Hill & Wang, 2010.

Yazıcı, Berna: *Towards an Anthropology of Traffic: A Ride Through Class Hierarchies on Istanbul's Roadways*. Ethnos 78, 4/2013, 515–542.

YouTube: *Yugo Commercial (1986),* 2011. https://www.youtube.com/watch?v=ItwJT8IhitE (14. 10. 2016)

YouTube: *Top Gear Yugo 45,* 2012. https://www.youtube.com/watch?v=rGOHCDQhm8g (14. 10. 2016)

Živković, Marko: *Little Cars that Make Us Cry.* Vehicles: Cars, Canoes, and Other Metaphors of Moral Imagination. Ur. David Lipset in Richard Handler. New York in Oxford: Berghahn, 2014. 111–132.

Povzetek

Avtomobil Yugo se je v nekdanji Jugoslaviji, kjer so ga izdelovali, uveljavil kot cenovno dostopno vozilo, ki je sicer imelo mnoge pomanjkljivosti. Te so vozniki pogosto spregledali in jih sprejeli kot samoumevne za vozilo domače izdelave – ali pa so skušali z nadgradnjami in tehničnimi dopolnitvami prikriti njegove negativne plati. Ta prispevek se posveča Yugu in njegovi družbeni vlogi, in to na treh konkretnih primerih. Najprej avtor opiše svoje vozilo, ki je zaznamovalo "obredni prehod" na poti v odraslost, zrelost in samostojnost v času tranzicije na nacionalni ravni iz socializma v kapitalizem. Naslednji primer, s katerim osvetli pomen Yuga, je vozilo iz Beograda, ki ga je predelal tamkaj živeči Nizozemec. S prenovljeno podobo avtomobila, ki ga po splošnem prepričanju v Beogradu vozijo predvsem reveži, je izvedel nenavaden obrat: med vožnjo po mestu ne zbuja prezira, temveč pritegne zavistne poglede. Nato predstavi še avtomobil, ki so ga trije slovenski zanesenjaki priredili za reli in se z njim podali na tekmo Rally Legend v San Marinu. Kot pokaže prispevek, Yugo ni bil in ostal zgolj avtomobil za množice, za kar so ga zasnovali v nekdanji Jugoslaviji, temveč se lahko prelevi v športno vozilo, pripomoček za razkazovanje ali pa ga ljudje začnejo uporabljati kot materialni artefakt, ki zbuja nostalgijo.

Summary

The Yugo car in the former Yugoslavia, where it was manufactured, was regarded as an affordable vehicle but one that had many shortcomings. Drivers often overlooked these and accepted them as inevitable in a domestically produced vehicle – or they tried to cover up the negative aspects through modifications and technical improvements. This article focuses on the Yugo and its social role, in three specific examples. First the author describes his car, which was characterized as a "rite of passage" along the path to adulthood, maturity, and independence during a time of transition at the national level from socialism to capitalism. The next example illuminating the significance of the Yugo is a car from Belgrade that was modified by a Dutchman who lived there. By refurbishing the appearance of the car, a model that was otherwise generally regarded in Belgrade as a car mainly for the poor, he brought about an unusual shift: while driving through the city he attracted envious looks instead of the usual derision. Finally, the article presents a car that was refitted by three Slovenian enthusiasts for rally racing and taken to the Rally Legend race in San Marino. As the article shows, the Yugo was not and did not remain merely a car for the masses as it was designed in the former Yugoslavia but it was also transformed into a sports car, an instrument for showing off, and a material artefact for arousing feelings of nostalgia.

Ključne besede
avtomobil, družbeni status, Yugo, Zastava, Jugoslavija, Slovenija

Keywords
car, social status, Yugo, Zastava, Yugoslavia, Slovenia

Mercedes za srce, fičo za žep

Kratka zgodovina jugoslovanskega avtomobilizma | 1945–1992

Marko Miljković

V obdobju med koncem druge svetovne vojne in začetkom devetdesetih let je Jugoslavija na področju razvoja avtomobilizma in motorizacije dosegla raven srednje razvitih držav in bila obenem daleč pred večino držav t. i. vzhodnega bloka. Glavni cilj prispevka je kratek pregled razvoja avtomobilizma v državi s poudarkom na najbolj očitnih posebnostih jugoslovanskega modela.

"Osebni avtomobil je buržoazna ideja" (Stalin v Nettleton 2006, 132). Ta Stalinova misel se je kot del procesa sovjetizacije z veliko hitrostjo širila po državah srednje in vzhodne Evrope. V sovjetskem modelu je na področje avtomobilizma spadala proizvodnja tovornjakov za potrebe gospodarstva in vojske, medtem ko je bila proizvodnja osebnih avtomobilov v veliki meri zapostavljena, razen kadar je šlo za potrebe visokih partijskih funkcionarjev (Parker 1980, 515–521). Vendar pa se je kmalu po Stalinovi smrti leta 1953 začel ta odnos spreminjati, avtomobil pa je postal "ključni element v hladnovojnem boju za zadovoljstvo potrošnika" (Gatejel 2011, 144). Enačba je bila enostavna – zahteve po večstrankarskih volitvah so veljale za izdajo, vendar pa je sovjetska država popustila pod zahtevami državljanov po boljših stanovanjih, garderobi in osebnih avtomobilih, še posebej, ker je zahodna Evropa istočasno doživljala velik gospodarski razvoj, kakršnega so si državljani izza "železne zavese" želeli tudi sami (Nettleton 2006, 131). Tako se je v tej neusmiljeni bitki za "srca in duše" – kot odgovor na zahodnonemški "gospodarski čudež", pa tudi v propagandne namene – v Vzhodni Nemčiji že leta 1957 pojavil znameniti plastični Trabant. S podobnimi cilji se je leta 1964 na tedanjem Češkoslovaškem začela proizvodnja Škode 1000 MB, prvega pravega "ljudskega avtomobila" v državah za "železno zaveso", medtem ko je v Sovjetski zvezi proizvodnja osebnih avtomobilov presegla proizvodnjo tovornjakov šele leta 1972 (Rubin 2011, 126; Fava 2008a, 15; Fava 2008b, 57, 63).

Razvoj avtomobilizma ter kakovost in obseg proizvodnje nacionalne avtomobilske industrije služijo kot nekakšno orodje za merjenje uspeha celotnega nacionalnega gospodarstva in predstavljajo enega najpomembnejših kazalcev modernosti neke države (Edensor 2002, 122). Simbolični pomen razvoja avtomobilizma so dobro poznali tudi jugoslovanski funkcionarji, ki so precej zgodaj spoznali, da je mogoče "s proizvodnjo motorjev z notranjim izgorevanjem [...] najbolje propagandno delovati tako navznoter kot v tujini, saj je mogoče tako pri laikih kot pri strokovnjakih prav s tovrstno proizvodnjo doseči najbolj pozitiven vtis o industrijskem razvoju in pripravljenosti neke države".[1]

V kontekstu hladne vojne in njenega boja za "srca in duše" državljanov ne preseneča dejstvo, da je bila Jugoslavija prva izmed socialističnih držav, ki je začela razvijati avtomobilizem in motorizacijo državljanov kot zasebnikov, ključna člena razvoja potrošniške družbe. Po mnenju Igorja Dude lahko kot ključni trenutek, ko so jugoslovanske oblasti sprejele razvoj potrošniške družbe v državi, štejemo leto 1958, ko je na prvem Opatijskem festivalu zmagala pesem *Moja mala devojčica* ("Moja mala deklica"), katere refren se je začenjal z verzom "oči, kupi mi avto", v pesmi pa so poleg tega našteti tudi drugi takrat zaželeni predmeti potrošniške družbe (Duda 2005, 18–19).

---

1 Arhiv Jugoslavije, fond 108. Glavna direkcija savezne industrije motora, fascikla 34. *Proizvodnja motora s unutrašnjim sagorevanjem*, 14. 2. 1950.

Jugoslovanska avtomobilska industrija

Proizvodnja prvih osebnih avtomobilov v Jugoslaviji se je začela leta 1954 v tovarni Crvena zastava v Kragujevcu, v sodelovanju z italijanskim Fiatom, ki je bil v tistem času eden najbolj naprednih proizvajalcev avtomobilov v Evropi in na svetu.[2] Da je bil primarni cilj takrat še vedno izdelovanje luksuznih limuzin, namenjenih politikom na najvišjih položajih, v veliki meri potrjuje tudi komentar enega od jugoslovanskih funkcionarjev v času kupovanja licence od Fiata, ki je odkrito spraševal: "Kaj se vendar ukvarjate s Fiatom, to so slabi avtomobili, zakaj se niste odločili za Mercedes?" (Jankovič 1993, 40).

Že leta 1962 je bila v Kragujevcu s pomočjo italijanskih strokovnjakov zgrajena popolnoma nova tovarna avtomobilov, ki je bila s tehničnega vidika na ravni najsodobnejših evropskih tovarn, v začetku sedemdesetih pa se je Crvena zastava s proizvodno zmogljivostjo 200.000 vozil že uvrščala med srednje velike proizvajalce avtomobilov v Evropi. V tem obdobju je bil glavni proizvod kragujevške tovarne Zastava 600/750/850 – priljubljeni fičo, ki je kot pravi ljudski avtomobil Jugoslavijo postavil na štiri kolesa in tako pomembno prispeval k pospešeni modernizaciji tako gospodarskega kot družbenega življenja v državi. V naslednjih letih so sledili še številni drugi modeli – znameniti "tristač", "stoenka", Yugo in Florida. V vsej zgodovini Crvene zastave je bilo proizvedenih nekaj več kot 4 milijone vozil (Kadarjan 2010).

Poleg Crvene zastave so veliko modelov različnih evropskih znamk proizvajale tudi druge jugoslovanske tovarne (glej Brovinsky, ta številka). Pri tem je šlo največkrat za običajno montažo že izdelanih avtomobilov, tako imenovano "šraufciger industrijo", kakor so o tem z nemalo omaloževanja pisali v nacionalnem časopisju (glej Hadalin, ta številka). Že leta 1961 so v slovenskem Tomosu začeli proizvodnjo vozil Citroen, enajst let kasneje pa je bila v sodelovanju s kranjsko Iskro ustanovljena nova tovarna za proizvodnjo sestavnih delov in montažo, znameniti Cimos.[3] V podjetju Pretis iz Vogošča so že leta 1965 sestavljali nemški NSU, od leta 1969 pa so imeli skupaj s sarajevskim UNIS-om sklenjeno pogodbo za montažo slavnega "hrošča", kasneje pa tudi drugih modelov, v tedanji novozgrajeni tovarni TAS (*Tvornica automobila Sarajevo;* "Tovarna avtomobilov Sarajevo").[4] Ljubljanski Litostroj je leta 1969 podpisal pogodbo za montažo s francoskim Renaultom, leta 1973 pa so sodelovanje prenesli na IMV (Industrija motornih vozil) iz Novega mesta (Duda 2005, 217).[5] Najmlajša med tovarnami jugoslovanske

---

2 Podrobnejša zgodovina razvoja Crvene zastave kot znamke je predstavljena v zelo informativni in kakovostni študiji Danijela Kadarjana *Zastava automobili – priča o jednom brendu* ("Zastava automobili – zgodba o neki znamki")..

3 "Malo istorije." *Yu automobil* 3(1970): 21; *CIMOS Group – Corporate History*; http://www.cimos.eu/index.php?page=zgodovina&item=87 (22. 8. 2016).

4 Open Society Archives (Budapest) – Records of Radio Free Europe/Radio Liberty Research Institute, 1949-1994, 300-10-2, box 227 (v nadaljevanju HU OSA 300-10-2, 277). "Pretis from Vogosce Prepares Production of Passenger Cars." *Politika*, 17. 2. 1965, 8; HU OSA 300-10-2, 33. Stanković, Z. "Stopama 'Fiata'." *Večernje novosti*, 19. 9. 1969, 5.

5 HU OSA 300-10-2, 277. "Pretis from Vogosce Prepares Production of Passenger Cars." *Politika*, 17. 2. 1965, 8; HU OSA 300-10-2, 33. Stanković, Z. "Stopama 'Fiata'." *Večernje novosti*, 19. 9. 1969, 5

"šraufciger industrije" je bila IDA (*Industrija delova automobila*; "Industrija avtomobilskih delov") iz Kikinde, ki je od leta 1969 naprej proizvajala dele za nemški Opel, od leta 1977 naprej pa je imela s koncernom General Motors – Opel tudi pogodbo o montaži različnih modelov oplov.[6]

Z leti se je obseg "šraufciger industrije" povečeval, in že leta 1970 je proizvodnja tujih avtomobilskih znamk, sestavljenih v Jugoslaviji, če ne upoštevamo proizvodnje v Crveni Zastavi, dosegla številko 32.600 oziroma tretjino vseh izdelanih vozil v državi. Pri tem so ambiciozni načrti avtomobilskih tovarn (skupaj s Crveno Zastavo) za leto 1980 predvidevali plasiranje okoli 480.000 avtomobilov na domače tržišče (Duda 2005, 214).[7] V letih, ki so sledila, je število tujih avtomobilov, proizvedenih v Jugoslaviji, stalno naraščalo, kar je domačim kupcem omogočalo široko izbiro – vsekakor neprimerljivo večjo kot v ostalih socialističnih državah.

Fičkovi prvi negotovi kilometri

Prvi avto, ki je bil dostopen povprečnemu Jugoslovanu, je bil vsekakor fičo. Vendar pa je sredi petdesetih let cena novega fiča znašala toliko kot celotni dvoletni prihodki delavca, "in to enega najbolje plačanih delavcev", natančneje 27 mesečnih plač (Janković 1993, 74). No, že v obdobju med letoma 1953 in 1957 je jugoslovanska industrija rasla z 10,2-odstotno letno stopnjo, kar je bila ena največjih rasti v svetu, medtem ko je v desetletju 1953–1963 povprečna letna rast proizvodnje znašala 9,5 % (Pleština 1992, 48; Duda 2005, 45). To je neposredno vplivalo na dvigovanje jugoslovanskega standarda, kar potrjuje tudi podatek, da je v istem obdobju povprečna letna rast potrošnje znašala 10 % (Duda 2005, 45). Posledično so poleg električnih štedilnikov, radijskih sprejemnikov in hladilnikov čedalje bolj iskano blago jugoslovanske potrošniške družbe postali tudi avtomobili.

Ambiciozne ocene jugoslovanskih funkcionarjev iz leta 1956, da bo v naslednjih desetih letih skupno število avtomobilov v državi doseglo "zgornjo mejo predvidenega povpraševanja" 60.000 vozil, so objektivno gledano daleč zaostajale za dejanskim povpraševanjem državljanov po osebnih avtomobilih.[8] Kako napačne so bile te ocene, se je pokazalo leta 1965, ko je skupno število registriranih osebnih avtomobilov namesto načrtovanih 60.000 doseglo kar 187.842 avtomobilov (gl. preglednico 1). Kljub temu so državne institucije še ob koncu petdesetih let

---

6 Jugoslovanska avtomobilska industrija.

http://www.avtomobilizem.com/forum/viewtopic.php?p=820245&sid=8984b6ede1b056b3a2f45b3b7373d813 (22. 8. 2016).

7 HU OSA 300-10-2, 278. "Automobile Plants Note 1970 Production Plans." *Ekonomska politika*, 26. 1. 1970, 17; HU OSA 300-10-2, 278. Tušek, B. "A Galloping Growth: Productio of Passenger Cars in 1970." *Borba*, 14. 3. 1971, 7.

8 AJ 589 Savezni sekretarijat za industriju, 38. Izveštaj o ekonomskom elaboratu investicionog programa fabrike automobila "Crvena Zastava", 25. maj 1958.

vztrajno ponavljale, da te "želje po vozilih [...] ne moremo imeti za običajen pojav" ter da "ne bo trajala dolgo".[9]

Glede na podatke o prodaji iz leta 1957 so fiča kupovali predvsem visoko izobraženi strokovnjaki, zaposleni v največjih podjetjih, "še posebej v oddaljenih in gospodarsko močnih regijah v državi", s čimer je bila v prvi vrsti mišljena Slovenija.[10] V drugi skupini kupcev fiča so bili "svobodni poklici" (umetniki, novinarji, odvetniki ipd.), poleg njih pa so veliko skupino sestavljali tudi "ekonomsko močnejši kmetje", pretežno iz Slovenije in Vojvodine. Za temi skupinami so sledili obrtniki iz različnih poklicev, šele na koncu pa uradniki. Vendar pa je bil fičo celo za te pripadnike jugoslovanskega višjega srednjega razreda precej nedostopen. Leta 1957 je 996 voznikov avto kupilo na kredit, medtem ko ga je z gotovino kupilo le 397.[11] Tudi ta podatek kaže, da je do razvoja motorizacije prihajalo predvsem v mestih, kjer so ljudje zaradi rednih prihodkov lahko vzeli kredit za nakup avtomobila, medtem ko so kmetje pri svojih poslih operirali z gotovino in so tako kupovali tudi avtomobile in drugo blago. Ti kazalci pričajo tudi o tem, da so bili še v drugi polovici petdesetih let rezultati na področju ustvarjanja srednjega razreda v državi zelo skromni. V želji, da pomaga novozgrajeni tovarni Crvene zastave, pa tudi srednjemu razredu prebivalstva, je država leta 1962 spodbujala prodajo avtomobilov tudi tako, da je čas odplačevanja kredita podaljšala s štirih na pet let.[12]

Dodatni udarec za denarnice državljanov je predstavljalo tudi vzdrževanje vozil. Za novega fička, ki je bil leta 1958 vreden 795.000 dinarjev, je bilo potrebno za stroške odplačevanja petletnega kredita, goriva in maziv za 12.000 prevoženih kilometrov letno ter vseh davkov in drugih dajatev odšteti 302.160 dinarjev oziroma okoli 25.000 dinarjev na mesec, kar je v tistem času predstavljalo "več kot 120 % današnjih [leta 1958] povprečnih skupnih mesečnih prihodkov zaposlenih z višjo izobrazbo".[13] Z drugimi besedami, če si je družina s povprečnimi prihodki hotela privoščiti lasten avto – in to ne katerega koli, ampak najcenejšega, fičota – je morala zanj vsak mesec odšteti več kot eno plačo. Čeprav so v letih, ki so sledila, plače skokovito naraščale, je za ogromno večino delavcev fičo ostal le oddaljen sen.

S fičkom so ljudje potovali po državi in v tujini, včasih pa so se vanj uspele zriniti in uspešno pripotovati na svoj cilj celotne družine z majhnimi otroki ter "kovčki, tetami in posodo polnjenih paprik za po poti" (Andrić idr. 2004, 137). Neki Valentin Slapar iz Kamnika je uspel narediti izvirno posteljo dimenzij 180 x 132 centimetrov, ki jo je bilo mogoče montirati v notranjost avtomobila in na kateri sta lahko udobno spali dve osebi.[14] Občudovanja vreden dosežek je uspel tudi Đorđu Iličkoviću, uslužbencu Vojaške enciklopedije iz Beograda, ki je leta 1962 s svojim fičkom obiskal osem držav: Avstrijo, Nemčijo, Dansko, Norveško, Belgijo, Nizo-

---

9 AJ 589 38. Razvoj lične potrošnje i životnog standarda, 19. 6. 1958.

10 Ibid.

11 Ibid.

12 AJ 589, 14. Informacija o osnovnim problemima "Zavoda Crvena Zastava" iz Kragujevca, Beograd 1963, 8.

13 AJ 589, 38. Ocena analize tržišta i mogućnosti plasmana predviđene proizvodnje automobila u preduzeću "Crvena Zastava" – Kragujevac, 19. 5. 1958.

14 "Novine o nama." *Crvena Zastava* 36(1961): 10.

zemsko, Francijo in Italijo. To 8.000 kilometrov dolgo turnejo je fičo preživel brez okvare, čeprav je moral lastnik vmes večkrat zamenjati olje in podmazati kakšen del.[15]

Fičo je tako odprl novo poglavje v zgodovini razvoja avtomobilizma v Jugoslaviji ter nekoč nedosegljive sanje o lastnem avtomobilu za več sto tisoč državljanov napravil uresničljive. Bil je idealno prevozno sredstvo na "samostojni" jugoslovanski poti v komunizem, simbol in dokaz, da je bila Jugoslavija svobodnejša in uspešnejša kot ostale socialistične države, obenem pa pri porazdeljevanju premoženja pravičnejša od držav "gnilega komunizma". A kljub temu, da je postavil državo na kolesa in pri tem odigral podobno vlogo kot štirideset let pred tem Ford T v ZDA, je bil fičo že sredi šestdesetih relativno zastarel in zelo majhen avto, ki je vse težje zadovoljeval potrebe rastočega srednjega razreda. In medtem ko je Crvena zastava začela uvajati nove modele, najprej luksuznega "tristača", malo kasneje pa še Zastavo 125 PZ in "stoenko", si je čedalje več tistih, ki so si to lahko privoščili, želelo uvoženih avtomobilov.

Začetek avtomobilske mrzlice

S hitro rastjo pogosto omenjanega "jugoslovanskega standarda" je osebni avtomobil – poleg hladilnika, radia, pralnega stroja in televizorja – postopoma postal ena najpomembnejših in neizogibnih potrošniških dobrin povprečne družine. Medtem ko je bilo leta 1956 v zasebni lasti samo 25 % avtomobilov, se je ta delež do leta 1965 povzpel na 85 %, leta 1972 pa je bilo v zasebni lasti že kar 92 % osebnih avtomobilov.[16] O pomenu in položaju avtomobila v jugoslovanskem vsakdanu v zgodnjih sedemdestih letih prejšnjega stoletja priča ocena, da je "osebni avtomobil postal najbolj priljubljeno prevozno sredstvo", s katerim se "vozi v službo, po nakupih, na obiske in izlete, na dopust in v tujino".[17]

Dober pokazatelj višanja standarda v državi, pa tudi želje po uvoženih in bolj luksuznih avtomobilih, je odločitev vlade, ki je 7. aprila 1957 z uredbo dovolila uvoz avtomobilov za fizične osebe. To je povzročilo prvo kratkotrajno avtomobilsko mrzlico, zato so že v začetku leta 1959 carine na uvožene avtomobile ponovno zaostrili. Samo v prvih devetih mesecih leta 1958 so namreč registrirali več avtomobilov, kot jih je bilo leta 1952 v vsej državi, izmed 8.745 novih avtomobilov pa jih je bilo kar 6.570 iz tujine. Poleg fička, ki je bil s 1.695 prodanimi modeli na prvem mestu, so visoko kotirali še Oplova modela Rekord in Olympia, ki jih je bilo registriranih 1.038, Fiat 1000, ki ga je prav tako proizvajala Crvena zastava (700 registriranih), Volkswagen (576), Ford Taunus (376), Škoda (336) in Moskvič (224). V tistem obdobju je fičo stal okoli 900.000 dinarjev, hrošč okoli 1,2 milijona, Fiat 1100 okoli 1,8 milijona, Opel Rekord med 2,2 in

15 Veličković, Đ. "'Fića' obišao osam zemalja." *Crvena Zastava* 53(1962): 11.

16 Tušek, B. "Da li je automobil luksuz?" *Auto industrija*. 11 (1973): 8.

17 Tušek, B. "Da li je automobil luksuz?" *Auto industrija*. 11 (1973): 8.

3,8 milijone, Mercedesova modela 180 in 200 pa od 5 do 7,5 milijona dinarjev. Kljub visokim cenam in omejevalnim ukrepom vlade se uvoz luksuznih avtomobilov ni pretirano zmanjšal, tako da je po slavnem Titovem govoru leta 1962 v Splitu, kjer je predsednik države izrazil "zaskrbljenost" zaradi "različnih anomalij" ter poudaril, da so vse "objektivne pomanjkljivosti" posledica "subjektivnih napak našega vodstva", padla med drugim tudi odločitev o popolni prepovedi uvažanja avtomobilov (Marković 1996, 306–307). Na drugi strani se vladni uradniki in direktorji velikih podjetij niso zlahka odrekli luksuznim avtomobilom, med katerimi je za najbolj viden simbol uspeha, pa tudi merilo luksuza, od nekdaj veljal Mercedes. Tako je bila Jugoslavija že leta 1969 na zavidljivem petnajstem mestu na svetu po številu uvoženih avtomobilov znamke Mercedes.[18]

Kljub številnim poskusom, da bi uvoz omejili, pa so si državljani na avtomobilskih sejmih lahko ogledali nekatere izmed najbolj luksuznih avtomobilskih znamk, še posebej tistih ameriških proizvajalcev. Tako so ameriška avtomobilska podjetja v šestdesetih na največjih jugoslovanskih sejmih, še posebej pa na zagrebškem velesejmu, razstavljala "z ramo ob rami" s sovjetskimi podjetji, tako da je bilo očitno, da so ameriški avtomobili neprimerljivo kakovostnejši, lepši in bolj luksuzni od sovjetskih in so jih zato ljudje tudi množično kupovali (Vučetić 212, 363). To je vsekakor še en podatek, ki veliko pove o specifikah jugoslovanske socialistične družbe in pogosto nasprotujočih si odločitvah, ki so – ne glede na to, kako plemeniti ali celo dobro premišljeni so bili nekateri izmed teh načrtov – praktično onemogočale vsakršno dolgoročno politiko, bodisi na področju razvoja gospodarstva, kulture ali družbe nasploh.

Do prave eksplozije razvoja avtomobilizma je po uradnih analizah in podatkih prišlo v letih 1966 in 1967. Prodaja osebnih avtomobilov je s 56.000 leta 1966 poskočila na kar 99.172 v letu 1967, kar je pomenilo več kot 75-odstotno rast. V istem letu se je uvoz povečal za 156 %, pri čemer je bil delež uvoza iz vzhodnoevropskih držav 30,8 %, z zahoda pa 69,2 %.[19] Časopisi so poročali, da je država dosegla "vrhunec avtomobilske mrzlice", med katero so pred do tedaj napol praznimi avtomobilskimi saloni nastajale vrste, zmedeni prodajalci pa so se spraševali, koga naj prvega postrežejo. Mnogi kupci, ki so v Beograd prihajali celo iz Skopja, so velikokrat naleteli na povsem razprodane salone, v Beogradu pa je bilo pogosto kupljenih tudi več kot 400 avtomobilov na dan.[20] Zaradi takšne vročice je leta 1968 prišlo do nekoliko paradoksalne situacije, ko je bilo število registriranih avtomobilov v državi večje od števila telefonov v zasebni lasti. Tako je bilo samo v Beogradu registriranih točno 100.000 avtomobilov in 67.830 telefonov, na ravni celotne države pa je na 400.000 avtomobilov prišlo 324.225 telefonov.[21]

V Jugoslaviji so bili najbolj iskani manjši avtomobili, kot so bili hrošč ter razni Renaultovi in Zastavini modeli. Med srednje velikimi limuzinami sta se najbolje prodajala Ford Taunus in Opel Rekord, kupcev luksuznih avtomobilov pa je bilo še vedno sorazmerno malo. Na tržišču

---

18 HU OSA 300-10-2, 33. Kolar, V. "Četiri vrtoglava točka." *Politika*, 27. 4. 1969, 9.

19 AJ, 130, 723, a. j. 1179. Domaća proizvodnja i uvoz putničkih automobila u poslednje dve godine, april 1968.

20 HU OSA 300-10-2, 33. "The Situation in the Passenger Automobiles Market at the Present." *Politika*, 27. 7. 1967, 6.

21 HU OSA 300-10-2, 278. "Automobiles Exceed Number of Telephones." *Privredni pregled*, 10. 7. 1969, 4.

so bili tudi avtomobili vzhodnoevropskih znamk, ki so glede na zahodna podjetja imeli določeno prednost, saj so bili cenejši, poleg tega pa jih je bilo mogoče kupiti na kredit, medtem ko so se ostali uvoženi avtomobili v glavnem plačevali z devizami in samo na podlagi posebnih dovoljenj, ki so jih redko izdajali.[22] V začetku šestdesetih let so bile najbolj priljubljene znamke vzhodnoevropskih avtomobilov češkoslovaška Škoda, vzhodnonemški Wartburg in sovjetski Moskvič.[23]

Vzrok za veliko rast povpraševanja po osebnih avtomobilih ter povečanje uvoza je bila v veliki meri liberalizacija režima potnih listov, do katere je prišlo ravno med letoma 1966 in 1967 in po kateri so množice jugoslovanskih delavcev odšle na "začasno delo" v tujino, predvsem v Nemčijo in Avstrijo (Ivanović 2012, 49, 68). Tako rekoč istočasno je prišlo tudi do liberalizacije uvoza avtomobilov: vladna uredba, s katero je bila ukinjena prepoved uvoza avtomobilov, je začela veljati v začetku leta 1966.[24] Jugoslovanski delavci v tujini, tako imenovani "gastarbajterji", so iz različnih zahodnoevropskih držav poleg težko prigaranega denarja v državo pripeljali tudi svoje nove avtomobile ter na ta način močno spremenili lokalne okuse in domačo avtomobilsko kulturo. Poleg uvoza za lastne potrebe so jugoslovanski gastarbajterji avtomobile uvažali tudi "iz špekulativnih razlogov, pogosto na pobudo domačih podjetij (agencij in uvoznikov)". Avtomobile so doma prodajali za dinarje, in sicer po tečaju, ki je bil pogosto tudi do dvakrat višji od uradnega, ter tako ustvarjali visoke dobičke.[25]

K priljubljenosti uvoženih avtomobilov je zagotovo prispevalo tudi to, da jugoslovanska podjetja niso zmogla dohajati povpraševanja. Tako se je npr. leta 1967 na avtomobile koprskega Tomosa čakalo "praviloma več kot deset mesecev", na avtomobile sarajevskega Pretisa do tri mesece, na Zastavine avtomobile 2–5 mesecev (odvisno od tipa avtomobila), uvoženi avtomobili pa so bili "na tržišču razprodani kmalu po prihodu v državo".[26] Dobavni rok je bil odvisen tudi od letnega časa – najdlje se je na avtomobile čakalo v času letnih dopustov, saj so si mnogi želeli s svojimi novimi avtomobili potovati na morje.[27] Vse to je bilo zagotovo med razlogi za to, da se je delež domače avtomobilske industrije v skupnem prometu s 70 % leta 1965 zmanjšal na 47 % leta 1967.[28]

Poleg tega je kakovost avtomobilov največjega domačega proizvajalca Crvene zastave, precej nihala, včasih pa je bila tudi dosti pod načrtovano ravnjo. V poročilu jugoslovanske delegacije na mednarodni razstavi v češkoslovaškem Brnu leta 1961 so bile izpostavljene mnoge

---

22 HU OSA 300-10-2, 33. "The Situation in the Passenger Automobiles Market at the Present." *Politika,* 27. 7. 1967, 6.

23 HU OSA 300-10-2, 277. "Yugoslavia Imports Automobiles from GDR." *Privredni pregled*, 4. 10. 1965, 1.

24 HU OSA 300-10-2, 277. "Factories Ordering Mercedes Cars, Although Short of Foreign Exchange for Production Materials." *Rad* (Zagreb), 14. 1. 1966, 1.

25 AJ 130, 723, a. j. 1179. Domaća proizovdnja i uvoz putničkih automobila u poslednje dve godine (strogo poverljiv dokument), april 1968; HU OSA 300-10-2, 33; Vuković, D "Svaki drugi uvozni automobil – u rukama špekulanata." *Borba*, 5. 11. 1968.

26 AJ 130, 723, a. j. 1179. Domaća proizovdnja i uvoz putničkih automobila u poslednje dve godine (strogo poverljiv dokument), april 1968.

27 HU OSA 300-10-2, 33; "The Situation in the Passenger Automobiles Market at the Present." *Politika*, 27. 7. 1967, 6.

28 AJ 130, 723, a. j. 1179. Domaća proizovdnja i uvoz putničkih automobila u poslednje dve godine (strogo poverljiv dokument), april 1968.

pomanjkljivosti kragujevških avtomobilov. Tako so fičku zamerili predvsem "opečnato rdečo" barvo, ki ni bila nanešena enakomerno in "ni bila najboljša za razstavljanje". Poleg tega je bil "desni žaromet avtomobila montiran tako površno, da je bilo med steklom in samim žarometom več kot pol centimetra praznega prostora, kamor so lahko obiskovalci vtaknili cel prst," kar je v češkoslovaški javnosti ustvarilo vtis, da so jugoslovanski avtomobili izdelani še slabše od vzhodnoevropskih.[29]

Eden od načinov boja za preživetje na tržišču je bila izdelava modela z oznako *luxe*, pa čeprav je bila "luksuzna" oprema pogosto težko opazna. Tako je lahko kupec Zastave 750 *luxe*, ki se je na trgu pojavila leta 1969, za doplačilo glede na osnovni model dobil "okusno oblazinjeno armaturno ploščo, ponikljano ročno zavoro in menjalnik, udobnejše sedeže, polico za drobnarije in še nekaj detajlov", podobne izboljšave pa so bile narejene tudi na "tristaču".[30] A neki kupec svetlo modre Zastave 1300 *de luxe* se je pritoževal, da je dobil avtomobil, v katerem sta manjkala "preproga pod vetrobranskim steklom" in gumijasta obloga na zavorni stopalki, medtem ko je bila rezervna pnevmatika predrta. Lučka za ročno zavoro je neprestano gorela, hupa občasno ni delovala, vrata so se težko zapirala, poraba goriva je bila dvakrat višja od deklarirane, poleg tega pa je po vsega 10.000 prevoženih kilometrih odpovedal še menjalnik.[31] V državi, kjer je bil, vsaj po izkušnjah obiskovalcev iz tujine, tudi tedaj priljubljeni toaletni papir "Golub" podoben smirkovemu papirju, je bilo za pravi luksuz na štirih kolesih kljub vsemu treba kupiti uvožen avtomobil (Vuic 2010, 63).

Avto je na ta način že v začetku sedemdestih postal svojevrsten statusni simbol, po pomembnosti enakovreden nakitu. Bodoči lastniki so v avtomobilih vse pogosteje iskali posebne značilnosti in se za nakup odločali na podlagi tega, medtem ko so bile praktične potrebe neredko šele na drugem mestu. Čeprav se ta "jugoslovanski sen", podobno kot ameriški, še vedno ni uresničil za vse, je Jugoslavija v bliskovitih šestnajstih letih – od leta 1956, ko je bila z 0,8 avtomobila na 1.000 prebivalcev ena od najslabše motoriziranih evropskih držav, do leta 1972, ko je število avtomobilov v državi preseglo milijon – vstopila v klub držav s srednje razvito motorizacijo, daleč pred vzhodnoevropskimi državami, npr. Bolgarijo, Poljsko, Sovjetsko zvezo in Romunijo, in je bila na dobri poti, da prehiti tudi Češkoslovaško in Vzhodno Nemčijo, dve državi z dolgo tradicijo proizvodnje avtomobilov.[32]

---

29 AJ 253 Udruženje proizvođača motora i motornih vozila, 25. Izveštaj jugoslovenskog delegata sa sajma u Brnu, 3. 9. 1961.

30 Stanković, Z. "Dugo putovanje do 'Luxa'." *Auto industrija* 2 (1971): 17.

31 Z. Popović. "De Luxe – muke." *Yu automobil* 6/7 (1971):33–34.

32 AJ 589, 38. Izveštaj o ekonomskom elaboratu investicionog programa fabrike automobila "Crvena Zastava", 25. 5. 1958; HU OSA 300-8-3-10671. More Than 800,000 Privately Owned Automobiles in Yugoslavia. 2. 11. 1972.

(Ne)srečna osemdeseta

Sedemdeseta je v veliki meri zaznamovala nafta kriza v letih 1973 in 1974. Januarja 1974 so cene nafte v Perzijskem zalivu narasle na petkratno vrednost glede na predhodno leto, kar je povzročilo tudi resno globalno gospodarsko krizo. To je bil obenem konec zlate dobe evropske in ameriške avtomobilske industrije, ki sta čedalje težje tekmovali s konkurenco majhnih in učinkovitih japonskih avtomobilskih proizvajalcev. Evropske države so si na različne načine prizadevale za manjšo porabe goriva – v Zahodni Nemčiji so tako najvišjo dovoljeno hitrost na avtocestah zmanjšali na vsega 100 kilometrov na uro (omejitev je veljala samo tri mesece) – a se cene bencina kljub vsem ukrepom nikoli več niso vrnile na staro raven (Laux 1992, 217–218).

V Jugoslaviji je bila ena od posledic takšne situacije pospešeno zadolževanje države, kar je v začetku osemdesetih povzročilo prvo veliko dolžniško krizo. Javni dolg je leta 1969 znašal 2 milijardi dolarjev, leta 1976 je že narasel na 8 milijard, leta 1982 pa je znašal že 20 milijard dolarjev (Lampe, Prickett in Adamović 1990, 149). Na praktični ravni, ki so jo občutili tudi vsi vozniki avtomobilov, je že leta 1973 prišlo do prvih omejitev v dobavi bencina, tako da je bila na beograjskih bencinskih črpalkah za osebna vozila določena omejitev točenja 10 litrov na dan. Takšno stanje ni trajalo dolgo, je pa že v začetku osemdesetih država padla v resno dolžniško krizo, ki je zaradi potrebe po zmanjšanju uvoza in povečanju izvoza povzročila pomanjkanje mnogega uvoženega blaga, med katerimi je državljane najhuje prizadelo pomanjkanje kave, sladkorja, detergenta ter električne energije in bencina (Adrić 2004, 271; Prošić-Dvornić 1990, 51).

Prvo resno pomanjkanje bencina je bilo v državi občutiti že konec leta 1979, ko je bil uveden tako imenovani sistem "par – nepar". Zaradi zmanjšanja porabe bencina, s tem pa tudi uvoza, so lahko vozniki svoje avtomobile uporabljali samo na sode ali lihe dni, odvisno od zadnje številke registrske tablice. Vendar pa se je ta omejitev pokazala kot kontraproduktivna. Tisti, ki so imeli to možnost, so uporabljali službena vozila z ustrezno registracijo za določen dan, s čimer se je poraba bencina v podjetjih samo še povečala. Drugi vozniki so na dan, ko so se lahko vozili po mestu, poskušali dokončati vse opravke (nakupe, obisk servisa ipd.), kar je porabo goriva še dodatno povečalo. Nekateri so se s prijatelji in sorodniki dogovorili za skupno uporabo avtomobilov z ustreznimi tablicami, v skrajnem primeru pa so ljudje preprosto kupili še en avto in se tako izmenoma vozili na sode in lihe dni. Sčasoma je bilo pomanjkanje vse hujše, na bencinskih črpalkah pa je prihajalo do kaotičnih situacij, ko so se vozniki ob prvih signalih, da prihaja novo gorivo, nagnetli v vrste (Prošić-Dvornić 1990, 51–52).

Sistem "par – nepar" je bil ukinjen že 4. februarja 1981, ob koncu leta 1982 pa je bil uveden nov ukrep – boni za 5, 10 in 20 litrov goriva, pri čemer je bila maksimalna mesečna poraba goriva omejena na 40 litrov (Petković 1982, 11).[33] Bone so izdajali vsake tri mesece, na vsakem pa je bil napisan tudi mesec, za katerega je bil bon namenjen, čeprav je lahko varčen voznik bone iz predhodnega meseca tudi prenesel in jih izkoristil v naslednjem. A boni so hitro postali alter-

33 "I leto na bonove." *Auto moto revija* 8 (1983): 19.

nativna valuta in ljudje so jih menjavali za drugo blago, kupovali in preprodajali, tisti, ki so imeli to možnost, pa so tudi "posojali" bone, namenjene podjetjem, v katerih so delali (Prošić-Dvornić 1990, 51–52). Raziskava *Avto moto revije* je pokazala, da je skoraj 90 % voznikov kupovalo dodatne bone po "različnih kanalih", najpogosteje po dvakrat višji ceni.[34] Ker so bili, podobno kot drugi ukrepi, neučinkoviti, so tudi bone za gorivo do konca leta 1984 ukinili.

Država je voznikom poskušala dati zgled tudi tako, da je na predlog takratne predsednice Zveznega izvršnega sveta Milke Planinc del voznega parka državnih Mercedesov prodala državljanom, namesto njih pa kupila stoenke. A tudi ti ukrepi so bili sprejeti predvsem v manjših občinah in lokalnih skupnostih, tako da je bila celotna kampanja, ki jo je novinar *Avto moto revije* duhovito poimenoval *Mercedes za paradu – stojadin za džadu* ("Mercedes za parado, stoenka za na pot") in na ta način aludiral na podobno kampanjo *Imaš kuću, vrati stan* ("Imaš hišo, vrni stanovanje"), ki je potekala istočasno, na koncu neuspešna.[35] Nazadnje je omejitev porabe goriva le dala določene rezultate, a je vsaj v velikih mestih povzročila drugačne prometne težave. V Beogradu je prišlo do hitrega naraščanja števila potnikov v javnem prometu, kar je povzročilo veliko gnečo ter zmanjšanje povprečne hitrosti avtobusov na manj kot 20 kilometrov na uro.[36] Po kriteriju števila registriranih avtomobilov je vrhunec krize nastopil leta 1985, ko je na ravni celotne države prvič po tridesetih letih prišlo do padca števila registriranih vozil (gl. preglednico 1).

Ne glede na vse pa se je razvoj avtomobilizma nadaljeval tudi v teh okoliščinah, tako da je bilo leta 1987 v Jugoslaviji registriranih že 3.023.693 osebnih avtomobilov (gl. preglednico 1). V povprečju je stopnja motorizacije znašala 143 avtomobilov na 1.000 prebivalcev, potrebno pa je poudariti, da so bile razlike med posameznimi republikami velike. Daleč najbolj razvita v tem pogledu je bila Slovenija s 333 avtomobili na 1.000 prebivalcev (Duda 2005, 329). V teoretični literaturi je prag množične motorizacije določen pri 150 vozilih (avtomobilih in tovornjakih) na 1.000 prebivalcev, prag množične motorizacije, kjer se večina potnikov in blaga v določeni državi prevaža z motornimi vozili, pa pri 400 motornih vozilih na 1.000 prebivalcev. Do leta 2000 je prag masovne motorizacije preseglo samo 23 držav na svetu, zanimivo pa je, da so ZDA to raven dosegle že leta 1958, medtem ko so jo Italija, Francija, Nemčija, Velika Britanija in Japonska dosegle šele v obdobju 1980–1987 (Jones 2008, 17–18). Po teh podatkih je Jugoslavija do razpada države v zgodnjih devetdesetih komajda presegla prag osnovne motorizacije, torej proces, ki se je v ZDA končal že v dvajsetih, medtem ko je bila izmed vseh republik Slovenija na tem področju najbolj napredna in je bila pred razpadom države že blizu praga množične motorizacije (glej Hadalin, ta številka).

---

34 Kićevac, P. "Da li bonove i nabavljate?" *Auto moto revija* 10 (1983): 14.

35 Milić, M. "'Mercedes' za paradu – 'stojadin 'za džadu." *Auto moto revija* 5 (1983): 10.

36 Ćorović, V. "Ne tumbar, putnici!" *Auto moto revija* 5 (1983): 13.

: **Preglednica 1:** Število registriranih avtomobilov v Jugoslaviji, obdobje 1946–1987.[37]

Leto	Število osebnih avtomobilov	Leto	Število osebnih avtomobilov
1946	6.238	1967	355.875
1947	6.634	1968	439.892
1948	7.195	1969	562.509
1949	7.252	1970	720.874
1950	6.455	1971	875.365
1951	6.916	1972	1.001.596
1952	8.542	1973	1.140.532
1953	10.171	1974	1.332.972
1954	11.290	1975	1.536.677
1955	12.622	1976	1.732.131
1956	14.664	1977	1.923.904
1957	21.570	1978	2.132.327
1958	28.394	1979	2.259.966
1959	39.022	1980	2.433.922
1960	54.257	1981	2.567.961
1961	78.085	1982	2.702.628
1962	97.942	1983	2.770.739
1963	112.534	1984	2.874.010
1964	141.792	1985	2.824.267
1965	187.842	1986	2.957.116
1966	254.344	1987	3.023.693

37 *Jugoslavija 1918–1988. Statistički godišnjak*, 287.

Sklep

V manj kot polstoletnem obdobju obstoja socialistične Jugoslavije sta šla razvoj avtomobilizma v državi ter dosežena stopnja motorizacije skozi več različnih faz. V prvih povojnih letih se je poskušalo zgraditi skoraj popolno kopijo sovjetskega modela družbe in države, a že od začetka petdesetih naprej so tovrsten model pospešeno opuščali in ga zamenjali z izvirno različico jugoslovanskega socializma, ki naj bi bila mešanica najboljših značilnosti zahodnih in vzhodnih družb.

Gledano skozi prizmo razvoja avtomobilizma je bila sredi petdesetih let v kragujevški Crveni zastavi vzpostavljena množična proizvodnja osebnih avtomobilov, dostopnih velikemu delu prebivalstva, čemur so hitro sledila tudi druga jugoslovanska podjetja. Tako je postala Jugoslavija, država brez kakršne koli tradicije in izkušenj v avtomobilski industriji, prva socialistična država, ki je proizvajala "ljudske avtomobile". Poleg tega je že ob koncu petdesetih prišlo do prve liberalizacije na področju uvoza osebnih vozil, kar je bilo za države za "železno zaveso" nepredstavljivo vse do propada socializma v Evropi leta 1989. Postopna rast števila avtomobilov, še posebej tistih v zasebni lasti, je v naslednjem desetletju podivjala, zaradi česar se je popolnoma spremenila tudi struktura lastništva osebnih vozil v državi. Medtem ko je bila na začetku petdesetih lastnica največjega deleža osebnih avtomobilov država, je bila ob koncu šestdesetih velika večina avtomobilov že v zasebni lati. Ti podatki so pomembni kazalniki procesa razvoja potrošniške družbe v državi ter nastajanja srednjega razreda, brez katerega takšna družba ni mogoča. Poleg tega je bila na začetku tega obdobja Jugoslavija na področju razvoja avtomobilizma nedvomno na evropskem repu, do konca osemdesetih pa se je začela približevati srednje razvitim zahodnoevropskim državam in bila obenem pred vsemi ostalimi socialističnimi državami v Evropi, kar podpira tezo, da je imel jugoslovanski socializem res "človeški obraz", pa tudi to, da dosežki niso bili zanemarljivi. Avtomobil je postal del standarda povprečne jugoslovanske družine. Zaradi vsega tega je o obdobju socialistične Jugoslavije upravičeno govoriti kot o "zlati dobi" razvoja avtomobilizma v regiji.

Iz srbščine prevedel Tadej Turnšek

Literatura in viri

Adrić, Iris idr.: *Leksikon Yu mitologije*. Beograd: Rende, 2004.

Duda, Igor: *U potrazi za blagostanjem. O povijesti dokolice i potrošačkog društva u Hrvatskoj 1950-ih i 1960-ih*. Zagreb: Srednja Europa, 2005.

Edensor, Tim: *National Identity, Popular Culture and Everyday Life*. Oxford, New York: Berg Publishers, 2002.

Fava, Valentina: *Between American Fordism and 'Soviet Fordism', Czechoslovak Way Towards the Mass Production*. The Sovietization of Eastern Europe: New Perspectives on the Postwar Period. Ur. Balász Apor, Péter Apor in E. A. Rees. Washington: New Academia Publishing, 2008. 47–64.

Fava, Valentina: COMECON Integration and the Automobile Industry: The Czechoslovak Case. *EUI Working Papers* 18(2008): 15.

Gatejel, Luminita: *The Common Heritage of the Socialist Car Culture*. The Socialist Car. Automobility in the Eastern Bloc. Ur. Lewis. H. Siegelbaum. Ithaca, London: Cornell University Press, 2011. 143–156.

Ivanović, Vladimir: *Geburtstag pišeš normalno: Jugoslovenski gastarbajteri u SR Nemačkoj i Austriji 1965–1973*. Beograd: Institut za savremenu istoriju, 2012.

Janković, Slobodan: *Zapisi o Zastavi*. Kragujevac: Zavodi Crvena Zastava, 1993.

Jones, David William: *Mass Motorization and Mass Transit: An American History and Policy Analysis*. Indiana, Bloomington: Indiana University Press, 2008.

Kadarjan, Danijel: *Zastava automobili – priča o jednom brendu*. Novi Sad, 2010.

Lampe, John R., Russell O. Prickett in Ljubiša S. Adamović: *Yugoslav-American economic relations since World War II*. Durham: Duke University Press, 1990.

Laux, James M.: *The European Automobile Industry*. New York: Twayne Publishers, 1992.

Marković, Predrag J.: *Beograd i Evropa 1918–1941. Evropski uticaji na proces modernizacije Beograda*. Beograd: Savremena administracija, 1992.

Miljković, Dušan in Zvezni urad za statistiko (Jugoslavija): *Jugoslavija 1918–1988. Statistički godišnjak*. Beograd: Savezni zavod za statistiku, 1989.

Nettleton, Nordica: *Driving Towards Communist Consumerism. AvtoVAZ*. Cahiers du Monde russe 47, 1–2/2006, 131–151.

Parker, William H.: *The Soviet Motor Industry*. Soviet Studies XXXII, 4/1980, 515–541.

Petković, Nebojša, (ur.): *J.P. između dva jubileja, 1977–1982*. Beograd: Jugopetrol, 1982.

Pleština, Dijana: *Regional Development in Communist Yugoslavia*. Boulder, San Francisco, Oxford: Westview Press, 1992.

Prošić-Dvornić, Mirjana: *Kriza i svakodnevni život-na primeru Beograda*. Etnološka tribina 13/1990, 45–59.

Rubin, Eli: *Understanding a Car in the Context of a System. Trabants, Marzahn and East German Socialism*. The Socialist Car. Automobility in the Eastern Bloc. Ur. Lewis. H. Siegelbaum. Ithaca, London: Cornell University Press, 2011. 124–142.

Vuic, Jason: *The Yugo: The rise and Fall of the Worst Car in History*. New York: Hill and Wang, 2010.

Vučetić, Radina: *Koka-kola socijalizam: Amerikanizacija jugoslovenske popularne kulture šezdesetih godina XX veka*. Beograd: Službeni glasnik 2012.

Povzetek

V manj kot pol stoletja se je avtomobilizacija v socialistični Jugoslaviji hitro razvila. Medtem ko je bila takoj po koncu druge svetovne vojne na tem področju ena najslabše razvitih evropskih držav, je bila ob koncu osemdesetih Jugoslavija že tik pred tem, da postane stabilna motorizirana družba, primerljiva z ravnijo zahodnoevropskih držav. Obenem je bila Jugoslavija daleč pred drugimi evropskimi socialističnimi državami. Z izvirnim družbenim modelom, ki je bil nekje na sredini med "kapitalističnim" zahodom in "socialističnim" vzhodom, je država izkoriščala prednosti obeh svetov ter podpirala razvoj zasebne motorizacije in avtomobilizacije, pri tem pa je obdržala vse značilnosti in slabosti socialističnega sistema. Ne glede na vse uspehe in neuspehe na tej izvirni "poti v komunizem" pa so dosežki Jugoslavije na tem področju občudovanja vredni. Avtomobil je postal član povprečnega jugoslovanskega gospodinjstva, obdobje socializma v državah bivše Jugoslavije pa lahko upravičeno imamo za "zlato dobo" avtomobilizma.

Summary

In less than half a century automobilism in socialist Yugoslavia expanded rapidly; from the least developed European country in that aspect immediately after the Second World War, to a country on the verge of a stable motorized society by the late 1980s, comparable to the level of West European countries. At the same time, Yugoslavia was far ahead of all other socialist countries in Europe. Constructing an original model of a society somewhere on the crossroads between the "capitalist" West and "socialist" East, Yugoslavia achieved a little bit of both worlds, supporting the development of private motorization and automobilism, but at the same time keeping all the characteristics and the problems of the socialist system. Nevertheless, with many successes and failures along this original "road to communism" the achieved results are impressive: the automobile became a member of an average Yugoslav family, and the socialist period can be truly understood and explained as the "golden age" of automobilism in former Yugoslav countries.

Ključne besede
Jugoslavija, avtomobilizem, motorizacija, Crvena zastava, fičo

Keywords
Yugoslavia, automobilism, motorization, *Crvena Zastava, fića*

Oris zgodovine avtomobilske industrije v Sloveniji

Boris Brovinsky

Ta prispevek je kratek pregled zgodovine proizvodnje cestnih motornih vozil na Slovenskem. Poudarek je na treh največjih proizvajalcih motornih vozil v Sloveniji, in sicer mariborskem TAM-u, koprskem Tomosu in novomeškem IMV-ju, katerega naslednik je danes Revoz. TAM in Tomos sta se kmalu oprla na lasten razvoj in izdelovala svoja vozila v celoti.

PREDHODNIKI DOMAČE INDUSTRIJE MOTORNIH VOZIL

Ob prelomu v 20. stoletje so se prvi lastniki motornih vozil ob okvarah lahko zanesli bolj ali manj le na spretnost lokalnih mojstrov, kot so bili kolarji, kovači, ključavničarji ipd., saj je bilo usposobljenih mehanikov malo in še ti so delovali v večjih mestih avtomobilsko razvitejših dežel. Ko so se tudi pri nas spretnejši mojstri dodobra spoznali s to novo vrsto prometnih sredstev, smo dobili predhodnike današnjih avtomehanikov, kleparjev in ličarjev. Za razliko od motorjev in podvozij, ki jih zaradi tehnologije izdelave sestavnih delov tudi takrat ni bilo smotrno izdelovati posamično, so bile karoserije tedanjih avtomobilov praviloma izdelane obrtniško. Njihove izdelave in popravil so se zato lahko lotevali izkušenejši kolarji in kovači. Ti so v sodelovanju s ključavničarji, tapetniki in še kom z vsako izdelano karoserijo, kot najbolj reprezentativnim delom motornega vozila, ugodili željam in zahtevam naročnika ter hkrati sledili tako uporabnosti kot tudi oblikovalskim trendom svojega časa.

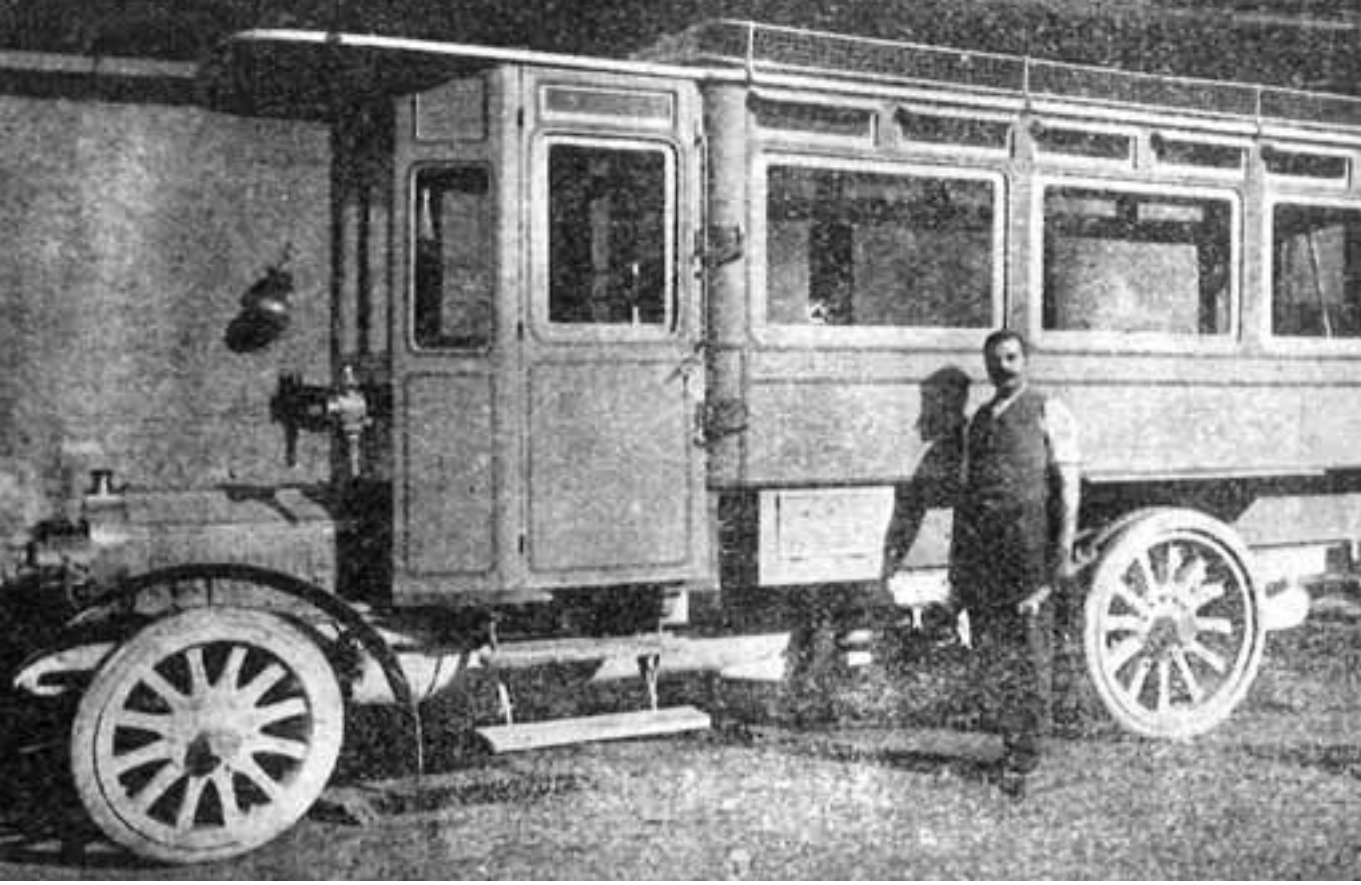
Na Slovenskem, še desetletja po pojavu prvih avtomobilov, razmere za proizvodnjo motornih vozil v celoti niso bile ugodne. Je pa že pred 1. svetovno vojno pri nas delovalo nekaj delavnic, ki so se s svojo ponudbo kočij enakovredno kosale z drugimi evropskimi proizvajalci ter so sem in tja prevzele v izdelavo ali popravilo tudi kakšno avtomobilsko karoserijo. Ena bolj znanih je bila delavnica Keršič iz Šiške, kjer so izdelali vsaj po dve avtobusni in avtomobilski karoseriji.[1] Po prvi svetovni vojni se je število delavnic za izdelavo in popravilo karoserij še povečalo. Te so pogosto predelovale karoserije starih osebnih avtomobilov v dostavne, saj so se številni podjetniki ali obrtniki raje kot za nakup novega, odločali za predelan osebni avtomobil. Večje delavnice so izdelovale tudi karoserije za avtobuse in gospodarska vozila v celoti. Vgrajevale so jih na kupljene šasije z motorji. V registru trgovine obrti in industrije leta 1931 npr. zasledimo pet karoserijskih delavnic v Ljubljani, po tri v Mariboru in Celju in eno v Novem mestu.[2] Od večjih uveljavljenih karoseristov lahko izpostavimo delavnico "Avtobus" Franca Rojine in delavnico Mateja Fajfarja iz Ljubljane ter Franca Perglerja iz Maribora, pri čemer naštetim lahko dodamo vsaj še nekaj bolj znanih iz tridesetih let 20. stoletja. To so bile delavnice Matije Trlepa, Albina Kunstlerja in Jožefa Peterce, s katero je sodeloval tudi Stanko Bloudek, ki ga bolj poznamo kot konstruktorja letal in športnih objektov, manj pa kot konstruktorja avtomobilskih nadgradenj.[3] Leta 1933 se je Bloudek s svojim podjetjem pridružil delniški družbi Avtomontaža. Postal je njen solastnik in glavni konstruktor. Izdelovali so v glavnem avtobusne, deloma pa tudi tovorne nadgradnje in lažja motorna vozila. Podvozje in motorje so

---

1 O avtomobilskih karoserijah kolarske delavnice Keršič je poročal ljubljanski časopis Slovenski ilustrovani tednik leta 1914 v številkah 5 na strani 9, številki 6 na strani 10, 11 in številki 10 na strani 10.

2 *Trgovsko obrtni industrijski letnik*. Register trgovine, obrti in industrije, Industrija Dravske banovine, Ljubljana, 1931, 74, 150, 192, 236.

3 Več o tem: Boris Brovinsky, Sandi Sitar: *Konstruktor in inovator, Leteči človek, Stanko Bloudek (1890–1959)*. Ljubljana: Tehniški muzej Slovenije, 2009. 40-47.



: Avtobus znamke Saurer, katerega nadgradnjo so pred prvo svetovno vojno za "Automobilno družbo Ljubljana-Celje" izdelali v delavnici Petra Keršiča v Šiški | Slovenski ilustrovani tednik, 1914.

kupovali pri Henschlu, Magirusu, Mercedesu, Saurerju in drugih uglednih inozemskih proizvajalcih. Ti proizvajalci so prilagali svojim izdelkom tudi tovarniške načrte za nadgradnjo, vendar so jih Bloudek in njegovi sodelavci prilagajali domačim razmeram ter posebnim zahtevam naročnikov, tako da so na ta način nastajale bolj ali manj izvirne konstrukcije. Bloudek je spremljal razvoj v svetu in v proizvodnjo vpeljeval sodobne tehniške rešitve ter proizvodne metode. Ena pomembnejših je bilo gotovo varjenje jeklenih ogrodij karoserij, ki je v tridesetih letih 20. stoletja prodiralo v avtomobilsko proizvodnjo. Čeprav se je Bloudek ukvarjal predvsem s konstruiranjem avtobusnih karoserij, se je ohranilo nekaj gradiva, ki priča, o tem da je v tridesetih letih 20. stoletja razmišljal tudi o razvoju in izdelavi preprostejših in cenejših osebnih avtomobilov.[4] Takšna usmeritev ga je leta 1934 privedla do zamisli "prvega slovenskega avtomobila" Triglav, ki je nastal na osnovi nemškega DKW. V ljubljanski Avtomontaži naj bi izdelali več avtomobilov, od tega najmanj en primerek tovorne izvedbe. V tem času je Bloudek kot le-

4 Muzej novejše zgodovine Slovenije, Arhiv Zorana Jerina, mapa z gradivom Stanka Bloudka.

talski konstruktor spremljal dosežke na področju razvoja in uvajanja aerodinamike karoserij in pogosto svoje zamisli manjših avtomobilov skiciral v svojih beležkah. Pri tem je izhajal iz sodobnih smernic v oblikovanju aerodinamičnih karoserij po eni strani ter iz zasnove takrat priljubljenih majhnih avtomobilov na drugi. Med njegovimi risbami zasledimo tudi manjši osebni avtomobil, ki po zasnovi (motor zadaj) in aerodinamični obliki povzema prototipe Tatre, oziroma nam iz povojnih let bolj poznanega Volkswagnovega hrošča.

Avtomontaža je postala leta 1936 delniška družba Avtomontaža, Bloudek pa je deloval v njej kot konstruktor do druge svetovne vojne. Po nacionalizaciji leta 1948 je Avtomontaža postala državno podjetje in ena največjih izdelovalk avtobusnih karoserij v Jugoslaviji. Pod novim imenom Karoserija se je tesneje oprla na sodelovanje z mariborsko tovarno avtomobilov in motorjev TAM. Med tem sodelovanjem so se v Karoserijinih avtobusih ponovno pojavile komponente nemškega Deutza, pred 2. svetovno vojno njenega najpomembnejšega dobavitelja. Tovarni so vrnili tudi staro ime iz Bloudkovih časov – Avtomontaža. Delovala je do leta 2002. Z njenim stečajem je ugasnilo avtomobilsko podjetje z najdaljšo tradicijo v Sloveniji.

Lahko torej sklenemo, da ima industrija motornih vozil na področju današnje Slovenije svoje korenine pravzaprav v kolarsko kovaških delavnicah, ki so že pred prvo svetovno vojno, zlasti pa po njej izdelovale karoserije na šasije z motorji evropskih proizvajalcev. O pravi industriji motornih vozil na Slovenskem pa lahko govorimo šele po 2. svetovni vojni.

TOVARNE MOTORNIH VOZIL NA SLOVENSKEM

V Mariboru je kmalu po vojni zrasla prva slovenska tovarna avtomobilov, ki jo bomo podrobneje predstavili v nadaljevanju. To je bilo v času povojne obnove, ko je bilo največje povpraševanje po gospodarskih vozilih. Edina širše dostopna osebna vozila tistega časa so bila kolesa in kakršnekoli zamisli o gradnji tovarne osebnih motornih vozil bi bile v tistem času preuranjene. V prvem petletnem planu razvoja gospodarstva Ljudske republike Slovenije lahko zato med ostalimi tovarnami s področja kovinsko predelovalne industrije, ki so jih nameravali zgraditi, zasledimo tudi tovarno koles. Tedanji minister za industrijo in rudarstvo vlade LRS je v svojem govoru potrebo po novi tovarni utemeljil z besedami: "Tovarna nam bo omogočila lastno produkcijo 50.000 koles na leto, kar popolnoma zadošča za naše potrebe. S tem bomo omogočili delovnemu ljudstvu hiter promet na delovni prostor in obratno."[5] Kolesa so bila sicer tudi edina osebna vozila, ki so jih na Slovenskem v večjem številu izdelovali že pred 2. svetovno vojno (v tovarni Tribuna, last-

5 Franc Leskošek, govor v Ljudski skupščini LRS, *Petletni plan za razvoj narodnega gospodarstva Ljudske republike Slovenije v letih 1947 do 1951,* Ljubljana.

nika Franca Batjela). Po neuspelem Bloudkovem poizkusu proizvodnje avtomobilov v tridesetih letih, so zamisli o proizvodnji osebnih motornih vozil pri nas ponovno obudili leta 1947, v mariborski tovarni avtomobilov, kjer so leto za tem izdelali tudi prototip motornega kolesa.[6] Tudi ta poizkus je bil v tistem času preuranjen. Še slabo desetletje pozneje, ko se je na Krasu rodila zamisel o gradnji tovarne motornih koles v Sloveniji, je vanjo verjelo le malo ljudi, a takrat se je vendarle izteklo drugače. V Kopru je zrasla tovarna motornih koles Tomos, ki je v začetku izdelovala motorna kolesa, skuterje in mopede (če se omejimo zgolj na vozila), pozneje pa zgolj slednje. V drugi polovici petdesetih let si večina domačega prebivalstva ni mogla privoščiti lastnega motornega vozila in moped je lahko marsikomu olajšal pot do njega. Na drugem koncu tedanje skupne države je v tem času Crvena zastava iz Kragujevca predstavila mali avtomobil *Zastava 600* (pozneje 750), izdelan po Fiatovi licenci (glej Miljković, ta številka). *Fičo*, kot se ga je kasneje prijelo ime, je v šestdesetih letih postal prvi "ljudski avtomobil" pri nas. Država, ki je z omejevanjem uvoza avtomobilov znatno podpirala prvo tovarno osebnih avtomobilov, je s tem vzpodbudila še druge domače tovarne, da so začele sestavljati avtomobile, saj dajatve na avtomobilske sestavne dele niso bile tako visoke. Z leti smo tako dobili kar nekaj proizvajalcev in "proizvajalcev" motornih vozil, če med slednje prištevamo tudi tiste, ki so avtomobil iz uvoza, pripeljan po delih, zgolj sestavljali ali pa na že dokaj sestavljen uvoženi avtomobil pritrdili kakšen enostaven del in pripeli znak domače tovarne (glej Miljković; Podjed; Hadalin, ta številka). Na račun tovrstne avtomobilske proizvodnje so se pogosto šalili, da so v tovarni zgolj napolnili gume z domačim zrakom. To je bil torej čas, ko so tudi v Sloveniji in drugod po Jugoslaviji nastajale nove tovarne osebnih avtomobilov. Po zaslugi že omenjenega Tomosa so iz Kopra prihajali "domači" Citroeni. V Novem mestu je iz delavnice, ki je v začetku šestdesetih let tako rekoč "butično" sestavljala nemške DKW-je, zrasla Industrija motornih vozil (IMV), ki nas je sprva *oskrbovala* z angleškimi Austini, od leta 1973 dalje pa z Renaulti. Tretji poskus avtomobilske proizvodnje na Slovenskem z Litostrojem (Renault) konec šestdesetih let se je kmalu izjalovil. Iz Sarajeva so na jugoslovanski trg prihajali nemški avtomobili NSU in pozneje Volkswagen, iz Vojvodine "domači" Opli, itd. Skupaj z avtomobili nekdanjega "vzhodnega bloka" in tistimi, ki so se prodajali za devize (ob zasoljenih uvoznih dajatvah), je bilo jugoslovansko avtomobilsko tržišče na prvi pogled dokaj bogato in pestro. Dejansko so si uvožene zahodne avtomobile lahko privoščili le redki; večina ostalih je lahko izbirala med domačimi in vzhodnimi znamkami in še to ne tako enostavno. Brez "zvez in poznanstev", dolgotrajnega čakanja in "nagrad ali provizij" dostikrat ni šlo. Na področju gospodarskih vozil sta v nekdanji Jugoslaviji delovali dve večji tovarni. Poleg mariborskega TAM-a še FAP (Fabrika automobila Priboj) iz Srbije.[7] Za tovorna vozila slednjega so motorje izdelovali v tovarni motorjev v Sarajevu.

---

6 V Mariboru so razmišljali tudi o izdelavi osebnih avtomobilov. Pri tem so stopili v stik s konstrukterjem Volkswagna, Porschejem, ki je bil načelno pripravljen priti v Maribor. Direktor Dušan Golob in strokovnjak Mirča Kadarjan, ki je prišel iz Glavne uprave za avtomobilsko industrijio in precizno mehaniko v Beogradu oz. Glavne direkcije savezne industrije motora v Beogradu, sta pripravljala načrte za izgradnjo drugega dela tovarne za osebne avtomobile. Ta bi bil zrcalna slika TAM-a na drugi strani tovarniške ceste. Ideja je bila pred časom, same okoliščine za proizvodnjo osebnih avtomobilov v času obnove države niso bile primerne. Na drugi strani se tovarna v tem času s svojim potencialom ni bila zmožna lotiti povsem novega projekta.

7 Lahka tovorna vozila je izdelovala še Crvena zastava iz Kragujevca.

Med večje slovenske proizvajalce motornih vozil lahko torej uvrstimo tovarne TAM Maribor, Tomos Koper, IMV Novo mesto oz. zdajšnji Revoz, Tomosovo in Citroenovo hčerinsko podjetje Cimos Koper. Ljubljanski Litostroj, ki je v letih 1969–1972 sestavljal osebne avtomobile znamke Renault bi bolj upravičeno sodil med manj uspešne poskuse. Na podlagi kooperacijskih pogodb so slovenske tovarne zapuščala motorna vozila znamk, kot so Praga, Magirus-Deutz, Puch, Moto-Guzzi,[8] Citroen, DKW, British Leyland (Austin), Renault in v manjšem številu še vozila nekaterih drugih. Tovarni osebnih avtomobilov Cimos, predvsem pa IMV (kasneje Revoz) sta sčasoma osvojili tudi proizvodnjo posameznih avtomobilskih delov in sklopov ter tako presegli obseg montaže avtomobilov iz uvoženih delov. Motorna vozila, ki so bila skoraj v celoti plod lastnega razvoja, so v Sloveniji izdelovale tri tovarne. To so bile: Tovarna avtomobilov TAM v Mariboru, ki je izdelovala tovorna vozila, Tomos iz Kopra, ki je izdeloval motorna kolesa, in deloma Industrija motornih vozil Novo mesto, ki je izdelovala lahka dostavna vozila lastne zasnove. Slednja je v svoja vozila vgrajevala motorje svojih kooperantov. Tradicijo industrijske proizvodnje koles v Sloveniji je v obdobju po 2. svetovni vojni nadaljevala ljubljanska tovarna Rog.

Poglejmo si torej podrobneje te tri najpomembnejše proizvajalce motornih vozil pri nas.

Prva slovenska tovarna avtomobilov je nastala v Mariboru

Leta 1946 je bilo v Sloveniji registriranih okoli 130 avtobusov in po okoli 2000 tovornih in potniških avtomobilov.[9] To so bila večinoma dotrajana motorna vozila iz predvojnega obdobja in motorna vozila, ki so bili zaplenjena okupatorju. Po koncu 2. svetovne vojne se je nova oblast odločila za posodobitev zastarelega cestnega omrežja in razvoj lastne avtomobilske industrije s tovarnami po vsej Jugoslaviji. Prva slovenska tovarna avtomobilov je zrasla na temeljih tovarne letalskih delov, ki so jo v Mariboru že med 2. svetovno vojno ustanovili Nemci in je takoj po vojni kot "Tovarna letalskih delov Maribor Tezno" izdelovala enostavne izdelke kovinske galanterije. Na Ministrstvu za industrijo takratne "Demokratične federativne Jugoslavije" so se avgusta 1945 odločili, da tovarno namenijo proizvodnji tovornjakov. Predlagali so proizvodnjo vozila tipa Praga RN, katerega licenco za izdelavo je do leta 1949 posedovala tovarna IMAD iz Rakovice pri Beogradu. V začetku naj bi tovornjake izdelovali obe tovarni, ki sta od julija 1946 po odloku ministrstva industrije sodili neposredno pod "Glavno upravo avtomobilske in-

8 Tovarna Tomos je kratek čas sestavljala motorne tovorne tricikle Herkul.

9 *Gospodarski koledar 1958, Nove proizvodnje, glasilo Zveze inženirjev in tehnikov LRS.* Ljubljana: Zveza inženirjev in tehnikov, 1958, 229.

: Proizvodnja tovornjakov v tovarni TAM, Maribor. Maribor, avgust 1951.
Foto: Leon Jere | Hrani: Muzej novejše zgodovine Slovenije

dustrije in precizne mehanike". V mariborski tovarni so poleg kovinske galanterije kmalu začeli popravljati in sestavljati tudi motorna vozila, ki jih je Jugoslavija dobila od UNRRE kot pomoč v vojni opustošenem gospodarstvu. Dobršen del pozornosti je bil v začetku usmerjen v to dejavnost, saj je bilo osvajanje novega kamiona zaradi pomanjkanja sestavnih delov (deloma tudi iz uvoza) in ne nazadnje tudi po zaslugi slabega sodelovanja s tovarno v Rakovici oteženo. Iz tovarne so v tem času poleg enostavnih kovinskih izdelkov začeli prihajati tudi nekoliko zahtevnejši izdelki, kot so pnevmatska orodja, ventilatorji, ključavnice, francoski ključi, primeži ipd. Zadnji dan leta 1946 je jugoslovanska vlada izdala odločbo o ustanovitvi Tovarne avtomobilov v Mariboru in naslednje leto je tovarno zapustilo prvih 29 tovornjakov (po proizvodnemu planu za leto 1947 bi jih moralo 250) Prva dva kamiona, izdelana 10 in 11. avgusta, so slovesno predstavili v Mariboru, Celju in Ljubljani na promocijski vožnji od Maribora do Gozda Martuljka in nazaj.

Ti TAM-ovi tovornjaki, ki so dobili simbolično ime Pionir, so postali prvi industrijsko izdelani avtomobili na Slovenskem. Družino Pionirjev, so v TAM-u postopoma obogatili še z drugimi kamionskimi in tudi avtobusnimi različicami. Z osvajanjem proizvodnje Pionirja in s prilagajanjem tehnologije domačim možnostim, so se TAM-ovi Pionirji v manjših podrobnostih vse bolj razlikovali od češke Prage in postajali "slovenski". Do leta 1951 Pionirji še niso predstavljali glavne postavke v proizvodni dejavnosti TAM-a, saj so v tem letu usposobili skoraj trikrat več ameriških vojaških vozil v remontu, kot so izdelali Pionirjev (753).

: TAM-ov tovornjak Pionir PI 561 na naslovnici prospekta | dokumentacija oddelka cestnega prometa TMS

Predvojna zasnova vozila je bila v tem času že zastarela in v TAM-u so morali razmišljati o njegovem nasledniku. Ker bi bil razvoj popolnoma novega vozila v tistem času za TAM nemogoč, je bila ena od možnosti posodobitev pionirja, druga pa nakup licence. Za očeta prvih TAM-ovih avtobusov, kakor tudi zamisli prvega lastnega TAM-ovega tovornjaka, bi lahko šteli ameriškega Slovenca Jožeta Mentona, ki je prišel leta 1949 za dobro leto na pomoč TAM-u v Tezno iz ameriškega avtomobilskega podjetja General Motors Corporation. Prototipi avtobusov na osnovi pionirja so bili izdelani že leta 1950, leto za tem pa tudi prototip znatno posodobljenega pionirja s skrajšano medosno razdaljo z novim 5 stopenjskim menjalnikom in s trambus kabino, ki so ga po takratnem ministru v zvezni vladi, Francu Leskošku Luki poimenovali "Luka 53". Ta in še en prototip Luke so dokončno dodelali leta 1952; začetek redne proizvodnje so načrtovali za leto 1954. Redno proizvodnjo tovornjakov in razvoj novih vozil so v tem času še vedno ovirale obveznosti do JLA, z remontom ameriških vozil GMC in dodatno tudi izdelava avtomobilskih in poljedelskih tovornih prikolic po nalogu zveznih organov. Do leta 1952 odločitev o serijski proizvodnji Luke še ni padla, je pa TAM vodil tudi razgovore o odkupu licence z nemškim MAN-om za 5 tonski tovornjak in KHD-jem; najprej za odkup motorjev, pozneje pa še vozil kot celote. Leta 1953 so tako pri Deutzu v Koelnu poskusno vgradili dva 4 valjna KHD-jeva dizelska motorja; enega v Pionirja in enega v Luko. Vzporedno so še naprej iskali licenčnega partnerja in vprašanje serijske proizvodnje Luke se je s tem iz leta v leto pomikalo naprej. V ožjem izboru so bili KHD, Perkins in Steyr, ki so se jim pozneje pridružila še Mercedes in Opel. Perkins je kljub najugodnejšim karakteristikam motorja odpadel, menda zaradi colskega merskega sistema, Opel pa zaradi tehnologije množične proizvodnje na tekočem traku, ki ni ustrezala TAM-u. Vojska je zaradi zračne zasnove motorja favorizirala KHD, TAM pa Mercedes. Leta 1956 je padla dokončna odločitev za odkup licence KHD (motorja in vozila v celoti). S tem je bila verjetno usoda serijske proizvodnje Luke dokončno zapečatena, na TAM-ovih vozilih pa je vse do njegovega stečaja prevladovala tehnika na osnovi tiste, ki jo je prispeval licenčni partner, KHD. Seveda so bile vmes tudi izjeme, zlasti v programu manjših gospodarskih vozil.

Leta 1957, ko je tovarno zapustilo že več kot 10.000 Pionirjev, so v TAM-u predstavili nov, sodobnejši in zmogljivejši tovornjak z zračno hlajenim dizelskim motorjem, ki je nastal kot plod sodelovanja z novim licenčnim partnerjem, nemškim Klockner-Humbold-Deutzem (KHD). V tem obdobju so v TAM-u razvijali tudi lastno manjše tovorno vozilo (TAM 2000). Leta 1959 so izdelali izdelali dva prototipa tovornjaka in leto za tem razvili še osnutke kombi izvedb. Po preizkušanju prototipov z motorjema znamk Deutz in Perkins so se na koncu odločili za slednjega, ki ga je prispevala Tovarna motorjev iz Rakovice S tem vozilom popolnoma lastne konstrukcije je tovarna TAM razširila svoj proizvodni program tudi na tovornjake manjših nosilnosti in dosta-

vna vozila. TAM 2000 in njegovi nasledniki so postali ena največjih TAM-ovih uspešnic vseh časov. Najprej je nastal TAM 2001, nato TAM 60 in leta 1979 TAM 75 TX z novim ojačanim motorjem IMR, itd. V prvih 20 letih je bilo izdelanih 39.000 vozil te družine.

Razvojna konstrukcija TAM-a je bila leta 1968 najbolj zaposlena s projektom "M953". Šlo je za popolnoma novo konstrukcijo vozila s štirikolesnim pogonom za potrebe jugoslovanske vojske in gospodarstva. Naloga naj bi bila končana v letu 1969, ko so se izdelovala že prva orodja za izdelavo. Prototip, izdelan 1970 in še istega leta predan JLA v preizkušanje, je bil osnova poznejših terenskih vozil, dvoosnega TAM 110 T7 (4x4) in triosnega TAM 150 T11 (6x6). Slednjega bi lahko šteli kot vozilo z največjo težavnostno stopnjo, ki so ga kadarkoli razvili v TAM-u. Omenimo še, da so pretežni del transmisije za vozila TAM 110 T7BV in TAM 150 T 11 BV dimenzionirali po novi eksperimentalno analitični metodi ugotavljanja analitične trdnosti, ki daje najpopolnejše podatke o vzdržljivosti dinamično obremenjene konstrukcije in verjetnosti nastanka poškodb. Razvili so jo skupaj s Fakulteto za strojništvo v Ljubljani in jo uvedli v fazo dimenzioniranja novih vozil TAM.

V sedemdesetih letih 20. stoletja so se v TAM-u lotili korenite prenove programa vozil. Dejstvo, da je bil dotedanji način izdelave tipskih vozil (ki so ostajala dolgo časa na zalogi neprodana) preživet ter da se je bilo potrebno sproti in hitreje prilagajati zahtevam kupcev, je leta 1978 obudilo zamisel, predloga o modularni gradnji vozil iz leta 1976. S prenovo programa tovornih vozil so začeli pri družinah, ki so bile najpogosteje zastopane, t.j. vozilih srednje kategorije. Že v letu 1980 naj bi pričeli s serijsko proizvodnjo TAM 130 T10B. Projekt je bil izdelan skupaj z družino TAM 190 T15B in TAM 160 T11B srednje kategorije. Projektanti so upoštevali sestavo lahke in težke kategorije vozil, da se doseže med vozili, izdelanimi v obliki sestavljanke, največja možna unifikacija in čim večjo serijo posameznih sklopov. Nova kabina pro-

: Podjetje TAM. Maribor, julij 1957 | Foto: Joco Čermak | Hrani: Muzej novejše zgodovine Slovenije

: Najznačilnejši predstavniki TAM-ovih vozil v osemdesetih letih 20. stoletja | dokumentacija oddelka cestnega prometa TMS

grama "B", trambus prekucne izvedbe s sodobnimi napravami za dostopnost do motorja, je bila namenjena vozilom lahke, srednje in težke kategorije. Za potrebe vozil, ki se uporabljajo na daljših razdaljah so razvili posebno podaljšano (spalno) izvedbo kabine ("BL").

Kljub kooperaciji s KHD-jem, so v TAM-u že v šestdesetih letih razvili in preizkušali lasten enovaljni motor ter nato še dve izvedbi štirivaljnega motorja. Kooperacijska pogodba s KHD-jem leta 1969 in osvajanje proizvodnje nove družine motorjev 413R je ustavilo nadaljnji razvoj lastnih, prej omenjenih motorjev. Težave z dobavami vodno hlajenega motorja za TAM 2000/2001 (IMR Rakovica) so TAM-ovce vzpodbudile k samostojnemu razvoju trovaljnega motorja za to vozilo, a tudi ta motor ni dočakal proizvodnje. Konec sedemdesetih let 20. stoletja sta začela TAM in Fakulteta za strojništvo v Ljubljani sodelovati pri raziskavah in optimiranju zračno hlajenih motorjev TAM/KHD, ki so pripeljale do znatno zmogljivejših tlačno polnjenih motorjev na osnovi družine 413. Raziskave temperaturnih obremenitev valja in glave motorja so pripeljale do nekaterih izvirnih rešitev. Ena takih je bila kombinirano zračno-oljno hlajenje valja, ki je bila tudi zaščitena na patentnem uradu. Tako kot pri vozilih, se je tudi pri motorjih nekajkrat izkazalo, da zaradi kakšnega posebnega spleta okoliščin ali poslovnih odločitev tovarne, marsikatera rešitev TAM-ovega tehnično razvojnega kadra ni dočakala svojega epiloga v serijski proizvodnji.

Ob prehodu v osemdeseta leta, ko je bila tovarna TAM na vrhuncu, je njen osnovni proizvodni program obsegal več kot 15 različnih tipov tovornjakov in avtobusov, večinoma lastne konstrukcije. Poganjali so jih motorji z razponom moči od 75 do 260 KM, ki so po svoji zasnovi izhajali iz družine KHD-jevih motorjev. Če različnim izvedenkam tovornih vozil prištejemo še tiste za posebne namene, kot so gasilski, komunalni itd., je število vseh tipov vozil iz TAM-ove ponudbe preseglo 90.

Devetdeseta leta in kriza domače industrije motornih vozil sta najbolj prizadeli prav našo prvo tovarno motornih vozil. Najpomembnejše, tj. jugoslovansko tržišče in mreža kooperantov v Jugoslaviji sta razpadla. Zračno hlajenim dizelskim motorjem, na katerih je temeljil TAM-ov program, so bili v uporabi pri vozilih šteti dnevi, saj so naročniki povpraševali po vozilih z vodno hlajenimi motorji. Dolgovi so naraščali in tudi pomoč države leta 1995 ni pomagala izčrpanemu podjetju, ki je šlo nato junija 1996 v stečaj. Ime nekoč paradnega konja slovenske industrije motornih vozil se je ob prehodu v tretje tisočletje omenjalo le še v zvezi s prodajo TAM-ovega premoženja. Tradicijo proizvodnje avtomobilov v Mariboru je nadaljevalo podjetje Tovarna vozil Maribor d. o. o., ki je bilo ustanovljeno spomladi leta 2001 iz delov nekdanjega TAM-a, a je delovalo le 10 let, saj je šlo leta 2011 tudi to v stečaj. Na pogorišču tega podjetja je leta 2013 novoustanovljeno podjetje TAM DuraBus v večinski kitajski lasti ponovno obudilo proizvodnjo avtobusov, v naziv podjetja pa se je vrnilo tudi izven meja Slovenije dobro znano ime blagovne znamke TAM.

Tomos Koper

Začetki Tomosa segajo v leto 1954, ko je Okrajni ljudski odbor v Sežani ustanovil **TO**varno **MO**tornih koles **S**ežana. Slovenska vlada se je nato odločila, da se to tovarno zgradi v Kopru. Leta 1955 so začeli sestavljati motorna kolesa in mopede po licenci družbe Steyr-Daimler-Puch in kmalu zatem na osnovi motorja Puchovega mopeda razvijati tudi druge izdelke, kot so stabilni in zunajkrmni motorji. Tomosov proizvodni program je ves čas temeljil v glavnem na dvotaktnih motorjih prostornine 50 kubičnih centimetrov in je poleg motornih koles obsegal še stabilne motorje, zunajkrmne motorje za čolne, motorne verižne žage in kmetijsko mehanizacijo.

V letih od 1961 do 1972 je Tomos v sodelovanju s Citroënom sestavljal tudi avtomobile. Poleg avtomobilov nižjega razreda, kot sta 2CV – spaček, Ami in Diana, ki so prevladovali, so v Kopru sestavljali še model DS, ki se ga je zaradi njegove posebne oblike oprijelo ime “žaba”. Obseg sodelovanja med Tomosom in Citroënom se je stalno povečeval in leta 1972 sta oba partnerja ustanovila podjetje za proizvodnjo avtomobilov v Jugoslaviji z imenom Cimos.

Začetki lastnega razvoja mopedov segajo pri Tomosu v pozna petdeseta leta, ko so nastale številne izpeljanke mopeda Puch MS 50 pod imenom Colibri. V tem obdobju je nastal tudi prvi Tomosov dirkalni stroj prostornine 50 cm^3. Najuspešnejši med Colibriji je bil tip 12 oz. po letu

: Če so bili Tomosovi mopedi ob prelomu v šestdeseta leta namenjeni skoraj "vsakomur", so avtomobile v Kopru, zlasti model DS-žaba (na sliki), sestavljali bolj ali manj zgolj za "nekatere" | fototeka TMS, fond Tomos

1961, ko so ga še nekoliko izpopolnili, tip T12, ki je predstavljal prvi korenitejši odmik od licenčnega Pucha. Proizvodni program mopedov, ki so bili glavni Tomosov proizvod, so v šestdesetih letih postopoma širili. S posameznimi izvedbami so ga prilagajali zahtevam in potrebam uporabnikov, med katerimi so bila tudi podjetja in državne ustanove.

Ob koncu tega obdobja so na Tomosovih motornih kolesih Puchove motorje zamenjali s sodobnejšimi 50-kubičnimi motorji, ki so jih v celoti razvili sami. Nov motor je bil zasnovan tako, da je omogočal različne izvedbe: z razponom moči od 1–6 KM, z neposrednim ali prisilnim hlajenjem, vgradnjo od 3 do 5 prestav (za dirkalno izvedbo 6). Posebnost menjalnika novega motorja je bila lastna zamisel izvedbe nožnega pretikalnega in povratnega mehanizma. Tomos je ta mehanizem predstavil leta 1968 na razstavi patentov in tehničnih novosti, ki je potekala v okviru 89. mednarodnega velesejma na Dunaju. Ta eksponat in vrtljivi ročaj za plin na krmnem motorju sta dobila priznanje – veliko nagrado mednarodne žirije te razstave. Serijska proizvodnja motornih koles z novim motorjem je stekla leta 1969. **Colibriju 14 v**, kot se je imenovalo prvo Tomosovo motorno kolo nove generacije, je kmalu sledil še model Colibri **T 15** z močnejšim motorjem in neposrednim hlajenjem. Oba sta v sedemdsetih letih dobila tudi nove cevne okvirje, s čimer se je vez z licenčnim MS 50 tudi po zunanjem izgledu prekinila.

V segment t. i. "koles z motorjem" se je Tomos podal že v drugi polovici šestdestih let 20. stoletja z Avtomatikom, ki so ga sicer razvili sami, a ga je poganjal motor nizozemskega proizvajalca Anker Laura. Priprave za osvajanje novega avtomatika popolnoma lastne konstrukcije (**A3**) so se začele šele leta 1970, ko je bila zanj izdelana tehnična dokumentacija. Njegov motor je bil zasnovan tako, da je z enostavnimi prilagoditvami omogočal izvedbo z eno ali dvema pre-

: Razstava prometnih sredstev, Ljubljana, Gospodarsko razstavišče, maj/junij 1957
Foto: Miloš Švabić | Hrani: Muzej novejše zgodovine Slovenije

stavama (avtomatski menjalnik) ter prilagoditev zahtevam in predpisom tujih trgov. Zanimivo rešitev je predstavljal zagonski mehanizem, kjer je lahko voznik pri vrtenju pedal naprej poganjal vozilo kot kolo; vžgal ga je tako, da je pedala zavrtel nazaj. Sodobna zasnova okvirja iz stisnjene pločevine je zahtevala vrsto novih orodij in tehnološke opreme. A3 je postal največja Tomosova uspešnica, saj so ga v številnih izvedbah izdelovali desetletja. Na tržišču ga zasledimo še danes, ko se v času priljubljenosti "retro stila" prodaja pod nazivom classic.

Začetki lastne razvojne dejavnosti Tomosa segajo že v prva leta obstoja tovarne, ko so ustanovili oddelek za razvoj, konstrukcijo in raziskavo proizvodov (RKR). Po ustanovitvi inštituta leta 1962, ki je nastal iz oddelka RKR, je ta prevzel razvoj in projektiranje novih izdelkov, izdelavo prototipov, tehnične meritve, preizkušanje sklopov in izdelkov, razvojno tehnologijo, patentno in dokumentacijsko-informativno službo ter vse druge dejavnosti, ki so potrebne za to, da vsak izdelek zadovolji tržišče tako po estetski, uporabni, gospodarni, kakovostni in cenovni plati.

Znotraj Tomosovega inštituta je nastalo mnogo patentov, izvirnih rešitev in novih proizvodov. Marsikateri od njih je ostal v fazi prototipa. Na odločitev o opustitvi nadaljnjega razvoja so poleg težavnega tehnološkega osvajanja včasih vplivale tudi spremenjene tržne razmere ali trenutno poslabšanje gospodarskega položaja in nato zastaranje zasnove izdelka po ureditvi razmer. Določeni prototipi in tehnične rešitve so nastale tudi zgolj kot študije in rezultati raziskav. Javnosti ni znano, da so se v Tomosu v začetku šestdesetih let ukvarjali z razvojem **skuterja** z brezstopenjskim menjalnikom, in motorjem prostornine 50 ali 100 cm^3, ki je bil z agregatom vred razvit in kot prototip izdelan v Tomosu. V istem obdobju so razvijali tudi lasten tip kolesa s

pomožnim motorjem, Mobi 1 in Mobi 2. Prvi je povzemal zasnovo, tudi pri nas priljubljenega, francoskega Solexa z motorjem na krmilu in s tornim prenosom na obod prednjega kolesa, drugi pa klasično z motorjem v sredini in verižnim prenosom na zadnje kolo. Verjetno je bilo od številnih Tomosovih razvojnih projektov, ki niso dočakali serijske proizvodnje, najbližje serijski izdelavi motorno kolo **T 175** z motorjem prostornine 174 cm^3, ki so ga razvijali v sredini sedemdesetih let. **T 175** je bil hkrati tudi prvi primer Tomosovega motornega kolesa z dvovaljnim motorjem. Zanimivi sta bili modulna zasnova motorja, ki so mu prostornino povečali z dodajanjem drugega valja, in sestavljena glavna gred, kar naj bi pocenilo njegovo izdelavo. V istem obdobju sta nastajali tudi študiji skuterjev **TI 1** in **A4**, pri katerih je bil osnovni namen raziskovanje in spremljanje voznih in trdnostnih karakteristik. Pri prvem so si kot izhodišče zastavili izdelavo okolju prijaznega motornega kolesa za krajše mestne vožnje, kjer hitrost in doseg vozila nista toliko pomembna. Vozilo poganja elektromotor, električna energija je akumulirana v dveh 12V baterijah kapacitete 35Ah. Skuter **A4**, ki ga za razliko od **TI 1** poganja dvotaktni motor z notranjim izgorevanjem, naj bi bil ravno tako namenjen krajšim mestnim vožnjam. Konstruktorji so pri njegovem razvoju skušali zagotoviti čim bolj miren in tih tek, zato so vsi prenosi jermenski. Kot študijo so v Tomosu razvijali tudi dvosedežni potniški motorni tricikel s kabino, ki naj bi po prometnih predpisih sodil v kategorijo koles z motorjem, po uporabnosti pa bi bil neke vrste mestni

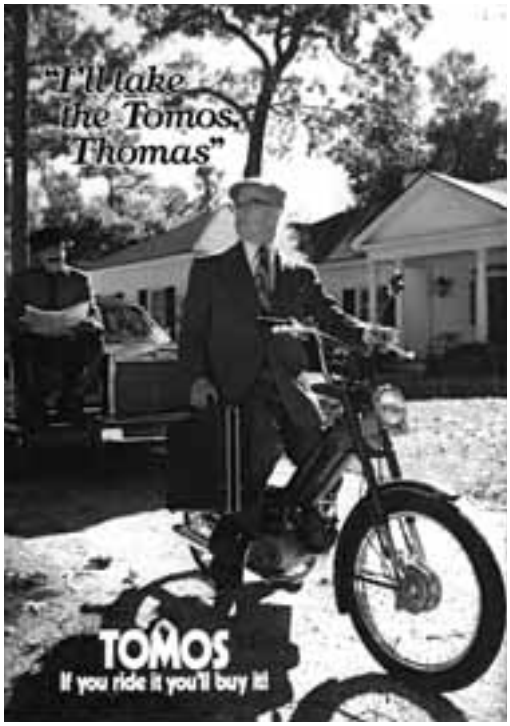
: Podjetje Tomos, Koper, april 1962
Foto: Bogo Primožič | Hrani: Muzej novejše zgodovine Slovenije

avtomobil. Poganjal ga je znani prirejeni motor t. i. "nove generacije" (kot pri APN). Vozila te kategorije (večinoma francoskega in italijanskega porekla) si šele zadnja leta utirajo svoje mesto v prometu tudi pri nas. Omenjene prototipe, skupaj s še nekaterimi drugimi, danes hrani Tehniški muzej Slovenije. Pričajo o bogati razvojni dejavnosti tovarne med leti 1960 in 1980.

Kakovost Tomosovih mopedov, ki so bili glavni proizvod, so potrjevali tudi uspehi Tomosovih dirkalnikov v cestno hitrostnem motošportu. Najpomembnejši med njimi so osvojeni naslovi državnih prvenstev Nizozemske (1965), Italije (1969 in 1970), Švedske in Finske (1970), Jugoslavije (od leta 1962 do 1974) in naslov evropskega prvaka (1982). Na Tomosovih dirkalnikih so se večkrat pojavile posamezne tehnične rešitve, ki so predstavljale novost v svetovnem merilu. Od vseh velja posebej omeniti motorno kolo Tomos D9, letnik 1965. Predvsem zaradi posebno lahke izvedbe okvirja (iz armiranega poliestra) in tudi drugih rešitev, kot so npr. lahke mehanske disk zavore (Tomosov patent), je to motorno kolo tehtalo vsega 38 kg. Njegov konkurent, Japonski Suzuki 50 iz istega leta, je tehtal 86 kg, vendar je njegov motor razvijal dobro polovico večjo moč kot Tomosov.

Čeprav se v tem prispevku omejujemo zgolj na cestna vozila, velje vendarle omeniti še, da so v Tomosu razvijali in izdelovali tudi večnamenske pogonske agregate in izvenkrmne motorje za čolne in druga plovila. S slednjimi niso oskrbovali le domačega tržišča, temveč so zaradi svoje naprednosti in zanesljivosti postali prava uspešnica tudi na tako zahtevnih tržiščih, kot sta evropsko in ameriško.

V osemdesetih letih so v Tomosu svoj proizvodni program nekoliko korigirali in posodobili. Posebno pozornost so pri novih modelih posvečali zmanjšanju hrupnosti in škodljivih snovi v izpuhu motorjev, položaju voznika med vožnjo ter sodobnemu videzu. Kljub posodobitvi so se težave Tomosa v tem obdobju stopnjevale in ga leta 1989 privedle do stečaja. Leta 1991 ga je odkupilo podjetje največjega upnika, Splošne banke Koper, in ustanovilo novo holdinško podjetje GROUP TOMOS, ki je preko svojega hčerinskega podjetja PROMO d. o. o. nadaljevalo s proizvodnim programom vozil iz kategorije koles z motorjem in stabilnih motorjev. Proizvodnjo motornih žag so v Tomosu opustili v letih 1990/91, izdelavo krmnih motorjev, ki so bili eden najuspešnejših ambasadorjev slovenske motorne industrije v svetu, pa v letih 1997/98. Tomos je aprila 1998 postal sestavni del korporacije Hidria, leta 2015 pa ga je ku-



: Tomosov reklamni prospekt za ameriško tržišče iz časov, ko smo pri nas s fičov že presedlali na stoenke, katrce in Golfe | fototeka TMS, fond Tomos

pilo podjetje MPO Kabel d. o. o. Od znanega proizvodnega programa iz preteklega obdobja nadaljuje s proizvodnjo koles z motorji nove generacije, ki jih poganjajo posodobljeni dvotaktni agregati prostornine 50 cm3.

Od Moto montaže preko Industrije motornih vozil do Re(nault) voz(il) iz Novega mesta

Ob koncu petdesetih let, ko je v Jugoslaviji naraščalo povpraševanje po dostavnih vozilih, je poleg TAM-a tudi novomeško podjetje Moto montaža, ki je nastalo iz Agroservisove delavnice, začelo razvijati lastno dostavno vozilo. Določene izkušnje s proizvodnjo motornih vozil si je Moto montaža pridobila že s sestavljanjem kombiniranih vozil – kombijev, ki so jih izdelovali v sodelovanju z nemško tovarno DKW. Leta 1959 je tovarna, ki se je medtem preimenovala v Industrijo motornih vozil (IMV), predstavila svoj prvi lastni izdelek te vrste, in sicer kombi z dvotaktnim DKW-jevim motorjem. IMV-1000, kot se je imenoval, je v različnih izvedbah, kot so Turist (z osmimi sedeži poleg voznikovega), kombi in servis požel veliko zanimanje na domačem trgu, hkrati pa je kot prvi jugoslovanski avtomobil leta 1963 dobil tudi avstrijsko spričevalo o izpolnjevanju tehničnih zahtev (atest). To mu je pod imenom Donau 1000 odprlo pot "na zahod" (v Avstrijo, Dansko, Švedsko).[10] Med najuspešnejšimi izvedenkami so bila tudi sanitetna vozila, saj naj bi jih v dveh letih prodali kar 1200 v nekdanjo Češkoslovaško.[11] Na osnovi IMV-1000 so v Novem mestu pozneje razvili številne različice kombiniranih in tovornih vozil, ki so jih poganjali motorji znamk pogodbenih partnerjev, in sicer: DKW, British Leyland, Renault in Mercedes. IMV-jev kombi so v enaki zasnovi in različnih izvedbah izdelovali več kot 20 let. Zaradi trpežnosti in zanesljivosti so IMV-jevi kombiji kljub svoji zastarelosti še leta po ukinitvi proizvodnje vozili po naših cestah.

Čeprav so v Novem mestu v manjših količinah sestavljali osebne avtomobile že v letih sodelovanja tovarne z DKW-jem, lahko za resnejši začetek proizvodnje osebnih avtomobilov v IMV-ju štejemo šele obdobje med leti 1969 in 1973, ko so v sodelovanju z angleškim British Leylandom v Novem mestu sestavljali avtomobile znamke Austin. Leta 1973 je IMV podpisal kooperacijsko pogodbo z Renaultom in istega leta so tovarno že zapustila prva vozila novega pogodbenega partnerja. To so bili avtomobili tipa Renault 4 ki smo jih v Sloveniji ljubkovalno imenovali "katrca" (naslednje leto so sledili še modeli Renault 12 in 16). V tem obdobju smo na naših cestah videvali že kar nekaj katrc, saj so prvi Renaulti 4 prišli na jugoslovanski trg že leta prej iz uvoza, med leti 1969 in 1972 pa so jih sestavljali v ljubljanskem Litostroju. Med leti

10 Moškon, Marjan Ivan: *Povest o velikanu pod Gorjanci*. Novo mesto: Klub prijateljev IMV, 2004, 55.

11 Prav tam.

1973, ko je proizvodnja “katrc” stekla v IMV-ju, in 1992, ko so njihovo proizvodnjo ustavili, so jih izdelali 575.885. Renault 4 je s tem tako postal najbolj množično proizvajan avtomobil v Sloveniji, s 50-odstotnim deležem vgrajenih delov slovenskih proizvajalcev pa je hkrati tudi najbolj upravičil naziv domačega osebnega avtomobila. Zadnji izdelani primerek tega vozila na svetu je (skupaj z drugimi, ki so pomenili mejnik v proizvodni dejavnosti tovarne) zdaj na ogled v muzejski zbirki IMV v Novem mestu (glej Petrović, ta številka).

: Na čelu slavnostne prvomajske povorke vozil IM-1000, sicer najnovejšega ponosa novomeške avtomobilske tovarne, je luksuzni model Turist. | fototeka Kluba prijateljev IMV

Tovarno Revoz kot naslednico Industrije motornih vozil Novo mesto sta leta 1988 ustanovili podjetji Renault in IMV. Od slovenskih avtomobilskih tovarn se je Revoz skoraj brez težav prebil skozi težko obdobje v slovenski avtomobilski industriji. Ko je 25. 7. 1996 iz tovarne Revoz zapeljal zadnji Renault 5 na svetu, je ostal v proizvodnem programu tovarne le še model Clio. Njegov naslednik Clio II je bil ob koncu tisočletja najbolj prodajani avtomobil v Sloveniji. Zadnja generacija tega modela bo ravno v tem času ponovno zapeljala iz novomeške tovarne, potem ko sta jo nekaj zadnjih let zapuščala modela Twingo III in Smart.

Viri in literatura

Slovenski ilustrovani tednik, 1911–1914.

Trgovsko obrtni industrijski letnik, Register trgovine, obrti in industrije, Industrija Dravske banovine. Ljubljana: Uprava "Letnika", Wolfova1/I (odgovoren Guido Zupan). 1931.

Muzej novejše zgodovine Slovenije, *Arhiv Zorana Jerina*, mapa z gradivom Stanka Bloudka.

Gospodarski koledar 1958, Nove proizvodnje, glasilo Zveze inženirjev in tehnikov LRS. Ljubljana: Zveza inženirjev in tehnikov. 1958.

Leskošek, Franc: *Govor v Ljudski skupščini LRS*, Petletni plan za razvoj narodnega gospodarstva Ljudske republike Slovenije v letih 1947 do 1951, Ljubljana.

Brovinsky, Boris in Sitar, Sandi: *Konstruktor in inovator, Leteči človek, Stanko Bloudek (1890–1959)*. Ur. Irena Marušič. Ljubljana: Tehniški muzej Slovenije, 2009. 40–47.

Brovinsky, Boris: *Tam v Mariboru, kjer delajo tovornjake. Od licence do lastnega programa vozil*. Mesto in gospodarstvo. Ur. Željko Oset, Aleksandra Berberih Slana in Žarko Lazarević. Maribor: Inštitut za novejšo zgodovino in Muzej narodne osvoboditve Maribor, 2010. 393–408.

Prašnički, Martin: *Oris glavnih razvojnih mejnikov in proizvodov Tovarne avtomobilov Maribor*. Tovarna avtomobilov Maribor. Ur. Tovšak, Slavica: Maribor: Pokrajinski arhiv Maribor, 2007.

Brovinsky, Boris: *Motorji iz Kopra*. Ljubljana: Tehniški muzej Slovenije, 2001.

Moškon, Marjan Ivan: *Povest o velikanu pod Gorjanci*. Novo mesto: Klub prijateljev IMV, 2004.

Povzetek

Industrija motornih vozil na področju današnje Slovenije ima svoje korenine v delavnicah, ki so že pred prvo svetovno vojno izdelovale karoserije na kupljene šasije z motorji evropskih proizvajalcev. Prava industrija motornih vozil je pri nas zrasla šele po 2. svetovni vojni.

Med večje slovenske proizvajalce motornih vozil sodijo tovarne TAM Maribor, Tomos Koper, IMV Novo mesto (danes Revoz) in Cimos Koper. Ljubljanski Litostroj je v letih 1969–1972 sicer tudi sestavljal osebne avtomobile znamke Renault, a bi ga v primerjavi z omenjenimi težko šteli zraven, saj je bil obseg in stopnja "*dodane domače vrednosti*" skromen. Tovarni osebnih avtomobilov Cimos, predvsem pa IMV (kasneje Revoz) sta sčasoma osvojili tudi proizvodnjo posameznih avtomobilskih delov in sklopov in tako presegli obseg montaže avtomobilov iz uvoženih delov. Motorna vozila, ki so bila skoraj v celoti plod lastnega razvoja, so v Sloveniji izdelovale tri tovarne. To so bile Tovarna avtomobilov TAM v Mariboru, ki je izdelovala tovorna vozila, Tomos iz Kopra, ki je izdeloval motorna kolesa, in deloma Industrija motornih vozil Novo mesto, ki je izdelovala lahka dostavna vozila po lastni zamisli. Slednja je v svoja vozila vgrajevala motorje svojih kooperantov.

Summary

The motor vehicle industry in the area of present-day Slovenia has its roots in the workshops that manufactured the bodies on purchased chassis with engines of European manufacturers as far back as before the First World War. However, a true motor vehicle industry in Slovenia did not start growing until after the Second World War.

Among the larger producers of motor vehicles are the factories of TAM in Maribor, Tomos in Koper, IMV in Novo mesto (today called Revoz) and Cimos in Koper; Litostroj in Ljubljana did assemble Renault passenger cars in the years 1969–1972, but it was not easily comparable with the others mentioned since the extent and degree of *"added domestic value"* were meager. The Cimos passenger car factory and especially IMV (later Revoz) gradually also mastered the production of automotive parts and assemblies and thus went beyond the extent of assembling cars from imported parts. Motor vehicles that were almost in their entirety the result of own development were manufactured in three factories in Slovenia. These were the automotive factory TAM in Maribor, which produced trucks, Tomos from Koper, which produced motorbikes, and in part the Motor Vehicle Industry (IMV in the Slovene acronym) in Novo mesto, which made light delivery trucks of its own design. The last mounted engines from its subcontractors in its vehicles.

Ključne besede
avtomobilska industrija, TAM, Tomos, IMV, Cimos, motorna vozila

Keywords
automobile industry, TAM, Tomos, IMV, Cimos, motor vehicles

Kandidate za nakup vozila obveščamo, da zopet sprejemamo dinarska vplačila ...

Nakup avtomobila v socialističnih časih

Jurij Hadalin

Prispevek na podlagi množice tiskanih virov in z uporabo različnih metodoloških pristopov poskuša prikazati delovanje avtomobilskega trga v času samoupravnega socializma. Avtomobil je predstavljal pomembno materialno dobrino, ki ni odražala zgolj sprememb v materialnem standardu, saj je povezana tudi z veliko mero čustev, ki jih denimo v tistem času za standard enako pomembna bela tehnika ni bila sposobna sprožati.

»'Kupujemo avtomobil. In to mimo čakalne liste. V Mariboru nas čaka rezervirana Zastava 750, ki jo zjutraj lahko odpeljemo domov.'

'Čuj stari, Zastava 750. Fičko ji ne bi zletel z jezika, četudi bi jo privezali na električni stol. Zastava zveni močneje, sedemstopetdeset pa jih nimajo niti na East Riverju. Cenim njen optimizem, razmišlja pozitivno, kljub ogromnemu kreditu, v katerega sta se spustila oba starša.'
Stari se je dokazal vrednega prestižne vloge glave družine. Potegnil je partijske niti, ki vodijo proti Kragujevcu, in pozitiven odgovor dobil od 'tovariša' iz Maribora. V Bosni na novo vozilo lahko čakaš po več mesecev, in kar pade, pade – o barvi karoserije ne odločaš, medtem ko od dodatne opreme lahko dobiš kvečjemu miš, skrito pod tapecirungom. Slovenci sestavljajo Renaultova vozila, zato popularna katrca dominira po širokih cestah dežele. Nihče se ne grebe za fička. Evidentno pomanjkanje patriotizma našega bratskega naroda iskreno pomaga očetovemu namenu, da kupi novo Zastavo 750 (Alić 2009: 38).«

Če ob strani pustimo nekaj drobnih fines, je to značilna zgodba o prvem avtomobilu v povprečni jugoslovanski družini tistega časa (govorimo seveda o prvi polovici sedemdesetih let prejšnjega stoletja). Ki enkrat za spremembo ne govori o dolgi poti v šumadijski Kragujevac (срб. Детроит), kjer je nastal največji del jugoslovanskega voznega parka,[1] ampak nas pelje na razvajeni sever države.

V povojni Jugoslaviji do sredine petdesetih let ni bilo omembe vredne avtomobilske industrije, prav tako ne prav veliko uvoza, kar je glede na gospodarski položaj države bilo povsem običajno, prvi poskusi pa so bili povezani predvsem z oskrbo vozil za vojsko (prim. Brovinsky, ta številka). Ravno tako kraljeva Jugoslavija ni uspela vzpostaviti omembe vredne industrije, če pustimo ob strani nekaj manj pomembnih epizod, kot je Bloudkov Triglav ali poskusi licenčnega sestavljanja Fordovih vozil v tridesetih letih. Začetek povojne jugoslovanske avtomobilske industrije pomeni »samoupravna odločitev« kolektiva orožarske firme Crvena zastava iz Kragujevca, ki je leta 1954 proizvedla prvi licenčni osebni avtomobil Zastava (Fiat) 1400 BJ. Naslednje leto je licenčno pričela proizvajati model Fiat 600 oz. fička, ki je v različnih reinkarnacijah motoriziral Jugoslavijo, Crveno Zastavo pa postavil v vlogo največjega proizvajalca vozil v Jugoslaviji, ki je suvereno obvladovala trg. Tudi v tem Jugoslavija ni bila nič kaj drugačna od drugih držav, pa naj so v njih vladale klasične ali ljudske demokracije ali celo diktature s fašističnim pridihom.[4] Koli-

1 Tovarna Crvena zastava je ves čas obvladovala vsaj 25 % jugoslovanskega avtomobilskega trga – to se odraža tudi v dejstvu da je leta 1977 četrtina slovenskih voznikov v rokah držala volan Zastave 101. Ta je bila tudi razlog, da fičko ni bil več tako privlačen (Teleks, 5. 7. 1977, 13.)

2 Namenoma nisem zapisal, da so kupovali italijanske avtomobile, saj so zaradi širjenja ponudbe znamk tuje avtomobile sestavljali iz knock-down paketov ali pa po licencah, da so imeli status domačega proizvoda. Kot primer lahko navedem britanske avtomobile iz tovarne Innocenti, ki so bili izdelani po licenci britanskega BMC (podobno kot v Novem mestu v letih 1967–1972). Tovarna Alfa Romeo je zaradi pomanjkanja manjših modelov v svoji paleti vozil v šestdesetih letih sestavljala Renaultove dauphine in katrce, ki jih je prodajala pod svojo znamko.

3 Britanska avtoindustrija je bila v petdesetih letih prejšnjega stoletja najmočnejša na svetu, če izvzamemo ZDA. Po vrsti napačnih odločitev in slabem vodenju državnega avtomobilskega trusta ter po turbulentnih, s stavkovnimi vali zaznamovanih sedemdesetih letih, so do konca devetdesetih let britanski avtomobili praktično izginili, tuje znamke pa so s svojimi tovarnami poskrbele, da je Velika Britanija še danes ena od večjih proizvajalk avtomobilov.

4 Temeljni model dostopnega avtomobila za ljudske množice je med drugim v Italiji, Španiji in Jugoslaviji predstavljal Fiat 600, vse do začetka devetdesetih let pa je bil Fiat (oziroma španski Seat in v našem primeru kragujevška Crvena zastava) najpomembnejši igralec, če ne kar monopolist na trgu. Kasneje se je trojici pridružil tudi s Crveno zastavo povezani Polski Fiat, ki je Poljsko motoriziral s Fiatom 126, na Fiatovem modelu 124 pa so temeljile tudi sovjetske Lade.

: Spomladansko čiščenje avtomobilov. Ljubljana, 17. april 1965 | Hrani: Muzej novejše zgodovine Slovenije

čine proizvedenih vozil so bile v začetku majhne, kljub visokim cenam namreč niso niti približno dosegale povpraševanja. Večja količina vozil je pričela s proizvodnega traku prihajati šele po letu 1961, ko so odprli nov obrat. Uvoza je v tem času bilo zanemarljivo malo in je bil vezan na državna naročila ter s povprečnim potrošnikom ni imel nič skupnega.[5] Tudi rabljenih vozil ni bilo na voljo in oglasov iz tega časa praktično ni, tudi v malih oglasih se znajde le kakšno osamljeno vozilo. Še največkrat iz fonda Realitetne pisarne, ki je omogočal licitacijo in nakup rabljenih vozil le državnim organom in podjetjem. In to po zares zasoljenih cenah, za 5 do 6 let star avtomobil srednjega razreda so po današnjih vrednostih zahtevali okrog 16.000 evrov, ki jih je lahko podjetje izplačalo iz rednih sredstev, nekaj let stari mercedesi pa so stali med 110 in 160 tisoč današnjimi evri (http://www.stat.si/StatWeb/glavnanavigacija/interaktivno/preracuni, 15. 11. 2015). Prve konkretne male oglase za prodajo rabljenih osebnih avtomobilov fizičnim osebam sem tako zasledil šele okrog leta 1960, konec leta 1959 je tako nekdo na Poljanski cesti v Ljubljani prodajal predvojnega Fiat Topolina (s povojnim motorjem!).[6] Pomanjkanje cenovno bolj dostopnih avtomobilov (rabljenih ali novih, ki bi bili na voljo v dinarjih) je pač prinašalo bizarne situacije, kot je

5 Kaj je sestavljalo državni vozni park in kakšne so bile nabavne poti je odlično opisano v delu Automobili i Josip Broz Tito (Milutinović, 2015).

6 Ob tej prodaji »trofejnega« avtomobila mi pride na misel zaplet, ki ga je František Čap po scenariju Vitomila Zupana uporabil v komediji Naš avto (Ljubljanski dnevnik, 20. 6. 1959, 8).

Evgen Jurič ugotovil ob obisku ljubljanskega sejma rabljenih vozil: »*'Kako morate prodajati avto, ki nov velja 1.430.000 din, za milijon štiristo?', je vprašal kupec. 'Moj ima prevleke. Pa takoj ga dobite. Na novega pa čakate leto in več,' je bil odgovor.(Jurič, 1967, str. 24)*«. V tem času je bil promet še vedno fenomen in v črni kroniki so npr. pri prometnih nesrečah poleg vseh podrobnosti napisane tudi imena udeležencev in registrske številke ter tipi vseh avtomobilov, po drugi strani pa se v časopisih prvič prične pisati o težavah s parkiranjem.

Avtomobilski boom, ki je Zahodno Evropo zajel v petdesetih in šestdesetih letih, je v Slovenijo bruhnil nekoliko kasneje in je svoj vrhunec dosegel v sedemdesetih letih, kar je glede na gospodarski razvoj in prioritete političnega režima sicer popolnoma razumljivo. Zgolj za ilustracijo lahko iz statističnega pregleda števila registriranih osebnih vozil vidimo, kako so številke naraščale. Leta 1965 je tako v Sloveniji po cestah vozilo približno toliko vozil, kot se jih v današnjih časih realno proda na letni ravni (55.391), pravo množičnost pa smo dosegli šele v sedemdesetih letih, število je od 150.807 registriranih vozil leta 1971 zraslo na 416.448 leta 1980 (Statistički godišnjak FNRJ/SFRJ, 1954–1990). Ko je jugoslovanska država postala preteklost, se je po slovenskih cestah vozilo okrog 600.000 osebnih avtomobilov, kar pomeni, da so si en avtomobil delili dobri trije Slovenci, oziroma da vsaj na papirju gospodinjstva, ki ne bi imelo lastnega prevoznega sredstva, ni bilo več (prim. Miljković, ta številka). Zapis iz leta 1977 je tako kmalu po svojem nastanku izpadel povsem naivno: »*Ni še tako dolgo, ko se je zdelo, da je Jugoslovane, predvsem pa Slovence, že minil avtomobilski opoj. Avtomobile smo si nakupili, tako da ga ima že praktično vsak sedmi Slovenec.(Dermastia, 1977, 16)*«.

Kljub vsemu pa današnjemu bralcu verjetno ni niti najmanj jasno, od kod to pomanjkanje novih avtomobilov. Cene sicer niso bile pretirane, za fička je bilo v sedemdesetih potrebno odšteti manj kot 10.000 današnjih evrov, kar ustreza tudi današnjim primerljivim modelom avtomobilov na trgu in tudi tedanja povprečna plača se je, če jo revaloriziramo v evre, gibala nekje okrog današnjih povprečnih dohodkov.[7] Denarja je torej načeloma bilo dovolj. Ampak to je bil navaden denar in ne devize, kot je nekoč pel Adi Smolar (Smolar, 1993). Teh pa je državi vedno primanjkovalo in brez deviz se avtomobilov ni dalo uvoziti. Niti sestaviti, saj so tudi za dele potrebovali devizna sredstva. Edini trgi, kjer je to šlo v okviru običajne blagovne menjave, so bili na Vzhodu, ki pa ni proizvajal prav veliko avtomobilov in jih je tudi raje izvažal na konvertibilne trge Zahoda, kjer so zanje dobili devize. Kljub temu je kar nekaj vzhodnih avtomobilov prišlo na jugoslovanski trg v okviru klirinškega poslovanja z Vzhodom in nekateri starejši bralci se bodo še spomnili izraza klirinški dolarji.[8] Zato sta v kakršnikoli debati, povezani z nakupom avtomobila v Jugoslaviji pomembna dva izraza: konsignacija in kooperacija.

Precej pomembnejši je drugi. Z izjemo tovarne Crvena zastava, ki je Fiatova vozila izdelovala po licenci, kasneje pa je na njihovi osnovi in z nekaj italijanske pomoči pričela razvijati

---

7 Za Zastavo 101, tedaj zelo moderen avtomobil nižjega srednjega razreda, je bilo potrebno ob začetku njenega življenjskega cikla plačati cca. 18.000 evrov pri cca. 850 evrih povprečne plače.

8 Ko je konec leta 1988 bil končno napovedan prihod revolucionarno moderne češkoslovaške Škode favorit, so novinarji ugibali, da bo stala 3990 klirinških dolarjev, plačljivih v dinarjih. Plus dajatve. Ki niso bile kar tako. Poleg osnovne cene v devizah je bilo k temu potrebno recimo leta 1967 prišteti še carino, zvezni prometni davek, republiški prometni davek in prispevek ter še občinski prispevek. Dajatve so pogosto presegle osnovno ceno uvoženega avtomobila.

svoje lastne modele, so vsi ostali jugoslovanski proizvajalci delovali kot kooperanti, ki so vozila lahko tudi sestavljali, predvsem pa so vse stroške izravnavali s protidobavami sestavnih delov za proizvajalce. Jugoslovanske tovarne so skozi čas razvile veliko t. i. kooperacij. Znani so Opli iz Kikinde, Peugeoti iz Prištine,[9] sarajevski NSU in kasneje Volkswagen, koprsko-šempetrski Citroëni ter novomeški Austini in Renaulti.[10] Renaulte je najprej pričel sestavljati ljubljanski Litostroj, ki pa ga ta segment, usmerjeni so bili namreč v težko industrijo, ni preveč zanimal, in to je jasno vidno iz edinega njihovega oglasa, ki sem ga uspel zaslediti. Ob turbinah je namreč v kotu diskretno nakazanih nekaj silhuet avtomobilov. Miran Sattler je zapisal anekdoto o tem, zakaj je IMV leta 1972 prevzela montažo Renaultov, in to z besedami »očeta« Litostroja Franca Leskoška Luke, ki se je skupaj z delavci zavzemal za razvoj težke industrije: »*'Bil sem proti tej avtomobilski industriji. Povem, da sem vesel, ker (kot pravijo) avtomobilov ne bo več. Litostroj je tovarna turbin, tovarna dejanj. 'Šraufenciger' industrije pa nikoli nisem maral'*« (Sattler, 1990, 11; glej Brovinsky; Miljković, ta številka). V okvir kooperacij lahko uvrstimo tudi t. i. dopolnilni program. Tega vse do razpada Jugoslavije oglašuje kragujevška Crvena zastava, pomenil pa je vozila iz držav vhodnega bloka, predvsem sovjetske Lade in poljske Fiate, novomeški IMV pa je poleg doma sestavljenih Renaultov v sedemdesetih ponujal tudi licenčni romunski Renault 12 – Dacio. Ta vozila so bila kolikor toliko redno v ponudbi in so dopolnjevala predvsem Zastavin potniški program, dobavljiva pa so bila ponovno v dinarjih, saj so jih dobivali v okviru blagovnih menjav in kooperacij ali kliringa, za poljske fiate je npr. Zastava dobavljala podvozja, na Poljskem pa so tudi nekaj časa sestavljali Zastavin model 101.

Vozila iz kooperacij in dopolnilnega programa so bila na voljo kupcem, ki so zanje imeli na voljo samo domačo valuto, seveda pa je potrebno poudariti, da so bile tudi cene teh vozil ugodnejše od uvoženih. Ker pa je teh kupcev bila velika večina, avtomobilov zanje ni bilo dovolj, modelna paleta pa precej omejena (če recimo govorimo o letu 1967 je bilo dinarsko dobavljivih modelov 28 od 150 ponujenih). Zaradi tega so se oblikovali čakalni seznami, ki so bili odvisni od različnih razlogov: količine proizvodnje, deleža izvoza, trenutne kupne moči in tudi od naftne krize. Kupec je vplačal svoj bodoči avtomobil, sestavni del avtomobilskega oglasa pa je bila tudi obljuba o dobavnem roku. Ta nikoli ni bil daljši od dveh let,[11] včasih pa ga za določene modele sploh ni bilo, ali je bil nekajmesečen. Najdaljši seznami so se oblikovali predvsem pri modelih, ki so predstavljali vrhunec stvarstva jugoslovanskih osemdesetih, Volkswagnovem Golfu in Oplo-

9 Peugeot 305 je veljal za jugoslovanski izdelek, protidobave pa je kosovsko podjetje zagotavljalo s proizvodnjo amortizerjev.

10 Renaulte in predvsem Volkswagne so proizvajali tudi za izvoz ter nato prodajo v okviru matičnih tovarn, deloma je to veljalo tudi za Citroëne, kjer je za protidobave Cimos poskrbel z dvema tovarnama sestavnih delov za francosko tovarno.

11 Takšna je bila najdaljša čakalna doba za fička v letih, ko je Crvena zastava zagnala proizvodnjo. Z današnjega stališča se nam to morda zdi dolgo, saj takšne čakalne dobe lahko pričakujemo le ob naročilu eksotičnih luksuznih vozil. V kakšni drugi državi pa bi bili tako »kratkega čakanja« veseli, ob pričetku proizvodnje vzhodnonemškega Trabanta 601 je bila predvidena dvoletna čakalna doba, ki pa se je v 30 letih proizvodnje počasi podaljševala proti desetletju (DDR Fahrzeuge 2015, 77).

12 Kot se je v primeru slovitega »seznama 481: gre za seznam ljudi in organizacij, ki so vozila IMV dobili na nezakonit način: predčasno (glede na druge občane, ki so čakali leto ali več), nekateri pa so IMV-jeve avtomobile dobili, še preden so nakazali denar. Iz seznama/.../ je tudi razvidno, da nekateri kupci avtomobilov IMV-ju niso plačali.« A to bi bilo še razumljivo, glavni greh se je skrival v dejstvu, »da se niso zmenili za dinarje deviznega porekla. Tebi nič meni nič so avtomobile znamk R-18 in R-9 vplačali kar v navadnih dinarjih, s katerimi za zdaj običajni smrtniki še vedno lahko kupujemo le olje, sladkor, moko, sol in druge tovrstne

vem Kadettu. Vanje se je znala vmešati tudi politika.[12] Depozit za avtomobil je bil tudi obrestovan, kljub temu pa se vsaj v začetnih fazah nadebudni kupec ni mogel izogniti podražitvam. Iz domačih logov vem, da je bilo potrebno za fička tudi doplačati ob podražitvah, ki so se zgodile med čakanjem.[13] Občasno so v Crveni zastavi in nekaterih drugih tovarnah razpisovali posojila, danes bi temu rekli »obveznice«, s katerimi so financirali svoj razvoj. Občani, ki so posojilo vplačali, so imeli pri nakupu avtomobila prednost na čakalni listi. Vrstni red se je lahko spreminjal tudi zaradi prodaje avtomobilov za domači trg v devizah, kar je za kupca, navadno zdomca, pomenilo ponovno hitro dobavo. Lakota po devizah je botrovala tudi temu, da so za devizna vplačila ponujali popust. Jugoslovanska beseda za popust je bila: »zajamčene stare cene«.[14] Domači kupec pa je ob vsakem deviznem kupcu ponovno zdrsnil malce nižje. Zato se je razvil tudi posel prodaje mest na čakalnem seznamu, med malimi oglasi lahko pogosto zasledimo tako kupce kot tudi prodajalce. Zgolj za pokušino: »*Golfa ali Kadetta, novega, kupim ali prevzamem vrstni red, za takojšnjo dobavo. Ponudbe pod 'Gotovina' (Delo, 22. 5. 1982, 11)*.« Nakup avtomobila, ki ni bil »domače proizvodnje« je bil z dinarji mogoč le, če je bilo vozilo rabljeno. Tu so na trgu mešali štrene predvsem zdomci, ki so lahko po določenem času z dela v tujini pod ugodnejšimi pogoji uvozili vozilo. Marsikdaj so ga tudi prodali z mastnim dobičkom. Tudi tega se ni pretirano skrivalo, ponovno bom za ilustracijo uporabil mali oglas: »*Avtomobil, nov, nemški, prodam. Ponudbe podružnici 'Delo' Trbovlje pod 'Možnost izbire' (Delo, 22. 2. 1965, 7)*«.

Najbolj zoprna beseda pri nakupu avtomobila je verjetno bila konsignacija. V Jugoslaviji je tako bilo možno kupiti avtomobile in modele, ki niso bili domače proizvodnje, vendar je bilo treba njihovo ceno plačati v devizah, ki jih je običajen državljan le težko dobil, dokazati pa je moral tudi njihov izvor, na to ceno pa je prišlo še okrog 150 % dinarskih dajatev. Da ta trditev ni iz trte izvita, lahko dokažemo na najbolj preprost način. Imaginarni občan se je poleti leta 1978 odločil, da bi si omislil ne tako zelo imaginarno spodobno limuzino srednjega razreda, Audija 80. Tega je v konsignacijski prodaji sarajevska tovarna TAS preko ljubljanskega posrednika Autocommerce, v drugih krajih po Sloveniji pa preko Avtoemone ali Volana, ponujala »od 9094 DM in 131.000 ND«.[15] Glede na srednji menjalni tečaj Narodne banke Jugoslavije je teh

---

artikle.« Med navedenimi osebami v seznamu so bili tudi visoki politiki, kot npr. Veselin Djuranović in Viktor Avbelj, za češnjo na tortici pa je poskrbela še Pepca Kardelj (Mladina, 5. 5. 1988, 18–9).

13 Leta 1987 je bilo zaradi zmanjšanja proizvodnje za domači trg za Slovenijo na voljo le 500 sarajevskih Golfov. Tudi ti pa so v veliki meri poniknili mimo osnovnih čakalnih seznamov po prijateljsko-političnih linijah oz. v »delitvi kupcev Golfov na poslovne partnerje, ljudi s posebnimi intervencijami in običajne smrtnike«. Čakalna doba je bila sicer pred tem le 3 mesece. A to ne bil tako velik škandal, če ne bi vsake spremembe cen med čakanjem morali pokriti kupci. Ker pa je proizvajalčevo podražitev Zvezni izvršni svet odpravil in dovolil le podražitev v vrednosti rasti industrijske proizvodnje, so se avtomobili dejansko pocenili. A ta novica se je med TAS-om in ljubljanskim distributerjem Avtocommerce izgubila in kupcev o tem niso obvestili. Poleg kupa drugih mahinacij (Horvat, Kuljaj; 1987, 14–15).

14 Besedilo Zastavinega oglasa je več kot ilustrativno: »*Modrost trošenja je v varčevanju... Tudi vi boste prihranili od 56.000 do 138.440 dinarjev, odvisno od modela in vplačilnega mesta, če boste pravočasno vplačali za osebne avtomobile 'zastava 750/850', '101', '128' in '125P' ali če boste kupili avtomobil po načelu 'Staro za novo'. ZAJAMČENE STARE CENE DO 14. 12. 1984 – roki za dobavo so ugodni. ZA DELAVCE V TUJINI – POSEBNE UGODNOSTI'.* (Delo, 4. 12. 1984; 5)«.

15 9.094 zahodnonemških mark in 131.000 novih dinarjev. Denominacije niso bile v času socializma nič nenavadnega, tako da so vsi govorili o novih in starih dinarjih, nemške marke oz. DEM-i pa so tako ali drugače bile jugoslovanska vzporedna valuta (Novačić 2003, 37). V njih se je ob vse večji inflaciji računalo, preračunavalo, predvsem pa zaračunavalo. Konec osemdesetih let so bile tudi cene rabljenih vozil v malih oglasih zapisane kar v nemških markah. V oglasih za konsignacijska vozila so bile cene v začetku izključno v ameriških dolarjih, kasneje pa v valutah držav izvoznic, denimo v japonskih jenih.

dobrih 9.000 nemških mark veljalo 82.813,6 dinarja (novega). Dajatve so tako znašale kar 158 odstotka vrednosti avtomobila. Po današnjih vrednostih govorimo o skupno skoraj 39.000 evrih, kar pa je glede na osnovni model in njegov razred že kar zasoljena cena. Tudi če ob tem pozabimo na kupček deviz oz. dinarjev deviznega izvora, ki so všteti v tem znesku. (Delo, 20. 6. 1978: 3 in 11). Zato ni čudno, da je ob tako jasni zaščiti domače industrije kot enega od razlogov, zakaj vsi jugoslovanski vozniki bentijo čez Crveno zastavo, ne glede na to, kakšen avtomobil vozijo, Miloš Mikeln zapisal: »*Lastniki drugih avtomobilov, predvsem uvoženih, se jezijo na Zastavo zato, ker so ob nakupu svojih vozil plačali enega najvišjih davkov na svetu in menijo, da ta denar prej ali slej tako drugače dobi Crvena zastava. Tisti, ki avta sploh nimajo, pa se jezijo na Zastavo zato, ker je to postal v Jugoslaviji bonton in narodni običaj* (Mikeln, 1985: 33).«

Avtomobile iz konsignacije so ponujale tako avtomobilske tovarne kot tudi tedanja uvozno-izvozna podjetja, imela pa so še najbolj živopisno podobe v tiskanih medijih, saj domačih avtomobilov skorajda ni bilo potrebno oglaševati, temveč so oglasi za Crveno Zastavo[16] ali npr. dinarsko dobavljivo češkoslovaško Škodo[17] delovali bolj kot obvestila o zalogi ali predvidenem dobavnem roku. Za konsignacijska vozila so bila pripravljena tudi privlačna promocijska gradiva, naj vam ponudim izsek iz slovenske verzije prospekta za Citroënov Ami 6: »*Nobene razlike ni, če vozite športno ali umerjeno. Pri speljevanju z mesta je mil kot dekle, v brk se smeje vsem okvaram, ki so pri drugih vozilih tako pogoste in popravilom, ki stanejo veliko denarja. No, robustnost je prešla že kar v pregovor, prav tako pa njegova ljubkost. (Ami 6)*« Ko to pospremimo še s fotografijami počitnic z oglaševanim vozilom, se mu skorajda ne moremo upreti. Različna uvozno-izvozna podjetja so ponujala marsikaj, od nemških in italijanskih vozil, tudi japonska vozila se hitro pojavijo na tržišču in jugoslovanski vozni park je bil zagotovo pester, še posebej ko si ogledamo fotografije iz tega obdobja (Zupanec Bajželj, 2016).

A iz nekaj izjav tedanjih akterjev se hitro prične zrcaliti pravo stanje. V današnjem tržno kapitalističnem svetu kot zveličavno sprejemamo dejstvo, da se proizvodnja in tržišče prilagajata potrošniku, kot je tudi tedaj veleval zahodni model. To za tedanje vzhodne trge ni veljalo, oziroma je veljalo ravno v obratnem smislu. Potrošnik se je bil primoran podrediti trgu. In tako kot je v slabi politični šali veljalo, da državljani ne odločajo o političnem režimu, ampak da režim odloča o svojih državljanih, če imajo pa kaj proti, jih konec koncev režim lahko tudi zamenja, so jugoslovanski distributerji domačih avtomobilov videli težavo v kupcih. Bilo jih je pač preveč. In zato so bili potisnjeni v vlogo distributerjev, ne pa trgovcev, kot je izjavil odgovorni za prodajo Zastavinih vozil na Slovenijaavtu Janez Kunaver leta 1977, ko se je nostalgično spominjal časov zastoja prodaje nekaj let prej. Tedaj je bilo avtomobilov dovolj in zato so bili trgovci prisiljeni dejansko delovati na trgu. Crvena zastava je Delovemu Studiu Marketing celo naročila serijo štirih televizijskih oglasov za Zastavo 101. Leta 1977 jih je bilo večjemu številu kupcev na voljo četrtino

16 Lakota po avtomobilih je bila takšna, da so v prvih treh mesecih leta 1975 prodali 1450 Zastav 101 brez posebnega oglaševanja (Triler, 1975: 3).

17 Od tod tudi naslov prispevka. Oglas podjetja Volan je kandidate za nakup osebnega avtomobila obveščal o možnosti dinarskega vplačila vozil Škoda, »po sledečih cenah in z ugodnimi dobavnimi roki«. V primerjavi z njim je še razpis za delovno mesto računovodje bil videti privlačnejši (Delo, 10. 5. 1972, 2).

manj, le še 12.500 na letni ravni. (Teleks, 1. 7. 1977, 10). Po aferi s sarajevskimi Golfi leta 1987, ko so pri ljubljanskih distributerjih nekoliko mešetarili, so v *Mladini* zapisali: »Ob tem bi veljalo reči, da v naši samoupravni družbi za nakup avtomobila ni dovolj, če imaš samo denar. Poleg tega moraš imeti tudi 'zvezo'. To pa si pridobiš, če si prijatelj, sorodnik ali znanec ali pa kupec, ki je pripravljen stisniti prodajalcu v žep določeno vsoto. Če nisi niti eno niti drugo, potem ti trda prede. Toliko o 'enakopravnosti', ki se v Avtoemoni in Avtocommercu kaže tako, da so prijatelji, sorodniki, znanci in drugi 'srečneži' lahko plačali avto po stari ceni in ga celo takoj dobili, medtem ko za običajne smrtnike velja režim nove cene (včasih z doplačilom) in običajni trimesečni dobavni rok. Če nimaš 'zveze', si pogosto tudi žrtev neljubega sporočila 'ne sprejemamo vplačil'.« (Mladina, 13. 2. 1987, 19) Kmalu po tej aferi je novemu direktorju prodaje »tovarišu Gradišku« v roke prišel nov kontingent Volkswagnovih vozil. Te so prodali po stari metodi, na trgovino so prilepili listek z obvestilom, »da danes prodajajo Golfe«. In tu se je direktorju zareklo to, o čemer sem pisal v zgornjem delu tega odstavka: »Direktor pravi, da ni bilo nobenih težav s prodajo, da ni bilo gneče, ker pač kupna moč prebivalcev upada in se trg počasi normalizira.« (Mladina, 2. 10. 1987, 16) To je dokaz, da je jugoslovansko tržišče resnično bilo na pol poti med Vzhodom in Zahodom, saj so velik del prodaje predstavljala sodobna vozila zahodnoevropske provenience, a le na socialističnem Vzhodu bi se kakšen »menedžer« razveselil upada kupne moči in pomanjkanje denarja z olajšanjem označil za »normalizacijo tržišča«.

Literatura in viri

Alić, Almir: *Boa u kokošinjcu*. Zagreb: V. B. Z., 2009.

Ami 6 (SLO). Pariz: Delpire publicite, verjetno 1967, letnica izdaje ni navedena.

Audi TAS. 20. 6. 1978, str. 11.

Cesar avtomobil izgublja krono. Teleks, 5. 7. 1977, str. 13.

DDR-Fahrzeuge – von AWO bis Wartburg. Renningen: Garant Verlag GmbH, 2015.

Dermastia, Matija: *Avtomobilske tovarne še, posredniki in servisi – ne!* Teleks, 17. 6. 1977, str. 16.

Horvat, Marjan; Kuljaj, Ivo: *Poslovni partnerji in posebne intervencije*. Mladina, 2. 10. 1987, str. 16–17.

Horvat, Marjan; Kuljaj, Ivo: *Veliko poklicanih – malo izbranih (afera golf v Avtocommercu*. Mladina, 14. 8. 1987, str. 14–15.

Jurič, Evgen: *S sejma rabljenih batov*. Avto, slovenska avtomobilistična revija, 6. 1. 1967, str. 24.

Kuljaj, Ivo: *Malverzacije z golfi (drugič): alternativni viri poročajo*. Mladina, 13. 2. 1987, str. 19.

Mali oglasi. Delo, 22. 5. 1982, str. 11.

Mali oglasi. Ljubljanski dnevnik, 20. 6. 1959, str. 8.

Mikeln, Miloš: *Zgaga vojvodine Kranjske*. Ljubljana: Prešernova družba,1985.

Milutinović, Miroslav: *Automobili i Josip Broz Tito = Automobiles and Josip Broz Tito: 1912–1980*. Beograd: Službeni glasnik, 2015.

Modrost trošenja je v varčevanju. Delo, 4. 12. 1984, str. 5.

Novačić, Dejan: *SFRJ, moja dežela: turistični vodnik*. Ljubljana: Orbis, 2003.

Novi devizni tečaji. Delo, 20. 6. 1978, str. 3.

Okrogla miza: Avtomobil je takšen kot je servis. Teleks, 1. 7. 1977, str. 10.

Republika Slovenija, Statistični urad: *Revalorizacija denarnih zneskov*. Dostopno na: http://www.stat.si/StatWeb/glavnanavigacija/interaktivno/preracuni, 15. 11. 2015.

Sattler, Miran. *Ljubljanski vohun njenega veličanstva*. Radar, posebna izdaja, št. 12. Ljubljana: ČGP Delo Tozd Revije, 1990.

»Seznam 481« obstaja! Mladina, 5. 5. 1988, str. 18.

Smolar, Adi: *Prostitutka*. No ja, pa kaj... Maribor: Helidon, 1993.

Statistički godišnjak FNRJ/SFRJ. Beograd: Savezni zavod za statistiku i evidenciju, 1954–1990.

Škoda. Delo, 10. 5. 1972, str. 13.

Triler, M: *Naval na stoenke*. Delo, 7. 5. 1975, str. 3.

Zupanec Bajželj, Andreja: *Po ljubljanskih ulicah: prometni vrvež ljubljanskih ulic 20. stoletja*. Ljubljana: Muzej novejše zgodovine Slovenije, 2016.

Povzetek

V zadnjem času lahko na Slovenskem spremljamo vse večji pojav retroutopije, torej nostalgije po nečem, kar ni nikoli obstajalo, saj je spomin zelo varljiva stvar. Slovenci se vračajo v mladost in veliko njihovih spominov je povezanih z avtomobili. Ali so to fički ali kaj bolj konkretnega, pa je že drugo vprašanje. Kot pa je pri Slovencih v navadi, se tudi pri tem vprašanju razdelimo. Prvi se spominjajo, da so avtomobil imeli, drugi pa »smešnih« procesov, kako so do njega sploh lahko prišli. Avtor zato opisuje nastanek in razvoj jugoslovanskega avtomobilskega tržišča in poskuša razložiti nekatere njegove osnovne zakonitosti. Pri tem pride do jasne ugotovitve, da je tudi avtomobilski trg v drugi jugoslovanski državi deloval po smernicah jugoslovanske zunanje, pa tudi notranje politike, nekje vmes torej. Ves čas obstoja druge jugoslovanske države je visel med dvema svetovnima gospodarskima poloma, med Vzhodom in Zahodom, ali na kratko: dostopnost avtomobila in ponudba na trgu je bila mnogo boljša kot v državah članicah Sveta za ekonomsko vzajemnost (Vzhod), po drugi strani pa se je občan v primerjavi z Zahodom kljub vsemu moral precej bolj potruditi, da je do njega prišel. V tržnem gospodarstvu je pač kralj kupec, v finančno šibkejši Jugoslaviji pa je zaradi nikdar dovolj velike ponudbe to bil trgovec.

Summary

Recently in Slovenia we can track a growing phenomenon of retro-utopia, i.e. nostalgia for something that never really existed, since memory can be highly deceptive. Slovenes are revisiting their youth, and many of these memories are associated with automobiles. Whether these are *fički* (the Zastava 750 model) or something more concrete is a different question. As is usual for Slovenes, we are divided on this question as well. Some remember having cars, others remember the “ridiculous” processes they had to go through to even get

one. The author thus describes the rise and development of the Yugoslav market for cars and attempts to explain some of its basic principles. In so doing he comes to the clear conclusion that the automobile market in the second Yugoslav state operated according to the guidelines of Yugoslav foreign as well as internal policy, hence somewhere in between. For the whole of its existence the second Yugoslav state was suspended between two global economic poles, between the East and the West, or in short: the accessibility of cars and their supply on the market was much better in Yugoslavia than in Comecon member countries (the East) but at the same time a Yugoslav citizen had to go through a much more arduous process in order to get one compared to someone in the West. In a market economy the customer is king, but in the financially weak Yugoslavia, where goods were in chronically short supply, it was the seller.

Ključne besede
avtomobil, socialistična Jugoslavija, zgodovina, materialna kultura

Keywords
car, socialist Yugoslavia, history, material culture

Družbena razdrobljenost industrijske delovne sile

Ženske in jugoslovanska industrija motornih vozil v samoupravnem socializmu

Ulrike Schult

V prispevku avtorica obravnava socialno diferenciacijo industrijskih delavcev, posebej žensk, v dveh jugoslovanskih tovarnah motornih vozil v obdobju med letoma 1965 in 1985, pri čemer se opira na arhivsko gradivo iz tovarniških arhivov, Zveze komunistov in socialističnih množičnih organizacij ter na publikacije, kot so na primer tovarniški časopisi. S primerjavo med TAM-om in Zavodi Crvena zastava ugotavlja, da podobnosti izvirajo iz institucionalnega okvira delavskega samoupravljanja in delovanja v istem industrijskem sektorju ter prevladajo nad razlikami med obema podjetjema, ki so posledica družbenih, zgodovinskih in kulturnih premis.

Uvod [1]

Področje industrijskega dela z njegovimi ideološkimi, tehničnimi in institucionalnimi značilnostmi je mogoče obravnavati kot eno ključnih področij za preučevanje konfliktov v socialističnih družbah, saj je bilo predvsem v jugoslovanski verziji socializma to področje, kamor so se projicirali ideali socialistične ideologije. Obenem so bile proizvodne hale mesta, kjer so se materializirale makro in mikro politike. Tam so se politični načrti in zahteve industrijske proizvodnje križali s stališči, potrebami in zahtevami vsakodnevnega življenja delavstva.

Medtem ko je uradna ideologija državnega socializma trdila, da obstaja enoten delavski razred, je bila industrijska delovna sila v jugoslovanskem samoupravnem socializmu v številnih pogledih diferencirana. Ker je bila porazdelitev dohodkov pogosto povod za družbene konflikte, je potrebno upoštevati stališča državne ideologije o tem vprašanju ter težave, ki so se pojavljale na praktičnem gospodarskem področju.

Namen prispevka je predstaviti socialno diferenciacijo v dveh jugoslovanskih tovarnah motornih vozil in raziskati "protislovje v temelju komunističnega projekta za delavce Srednje in [Jugo]vzhodne Evrope, [ki] je bilo razvidno iz razlik med uradnimi idealizacijami delavskega življenja in realnostmi, s katerimi so se soočali delavci" (Pittaway 2005, 5). Za podrobnejši vpogled v mikrokozmos industrijskih delovnih mest sem proučila, kako so se v okviru ideološko "naelektrenega" delavskega samoupravljanja izražali in obravnavali družbeni konflikti in socialna diferenciacija. Kot študiji primera sem uporabila dve tovarni, ki sta bili del jugoslovanske industrije motornih vozil: mariborski TAM ter Zavode Crvena zastava (ZCZ) iz srbskega Kragujevca. Obe podjetji sta bili pomembna predstavnika svojega sektorja ter največja delodajalca v svojih mestih. Začetki obeh podjetij segajo v čas po drugi svetovni vojni, ko so začeli proizvajati motorna vozila pod tujimi licencami in postali pomembni slovenski oz. srbski industrijski središči. Med sredino šestdesetih in osemdesetih let sta imeli podobno kompleksno notranjo strukturo, saj sta imeli enake proizvodne procese, podjetji pa sta delovali v podobnih institucionalnih okoljih, kjer so v tovarno posegale partijske organizacije, sindikati in druge socialistične množične organizacije. V nadaljevanju ugotavljam, da je zaradi takšnih okoliščin mogoče opaziti številne analogije med obema. Zdi se, da podobnosti, ki izvirajo iz institucionalnega okvira delavskega samoupravljanja in delovanja v istem industrijskem sektorju, prevladajo nad razlikami med obema podjetjema, ki so posledica družbenih, zgodovinskih in kulturnih premis. Obdobje poznih osemdesetih je odprlo prostor za ponovno kritično analizo razkola med državno ideologijo in prakso. Takrat je bilo prvič mogoče opredeliti razredno razslojevanje kot pojav, ki se je pod komunizmom na novo pojavil in v nadaljevanju reproduciral (Berković 1986; Pešić 1988; Archer 2014).

Družbeni konflikt se je začel kazati zlasti v sporih o dohodkih in socialnih prejemkih. Zato bodo najprej obravnavane ideološke in praktične posledice porazdelitve dohodkov v okviru de-

---

1 Prispevek je skrajšana in prirejena različica avtoričinega članka *Social Fragmentation of Industrial Workforces. Yugoslav Motor Vehicle Industry During Self-Managed Socialism*. Südost-Forschungen 73, 1 (2016): 351–373 (op. ur.).

lavskega samoupravljanja v jugoslovanski industriji, v nadaljevanju pa se osredotočam na spol kot na eno od ločnic, okoli katerih se je izražal družbeni konflikt.[2] Za vire sem uporabila gradivo iz arhivov podjetij, Zveze komunistov Jugoslavije in sindikatov ter iz poročil mladinskih organizacij na občinski, republiški in državni ravni.

Teorija in praksa porazdelitve dohodka

Po tem, ko je bilo leta 1950 v jugoslovanskih tovarnah uvedeno delavsko samoupravljanje, je centralno planiranje začelo počasi izgubljati moč, več pristojnosti, med drugim tudi glede določanja plač delavcev, pa so dobila sama podjetja. Stalen proces reform se je končal leta 1976 z Zakonom o združenem delu. Centralni delavski sveti[3] in vodstvo so proizvodnjo, prodajo, investicije in razdelitev prihodkov lahko v veliki meri načrtovali neodvisno od državnih oblasti. V režimski terminologiji so plače imenovali "osebni dohodki", da bi izpostavili razliko med mezdnim delom v kapitalizmu in v drugih socialističnih gospodarstvih ter poudarili izvirni jugoslovanski koncept "družbene lastnine" proizvodnih sredstev (Broz Tito 1976, 22; Zakon o združenem delu 1977, 15). Gospodarske reforme leta 1965 predstavljajo mejnik v razvoju Jugoslavije na poti proti vzpostavitvi "tržnega socializma", ki je poskušal združiti načela tržnega gospodarstva in socialističnega delavskega samoupravljanja. Poskusi uskladitve inherentnih lastnosti obeh konceptov, tržne konkurence in socialistične solidarnosti, so se v okoliščinah decentraliziranih in samoupravljanih podjetij, kjer so bile vodstvene vloge in hierarhija nekoliko nejasne, izkazali za zahtevno nalogo (Lemân 1976, 27; Sundhaussen 2012, 109). V takšni ureditvi so plače zaposlenih v tovarnah določali organi samoupravljanja, pri čemer so se morali držati splošnih, v ustavi določenih načel. Prvi odstavek 7. člena jugoslovanske ustave iz leta 1963 se je glasil: "Samo delo in rezultati dela določajo materialni in družbeni položaj človeka" (Ustava SFRJ 1963, 15). V 12. členu je bilo to načelo podrobneje opredeljeno – in deloma negirano – z upoštevanjem decentralizacije in tržnih mehanizmov: "Vsakemu delavcu v delovni organizaciji pripada, v skladu z načelom razdelitve glede na opravljeno delo, osebni dohodek glede na rezultate njegovega dela ter dela delovne enote in delovne organizacije kot celote" (Ustava SFRJ 1963, 15).[4] Izravnavanje plač in življenj-

1 Socialno razslojevanje med delavci obeh podjetij je potekalo po ločnicah 1) pisarniških delavcev in delavcev v proizvodnji, 2) spola, 3) poklica oz. kvalificiranosti, 4) let in 5) porekla.

2 V sklopu nadaljnje decentralizacije z ustavama iz let 1963 in 1974 so bili ustanovljeni delavski sveti za vsako podenoto posameznega podjetja.

3 Izraz "delovna organizacija" (srb.: *radna organizacija*) formalno označuje podjetje kot celoto. Kot sopomenka se je uporabljal tudi manj formalen, a sprejemljiv izraz "podjetje" (srb.: *preduzeće*).

4 Sundhaussen opozarja na dejstvo, da je samoupravljanje presegalo nivo izobrazbe in organizacijske kapacitete industrijske delovne sile (Sundhaussen 2012, 110).

skega standarda je bilo jasno odpravljeno kot načelo distribucije (Broz Tito 1976, 255), namesto tega pa je bil vzpostavljen sistem razdelitve prihodkov, ki je kot osnovo za prihodek vsakega posameznega delavca poudarjal njegovo učinkovitost. Takšne smernice, še posebej zahteva po "razdelitvi glede na delo", so ostajale precej nejasne, obenem pa so jih stalno uporabljali v ideoloških govorih, ne da bi se zavedali zapletov, ki jih povzročajo v praksi. Ta sistem distribucije prihodkov je predvideval razlike v plačah glede na različne delovne naloge, učinkovitost delavca ter uspešnost podjetja. Socialne razlike, ki so nastale na podlagi teh dejavnikov, so bile v uradnih stališčih označene kot sprejemljive. Na ravni državne ideologije so bile vse nejasnosti, ki so izhajale iz pomanjkanja institucionaliziranih orodij za objektivno merjenje "opravljenega dela" v različnih poklicih in delovnih okoljih, sistematično prezrte. Po nekajletnem obdobju liberalne gospodarske politike so bili leta 1971 z ustavnimi amandmaji vpeljani instrumenti "samoupravne ureditve" in "družbene pogodbe". Skupaj z delovnim pravom so omogočali regulacijo zelo decentralizirane plačne politike v podjetjih, npr. kot orodje za vpeljavo minimalnih plač. Eva Berković je leta 1986 v študiji o socialnih razlikah v jugoslovanskem socializmu očitala teoretikom samoupravljanja, da še vedno trdijo, da materialni status državljanov izvira samo iz njihovih prizadevanj pri delu, medtem ko zanemarjajo vprašanje, kako delo ovrednotiti, obenem pa ne upoštevajo neenakih začetnih pogojev, kot so stanovanjske razmere ter možnosti za izobraževanje in delo zaradi geografskega porekla (Berković 1986, 16–18). Uradna doktrina je bogastvo, ki je izviralo iz "korupcije, kraje in podobnega prilaščanja blaga in prihodkov" (Dolanc in Broz Tito 1972, 116), označevala kot nesprejemljivo.

V razpravah o vrednotenju delovnih mest so se redno začele pojavljati težave, s katerimi so se soočala podjetja, ko so morala udejanjati načelo "razdelitve glede na delo". Pri določanju individualnih prihodkov delavcev so bila podjetja vezana na splošni ustavni okvir, ki so mu morala s pomočjo svojih samoupravnih postopkov prilagoditi pravila. Zaradi vse večje decentralizacije je bilo treba te predpise o porazdelitvi prihodkov oblikovati na nižjih ravneh kompleksnih podjetij in v praksi je pogosto prihajalo do sprememb, ki so jih spremljale informativxne kampanje v tovarniških publikacijah. O tem so si prizadevali izobraževati in obveščati delavce, saj je sistem samoupravljanja slednjim formalno omogočal pravico do nasprotovanja sprejetim odločitvam oziroma do vpliva nanje. V primerih nesoglasij glede plač posameznikov, o katerih so poročali v zapisnikih delavskih svetov, je pogosto postalo očitno, da je bilo obračunavanje plač zelo zapleteno[5] – včasih so ga težko razumeli celo člani delavskih svetov, ki so se odločali o posameznih normativnih aktih (Arhiv Zavodi Crvena zastava, Kragujevac (ZCZ-FPV) RS OOUR PV, 1984: Zapisnik sa [brez številke] sednice Radničkog saveta OOUR-a "Privredna vozila FPV", n.d. [verjetno junij 1984], 6). Zaradi takšne zapletenosti je bila porazdelitev prihodkov kljub stalnim poskusom, da bi o tem na različne načine informirali in izobraževali delavce, precej nepregledna. Ker so se zapleteni normativni akti stalno spreminjali, je izračun dohodkov omogočal barantanja v primerih zaposlovanja slabše usposobljenih

5 V sedemdesetih je veliko investicij in proračunskih primanjkljajev v javnih organizacijah in podjetjih omogočilo prekomerno javno zadolževanje (Calic 2011, 73f; Sundhaussen 2012, 205–211). Leta 1976 je samoupravni organ v TAM-u za izplačila plač najel kredit (SI-PAM f. 0990, št. 710 1976, 2).

delavcev, pa tudi zlorabe v primerih klientelističnih odnosov in zgolj pragmatično administrativno določanje dohodkov. Leta 1979 je tako mariborski delavski sindikat zahteval večjo enotnost in razumljivost sistema razdelitve dohodkov ter na splošno učinkovite rešitve glede neenakih možnosti dohodkov za različne industrijske panoge ali posamezne enote podjetij (Pokrajinski arhiv Maribor (SI-PAM) f. 1372, št. 12, 1979, 3f).

Za izračun plač so formalno uporabljali točkovni sistem, ki ni bil deležen reform in z njim povezanih dvoumnosti. Od šestdesetih dalje je bil sestavljen iz dveh delov: del točk je bilo dodeljenih za vrsto dela, ki ga je posameznik opravljal, drugi del točk pa za individualno delovno uspešnost delavca. Vsak mesec je bila določena denarna protivrednost ene točke, ki je bila lahko iz meseca v mesec drugačna. Glede na vrsto dela je bil lahko temu fiksnemu delu dodan fleksibilni del dohodka, npr. za preseganje delovnih norm, za nadurno delo ali za dnevnice za službena potovanja. Zlasti v obdobjih gospodarskih kriz in zaostrenih proračunskih omejitev[6] so bili delavci zelo občutljivi na zniževanja plač, medtem ko so imeli vodilni težave s pojasnjevanjem, da so lahko plače izplačane samo iz dohodkov, ki so bili dejansko na voljo na računih podjetij. V velikih, kompleksnih podjetjih, kot sta bila TAM in ZCZ, so si lahko v času nelikvidnosti posamezne podenote medsebojno pomagale.

Kljub socialnim neenakostim, ki so postale očitne, so se ideologi oklepali trditev, da bo uvedba samoupravljanja skupaj z "razdelitvijo glede na delo" avtomatično zagotovila socialno ravnotežje med različnimi skupinami (Arhiv Republike Slovenije (SI-AS) f. 538, št. 223, [verjetno] 1973). A to načelo ni ponudilo rešitve za problem, ki je bil pogosto predmet burnih razprav: medsebojnih razlik med posameznimi proizvodnimi in neproizvodnimi sektorji v posameznih podjetjih ter njihovih različno velikih potencialov za ustvarjanje merljivega dobička. Samoupravljanje naj bi za vse to poskrbelo: komunistični uradniki so vztrajali pri tem, da bo samoupravljanje zagotovilo enakost prek pravice do participacije v postopkih razdelitve dohodka ter da je samoupravni sistem sam po sebi porok za dvig življenjskega standarda (Arhiv Republike Slovenije (SI-AS) f. 538, št. 223, [verjetno] 1973; Održana vanredna konferencija Saveza komunista 1965, 2f), kar je Vesna Pešić označila kot fetišizacijo samoupravljanja (Pešić 1988, 115). Vendarle pa navzkrižje med načelom solidarnosti ter tržno oz. učinkovitostno naravnanim načelom razdelitve dohodka ni bilo v celoti zanemarjeno. V veljavi so bili zakoni o minimalnih dohodkih, o katerih se je razpravljalo od šestdesetih naprej. Poleg tega je prihajalo do rednih posegov v omejitve plač na najnižjih in najvišjih ravneh. Tudi pomembnejši zakoni, kot je bil Zakon o združenem delu iz leta 1976, so vsebovali priporočila podjetjem, naj prevzamejo odgovornost za socialne politike s sredstvi na ravni podjetja. V 126. členu omenjenega zakona je tako pisalo: "Poleg načela delitve po delu uporabljajo delavci v temeljni organizaciji tudi načelo solidarnosti, predvsem tako, da s sredstvi za skupno porabo prispevajo h kritju določenih socialnih in drugih potreb delavcev z nižjim osebnim dohodkom in njihovih družinskih članov" (Zakon o združenem delu, 152). V praksi je to pomenilo, da se je s skupnimi

6 V Zastavi je bilo leta 1965 55 mest za varstvo otrok v organizaciji podjetja, v tem času pa je bilo v tovarni zaposlenih okoli 11.500 delavcev (Centralni arhiv Zavodi Crvena zastava, Zavr. rač. ZCZ 1965, 10).

sredstvi subvencioniralo npr. počitnice, zimske zaloge in gradbeni material za gradnjo hiš. Kljub temu so se v celotnem obdobju šestdesetih, sedemdesetih in osemdesetih pojavljali dvomi v legitimnost socialistične ureditve, saj določene skupine delavcev s svojimi minimalnimi industrijskimi prihodki niso mogle preživeti in so bile zato odvisne od tovrstne socialne pomoči (SI-AS f. 578, št. 24 1963; Sindikat radnika industrije i rudarstva Jugoslavije, Centralni odbor, 23; Kuhar 1972, 11; Gerlič 1984, 1, 3). Z vse večjimi ekonomskimi težavami v osemdesetih so se v javnosti ter v internih razpravah v množičnih organizacijah in podjetjih takšni dvomi izražali čedalje pogosteje. Sistem porazdelitve prihodka v jugoslovanskem samoupravnem sistemu je bil predmet polemik na različnih ravneh. V podjetjih je pogosto prihajalo do sporov glede vrednotenja plač, kar priča o tem, da je bilo v samoupravni praksi težko doseči konsenz o ustreznih ravneh plač za različne skupine.

Kljub svojemu dvoumnemu statusu je bil koncept "razdelitve glede na delo" ključen element zasnove jugoslovanskega samoupravljanja, ki so ga v uradni ideologiji pogosto poudarjali. A v ideološkem diskurzu se je partija vprašanja sprejemljivih oziroma nesprejemljivih socialnih neenakosti lotila taktično ter je skušala pozornost usmeriti na zlorabe, korupcijo in različne oblike nepotizma, ki so bile označene kot deformacije obstoječega sistema. "Razdelitev glede na delo" se je v tržno usmerjenem in samoupravnem gospodarstvu izkazala kot osrednja, a zelo zamegljena ideološka smernica, ki so jo le previdno dopolnjevali s pomočjo socialnih politik kot blažilca najhujših primerov socialne neenakosti. Toda industrijski delavci so kritizirali tudi tovrstne socialne politike in pri tem postavljali pod vprašaj legitimnost socialističnega sistema, ki ni zmožen zgotoviti rednih prihodkov, ki bi omogočali zadovoljevanje osnovnih potreb delavskega razreda, v imenu katerega je bila na oblasti Zveza komunistov.

V svetu moških: delavke v kovinski industriji

V svojem prispevku o ženskah v Jugoslaviji Susan L. Woodward ugotavlja, da so bile delavke pogosto zaposlene na področjih trgovine, storitev in socialnega varstva, kjer je bila višina dohodka precej omejena (Woodward 1985, 145). V industrijskem sektorju so bile ženske v glavnem zaposlene v tekstilnih tovarnah, kjer so bili prihodki nizki, medtem ko je bila kovinska industrija označena kot panoga, ki je ponujala možnosti za srednje visoke industrijske mezde (SGJ 1966, 477; SGJ 1976, 511; SGJ 1984, 457). V TAM-u in Zastavi je bilo zaposlenih okoli 20–25 % žensk (SI-PAM f. 0990, št. 626 1965, 15; Vincetič, 1984, 7; Prokić 1989, 25), med katerimi jih je bilo veliko zaposlenih v neproizvodnih oddelkih (Kancler 1977, 11f). Kljub temu pa je bil, kot kaže primer TAM-a, relativno visok delež žensk zaposlen tudi v nekaterih delavnicah.

Porazdelitev prihodkov po spolu v slovenskem TAM-u je mogoče ponazoriti takole: sredi sedemdesetih je bilo v oddelku za mehansko predelavo, proizvodnem oddelku z nizkimi dohodki, kjer je povprečno mesečno plačilo znašalo 3.033 dinarjev, zaposlen nadpovprečno velik,

33-odstotni delež žensk (Kancler 1977, 11f; SI-PAM f. 0990, št. 636 1975, 68). Precej drugačna situacija je bila v oddelkih, kjer so bili dohodki višji, npr. pri izdelavi orodja (povprečni dohodek 3.785 dinarjev) in v kovačnicah (3.746 dinarjev): deleža tam zaposlenih žensk sta bila le 9,66 % oziroma 3,66 % (Kancler 1977, 11f). Poleg oddelka zaposlitve je bil vzrok za nižje prihodke žensk tudi nižja raven usposobljenosti: analiza 350 personalnih map zaposlenih v TAM-u je pokazala, da je bilo precej proizvodnih delavk le delno kvalificiranih, s tem pa so imele tudi precej omejene možnosti za višje prihodke. Prizadevanja za dvig ravni usposobljenosti so bila tudi v tem primeru pogojena z interesi podjetja in socialnimi politikami, pa tudi z vprašanji tradicionalnih odnosov. Zaradi pomanjkljivih kapacitet za varstvo otrok[7] so se ženske le stežka udeleževale popoldanskih in večernih poklicnih usposabljanj. Pomanjkanje zmožnosti ali interesa podjetij za povečanje zmogljivosti na področju varstva otrok ali za vlaganja v strokovno izpopolnjevanje žensk je slednje oviralo pri napredovanju na višje položaje od polkvalificiranih (AS Đ 46, f. 5 1974, 2/8-2/9 JT). Za mlade delavce iz ruralnih okolij je bila nujna selitev v večje kraje ali mesta, kjer so imeli možnost poklicnega usposabljanja. Zaradi tradicionalnih pogledov, ki so bili v vaških okoljih precej bolj zakoreninjeni, pa so bile za dekleta možnosti selitve od doma precej manjše kot za fante (AS Đ 46, f. 5 1974, 2/8-2/9 JT).

V tovarniških časopisih je mogoče zaslediti, da so kot priložnost za poročanje o položaju žensk v kovinski industriji, panogi z izrazito moško prevlado, skoraj vedno izkoristili 8. marec, dan žena. Že bežen pregled reportaž in intervjujev v mariborskih in kragujevških delavskih časopisih v sedemdesetih razkrije razlike v načinu, na katerega so ženske identificirale nasprotja med spoloma. V kragujevški Zastavi se zdi ilustracija industrijskega vsakdana delavk na montažnem oddelku precej idilična. Avtor reportaže uvede bralca v tematiko ženskega dela v proizvodnji z doživetimi opisi tovarniških hal in delavk v njih: "Previdno se sklanjajo nad svojim izdelkom, glave jim molijo iz še vedno nedokončanih avtomobilskih lupin, sedijo za krmili žerjavov, premikajo težke bate stiskalnic, katerih moč se meri v tisočih ton, ter s spretnostjo vrhunskih delovodij manevrirajo z ogromnimi orodji, ki v njihovih majhnih in skoraj vedno lepih rokah izgledajo še večja in temnejša." Skoraj poetično novinar oz. novinarka[8] ustvari pridih nenavadnosti, ki izvira iz kombinacije žensk in proizvodnega dela. Na eni strani poudarja kontrast med krhkimi telesi in masivno tehnologijo ter poudarja mojstrstvo delavk pri njihovem delu, pri tem pa pušča nedorečeno vprašanje, ali ženske "spadajo" v to tradicionalno moško domeno industrijskega dela ali ne. Posamezna vprašanja v intervjujih odstirajo vpogled v vloge in pričakovanje glede ženskih delavk. Ženske na funkcionarskih položajih svoje delavske kolegice pozivajo, naj se vključijo v socialistične množične organizacije, in jim za vzor predstavljajo angažirane ženske. Skupina polkvalificiranih delavk nekoliko oklevajoče, a soglasno spregovori o težavah pri izpolnjevanju številnih obveznosti, ki so v reportaži predstavljene kot nesporne: o hkratnih vlogah mater, gospodinj, delavk in aktivnih članic socialistične družbe. Predsednica "ženskega aktiva"[9] izrazi zadovoljstvo nad olajšanjem, ki so ga ženskam prinesle

7 Iz začetnic avtorja oz. avtorice članka ni jasno, ali gre za moškega ali žensko.

8 Aktivi so bili organizacijske podstrukture partijske organizacije v tovarni.

У СУСРЕТ ДАНУ ЖЕНА

...Са спретношћу најбољих мајстора

izboljšave zdravstvenih in varnostnih ukrepov na delovnem mestu. A za vsem skupaj se še vedno skriva slab dohodkovni položaj žensk: čeprav so lahko noseče ženske po zakonu zamenjale svoje delovno mesto za manj fizično zahtevnega, naj bi ženske le nerade izkoriščale to možnost, saj je šlo v teh primerih pogosto za premestitve na manj plačana delovna mesta. Podobne strategije delavk, "ki so se za povečanje svojih skromnih zaslužkov pogosto zanašale na dodatke za nevarno delo", izpostavlja tudi Donald Filtzer v svojih študijah o zgodovini dela v Sovjetski zvezi (Filtzer 1996, 19). Precej presenetljivo nobena izmed intervjuvank ni omenjala težav z delom v okolju, v katerem so prevladovali moški. Poudarjale pa so visoko raven solidarnosti med delavkami, ki je bila za ženske v proizvodnji bržkone nujna.

Članek iz TAM-ovega časopisa iz leta 1971 (S. S. in A. Ž. 1972, 5f) intervjuje, opravljene ob dnevu žena, jasno označuje kot problematičen način izražanja socialnih krivic, ki jim ženske ne bi smele biti prepuščene same. Intervjuvane delavke se hudo pritožujejo nad inherentno dvojno moralo osmomarčevskih ritualov, v okviru katerih so se enkrat na leto ukvarjali s težavami žensk, da bi prikrili prevladujočo brezbrižnost vodstva podjetij do teh vprašanj. Zapo-

NAŠI POGOVORI OB DNEVU ŽENA

12 SREDI ZIV TAM

MAREC

slene ženske odkrito kritizirajo nizke plače, ki jih prejemajo za enako zahtevne delovne naloge, kot jih opravljajo njihovi moški kolegi. Med problemi omenjajo pomanjkanje sanitarij, posebej za ženske, ki delajo v neposredni proizvodnji, ter pomanjkljivo otroško varstvo, medtem ko zagotovila glede izboljšanja situacije zavračajo kot prazno govoričenje. V nasprotju s člankom v tovarniškem časopisu v Kragujevcu prispevek ne pušča dvoma o ovirah, s katerimi se srečujejo ženske v okolju, v katerem prevladujejo moški. Iz članka je razvidno, da samoupravljanja ne vidijo kot sistema, ki omogoča sodelovanje pri sprejemanju odločitev in vplivanje na izboljšanje delovnih razmer. Namesto tega zahtevajo spremembe od "odgovornih". Medtem ko so se množične organizacije pritoževale nad nizko stopnjo sodelovanja delavcev pri njihovih dejavnostih, se zdi, da so ženske videle, da so brez moči in niso razmišljale o svojem potencialnem

vplivu prek formalnih struktur. Medtem ko je v Kragujevcu obstajal "ženski aktiv" Zveze komunistov, ki je predstavljal formalni okvir, v katerem so se ukvarjali z ženskimi vprašanji, so se intervjuvanke v Mariboru pritoževale, da takšne institucije v njihovi tovarni ni. Zveza komunistov je v TAM-u imela "komisijo za delo z mladino" ter "aktiv mladih komunistov", medtem ko ženskega aktiva v tovarni ni bilo. Ena od intervjuvank je zahtevala, da bi moralo imeti več žensk vpliv na odločitve upravnih organov njihove tovarne, kar dokazuje, da so se delavke zavedale možnih instrumentov za izboljšanje delovnih pogojev za ženske, ki so bili na voljo v samoupravnih podjetjih. Dejansko so bile ženske v organih samoupravljanja slabo zastopane: leta 1970 je bilo med člani centralnega delavskega sveta v TAM-u le 5,6 % žensk, medtem ko se je skupen delež zaposlenih ženskega spola v tovarni gibal med 21,8 % leta 1965 in 25 % leta 1975 (SI-PAM f. 0990, št. 631 1970, 1; SI-PAM 1965, 15; SI-PAM 1975, 31). A delavke so očitno pričakovale, da bodo spremembe prišle "od zgoraj". Ruža Kotolenko, ki je bila zaposlena na delovnem mestu vrtalca na TAM-ovem oddelku za predelavo ter je bila po lastnih besedah "družbenopolitično aktivna", priznava, da napredek, do katerega je prišlo kakšnih deset let pozneje, leta 1981, ni bil ravno velik: "Čeprav nenehno govorimo o enakopravnosti med moškim in žensko, po moje te enakopravnosti, v pravem pomenu besede, še vedno nimamo. [...] Dan žena je sicer lep praznik, toda vseh problemov, ki se nakopičijo skozi vse leto, ni mogoče rešiti v enem dnevu. Takrat se o njih le nekoliko bolj zavzeto pogovarjamo, veliko obljubljamo, sila malo pa naredimo" (Vincetič 1981, 12). Pri tem glede odgovornosti za spremembe izrecno uporablja prvo osebo množine, kar je v očitnem nasprotju z distanciranim odnosom žensk, ki niso aktivno sodelovale v političnem življenju podjetja.

Primer delavk mariborskega TAM-a potrjuje ugotovitve Susan Woodward o tem, da so ženske zaradi nižje ravni usposobljenosti prejemale nižje dohodke od moških (Woodward 1985, 249). K dohodkovni neenakosti glede na spol je pripomoglo to, da so v TAM-u ženske v proizvodnji delale na oddelkih z nižjimi dohodki. Tako kot druge skupine v mariborski tovarni so se ženske pritoževale nad nepravično porazdelitvijo dohodkov in se pri tem sklicevale na domnevno pravico do enakega plačila za enako delo. Dejstvo, da so bili formalni predpisi glede plač bolj kompleksni od pravila "enako plačilo za enako delo", kaže na to, da ženske niso bile v celoti seznanjene s smernicami glede porazdelitve plač in samoupravnimi postopki v TAM-u. Medtem ko so delavke v Kragujevcu izražale nezadovoljstvo zaradi dejstva, da se niso počutile usposobljene za sodelovanje v dejavnostih množičnih organizacij in organov samoupravljanja, so ženske v mariborskem TAM-u za svoj položaj krivile vodstvo tovarne. V svojih izjavah niso omenjale samoupravnih institucij, iz česar je mogoče sklepati o odtujenosti in pomanjkanju zaupanja v samoupravljanje. Ženske v teh okoliščinah organov samoupravljanja verjetno niso doživljale kot orodja, ki bi omogočala participacijo žensk.

Sklep

Zahteve žensk po zvišanju svojega življenjskega standarda, podprte z uradno doktrino, ki se je zavzemala za izboljšanje življenjskih in delovnih razmer, so bile splošno sprejete kot politični cilj. Na enak način so bila nesoglasja v proizvodnih halah zagotovo presežena: ne glede na to, ali je šlo za žensko delavko v kovinarstvu, v lakirnici ali v orodjarni, so se vse strinjale, da so bile premalo plačane za svoje potrebe ter glede na svoje dosežke in delovne pogoje. Pri artikulaciji konfliktov so se mejniki pripadnosti določeni skupini lahko premikali – ženske so se v določenih kontekstih, npr. zaradi slabših dohodkov od svojih moških kolegov, dojemale kot enotna skupina, medtem ko so lahko v drugačnih okoliščinah proizvodni delavci obeh spolov združeno protestirali proti prenizki vrednosti dela v proizvodnji, ki so mu jo dodeljevali pisarniški delavci. Ne le, da so bile možne različne identifikacije z družbenimi podskupinami, ampak so se prikrajšanosti pri izkoriščanju formalnih in neformalnih mehanizmov distribucije v določenih primerih celo kopičile. Jens Gieske za karakterizacijo socialnih neenakosti v državnosocialističnih družbah uporablja koncept "intersekcijske prepletenosti", na nastanek katerega so vplivala feministična in protirasistična gibanja v ZDA (Gieske 2013,172; Griesebner in Hehenberger 2013). V zvezi z Nemško demokratično republiko trdi, da je do kopičenja socialne prikrajšanosti med skupinami, kot so bile npr. ženske zapornice ali migranti, prihajalo zaradi sistemskih značilnosti družbene ureditve (Gieske 2013, 176). Če so dimenzije spola, usposobljenosti in poklica relevantne za določanje razmerij moči, lahko intersekcionalnost predstavlja pojasnjevalni model tudi za ureditev v Jugoslaviji. V tej luči ni naključje, da je priložnosti samoupravnega sistema najbolje med vsemi proizvodnimi delavci izkoristila prav poklicna skupina orodjarjev, saj slednji, kot pravi Mike Pittaway, spadajo v okvir "hegemonske kulture delavskega razreda, [ki] je dajala prednost specifičnim delavskim identitetam – večinoma kvalificiranim, urbanim moškim elitam" (Pittaway 2005, 5).

Konflikti, ki so nastajali kot posledica mehanizmov porazdelitve dohodka, ter spori glede vrednotenja različnih vrst dela osvetljujejo horizontalne delitve med industrijsko delovno silo v samoupravnem socializmu. Socialno nezadovoljstvo so sprožali dejavniki, kot so bile težke makroekonomske razmere, pa tudi uradna ideologija, ki je propagirala pravično razdelitev prihodkov, ne da bi bila zmožna tovrstne principe prevesti v konsistentne gospodarske in socialne politike. Kljub temu so bili elementi, kot npr. varnost zaposlitve in socialne ugodnosti za ranljive skupine, do neke mere učinkoviti pri preprečevanju večjih socialnih konfliktov. Medtem ko so nekatere skupine dokaj uspešno izkoriščale mehanizme, ki jih je v tržno usmerjenem gospodarskem sistemu omogočalo samoupravljanje, pa druge niso uspevale sodelovati na načine, ki so bili formalno na voljo. Zdi se, da so socialne razlike v Sloveniji in Srbiji delovale na podoben način. Čeprav so se na nek način izražale drugače, so bile delitve po spolu, polemike glede vrednosti fizičnega in intelektualnega dela ter delitve glede na poklicno usposobljenost prisotne pri obeh študijah primerov. Izkazalo se je, da je samoupravljanje dovoljevalo artikulacijo skupinskih interesov, ki jih je režim imel za nelegitimne, medtem ko so se glede sposobnosti uporabe teh sredstev posamezne skupine močno razlikovale.

Iz angleščine prevedel Tadej Turnšek

Literatura in viri

Archer, Rory: *Social Inequalities and the Study of Yugoslavia's Dissolution*. Debating the End of Yugoslavia. Ur. Florian Bieber, Armina Galijaš in Rory Archer. Farnham: Ashgate, 2014. 135–154.

Arhiv Republike Slovenije (SI-AS) f. 538, št. 223. Društveno-ekonomski položaj zaposlene omladine, n. d. [verjetno 1973].

Arhiv Zavodi Crvena zastava, Fabrika privrednih vozila (ZCZ-FPV) RS OOUR PV, [n. d., verjetno junij 1984]: Zapisnik sa [brez št.] sednice Radničkog saveta OOUR-a "Privredna vozila FPV".

AS Đ 46, f. 5. Magnetofonske beleške sa sednice Komisije za društveno-ekonomske odnose i socijalnu politiku Republičke konferencije Saveza omladine Srbije, 17. 4. 1974.

Berković, Eva: *Socijalne nejednakosti u Jugoslaviji*. Beograd: Ekonomski institut, 1986.

Broz Tito, Josip: *Der Kampf für die Weiterentwicklung der sozialistischen SV in unserem Land und die Rolle d. BdKJ. Referat auf dem X. Parteitag des BdKJ in Belgrad, 27. 5. 1974*. Ausgewählte Reden. Ur. Josip Broz Tito. Berlin: Dietz-Verlag, 1976. 228–317.

Broz Tito, Josip: *50 Jahre revolutionärer Kampf der Kommunisten Jugoslawiens. Aus der Rede auf der Festsitzung des IX. Parteitags des BdKJ, 11. 3. 1969*. Ausgewählte Reden. Ur. Josip Broz Tito. Berlin: Dietz-Verlag, 1976. 5–30.

Calic, Marie-Janine: *The Beginning of the End – The 1970s as a Historical Turning Point in Yugoslavia*. The crisis of socialist modernity. The Soviet Union and Yugoslavia in the 1970s. Ur. Marie-Janine Calic, Dietmar Neutatz in Julia Obertreis. Göttingen: Vandenhoeck & Ruprecht, 2011. 66–86.

Centralni arhiv Zavodi Crvena zastava (ZCZ-CA) Zavr. rač. ZCZ 1965. Izveštaj o radu Službe društvenog standarda u 1965. godini.

Hasani, Sinan, Dragoljub Đurović, Ludvika Razboršek, et. al.: *Das Gesetz über assoziierte Arbeit*. Ljubljana: Dopisna delavska univerza, 1977.

Dolanc, Stane in Josip B. Tito: *Schreiben des Vollzugsbüros des Präsidiums des Präsident Titos*. Die ideelle und politische Offensive des Bundes der Kommunisten Jugoslawiens. Reden von Tito, Kardelj und Dolanc. Beograd: Revija, 1972.

Filtzer, Donald: *Labor Discipline, the Use of Work Time, and the Decline of the Soviet System*. International Labor and Working-Class History 50/1996, 9–28.

Gerlič, B.: *Bogat program ukrepov na področju socialne varnosti*. Skozi TAM, 7. 9. 1984.

Gieske, Jens: *Soziale Ungleichheit im Staatssozialismus. Eine Skizze*. Zeithistorische Forschungen 10, 2/2013, 171–189. Dostopno prek: http://www.zeithistorische-forschungen.de/16126041-Gieseke-2-2013 (3. 10. 2016).

Griesebner, Andrea in Susanne Hehenberger. *Intersektionalität. Ein brauchbares Konzept für die Geschichtswissenschaften?* Intersectionality und Kritik. Neue Perspektiven für alte Fragen. Ur. Vera Kallenberg. Wiesbaden: Springer VS, 2013. 105–124.

Kancler, Miran: *Analiza interesov in stališč delavk in delavcev do področja športne rekreacije v TOZD Karosernica "TAM" Maribor*. Diplomsko delo. Ljubljana: Visoka šola za telesno kulturo 1977.

Kuhar, Vlado: *Linearna rast osebnih dohodkov in socialna diferenciacija*. Skozi TAM, Pisma bralcev, 26. 4. 1972.

Lemân, Gudrun: *Das jugoslawische Modell: Wege zur Demokratisierung*. Frankfurt am Main, Köln: Europäische Verlagsanstalt, 1976.

Održana vanredna konferencija Saveza komunista, Crvena zastava, 111, April 1965, 1–5.

Pešić, Vesna: *Kratki kurs o jednakosti. Koncepcija jednakosti u zvaničnoj ideologiji jugoslovenskog društva*. Beograd: Sociološko društvo Srbije, 1988.

Pittaway, Mark: *Introduction. Workers and Socialist States in Postwar Central and Eastern Europe*. International Labor and Working-Class History 68/2005, 1–8.

Pokrajinski arhiv Maribor (SI-PAM) f. 1372, št. 12. Ocena javne razprave o stališč RS ZSS o pridobivanju in razporejanju dohodka ter uveljavljanju načel delitve po delu in rezultatih dela, Maribor, 6. 4. 1979.

Prokić, Zoran, ur.: *Zastava danas*. Kragujevac, 1989.

S. S. in A. Ž. *Pogovori ob osmem marcu*. Skozi TAM, 10. 3. 1972.

SGJ 1966. Beograd 1966.

SGJ 1976. Beograd 1976.

SGJ 1984. Beograd 1984.

SI-AS f. 578, št. 24. O nekim pojavama povreda prava radnika. Materijal za sednicu predsedništva, Beograd 14.12.1963. Sindikat radnika industrije i rudarstva Jugoslavije, Centralni odbor.

SI-PAM f. 0990, št. 626. Poslovno poročilo TAM 1965.

SI-PAM f. 0990, št. 631. Poslovno poročilo TAM 1970, str. 1; idem, Poslovno poročilo TAM 1965.

SI-PAM f. 0990, št. 636. Poslovno poročilo TAM 1975.

SI-PAM f. 0990, št. 710. Sklepi 15. redne seje odbora za gospodarjenje in medsebojna razmerja v združenem delu Skupnosti TOZD cestnih vozil Tovarne avtomobilov in motorjev Maribor, 24. 8. 1976.

Stošić, R.: *Sa spretnošću najboljih majstora*. Crvena zastava, 2. 3. 1977.

Sundhaussen, Holm: *Jugoslawien und seine Nachfolgestaaten 1943–2011. Eine ungewöhnliche Geschichte des Gewöhnlichen*. Köln: Weimar, Dunaj: Böhlau, 2012.

Ustava SFRJ. Beograd 1963.

Vincetič, Danilo: *Najnižja fluktuacija v zadnjih deset letih*, Skozi ZIV TAM, 17. 2. 1984.

Vincetič, Danilo: *Naši pogovori ob Dnevu žena*, Skozi ZIV TAM, 6. 3. 1981.

Woodward, Susan L.: *The Rights of Women. Ideology, Policy and Social Change in Yugoslavia*. Women, state, and party in Eastern Europe. Ur. Sharon L. Wolchik in Alfred G. Meyer. Durham: Duke University Press, 1985. 234–256.

Povzetek

Članek obravnava socialno diferenciacijo industrijskih delavcev, posebej žensk, v dveh jugoslovanskih tovarnah motornih vozil v obdobju med letoma 1965 in 1985. Na kakšen način so se kazale družbene neenakosti, ki jih je uradna komunistična ideologija zanikala, in kako so se izražale? Kako so jih glede na uradno doktrino obravnavali v kompleksnih okoljih samoupravnih podjetij? Opirajoč se na arhivsko gradivo iz tovarniških arhivov, Zveze komunistov in socialističnih množičnih organizacij ter na publikacije, kot so na primer tovarniški časopisi, avtorica industrijsko delovno silo predstavlja kot heterogeno, s spreminjajočimi se povezavami med posameznimi podskupinami znotraj nje. Med temi skupinami je prihajalo do intersekcijskih prepletenosti, ki so privedle do sistematične akumulacije socialnih ugodnosti za določene družbene skupine. Kot odgovor na to je uradna ideologija s simbolnim prepoznanjem in pozivom k bolj konsistentnemu uveljavljanju načel samoupravljanja poskušala odvrniti pozornost od družbene stratifikacije. V tem pogledu je pri srbskih in slovenskih podjetjih zaznati veliko primerljivih tendenc.

Summary

The article deals with the social differentiation among industrial workforces, especially of women, in two Yugoslav motor-vehicle factories in the period between 1965 and 1985. Along which lines did social inequalities, which were negated in official communist ideology, manifest themselves and how were they articulated? How were they being dealt with in the complex environments of self-managed enterprises with respect to the official doctrine? Based on archival material from factory archives, the League of Communists and the socialist mass organizations and on published sources such as factory newspapers, the industrial workforce is described as heterogeneous, with shifting affiliations among its sub-groups. Intersectional entanglements can be found, which systematically accumulated social advantages in certain social groups. In response, official ideology tried to detract attention from social stratifications, employing symbolic recognition and calls for more consequent implementation of the principles of self-management. In this regard Serbian and Slovene enterprises show many comparable tendencies.

Ključne besede
Jugoslavija, avtomobilska industrija, TAM, Zavodi Crvena zastava, ženske

Keywords
Yugoslavia, car industry, TAM, Zavodi Crvena zastava, women

Upočasnjeno delo: Zastavini avtomobili po Jugoslaviji

Ivan Rajković

Industrijski kompleks Crvene zastave v Kragujevcu, ki se je v družbeni spomin zapisal kot eden od simbolov modernosti Jugoslavije, je hkrati postal simbol uničenja in propada države. Z osredotočanjem na upočasnitev industrije, odpuščanje presežnih delavcev in socialne programe, do katerih je po letu 1991 prišlo v tovarni avtomobilov Zastava Automobili, se članek dotika splošnejše zgodovine transformacije dela in socialnih vprašanj po koncu jugoslovanskega socializma.

Uvod

Januarja leta 2001, štiri mesece po tem, ko je v Srbiji na oblast prišla nova, pomiloševićevska tranzicijska vlada, je lokalni časopis poročal o nenavadnem "tihem protestu", ki se je odvijal v več proizvodnih halah tovarne Zastava Automobili v Kragujevcu (Mišić 2001). Skupine delavcev, ki so bili na plačanih dopustih, so se brez poziva svojih nadrejenih začele vsakodnevno pojavljati na svojih delovnih mestih in niso hotele oditi. Ti delavci so bili na prisilnem dopustu že več let. V nerednih presledkih so jih klicali na delo, v najboljšem primeru za teden ali dva, zadovoljiti pa so se morali s skromnimi mesečnimi prejemki, ki so bili veliko premajhni za preživetje. Mnogi so se preživljali s tihotapljenjem in prodajanjem hrane in tujih valut na črnem trgu, a je v začetku oktobra leta 2000 zaradi prizadevanj nove vlade za ureditev tega področja tudi to postalo vse težje. Ker so bili nenadoma osvobojeni strahu pred Miloševićevimi strankarski veljaki, ki so upravljali s tovarnami Zastava, po drugi strani pa na novo prestrašeni zaradi govoric o tem, da vlada pripravlja odpuščanja v tovarnah, so se odločili dati vedeti, da s prihodki, ki so jih prejemali, ne morejo več preživeti, in so zahtevali nazaj svoja delovna mesta. Zaviti v svoje plašče in zimske jakne so sedeli na klopeh v neogrevanih proizvodnih halah in "kakor da delali" (Mišić 2001, 20).

Na kakšen način so ti *čekači posla* ("čakalci dela"), kot jih je poimenoval novinar, politizirali svoj status in uveljavljali svojo pravico do dela? Na eni strani so govorili, da bi rade volje delali, a da jim to preprečujeta vodstvo in administracija podjetja, ki ne ustvarjata povpraševanja po delu. Začeli so malo čistiti naokoli, zahtevali, naj jim dodelijo kakršno koli opravilo, ter grozili, da bodo v nasprotnem primeru vzeli plačo katerega od direktorjev – s tem so opozarjali na to, da je bila administracija veliko manj izpostavljena prisilnemu dopustu kot fizični delavci. A poleg teh pravičnih zahtev za delo je "protest" privedel do notranjih spraševanj o njegovi smiselnosti. Akcija delavcev na prisilnem dopustu je namreč sprožila primerjave s tistimi delavci, ki so bili še vedno zaposleni, ter komentarje, da se tudi slednji le *delajo*, da delajo. "Naša lakirnica je zaprta, nikoli več se ne bo odprla, vodilni pa nas poskušajo pridružiti drugim proizvodnim linijam," je poročevalcu razlagala ena izmed delavk v tovarni. "Prihajamo na delovno mesto, kjer delo za nekatere ni nikoli na voljo, za vodilne pa ga je vedno dovolj. *Če so lahko oni deset let postopali tu naokoli, lahko tudi mi*" (Mišić 2001, 20; poudarek avtorja). Takšno sliko položaja so še podkrepile novinarjeve opazke o mirujočih strojih in ustavljenih proizvodnih linijah: zdelo se je, da sta v tovarni dve skupini ljudi, izmed katerih nobena ne dela, polno plačilo pa prejema le ena od njiju – direktorji in njihovi varovanci. Nekateri so trdili, da bi bilo v primeru odpuščanj edino pravično, da bi bili odpuščeni vsi. Pojmu "delo" je bil odvzet pomen koristne dejavnosti – zamenjan in skrčen je bil na socialni položaj, ki ga nekdo ima ali pa ne.

Ta prispevek govori o logiki zaslužnosti, ki se je pojavila v tem kontekstu, o problemih, s katerimi se je takšna logika srečevala, ter o ambivalentnem "moralnem gospodarstvu", ki se je razvilo kot odgovor na ta vprašanja. S pomočjo lokalnih in tovarniških časopisov, pa tudi etnografskega gradiva, ki sem ga v obdobju med letoma 2011 in 2013 zbral s terenskim delom v Kragujevcu, raziskujem zgodovino upočasnjevanja industrije in odpuščanj, ki so se dogajala v Zastavinemu kompleksu po razpadu Jugoslavije. Moj osrednji argument je, da so se podjetja

skupine Zastava zaradi neproduktivnosti in nejasne vrednosti dela v proizvodnji soočala s stalnimi težavami pri opredeljevanju tega, kar Castel (2003) poimenuje "socialno vprašanje" – namreč določanju, kdo naj bo prepuščen temu, da na trgu dela preživi sam, in komu bi bilo treba pomagati. Ti problemi so bili v veliki meri razumljeni kot dilema vključitve ljudi v državne sisteme socialne varnosti, ki so obstajali vzporedno s tržno logiko.

V takšnih razmerah so državna ministrstva v mestu uvedla številne programe odpuščanj presežnih delavcev, med katerimi so številni zaznamovali socialno pokrajino Srbije po letu 2000. Programi so vsebovali mešanice pravice do dela in pravice do preživljanja, pri čemer so tistim, ki so bili odpuščeni, nudili eno od oblik socialne pomoči, obenem pa so jim obljubljali zaposlitev v prihodnosti, na koncu pa so to socialno pomoč preklicali z argumentom, da si je ljudje niso *zaslužili*. V tem smislu se je za upočasnjevanjem industrije skrival še en, širši proces, ki je potekal v ozadju – postsocialistična komodifikacija dela – politike tako imenovanega "kupovanja socialnega miru" pa so v bistvu razdružile vprašanje zaposlenosti od socialnih vprašanj. Istočasno so presežni zaposleni v Zastavinih podjetjih, ki so bili odpuščeni, enako mešanico uporabljali na drugačen način – trdili so, da so bili izključeni, ne iz sveta dela, temveč pravzaprav iz nekakšnega novega skrbniškega sistema zaposlovanja, kjer so imeli samo privilegirani dostop do neke vrste simuliranih, državno socializiranih navideznih delovnih mest. Podobno kot zgoraj omenjeni "protestniki" so svoja stališča legitimirali z zatrjevanjem, da so pripravljeni delati, a da jim to preprečujejo tisti "nad njimi", ter na ta način zahtevali enako državno podporo za preživetje, kot naj bi jo bili deležni drugi. S proučevanjem načinov, na katere so v kontekstu upočasnjevanja srbske avtomobilske industrije nastale posamezne oblike teh moralnih zahtev, lahko začenjamo razumeti tudi splošnejšo tendenco postjugoslovanske, postsocialistične problematike dela in socialnih vprašanj.

Zastavin kompleks v devetdesetih

Kot trdi Stef Jansen (2005), so ljudje v Srbiji obdobje zgodnjih devetdesetih let razumeli kot prelomnico med jugoslovanskim "dobrim življenjem" in kasnejšim obdobjem pretresov, tako imenovano "situacijo" v devetdesetih. Nenaden razpad jugoslovanske federacije, vojne v Sloveniji, na Hrvaškem ter v Bosni in Hercegovini, vzpon nacionalizma in prisilni vpoklici v vojsko, hiperinflacija in mednarodne sankcije, vse to se je dogajalo ob sočasni razgradnji socialističnega sistema in je povzročilo atmosfero "padca v nemilost" (Jansen 2009) ter divjega, neobvladljivega okolja (van de Port 1998).

V zgodbi podjetja Crvena zastava se skoraj v celoti zrcali usoda države v devetdesetih letih prejšnjega stoletja, celo do te mere, da je mnogo mojih sogovornikov v retrospektivi poudarjalo, da je bila Zastava popolnoma "jugoslovanski projekt" in da kot tak ni mogel preživeti razpada države. V duhu jugoslovanskega bratstva in enotnosti je bil proizvodni proces podjetja razpršen po vseh koncih nekdanje skupne države, pri čemer so nekatere ključne dele proizva-

: Prizor iz Kragujevca: stara Zastava na cesti | Fotografiral avtor, leto 2012

jali v tovarnah po vseh bivših republikah. Ko so v zgodnjih devetdesetih izbruhnile vojne, je bilo sodelovanje s številnimi pomembnimi dobavitelji (na primer s kranjsko Iskro, splitsko Jugoplastiko in banjaluškim podjetjem Rudi Čajavec) nenadoma prekinjeno. Ker je za izdelavo enega samega vozila potrebnih okoli 5.000 delov, je v avtomobilski industriji, ki je zelo občutljiva na redno dobavo sestavnih delov, začelo prihajati do stalnih prekinitev proizvodnje. Poleg splošnega pomanjkanja, hiperinflacije ter tehnološkega dezinvestiranja se je Zastava morala soočiti tudi z mednarodnim embargom na celotno zunanjo trgovino s Srbijo ter z izgubo najpomembnejšega tržišča, držav bivše Jugoslavije. Produktivnost je padla na raven 2–5 odstotkov glede na najvišje vrednosti iz leta 1989 (Sretenović 2013, 210) in je, podobno kot v številnih drugih postjugoslovanskih tovarnah, na tej ravni ostala še več kot desetletje.[1]

Kljub tej veliki upočasnitvi proizvodnje je zaradi vladne prepovedi odpuščanj v času sankcij OZN večina delavcev v vseh podjetjih družbe Crvena zastava ostala zaposlenih, obenem pa

1 V podjetju Zastava Automobili so npr. leta 1993 izdelali 7.000 avtomobilov, medtem ko so jih leta 1989 (na višku proizvodnje) okoli 200.000.

so jih poslali na plačan dopust (gl. Krstić in Stojanović 2001). Med t. i. plačano odsotnostjo, ki je bila v devetdesetih precej razširjena oblika delovnega razmerja v takratnih državnih in družbenih podjetjih, delavcev niso poklicali na delo dlje časa – od nekaj mesecev pa vse do nekaj let – medtem pa so ti prejemali le simbolična plačila v višini okoli 30 % njihovih plač. V Kragujevcu si je mnogo Zastavinih delavcev v takšnih situacijah pomagalo preživljati s pomočjo različnih neformalnih mehanizmov, npr. s prodajo hrane, goriva in drugega blaga, pretihotapljenega iz Bolgarije in Madžarske (ker je bila mednarodna trgovina s sankcijami prepovedana, je bilo veliko izdelkov mogoče dobiti samo od tihotapcev). Svojih delovnih mest v tovarnah, v katerih so bili še vedno formalno zaposleni, včasih niso videli tudi celo desetletje. Zaradi nenadnega in stalnega povečevanja revščine je Kragujevac dobil vzdevek *Dolina gladi* ("Dolina lakote"). Leta 2000 je bilo 80 odstotkov od 63.797 prebivalcev mesta na plačanih dopustih ali pa so na delo odhajali le občasno (Korać 2000). Čeprav je bil Kragujevac četrto največje mesto v državi, je bil šele na 92. mestu po višini povprečne plače. Mesto je postalo "talec propadlega industrijskega kompleksa" (Mitić 2003, 256–258) in je bilo na robu humanitarne katastrofe.

V tem obdobju so podjetja na novo poimenovane družbe Zastava Group poskušala s številnimi zasilnimi rešitvami, pogosto s sprotno improvizacijo (*snalaženje*). To je med drugim vključevalo tudi uporabo proizvodov, ki so bili namenjeni za rezervne dele, uvoz hrvaških izdelkov prek novoustanovljenih makedonskih podjetij, diverzifikacijo proizvodnje ter predvsem "pridobivanje *(osvajanje)* avtomobilskih delov". Slednja sintagma, ki so jo nekoč uporabljali za označevanje podjetnega uvajanja tujih tehnologij v domačo industrijo (glej Miljković, ta številka), je po novem označevala poskuse, da bi proizvodnjo iz drugih bivših jugoslovanskih republik nadomestili v podjetjih, kot so bila Zastava Oružje, 21. oktobar in številna druga manjša podjetja v osrednji Srbiji, kjer je bila kakovost izdelave pogosto nižja. V širšem smislu sta se pojma *osvajanje* in *snalaženje* nanašala na številne nove oblike delovnih praks, s katerimi so se poskušali nekako znajti v razmerah osiromašenega podjetja. V okviru tovrstnih improvizacij so se od nekdanje utečene, avtomatske proizvodnje ponovno vrnili k fizičnemu delu, predanosti in obrtniškim spretnostim ter na ta način ustvarjali nove oblike dela z vprašljivo vrednostjo.

Na eni strani je velik del delavcev, ki so bili prej le občasno vključeni v zmanjšano proizvodnjo podjetja, v teh novih oblikah dela videl resnično vrednost. Mnogi med njimi so mi povedali, da so se – soočeni s propadanjem podjetja, na katerega so bili navezani tako ekonomsko kot čustveno – v celotnem obdobju devetdesetih počutili, da se prostovoljno žrtvujejo za projekt, za katerega se jim je zdelo, da ne more propasti. Kot so zatrjevali, so spretni delavci v proizvodnji (*majstori*) uspeli "osvojiti" nove dele, improvizirali so s cenejšimi nadomestki ter odpravljali številne pomanjkljivosti novih materialov. Vzdrževalci so se navadili spopadati z nerednim potekom proizvodnje, izpadi elektrike, ekstremnim pomanjkanjem vsakršnih investicij ter zastarelo tehnologijo. Prodajni agenti in knjigovodje so se priučili novih načinov pogajanj med podjetji, vključno z blagovno menjavo za avtomobile Yugo Florida in uporabo blatnikov kot merske enote, da bi se spopadli s težavo urnega nihanja vrednosti dinarja v času hiperinflacije leta 1993. Pri večini takšnih ustnih obujanj zgodovine so delavci v retrospektivi poudarjali, da je bilo tisto malo, kar je bilo ohranjenega med dvajsetletnim propadanjem Za-

stave, ohranjeno zahvaljujoč znanju, iznajdljivosti in trudu zaposlenih, ki so se "borili za podjetje". Tako kot pri drugih zgodbah o improvizaciji pri delu v Srbiji devetdesetih tudi tukaj ni poudarek na presežni vrednosti dela (torej na tem, koliko delo prispeva h kapitalu), ampak na vlogi dela pri ohranjanju širšega družbenega in moralnega "reda" v propadajočem in kaotičnem družbenem ozračju.

Na drugi strani je delo v Zastavinih tovarnah začelo izgubljati družbeno vrednost, tako v primerjavi z bolj "urejenimi" časi socialistične proizvodnje kot tudi zaradi majhnih dobičkov, ki jih je prinašalo. Vse bolj se je uveljavljala prepričanje, da v Zastavi Miloševićeva vladajoča stranka SPS le simulira množično proizvodnjo, ali pa da gre le za cenen, nizkokakovosten nadomestek "prave" proizvodnje. Januarja 2000 je tako na primer delavec Zastave na prisilnem dopustu med preprodajo pretihotapljenih cigaret na ulici prisostvoval zborovanju, ki ga je organiziral tedanji finančni direktor družbe Zastava Group, da bi oznanil nove načrte podjetja, in sicer, da začnejo proizvajati tobačne izdelke. V pismu lokalnemu časopisu je takole komentiral situacijo:

> *Pustili so nas tukaj, pred [sedežem podjetja] Zastavo, da prodajamo gorivo in cigarete, dokler ne bomo začeli prodajati teh, ki jih bodo proizvajali v tovarni. Pravijo, da je proizvodna linija ustavljena. OK, saj je vseeno, tista proizvodna linija je tako ali tako samo spomenik začetkov industrializacije v Srbiji. (Nezavisna svetlost 2000a, 17)*

Citat prikazuje ironične občutke do Zastavinega kompleksa, ki so se pojavili v devetdesetih, in ki so podjetje doživljali kot nekaj, kar zgolj posnema njegovo častno zgodovino moderne množične proizvodnje, medtem ko nima več zveze s kakršnokoli resno proizvodnjo ali "pravim delom".[2] Med mojim etnografskim terenskim delom v obdobju 2011–2013 je bilo takšno razpoloženje v veliki meri še vedno prisotno, za veliko Kragujevčanov pa so bili Zastavini delavci bodisi najboljši delavci bodisi najhujši brezdelneži – bodisi ljudje, ki so pripomogli k preživetju Zastave v krizi, bodisi tisti, ki so zgolj izvajali najbolj obskurne politične manevre, ki jih je orkestriral Miloševićev režim. Poleg tega, da je simbolizirala obdobje modernističnega reda in strukture (prim. Petrović 2010; 2012) je v teh primerih jugoslovanska industrijska preteklost služila tudi kot referenca za nove družbene ureditve, ki naj ne bi temeljile na delu. Odprlo se je vprašanje, ali so ljudje v Zastavi delali ali ne, odnos do tovarne pa je vseboval mešanico ponosa in sramu.

Dolgo obdobje upočasnjevanja industrije pod vladavino stranke SPS je vrhunec doseglo z Natovim bombardiranjem Srbije leta 1999 kot reakcijo na spopade na Kosovu v letih 1998 in 1999. Bombardirane so bile tudi proizvodne hale podjetja Zastava Automobili, saj naj bi obstajal sum, da tam izdelujejo tanke, kar pa ni bilo nikoli dokazano. Z bombardiranjem je bil uničen eden od najnovejših in najdražjih oddelkov, digitalizirane lakirnice in računalniški center, kar

2 V istem tednu so poslušalci satirične radijske oddaje "Iz glave" predlagali seznam potencialnih novih "proizvodov", ki bi jih lahko poleg cigaret proizvajali v tovarni – državne nagrade, zmrznjeno meglo, pogrebne krste – "medtem ko so bili, kar zadeva izvirnost, med najboljšimi tisti, ki so predlagali, da bi lahko Zastava dejansko proizvajala avtomobile" (Nezavisna Svetlost 2000b).

je 120 Zastavinih dobaviteljev pahnilo na rob stečaja. V več napadih so bili močno poškodovani ogrevalni sistem, tovarna orožja in številne druge tovarne pod okriljem Zastava Group. Zdelo se je, da celotnega Zastavinega kompleksa, ki je bil že prej v zelo slabem stanju, zdaj nič več ne more ohraniti pri življenju.

Prestrukturiranje in socialni programi v novem tisočletju

Po tem, ko sta bila Slobodan Milošević in njegova stranka – v veliki meri kot posledica milijonskega uličnega protesta 5. oktobra 2000 – z volitvami odstranjena z oblasti, je njihovo mesto zavzela Demokratična opozicija Srbije z močnim tržno naravnanim reformnim programom. Da bi lahko prodali veliko do takrat še vedno samoupravnih podjetij, jih je morala postsocialistična srbska vlada najprej nacionalizirati ter jih tako čez noč preobraziti iz "družbene" v "državno" lastnino. Pri tem je reforma Zastavinega kompleksa služila kot pionirski projekt in obenem zgled za nadaljnje reforme. Kot največji industrijski kompleks v Srbiji je bilo podjetje prvo deležno kritik novih ministrstev, da že dlje časa ni dobičkonosno ter da delavci že leta ne prihajajo na delo (Đević 2011). Do takrat je bila Zastava Group pri izplačevanju plač praktično že odvisna od države. Leta 2001 je bil ogromni Zastavin kompleks v okviru tako imenovanega "programa prestrukturiranja" razbit in preoblikovan v kompleks tridesetih podjetij in devetih samostojnih podjetij.

Ta velikopotezen projekt je spremljal najobsežnejši program odpuščanj v postsocialistični Srbiji, v okviru katerega je bilo – v enem samem dnevu in po zelo nejasnih kriterijih – iz vseh podjetij skupine Zastava kot "tehnološki višek" odpuščenih 14.000 ljudi. Delavci so se na to odzvali z nizom protestov, tudi nasilnih. Avgusta 2001 so jim ponudili neke vrste izredni sporazum o pripravljenosti, status nekakšnega nadomestila zaposlitve, kjer jim je pripadalo 40 % plače, medtem ko na delo niso prihajali, obljubljeno pa jim je bilo tudi, da jih bo Zastava Group ponovno zaposlila, ko bo proizvodnja spet zagnana. Šlo je za neke vrste nadomestilo za socialne prejemke po okriljem ZZO (Zavoda za zaposlovanje odraslih), kar je bilo sprejeto kot del nove, pomiloševićevske politike "kupovanja socialnega miru", mešanice politik privatizacije in državnega kritja stroškov teh politik. Kmalu so sledili podobni programi po vsej državi.

Kot prvi in največji program odpuščanja v Kragujevcu, pa tudi v celotni Srbiji po padcu Miloševića, je načrt prestrukturiranja Zastave ostal v spominu kot primer skrajne nepravičnosti in socialne katastrofe, ki je okoli 14.000 ljudi pahnil v še večjo revščino ter v mestu povzročil kronično brezposelnost. Čeprav je v naslednjih letih več tisoč delavcev izstopilo iz programa in vzelo pavšalne zneske nadomestil ter odprlo svoja podjetja ali pa se zaposlilo kot fizični delavci v novoustanovljenih zasebnih podjetjih, se jih je mnogo še vedno preživljajo le z mesečnimi plačili ZZO, ki so znašali preračunano le okoli 100 evrov. Dejstvo, da obljube glede delovnih mest, ki naj bi jih ZZO prinesel vsem odpuščenim delavcem, niso bile uresničene, je

bilo razumljeno kot državna manipulacija z delavci, in ZZO je dobil vzdevek "Zavod za zajebavanje odraslih". Veliko prebivalcev Kragujevca je menilo, da so bila odpuščanja sicer nujna, da pa ni bilo pravično, da jih je nova politična elita izpeljala, ne da bi ustvarila nova delovna mesta (Mitić 2003).

A sčasoma je postalo jasno, da mnogo prejemnikov "zlorablja" program ZZO, tako da so obenem opravljali delo na črno za zasebne delodajalce ali pa tako, da so vzeli odpravnine in se ponovno zaposlili v Zastavi ali drugih lokalnih podjetjih. Prejemnike programa ZZO so imeli ljudje na splošno za lenuhe, ki so bili deležni najbolj velikodušnega programa odpravnin v Srbiji, pa so kljub temu brez vsakršnega sramu zahtevali še več.[3] Prejemniki programa ZZO so namreč protestirali in si v pogajanjih z republiško vlado – na podlagi tega, da država ni izpolnila obljube o njihovi ponovni zaposlitvi – uspeli izboriti nadaljnje podaljšanje programa do leta 2007. Do takrat pa je službe izgubilo tudi že na tisoče drugih delavcev v privatiziranih podjetjih, in sicer brez takšnega "statusa pripravljenosti", kot so ga imeli delavci v okviru programa ZZO, ter v primeru mnogih bankrotiranih podjetij brez plač, odpravnin in praviloma tudi brez socialnih prejemkov. Tako je program ZZO, čeprav je bil prvotno zasnovan kot nekakšno težko prigarano nadomestilo za pomanjkanje tovrstnih socialnih prejemkov, v očeh javnosti postopoma postal simbol prehodne, a vendarle privilegirane državne pomoči. S takšnim argumentom, namreč da pomoč ZZO *ni bila zaslužena*, so predstavniki Ministrstva za gospodarstvo leta 2007 program ukinili.

Po letu 2010: FIAT in "Balkanski Torino"

Po letu 2010 je bilo podjetje Zastava Automobili deležno številnih državnih obljub, da bodo našli "strateškega kupca" in oživili proizvodnjo. Napovedani in spet preklicani so bili različni sporazumi z nemškimi in kitajskimi investitorji, medtem pa se je proizvodnja v tovarni povečala le neznatno. Medtem pa so se krepili kritični glasovi proti državi zaradi dajanja lažnih obljub o ponovnem zaposlovanju. Dan pred novimi volitvami leta 2008 je bila nazadnje podpisana pogodba z italijanskim Fiatom. Šlo je za odmevno novico, ki jo je koalicija okoli Demokratske stranke politično izkoristila kot najbolj obetaven projekt privatizacije po letu 2000, s katerim naj bi država stopila na hitrejšo pot proti evropskim integracijam. Čeprav je bil nasprotnik Demokratske stranke, je župan Kragujevca navdušen sprejel novico o prihodu Fiata in začel govoriti o ponovnem rojstvu "srbskega Detroita" in "balkanskega Torina". Proizvodnja naj bi po načrtih dosegla 200.000 vozil do leta 2011 in tako presegla rekordne številke iz časa Yuga; po obljubah obla-

3 Glede podobnega demoniziranja presežnih delavcev v postsocialistični Romuniji gl. Kideckel (2000).

: "Smo to, kar ustvarjamo."
Fiatov oglas za novi model avtomobila v Kragujevcu, poletje 2012 | fotografiral avtor

sti naj bi nova družba zaposlovala okrog 2.000 ljudi v sami tovarni ter še okoli dodatnih 10.000 v partnerskih podjetjih v okolici.

Skupno podjetje, poimenovano Fiat Automobili Srbija, je bilo ustanovljeno decembra 2010, pri čemer je dvotretjinski lastnik postala korporacija Fiat Chrysler (v nadaljevanju "Fiat"), tretjino pa je imela v lasti država. V okviru dogovora je Fiat v novo družbo vložil 600 milijonov evrov ter začel v svojem kragujevškem podjetju izdelovati nove modele vozil, kar je bilo splošno sprejeto kot izdaja italijanskih delavcev za veliko cenejšo srbsko delovno silo. Srbija je bila kot tretjinski delničar Fiata Srbija dolžna vložiti 200 milijonov evrov kapitala, poleg tega pa na novo podjetje prepisati vsa zemljišča in nepremičnine podjetja Zastava Automobili ter zagotoviti novo infrastrukturo. Staro podjetje Zastava Automobili je ostalo na papirju ločeno podjetje, tako da na novo Fiatovo tovarno niso bili prepisani nobeni dolgovi. Slednji so bili kasneje vključeni v okviru novega stečajnega postopka in jih je plačala država. Fiat je bil poleg tega oproščen vseh davkov in je bil deležen različnih stimulacij za vsako osebo, ki jo je zaposlilo novo podjetje.[4] Tovarna je pred in po prihodu Fiata odpustila še nekaj tisoč dodatnih ljudi in jih dva tisoč na novo zaposlila. Proizvajati so začeli model 500 L, in v podjetjih novih dobaviteljev je bilo zaposlenih več tisoč dodatnih ljudi.

Na terenu je bil Fiat sprejet z nedoločno mešanico želje po zahodni urejenosti ter razočaranja. Na eni strani so bili delavci v avtomobilski tovarni priče sistematičnemu odpuščanju (predvsem starejših) sodelavcev ter velikim razlikam v plačah glede na narodnost delavcev, kjer so bili na eni strani Italijani in Poljaki, na drugi pa srbski državljani. Mnogi moji sogovorniki so glede tega govorili o občutku nekakšnih neokolonialnih razmer – kritizirali so državo, da jih je "poceni razprodala" tujemu kapitalu, ter žalovali za časi domnevne jugoslovanske industrijske samozadostnosti. Na drugi strani pa so Fiatove načrte najbolj hvalili ravno takrat, ko so se zdeli dovolj reformni, ko so na novo vzpostavljali red in ko so eksplicitno prekinjali s tradicijo stare Zastave. Pred Fiatovim prihodom so nekateri delavci Italijane pričakovali z velikim navdušenjem, saj so predpostavljali, da bodo znali v tovarni ločiti "seme od plevela" oziroma "delavce od postopačev". Poleg tega so hvalili odločne poteze Fiata, npr. odločitev, da ne bodo sponzorirali lokalnega košarkarskega kluba, dokler se ekipa ne izkaže z zmagami (v nasprotju z Zastavo, ki je klub sponzorirala ne glede na njegove rezultate), ali ukinitev dolgih od-

4 Ugodnosti so obsegale subvencije za model Punto ter novi model 500L, (domnevno) 10.000 evrov državne provizije za vsakega delavca, ki ga je Fiat zaposlil, oprostitev plačila davkov za naslednjih 10 let, pa tudi mednarodno zadolževanje, ki je bilo v ozadju celotnega projekta.

morov, da ljudje na delovnih mestih niso mogli zapasti v brezdelno postopanje. Takšni ukrepi so bili večinoma sprejeti kot strogi, a v splošnem koristni, saj naj bi z ustreznim nagrajevanjem poštenega dela vzpostavili delovno kulturo v lokalnem okolju. V tem kontekstu so lokalni prebivalci "Italijane" pogosto videli kot tiste, ki bodo z "močno roko" poskrbeli za nacionalni preporod, ali pa so jih, obratno, kritizirali, da so "preveč podobni nam", da bi bili sposobni izvesti takšne spremembe (gl. Rajković 2015).

Tako je na primer maja 2013 srbsko javnost pretresel dogodek, označen za nacionalno sramoto. Po poročanju medijev je več delavcev v proizvodnji nove Fiatove tovarne v Kragujevcu, nezadovoljnih z odnosom svojega šefa in nezadostnim številom odmorov za kajenje, poškodovalo okoli trideset novih vozil, tako da so na pločevino z izvijači vpraskali jezna sporočila. Medtem ko je Fiatova uprava preiskovala incident, so mediji v izbruhu moralnega ogorčenja družno obsojali protestnike. "Le kaj si bodo mislili Italijani in drugi tujci, ko bodo slišali za to?" se je spraševal bralec portala B92 v enem od najbolj pozitivno ocenjenih spletnih komentarjev (B92 2013). Po njegovem mnenju bi morali biti delavci hvaležni, da sploh imajo delo, in "vsak avto, ki pride s proizvodne linije, pospremiti z ljubeznijo". Drugi so izražali svoje ogorčenje nad "leno" in "zlobno" srbsko mentaliteto ter strah, da se bo lahko Fiat zaradi tega preselil v druge države. Kasneje je o aferi spregovoril tudi srbski predsednik vlade in pozval k spremembi "zavesti, celo podzavesti" o delu. Izjavil je, da "ne moremo napredovati, če se hvalimo s tem, da uničujemo prav tiste avtomobile, ki jih izdelujemo".

Sklep: ločitev dela od socialnih vprašanj

Primer družbe Zastava Grupa in še posebej podjetja Zastava Automobili je koristen za analizo postsocialističnih socialnih politik po razpadu Jugoslavije. Zastava, ki je ostala zapisana kot simbol modernosti Jugoslavije, je hkrati postala prispodoba uničenja in propada države po letu 1991. Poleg tega je bilo to podjetje kot eden največjih in najbolj politično občutljivih industrijskih kompleksov v Srbiji prvo deležno neoliberalnega prestrukturiranja, obenem pa je bilo deležno največjih ugodnosti za svoje delavce. Z besedami enega od delavcev podjetja Zastava rezervni delovi – majhnega, nedelujočega podjetja na državnih subvencijah in na robu propada – je bilo treba "najprej demontirati nas, da so lahko potem nadaljevali pri ostalih". A v ozadju vseh teh dogodkov so se, skriti za dolgim obdobjem upočasnjevanja industrije, odvijali širši postsocialistični procesi razdruževanja dela od socialnih vprašanj ter obravnavanja dela z izključno tržnega vidika. Srbska socialna država je na poti od socialistične industrije prek obdobij subvencioniranja neproduktivnega dela končala pri agresivni retoriki neoliberalne delovne etike in lastne odgovornosti.

Iz angleščine prevedel Tadej Turnšek

Literatura in viri

B92. KG: *Oštetili nove 'fiće' u fabrici* (27. 5. 2013). Dostopno prek: http://www.b92.net/biz/vesti/srbija.php?yyyy=2013&mm=05&dd=27&nav_id=717456 (3. 10. 2016).

Castel, Robert. *From manual workers to wage labourers: transformation of the social question*. New Brunswick, London: Transaction Publishers, 2003.

Đević, Milutin. *Fabrika automobila: nepodnošljiva lakoća propadanja*. Nezavisna svetlost 8–9. (12. 4. 2001).

Jansen, Stef. *Antinacionalizam: etnografija otpora u Beogradu i Zagrebu*. Beograd: XX vek, 2005.

Jansen, Stef. *After the red passport: towards an anthropology of the everyday geopolitics of entrapment in the EU's immediate outside*. Journal of the Royal Anthropological Institute 15/2009, 815–832.

Kideckel, David. *The unmaking of an East-Central European working class*. Postsocialism: ideals, ideologies and practices in Eurasia. Ur. Chris M. Hann. London, New York: Routledge, 2002. 114–132.

Korać, Č. *Donatori sa uslovima*. Nezavisna svetlost 34 (20. 1. 2000).

Krstić, Gordana in Božo Stojanović. *Osnove reforme tržišta rada u Srbiji*. Beograd, Smederevska Palanka: Centar za liberalno-demokratske studije, 2001.

Mitić, Gordana. *Društvene promene i očekivanja građana Kragujevca*. Politika i svakodnevni život: Srbija 1999–2002. Ur. Z. Golubović, I. Spasić in Đ. Pavićević. Beograd: Institut za filozofiju i društvenu teoriju, 2003. 255–272.

Mišić, Z. *Kad nezvani dođu*. Nezavisna svetlost 20–21 (18. 12. 2011).

Nezavisna svetlost. Kako sam doživeo posetu M. M. (27. 1. 2000).

Nezavisna svetlost. Programi: Zašto 'Zastava' ne bi pravila detektor za otrkivanje domaćih izdajnika (13.01.2000).

Petrović, Tanja. *'When we were Europe': socialist workers in Serbia and their nostalgic narratives*. Remembering communism: genres of representation. Ur. Marija Todorova. New York: Social Science Research Council, 2010. 127–153.

Petrović, Tanja. *YUROPA: Jugoslovensko nasleđe i politike budućnosti*. Beograd: Fabrika knjiga, 2012.

Port, Mattijs van de. *Gypsies, wars and other instances of the wild: civilization and its discontents in a Serbian town*. Amsterdam: Amsterdam University Press, 1998.

Rajković, Ivan. *'We should now gather as Serbs, to become workers again': labour, morality and national redemption in neoliberal Serbia*. SSEES Centenary Conference, 10. 12. 2015. Dostopno prek: http://www.ucl.ac.uk/ssees/centenary/sca-conference-blog-publication/i-rajkovic-blog (3. 10. 2016).

Sretenović, Kamenko. *Zastava u drugoj polovini 20. veka*. Kragujevac: Udruženje "Kragujevac – naš grad", 2013.

Povzetek

Zgodba družbe Zastava Grupa in še posebej podjetja Zastava Automobili je poučen primer pri preučevanju postsocialističnih socialnih politik po razpadu Jugoslavije. Zastava, ki je ostala zapisana kot simbol modernosti Jugoslavije, je hkrati postala prispodoba uničenja in propada države po letu 1991. Poleg tega je bilo to podjetje kot eden največjih in najbolj politično občutljivih industrijskih kompleksov v Srbiji prvo deležno neoliberalnega prestrukturiranja, obenem pa je bilo deležno največjih ugodnosti za svoje delavce, izmed katerih so bile nekatere kasneje, v obdobju privatizacije in prestrukturiranja, uporabljene kot model socialnih politik. Z osredotočanjem na upočasnitev industrije, odpuščanje presežnih delavcev in socialne programe, do katerih je po letu 1991 prišlo v tovarni avtomobilov Zastava Automobili, se članek dotika splošnejše zgodovine transformacije dela in socialnih vprašanj po koncu jugoslovanskega socializma. V ozadju prizadevanj za oživitev proizvodnje ter sklicevanj na nekdanjo slavo podjetja pa je bil povsem nov cilj – ločitev zaposlenosti od vprašanj socialne pravičnosti ter nova, neoliberalna komodifikacija dela.

Summary

The case of Zastava Grupa and particularly, Zastava Automobili is instructive in analyzing postsocialist welfare policies after Yugoslavia. Memorised as an emblem of Yugoslav modernity, Zastava also served as a symbol of its destruction and downfall after 1991. Furthermore, as one of the biggest and politically most sensitive industrial complexes in Serbia, this industry was the first to be exposed to new neoliberal restructuring, but also the one to be given the biggest concessions to its workers in it, some of which were used as welfare models in later policies of privatizations and restructuring. Focusing on the industrial slowdown, redundancies and social programmes in the factory Zastava Automobili after 1991, as well as their social dynamics in the town of Kragujevac, this paper gestures towards a more general history of transformation of labour and the social question after Yugoslav socialism. Campaigns for revitalizing production and references to its past Yugoslav grandeur had very novel aims – disentanglement of employment from questions of social justice, and new, neoliberal commodification of labour.

Ključne besede
delo; socialna vprašanja; brezposelnost; socialna država; Zastava Automobili

Keywords
labour; social question; unemployment; welfare state; Zastava Automobili

Medijsko posredovana življenja jugoslovanskega avtomobila

Martin Pogačar

V prispevku avtor obravnava medijsko posredovana življenja jugoslovanskega avtomobil/izm/a. Najprej predstavi ozadje povezave med avtom in filmom ter glasbo ter sledeč zgodovinski premici razvoja medijev vključi tud razpravo o avtomobilih v digitalnih medijskih okoljih.

Uvod

Če hočemo ali ne, stari avti ostajajo z nami, zaradi vzdržljivosti, "upora" materiala v boju z zobom časa, a v pomembni meri tudi zaradi medijev, predvsem filma, glasbe in avdiovizualnih vsebin internetnih brezpotij. V postjugoslovanskem obdobju je v primeru nekaterih socialističnih avtomobilov, zlasti Zastavinih, ki so najbolj množično oblikovali jugoslovansko avtomobilsko krajino (glej Pogačar 2016), to zanimivo tako s stališča politike spomina kakor tudi razumevanja sedanjosti. Fička, na primer, lahko vidimo kot vozilo, ki je motoriziralo državo, in kot alegorijo njenega razpada. In to zato, ker v majhnem prtljažniku v postjugoslovansko prihodnost vozi kovčke spominov, kolute migetajočih podob in v algoritme ujete zvoke motorja, zapiranja vrat, neuspešnega "kurbljanja" ... Tehnično *komaj-še-avto*, ta arhetip jugoslovanskega avtomobilizma, predstavlja arhetip motorizacije jugoslovanskega prostora in pomemben del v življenjih ali spominih posameznikov, družin, skupnosti. Ta stroj posredovanega spomina je predmet, s pomočjo katerega lahko vidimo in slišimo preteklost, tako na cesti kot tudi v razsežjih medijskih predmetov in podob. V nadaljevanju bom predstavil ozadje povezave med avtom in filmom ter televizijo in glasbo in sledil "vpeljevanju" avtov v digitalna medijska okolja. Pri tem izpostavim vidike medijsko posredovanih življenj jugoslovanskega avtomobila na Youtubu in Facebooku, kjer najdemo veliko gradiva za raziskovanje in zamišljanje avtomobilne postsocialistične in postjugoslovanske sedanjosti.

Avto in mediji

Pri prisedanjanju jugoslovanske preteklosti in avtomobilske krajine ter njenih najbolj reprezentativnih avtov imajo – poleg ljubiteljsko-zbirateljskih intervencij, muzealizacije (glej Purg, ta številka) ter osebnih spominov (glej Tomažič, ta številka), zgodovine tehnologije (glej Miljković, ta številka) ter zgodovine dela (Schult, ta številka) in težav postsocialističnega dela (Rajković, ta številka) – medijsko posredovane podobe pomembno mesto. Zlasti tiste, ki se napajajo v glasbi in filmu (Oberstar, ta številka), in tiste, ki najdevajo pot v digitalna medijska okolja. Dematerializirani in pomediirani, upesnjeni in uglasbeni, celuloidni in algoritmizirani avti (kot zvok-podoba) odpirajo pogled na preteklost, na konstrukcijo preteklosti in tudi na medosebne in individualne intervencije v njeno prisedanjanje in osveževanje. Poleg avtov v filmu in glasbi na avte pogosto naletimo tudi kot na digitalne predmete, ki so pogosto podvrženi izrazito čustvenim in afektivnim interpretativnim in komunikacijskim rabam.

(Gibljive) podobe in zvoki (glasba) so, kot je vedel že Siegfried Kracauer (2006), izredno primerni za prisedanjanje preteklosti, izoblikovanje *Zeitgeista* in popkulturno mitologiziranje. Hkrati pa filmi in glasba niso nepovezani z gibanjem, mobilnostjo in nenazadnje avtomobilom: "Avti in filmi so zrasli v tandemu. Kakor večina strojev devetnajstega stoletja, predstavljajo

tehnologijo prekinitvenega gibanja, tako kot šivalni stroj, parna lokomotiva in mitraljez" (Rees 2002, 83).

Zato se zdi priročno, če pogledamo, kako se preteklost prisedanja v sodobne medijske in popkulturne krajine: mediacija preteklost rešuje pred pozabo s produkcijo historično-turističnega pogleda (Gibson 2006; Urry 2002). Naj omenim samo nekaj globalnih avtomobilističnih in filmskih ikon: *Italijanska misija* (The Italian Job; Peter Collinson, 1969), *Smokey in razbojnik* (Smokey and the Bandit; Hal Needham, 1977), *Brata Blues* (The Blues Brothers; John Landis, 1980), *Noč na Zemlji* (Night on Earth; Jim Jarmusch, 1992) ali pa pesmi "Roadhouse Blues" (The Doors), "Drive My Car" (The Beatles), "Mercedes Benz" (Janis Joplin), "On the Road Again" (Willie Nelson). Na prostoru, ki nam je bliže in bolj ali manj drag, pa *Naš avto* (František Čap, 1962), *Nacionalni razred* (Nacionalna klasa; Goran Marković, 1979), *Babica gre na jug* (Vinci Vogue Anžlovar, 1991) in "V Ljubljano" (Marjana Deržaj).

Rambo Amadeus v pesmi "Đede Niko" poje o Ladi, verjetno največji in najbolj poznani avtomobilski tovarni oziroma znamki iz nekdanje Sovjetske zveze. Rambo v pesmi ceste (*road songu)* preigrava avtomobilsko zgodbo, kjer avtomobil ni samo prevozno sredstvo od doma do službe, ampak tudi del drugih vsakdanjih praks ter popkulturnih mitizacij:

Prva, kuplung, druga, treća,
ruski ti je mjenjač sila.
Gari Lada niza stranu,
kano da je gorska vila.
Kad u retrovizor vidjesmo Cetinje,
šoferšajbna pruži pogled
na debelo more sinje.
U Brajice stadosmo
Te primismo ženu.
Zlo vam jutro, Crnogorci,
čujete l' sirenu,
tiru, riru, riru, riru.
Kakva li su ono na nas
plavo-bijela kola?
Da to nije, kuku nama,
cetinjska patrola?

Prva, sklopka, druga, tretja,
ruski menjalnik res je sila.
Goni lada ob robu ceste,
kakor da je gorska vila.
Ko v retrovizorju zagledamo Cetinje,
vetrobran pogled odpira
na globoko morje sinje.
Pridemo v Brajice,
In ženski ustavimo.
Strašno jutro, Črnogorci,
al' slišite sireno?
Tiru, riru, riru, riru.
Kakšen je zdaj to pred nami
modro-beli avto?
Da ni, o, gorje nam,
cetinjska patrulja?

V teh verzih tako najdemo vse od Jadranskega morja, ki je v jugoslovanski turistični imaginaciji še posebej povezano z avtomobilom (spomnimo se, če smo le dovolj stari, rid na jadranski magistrali in mimobežnih razgledov, pa tudi hudih prometnih nesreč) (Duda 2010, 291), filmskega avtomobilskega pobega in lova, do različnih dogodivščin in naključnih sopotnic (glej Reed 2002). To pa odpira vrata čustvenosti in afektivnosti, kakor tudi mitologiji. O avtomobilu kot "mitskem predmetu" je že na začetku štiridesetih, pred množičnim poavtomobiljenjem sveta, pisal tudi hrvaški pesnik Tin Ujević. Po besedah Igorja Mandića ga je prepoznal in doumel kot "novi medij, ki je 'zamajal' zastarelost in ozkost trgovskih središč v velemestih, razširil ulice in avenije, zamenjal videz poti in prometnih arterij ter zakone prometa" (Mandić 1976, 38).

Obzorje, platno, zaslon ...

Kot je ugotavljala vrsta raziskovalcev avtomobilnosti in kulture avtomobila, je avto tista naprava, ki je človeku omogočila relativno neodvisno odločanje o času in cilju potovanja. Hkrati je telo po prostoru pomikala z nepredstavljivo hitrostjo, ga s tem izpostavljala užitku in adrenalinu, običajno na tanki črti med življenjem in smrtjo, kar je v besedo ujel J. G. Ballard v romanu *Trk* (1973), to kontroverzno obdelavo simforofilije pa leta 1996 v istoimenski film predelal David Cronenberg. In prav smrtna nevarnost in dialektika bivanja/nehanja sta pomembna vez med avtom in filmom, saj je avto omogočal predajanje oziroma izzivanje smrtne nevarnosti in morda predvsem *možnost* katastrofe (Wollen 2002, 17). Film pa predstavlja tudi sredstvo posmrtnega ohranjanja ujetega trenutka, a hkrati tudi vpogled v izgubljeni svet preteklosti (Gibson 2006; Kracauer 1997, 28). Tako morda ni naključje, da sta se avto in kino pojavila pravzaprav sočasno in določila koordinate časa, ko se je ob valu znanstvenega in tehnološkega razvoja začelo obdobje "velike mediacije": svet se je skrčil in čas potovanj skrajšal, v zameno pa se je povečala posredovanost med posameznikom in svetom.

Pogled na razvoj in vzpon množičnih medijev in avtomobila v času med obema vojnama in zlasti po drugi svetovni vojni tako daje slutiti, da je človek tuje in oddaljeno najprej našel s pomočjo posredovanih podob. Prav zato sta kino in avto arhetipska primera, ne samo posredovanja prostora in časa, ampak tudi redefinicije medčloveških odnosov, saj "vožnja preoblikuje mobiliziran peščev pogled z novo kinetiko motorizirane hitrosti in s privatizacijo avtomobilske 'kapsule', ki je izolirana od ljudi in ceste" (Friedberg 2002, 184). S potopljenostjo človekovega organizma v tehnologije posredovanja sveta se je tako vzpostavila dvojnost prihajanja človeka k svetu in prihajanja sveta k človeku. V kinu in v avtu človek bolj ali manj nepremično sedi pred zaslonom, enkrat pred platnom ali ekranom, drugič za vetrobranskim steklom (Friedberg 2002, 184). In v obeh primerih mimo njega, stran ali pa naravnost vanj drvijo podobe, na katere nima vedno prav veliko vpliva. Paul Virilio pravi: "Kar se dogaja pred vetrobranskim steklom, je kino v ozkem pomenu besede" (Virilio v Reed 2002, 88). Oziroma, kot piše Anne Friedberg: " Privatna mobilnost vožnje preoblikuje vetrobransko steklo v sinoptičen pogled" (Friedberg v Reed 2002, 88). Med avtom in kinom – če pustimo ob strani podobnost industrijske organizacije v ozadju, in če še dlje zadaj pustimo "montažo", ki ima pomembno mesto v obeh industrijah – obstaja neka skrivnostna vez, ki se kaže v odmiku od sveta in vpisovanju posredovanih zgodb in podob v presek izkušnje avtomobilnosti in mentalne mobilnosti, ki se odpira v temi sedenja v dvorani ali v avtomobilski kapsuli.

V enem primeru torej potnik-gledalec sedi pri miru in potuje skozi bolj ali manj fikcijske filmske krajine, v drugem pa, čeprav prav tako sedi pri miru v avtu, ravno tako potuje, a skupaj z avtom skozi urbane krajine in podeželje (odvisno od hitrosti in starosti različno doživljane; pa tudi od psihologije gibanja: ali smo bolj oknofili (ki jim je ob agresivnosti neprijetno) ali pa filobati (ki se v tehnologijo in njeno obvladovanje potopijo brez debate (Balint 1987, 26–30)). Vožnja in gledanje predpostavljata neke vrste sedacijo, saj obe dejavnosti v ustreznih okoliščinah dajeta prostor oknofilskemu sanja(rje)nju in zretju skozi "zaslon" (Bachmair 1991, 530), a vendarle spodbujata in pravzaprav omogočata in raztegujeta pojmovanje gibanja in mobilnosti

s filobatskim *thrillom* pričakovanja. Čeprav kot pravi John Urry, gre tudi za redukcionizem, saj "poglede, zvoke, okuse, temperaturo in vonje" zvede na dvodimenzionalni zaslon (Urry v Gibson 2006, 63). Morda pa se jim zato toliko bolj pustimo (za)peljati.

... in glasba

Z gibanjem zvok dojemamo drugače (Dopplerjev pojav). In po gramofonu (mehanski zapis) ter filmu drugače dojemamo tudi glasbo.

Po obvozu skozi film se zapeljimo do znane glasbene uprizoritve (več o odnosu med jugoslovanskim filmom in avtom, glej Oberstar, ta številka). *Naš avto* Františka Čapa iz leta 1962 je tisti slovenski avtomobilski film, ki je v slovensko filmografijo in slovensko popkulturno zgodovino zapeljal avto kot statusni simbol. Oziroma bolje, Čap je v svojem zadnjem slovenskem filmu avto kot statusni simbol problematiziral do mere, da je šele uničeni buick osvobodil lastnika spon sosedskega pričakovanja. A film nam sporoča nekaj veliko bolj vsakdanjega. V sceni, ko v obalno mesto pripelje razmajani buick, ga spremlja kopica otrok, ki tečejo za njim. Ta prizor nam danes odpira pogled v preteklost fascinacije z avtomobilom in ni naključje, da najbolj odkrito navdušenje nad mehanizirano mobilnostjo še vedno kažejo prav otroci, medtem ko pri odraslih, ob navdušenju ter odobravanju ali zgražanju, zaznamo tudi vsaj sledi zavisti in privoščljivosti ob izgubi otroške radovednosti oziroma nezmožnosti rehabilitacije čudenja.

In kjer se film konča, se, v dobri stari maniri sploščenja preteklosti, začne njegovo zgodovinsko življenje, ki se lepo poveže s pesmijo "V Ljubljano", ki jo je pela Marjana Deržaj leta 1965 (besedilo je napisala Svetlana Makarovič). Zanimivo je, da je podnaslov pesmi ravno "Naš mali avto", s čimer se je vzpostavil enačaj med filmom in pesmijo, kar pomeni, da je aberacija spomina tolikšna, da danes marsikdo verjame, da je bila pesem napisana za film. V videospotu, ki ga lahko najdemo v prostranstvih medmrežja, Deržajeva sedi v Citroënovem spačku (2CV) ter prepeva pesem, medtem ko se v ozadju sprehajajo ljudje in po prometni ulici vozijo avti. V tem ne pretirano režiranem spotu vidimo, da je bila avtomobilska pestrost leta 1965 precejšnja, saj poleg spačka ter Zastavinih fička in 1300 v ozadju vidimo še nekaj drugih "zahodnih" avtov ("Marjana Deržaj – V Ljubljano"). "Naš" avto je tako izpraznjen filmske vsebine in odprt za naseljevanje raznovrstnih "našosti" spomina.

Med televizijskimi uprizoritvami, ki v objektiv vzamejo fička, je serija iz leta 1975 *Na vrat na nos* (Grlom u jagode) Srđana Karanovića in še posebej epizoda "Ure vožnje" (Časovi vožnje) (Karanović 1975). Če epizodo gledamo danes, vidimo, da je družbena vloga avtomobila takrat že zelo dobro definirana. Avto je sredi sedemdesetih (čeprav se serija dogaja v šestdesetih, ne gre spregledati retrospektivnega prisedanjanja) predstavljen kot nuja sodobnega človeka. Danes nam ta serija, in še posebej epizoda o urah učenja vožnje, ponuja vrsto zgovornih komentarjev takratne družbe in avtomobilske kulture. Eden od protagonistov serije, Boca, se v nadaljevanki takole spominja svoje mladosti: "Vsi moji vrstniki in tudi jaz smo, od najzgodnejšega

otroštva, sanjali o svojem avtomobilu, kakor so davno prej viteški mladeniči sanjali o svojem konju. Že misel na avtomobil je ustvarjala nek občutek hitrosti, vsemogočnosti, neustrašnosti, premičnosti. To je izviralo v nekakšnem otroškem občudovanju prevoznih sredstev in strojev. Od najzgodnejšega otroštva smo želeli postati zaviralci, vlakovodje, piloti, kapitani, gibanje, hitrost. Nekaj čarobnega je bilo v tem." S tem se, še enkrat, pokaže vseprisotnost (otroške) fascinacije s tehnologijo, kar je še zlasti povedno za obdobje nastajanja serije (1975) in njenega dogajalnega časa (šestdeseta), ko se je ideja oziroma vizija prihodnosti povezovala s ehnološkimi fascinacijami in bila takrat določena prav z avtomobilom, vlaki, letali in glede na časovno bližino pristanka na Luni tudi z vesoljskimi potovanji in tehnologijo (glej Graeber 2012).

Na drugi strani protagonistka Svetlana izpostavlja tematiko družbenega prestiža in merjenja družbene vloge po zunanjih indikatorjih, kakršen je avto:

> *No, dokler sem študirala in še prej, ko sem hodila v šolo, je bil avtomobil glavno merilo družbenega prestiža. Glede na to, kakšen avto je nekdo vozil, smo lahko ugotovili globino žepa, karakter in njegove želje. Čeprav sem na avtomobil navajena od otroštva, sem se kasneje, kot mladenka, rada vozila s fanti po serpentinah na poti iz golf kluba. Všeč mi je bilo, če so fantje pome prihajali ob zvoku cviljenja zavor. V tem je bilo nekaj prijetnega, čeprav je zdaj to del minulega mladostnega snobizma (Karanović 1975).*

Pri tem prikazu odnosa do avtomobila pri starih prijateljih je zanimiva tudi latentna razslojenost jugoslovanske družbe, kar je vidno v delu, ko Svetlana govori o mladostniškem snobizmu. Vendar pa nam vizualna podoba izdaja, da je takšna tudi kot odrasla, le da je to očitno ponotranjila do nezavednosti (Pogačar 2016). Štiri leta kasneje je Goran Marković posnel celovečerni film *Nacionalni razred* (Nacionalna klasa, 1979), snov za zgodbo pa je našel na dirkah s fički, ki so imeli svoj tekmovalni razred (Nacionalna klasa deo 1.). Ta fenomen je predstavljen, filmiziran in arhiviran s pripetljaji protagonista, beograjskega dirkača Flojda (Dragan Nikolić).[1] Njegovo urbano orodje in orožje je fičko, nabrit in dirkaško pobarvan in opremljen. Svojo popularnost Flojd izkazuje tudi tako, da – preden zapelje z domačega dvorišča – potrobi, skupina otrok pa mu odpre vrata. Tukaj se (medijsko arhiviranemu) fenomenu otroške fascinacije pridruži vrsta lokalnega vzorništva in hkrati performans popularnosti: Flojd je moderno oblečen, pozahodnjen uživač, nosi sončna očala, vse skupaj pa spremlja in poudarja naslovna pesem Zorana Simjanovića:

Ko je ona luda glava
što do podne uvek spava?
Refleks mu je kao munja,
za njim jato riba cunja.
On je mudar, hrabar, vozi
tako treba.

Kdo je tista nora glava,
ki dopoldne zmeraj spi?
Reflekse ima kakor strela,
za njim se cvet deklet podi.
On je moder, hraber, vozi,
kot je treba.

1 Ime si je nadel po dirkaču Martin Floydu, ki pa je, kot kaže, prav tako izmišljena oseba.

On je mudar, hrabar
ludo vozi.
Ko je dasa u ekstazi
kada preko stotke gazi?
On je šmeker svetskog glasa,
za njim šizi cela masa.
Flojd, Flojd, Flojd, Flojd,
Flojd ...
Ko je onaj strašan baja
cica-mace što odvaja?
Ludo vozi, ludo voli
ko će ludom da odoli.

On je moder, hraber,
divje vozi.
Kdo je frajer v ekstazi,
kadar goni preko sto?
On je uživač svetovne slave
za njim norijo čisto vsi.
Flojd, Flojd, Flojd, Flojd
Kdo je zdaj ta strašna faca,
ki vedno nove bejbe peca.
Kakor norec vozi in kot norec ljubi,
Le kdo lahko mu ubeži.

Tukaj avto ni več prestiž, niti ne predstavlja zahteve sodobnega trenutka ali vira napetosti v skupnosti, pač pa gre za povsem povsakdanjeno obravnavo avtomobila kot orodja, ki svojo specifiko in zanimivost gradi na popkulturalizirani vlogi avtomobila na hiperurbanizirani sceni. Legenda nacionalnega razreda prav zaradi tega filma in tudi naslovnega igralca živi še danes, tudi v slovenskih miniaturah, poleg tega pa so ga leta 2015 za reklamne potrebe uporabili agenti srbske avtomobilske zavarovalnice.

V kontekstu spomina, avta in medijev je posebej zgovorna usoda mladinske serije *Odprava zelenega zmaja* (po istoimenskem romanu Slavka Pregla, posneto 1976), ki prav tako gradi na mitizirani vlogi avta v vsakdanjem življenju. V televizijski različici, ki se dogaja na izletu prijateljev v slovenske gore, nastopa skoraj kot osrednja vloga tudi avto, ki so ga protagonisti poimenovali "Old punca". S pogledom "prehajanja stvari v staro" lahko rečem, da se mi je, ko sem kot otrok gledal nadaljevanko, "Old punca" res zdela stara. Sčasoma pa sem podrobnosti pozabil in tako sem "Old punco", za katero pravzaprav nikoli zares nisem vedel, kateri avto je bil, v svojem spominu zamenjal s spačkom, kar je postala tudi referenca pogovorov med vrstniki. Tukaj vidimo, kako nesrečno luknjav in do dejstev neprizanesljiv je lahko spomin oziroma kako hitro najdemo nekaj, kar skozi čas – in z mediacijo – postane dovolj staro, da se vpiše na mesto še starejšega. Ponesrečena naslovnica izdaje Preglovega romana založbe Učila International iz leta 2014, ki jo krasi podoba Citroënovega 2CV ne pomaga.

Podobna vprašanja pa so več kot očitno begala še kakšnega gledalca, saj sem med raziskovanjem naletel na spletni forum, kjer se uporabniki sprašujejo, za kateri avto je šlo. Izkazalo se je, da ga nisem edini zamenjal s spačkom (Odprava zelenega zmaja). Po namigu Petra Škofiča lahko rečemo, da je avto, ki je bil zvezda *Odprave*, pravzaprav predvojni DKW F7: "Pogojno bi ga lahko povezali z Bloudkovim Triglavom, to je s serijo 16 avtomobilov, ki so jih leta 1934 sestavili v nekdanji Avtomontaži v Šiški."[2]

Najbolj znan predstavnik jugoslovanskega avta je našel pot tudi v postjugoslovansko kinematografijo. Posebej zgovorno vlogo ima v filmu *Od groba do groba* Jana Cvitkoviča (2005),

2 Za informacije se zahvaljujem Petru Škofiču, korespondenca, 14. julij 2016.

kjer ga vozi prijatelj poklicnega pisca in bralca pogrebnih govorov. Avto pa je malo "pošportnjen", z "litimi feltnami", varnostnimi gumicami na prtljažniku ter priprtim pokrovom motorja, kar razkriva predelavo "mašine" ter potrebo po izboljšanem hlajenju. Prijatelj osmrtničarja vozi po pogrebih, nekega dne pa nesrečno naleti na premočne nasprotnike in umre. Pokopljejo ga v fičku. V filmu se fičko prisedánja kot materialni protagonist, ki igra svojo vlogo, ki praviloma želi dodati kanček smešnosti. A njegova vloga je zaradi družbeno-zgodovinskih posledic prepletanja kontekstov jugoslovanskega socializma, razpada države in časa, ki je sledil in ki ga živimo danes, več kot zgolj filmska. Odločitev za fička v filmu kaže na motivirano naključje, ki nagovarja gledalca, hkrati pa zgodbo umešča v širši zgodovinski kontekst. S tem prepletom v sedanjost življenja po Jugoslaviji kot neobremenjena dediščina vstopa tudi avto, na katerega se vežejo osebni in kolektivni spomini.

S filmskimi in televizijskimi mediacijami avtomobila se ne odpirajo samo branja avtomobilistične preteklosti, ampak tudi širšega družbenega konteksta. S pomočjo filma lahko rekonstruiramo, kako je bila razumljena oziroma zamišljana vloga avtomobila, hkrati pa tudi, kako se je vloga avtomobila v Jugoslaviji spreminjala skozi čas. Tovrstne filmske in televizijske tematizacije avtomobila so hkrati tudi tematizacije tedanjega časa, ki kljub fikcijskemu značaju, kot smo videli, še vedno ponujajo precej gradiva in namigov o vlogi avtomobila v jugoslovanskem vsakdanu. Še več, ponujajo nam zgodbe o tem, kakšna je bila družbena in kulturna, pa tudi gospodarska funkcija avtomobila.

Avto med algoritmom in cesto

Glede na to, da se danes vse več življenja odvija tudi v digitalnih medijskih okoljih, je pomembno izpostaviti tudi digitalni vidik medijsko posredovanih življenj jugoslovanskega avtomobila, ki ponujajo veliko gradiva za raziskovanje in imaginacijo postsocialistične in postjugoslovanske sedanjosti. Družbena omrežja dajejo med drugim prostor prikazovanju postopkov čiščenja, peskanja, razstavljanja in sestavljanja, skratka zelo fizične, materialne, tudi naporne in umazane obnove, pa tudi nebrzdanega uničevanja avtomobilov. Zato neredko naletimo na vsebine, ki nam z gibljivo sliko in zvokom na zaslon računalnika ali mobilne naprave prinesejo zvok motorja in namig vonja ceste.

Kje je vonj na YouTubu?

Če najprej zavijemo na YouTube, eno od osrednjih družbeno-medijskih okolij, najdemo vrsto zapisov, ki oživljajo in ohranjajo podobo in zvočnost avtomobilske krajine. Pristopi k ustvarjanju zapisov so različni, prav tako motivi in želje uporabnikov, ki posnetke objavljajo. V grobem lahko ločimo dva tipa vsebin, uporabniško ustvarjene ter prenesene iz drugih medijev, oba pa

sta pomembno dopolnjena z aktivnostjo uporabnikov, ki posnetke komentirajo, "všečkajo" in delijo. S tem soustvarjajo zapise o preteklosti in sedanjosti, dopolnjujejo vsebine in sodelujejo pri nastajanju oziroma ohranjanju materialne in digitalne dediščine (Pogačar 2014).

Eden izmed posnetkov, ki ga je ponudil iskalni niz "fičo", je dokumentarni posnetek "Crveni fićo, Osijek, 27. lipnja 1991", ki prikazuje dogajanje na osiječkih ulicah tik pred vojno na Hrvaškem (Crveni fićo, Osijek, 27. lipnja 1991.). Po skoraj petindvajsetih letih ta posnetek prav po zaslugi digitalnih omrežij (objavljenih je več različic) še vedno spominja na razpad države, na začetek vojne in posredno na konec jugoslovanske avtomobilske industrije. O tem je v zbirki zapisov *Smrt crvenog fiće* iz leta 1993 pisal tudi Ivo Žanić (1993, 33–40). Kmalu po dogodku, ki so ga zabeležile televizijske kamere (kar nam omogoča, da posnetek vidimo tudi danes), je Žanić odlično razbral njegov pomen, ga kontekstualiziral zgodovinsko in simbolno in zapisal: "Razpad Zveze komunistov, zasužnjevanje Kosova, napad na Slovenijo ali kakšen drug podoben dogodek iz politične in vojaške sfere so uničevali Jugoslavijo kot državni organizem, zgodovinsko dejstvo, politično konstrukcijo, geopolitični pojem, pravni subjekt, torej vedno na ravneh obstoja, ki so dostopne razumevanju in ki so proizvod racionalnega delovanja in zato podvržene racionalnem (pre)vrednotenju, preizgrajevanju in razgrajevanju." (Žanić 1993, 34). Alegorija posnetka, ki je v tistem času obšel svet, je več kot zgovorna: zmaličen fičko = zmaličena država. Od časa, ko se je ta zgodovina dogajala in ko je nastal Žanićev zapis, se je marsikaj spremenilo. Tudi zaradi odpornosti materiala in vztrajnosti spomina konec ni bil dokončen.

Med vrsto digitalnih intervencij v prisedanjanje fička naj omenim še en primer, poskus ironiziranja jugoslovanske avtomobilske industrije, ki so si ga privoščili Jure Godler in drugi, ki so posneli parodijo na britansko avtomobilistično oddajo *Top Gear*. Posneli so samo eno epizodo z naslovom "Top gir Jugoslavija" (Top gir Jugoslavija – 1. epizoda). V maniri avtomobilskih šovov posnetek vsebuje voditelje, manekenko in najboljše iz ponudbe Zastavinih vozil: fička, stoenko in juga. Video uspešno preigrava arhetipe in stereotipe jugoslovanske zgodovine avtomobilizma, od pravilnega ugotavljanja števila prestav in koles, do referenc na družinska potovanja proti morju ali na podeželje, ne manjka pa niti ironije, tako v antologijskem reku "jugo nije za dugo" kakor tudi v ugotovitvi, da je stoenka "poezija na štirih kolesih" (Top gir Jugoslavija – 1. epizoda). S to in podobnimi video intervencijami avtomobilska preteklost ostaja v sedanjosti, hkrati pa avto v vsej svoji materialnosti nastopa tudi v vlogi prenašalca kulturnih referenc in stereotipov.

Fičko, moj prijatelj s Facebooka

Facebook je še eno od trenutno popularnih družbenih omrežij in ponuja za razliko od Youtuba, do neke mere bolj konsistenten in pregleden, čeprav ravno tako težko obvladljiv prostor, kjer ljubitelji jugoslovanskih vozil izvajajo medijsko povnanjenje svoje strasti, in na ta način prispevajo k prisedánjanju in pretakanju preteklosti po digitalnih omrežjih. Stran Zastava Automobili se pri svojem poslanstvu mikroarhiva ozira za vsemi osebnimi avtomobili, ki so prihajali z Zastavinih proizvodnih trakov (Zastava Automobili). Ta stran ponuja veliko arhivskega gradiva, ki pa se ne nanaša samo na Zastavina vozila, ampak predstavlja, zlasti s

fotografijami, tudi vrsto drugih avtomobilov, ki so pomembno oblikovali jugoslovansko avtomobilsko krajino.

Posebej opazno pri tej strani je, da se je administrator dovolj potrudil in časovno premico strani opremil za nazaj ter uskladil pomembne datume iz Zastavine zgodovine s kronološkim tokom objav na strani, ki se "začne" leta 1953. Tako imajo objave dejansko ustrezne datume, vendar pa pogled v komentarje razkrije, da je prvi komentar iz avgusta 2013, kar nam razkriva "resnični" datum vzpostavitve strani in tako tudi fabriciranost te kronološke predstavitve. V "pripovedi" predstavljeni na tej Facebook strani, tako v podobah in občasnih kratkih spremljajočih zapisih spoznamo preteklost Zastavinih (in drugih) vozil v urejenem vrstnem redu, ki vse do leta 1988 kronološko sledi zgodovini. Glede na to, da je Facebook javno dostopno omrežje šele od leta 2006 in da prejšnjih 50 let nihče ni koncipiral in objavljal novic na tak način, je razumljivo, da so objave "iz tistega časa" borne in neživljenjske, skratka surovo kronološke. Zadnja objava iz jugoslovanskega obdobja je iz leta 1989, potem pa obiskovalec dobi občutek, da je dejavnost strani za šest let zamrla. Po letu 1995 se dinamika začne spreminjati: Zastavina zgodba postane retrospektivna tako, da se objave nanašajo na sedanja življenja teh znamenitih vozil: od prizorov iz filmov – *Lepe vasi lepo gorijo* (Lepa sela lepo gore; Srđan Dragojević, 1998), *Lajanje na zvezde* (Zdravko Sotra, 1998) itd. – do objav reklamnih letakov, posnetkov z avtomobilskih sejmov in arhivskih fotografij, kar je razumljivo, saj je na voljo bistveno več virov. Od leta 2013 naprej, ko je bila stran Zastava Automobili v Facebooku dejansko ustvarjena, pa se spet pojavlja več gradiva, od starih prospektov, sejemskih fotografij, prizorov iz proizvodnih hal, fotografij miniatur in nenazadnje tudi fotografij iz sedanjosti, ki prikazujejo zastavine modele v bolj ali manj dobrem ali žalostnem stanju. Z dejanskim rojstvom strani Zastava Automobili, se pravi v času, ko stran dejansko lahko živi v sedanjosti, se tok pripovedi tako dodatno spremeni: v pravzaprav permanentni sedanjosti se zgostijo fragmenti podob preteklosti, ki se ne podrejajo več dejanskemu časovnemu in dogodkovnemu zaporedju, ampak se prisedanjanje preteklosti meša s sedanjostjo lastnikov in njihovih preživelih vozil. Tako spet pridemo do sploščenja preteklosti v sedanjosti.

Zgodbo o prijateljstvu med fičkom in Facebookom, kjer se prepletata zgodovina in sedanjost prisotnosti fička v življenjih ljudi v pojugoslovanskem obdobju, lahko zaključimo s podvigom dveh "modelov" iz Splita, ki sta svojo poletno fičko avanturo zabeležila in predstavila v Facebooku (Pitura). Poleti 2013 sta prižgala motor sveže "porihtanega" belega fička z registrsko številko ST 137 VB in odšla na pot po Jugoslaviji. Pot je imela svojo misijo: obiskati kraje bivše Jugoslavije, ki imajo svoje pivovarne, od koder tudi ime – Pitura, pivska tura oziroma runda. Njun podvig je napredoval brez težav, fičko je zdržal popotovanje, vendar pa sta že med načrtovanjem poti naletela na pivovarske težave: iz karlovške pivovarne so jima sporočili, da projekt "ne ustreza viziji in programu korporativnega marketinga", pivovarna v Peći je propadla, njen direktor pa končal v zaporu. Po drugi strani so se jima v banjaluški pivovarni poklonili s posebno serijo piva Nektar, vključno z logotipom Piture in njunimi imeni (Pavlović 2015).

Pitura na Facebooku predstavlja arhiv poti po izbranih mestih in njihovih pivovarnah, druženja ob pivu in roštilju, a je hkrati več kot samo turistični pogled, je vsaj malo turistično-zgodovinski s primesmi komentarjev sedanjosti. V ospredju je še vedno jugoslovanska avtomobilska zapuščina, ki jo pooseblja beli fičko, ter odločitev protagonistov, da pivovarne "obvo-

zita" prav s fičkom: "Fičko je celi zgodbi dodal veliko adrenalina. Najprej zato, ker ni bil nihče prepričan, ali bo starina zdržala tako dolgo pot in naporne balkanske klance. In drugič, fičko je potovanju dal retromoment, zaradi česar sta bila naša junaka na poti takoj prepoznavna in pozdravljena, ne glede na to, kam sta prišla" (Pavlović 2015).

Kot pravita voznika in kot je razvidno iz vrste objav, je njuna ideja po bivši Jugoslaviji naletela na vzpodbuden odziv, k čemur je pripomoglo tudi to, da sta pot začela na nekdanji jugoslovanski praznik, dan mladosti, 25. maja, in tako vzpostavila simbolno vez med časom pred in po letu 1991. Kljub temu zatrjujeta, da s svojim podvigom nista mislila ne na politiko ne na nostalgijo, saj da sta bila takrat še otroka, da pa sta tako dokazala, da se da s splitskimi tablicami brez težav voziti po nekdanji državi (Pavlović 2015). Verjetno pa so ljudje, ki so jima sledili na poti, bodisi virtualno ali pa so se z njima tudi srečali, v njuno početje investirali precej več, kot sta pričakovala: vabili so ju na pijače, večerje, v goste na televizije in radie in se jima zahvaljevali. Glede na to, da sta šla na pot, pravzaprav na počitnice s fičkom in pit pivo, ju je tak odziv presenetil.

In prav s tem se odstira pogled na kompleksnost razumevanj(a) preteklosti. Neobremenjena z idejami o restavraciji ali poveličevanju preteklosti sta nehote definirala simbolni okvir svojega početja in morda celo nakazala obrise postjugoslovanske drže, ki v svoji osnovi izkazuje nadnacionalno, zunajjugoslovansko komponento. Ta se spogleduje z zanikanjem oziroma odmišljanjem nostalgije in poudarja pomen bivanja v sedanjosti, a hkrati dokazuje, da postjugoslovanski prostor obstaja in lahko obstaja tudi zunaj ali mimo nostalgije in problematizirane preteklosti, ne glede na to, da ga, med drugim, tako geografsko in arhitekturno določa skupna preteklost. Preteklost prehaja meje med novonastalimi državami z avtom, hrano in pijačo, ki so po zapisih in fotografijah sodeč pomemben del Tonijeve in Lovretove izkušnje. Pitura tako s prisedanjanjem nekaterih simbolnih označevalcev jugoslovanske izkušnje presega postjugoslovansko oženje izkustvenega prostora v prepletu materialnega in simbolnega, cestnega in algoritemskega.

A težave s sedanjostjo, ki so pogosto razlog za obračanje v preteklost, in najverjetneje tudi kolektivna motivacija ljudi, ki so ju spremljali in čakali ob poti, pomembno koreninijo v preteklosti, lahko bi rekli v primerjanju sedanjosti in preteklosti, kar sta opazila tudi ljubitelja fička in piva: "Povsod so banke in nakupovalni centri, proizvodnje pa nikjer. Lastniki več kot 50 odstotkov pivovarn v regiji so tujci, in če morava na koncu nekako zaključiti, potem lahko rečeva: 'Nekdo nas je dobro zajebal.'" (Pavlović 2015). Tako presežeta nostalgični redukcionizem in povzameta kritičen pogled na sedanjost in preteklost, kar posebno težo dobi s historično perspektivo obravnave piva, ki ga Igor Mandić vidi kot "mitsko [...] demokratično, ljudsko pijačo [za katero] mnogi mislijo, da je prostaška, torej brez fines. A pivo je pravzaprav nežno in polno opojnih skrivnosti, zato mi je vedno žal, ko vidim, kako ga pri nas grobo transportirajo, puščajo kjerkoli in ga preprosto maltretirajo" (Mandić 1976, 30–31). Tonijev in Lovretov odnos do preteklosti tako prav s to mitsko pijačo in novodobnim, korporativnim odnosom do nje razkriva vrsto postsocialističnih težav z razumevanjem sebe v zgodovini, sedanjosti in prihodnosti.

Sklep

Če se še enkrat ozremo na Karanovićevo serijo, je zanimivo, kako posreduje in rekonstruira podobo časa, ko je bila vloga avtomobila precej drugačna kot danes. Pri tej seriji gre namreč za večplastno prisedanjanje: serija je bila posneta leta 1975, deset delov pa pokriva obdobje šestdesetih. Tako je bil že 10 let pred dokončnim koncem proizvodnje marsikateri fičo usodno nagnit in je hkrati že rekonstruiral tudi preteklo desetletje. In ko se na ta čas, tudi s pomočjo te serije, ozremo iz leta 2016, lahko rečemo, da je izmed jugoslovanskih avtomobilov prav fičo tista postikona jugoslovanskega socializma in avtomobilizma in da je ta status dosegal že za časa svojega jugoslovanskega življenja. Vzpostavil se je kot kot pokazatelj gnilobe sistema, a hkrati tudi kot Mandićevo mitološko bitje, ki podira meje prostora in časa, politike, ideologije. S posredovanimi in prisedanjenimi, pripovedovanimi, posnetimi, algoritmiziranimi podobami in zvoki se ta mit vedno znova poustvarja, nadgrajuje in najdeva v vedno novih medijih in med vedno novimi občinstvi. Vedno znova se, prav z mediacijo, vpisuje v medijske krajine, medtem ko materialni primerki "motijo" mirnost sodobnega trenutka v avtomobilskih krajinah (če parafraziramo Nietzscheja). Zaradi medijev in z njimi se v času nenehne (oziroma sedirane) sedanjosti podobe in zvoki preteklosti ohranjajo: vseskozi jo imamo pred očmi, lažno se nam predstavlja, kot da je dosegljiva, a nam prav migotanje podob, prasketanje zvoka in napake v kodi sporočajo, da je materialnost preteklosti tam zunaj in nedosegljiva. Da je morda prav zato toliko bolj izgubljena.

Literatura in viri

Amadeus, Rambo: *Đede Niko*. O tugo jesenja [CD]. Ljubljana: Taped Pictures, 1999.

Bachmair, Ben: *From the motorcar to television: Cultural-historical arguments on the meaning of mobility for communication*. Media, Culture and Society 13/1991, 521–33.

Balint, Michael: *Thrills and Regressions*. London: Maresfield Library, [1959] 1998.

Crveni fićo, Osijek, 27. lipnja 1991. [video]. *YouTube* (uporabnik "Kanal korisnika KarabajaCRO", 7. 11. 2011); https://youtu.be/_XpP2HO-wqk?t=140 (13. 10. 2015).

Duda, Igor: *Pronađeno blagostanje, Svakodnevni život i potrošačka kultura u Hrvatskoj 1970-ih i 1980-ih*. Zagreb: Srednja Europa, 2010.

Friedberg, Anne: *Urban mobility and cinematic visuality: the screens of Los Angeles – endless cinema or private telematics*. Journal of visual culture 1(2)/2002, 183–204.

Gibson, Sarah: *A seat with a view, Tourism, (im)mobility and the cinematic-travel glance*, Tourist Studies 6(2)/2006, 157–178.

Graeber, David: 2012. *Of Flying Cars and the Declining Rates of Profit*. The Baffler 19, 2002; http://thebaffler.com/salvos/of-flying-cars-and-the-declining-rate-of-profit (21. september 2016).

Karanović, Srđan: *Grlom u jagode* [TV-serija], epizoda "Časovi vožnje". Beograd: Radio Televizija Beograd, 1975.

Kracauer, Siegfried: *Theory of film: The redemption of physical reality*. Princeton: Princeton University Press, 1997.

Mandić, Igor: *Mitologija svakidašnjeg života*. Reka: Otokar Keršovani, 1976.

Marjana Deržaj - V Ljubljano [video]. *YouTube* (uporabnik "Slovenian Music", 6. 6. 2009); https://www.youtube.com/watch?v=AEFyWFKP60Q (20. 10. 2015).

Nacionalna klasa deo 1. ExYu Racing. (10. 1. 2013); http://exyuracing.blogspot.com/2013/01/nacionalna-klasa-deo-1.html (13. 10. 2015).

Odprava zelenega zmaja. Alter spletna scena. (15. 1. 2012); http://www.alter.si/tabla/printthread.php/Cat/0/Board/splosno/main/1403237/type/thread (13. 10. 2015).

Pavlović, Toni: E-pošta. 7. 12. 2015.

Pitura. Facebook. https://www.facebook.com/pitura2013?fref=ts (13. 10. 2015).

Pogačar, Martin: *Fičko po Jugoslaviji: Zvezda domačega avtomobilizma med cestami in spomini*. Ljubljana: Založba ZRC, 2016. (Zbirka Kulturni spomin).

Pogačar, Martin: *Digital heritage: co-historicity and the multicultural heritage of former Yugoslavia*. Dve domovini 39/2014, 111–124.

Reed, A. I.: *Moving spaces* Autopia, Cars and culture. Ur. Peter Wollen in Joe Kerr. London: Reaktion Books, 2002. 83–93.

Sheller, Mimi: *Automotive emotions: Feeling the car*. Theory culture & society 21 (4–5)/ 2004, 221–242.

Škofič, Peter: E-pošta, 14. 7. 2016.

Top gir Jugoslavija – 1. epizoda. YouTube (uporabnik "Jure Godler", 1. 12. 2013); https://www.youtube.com/watch?v=XVZvcwJuqDE (13. 10. 2015).

Wollen, Peter: *Introduction: Cars and culture* Autopia, Cars and culture. Ur. Peter Wollen in Joe Kerr. London: Reaktion Books, 2002. 10–20.

Zastava Automobili. Facebook; https://www.facebook.com/pages/Zastava-automobili/185531598262040?fref=ts (13. 10. 2015).

Žanić, Ivo: *Smrt crvenog fiće: Članci i ogledi 1989–1993*. Zagreb: Studio grafičkih ideja, 1993.

Povzetek

V prispevku avtor obravnava medijsko posredovana življenja jugoslovanskega avtomobil/izm/a. Najprej predstavi ozadje povezave med avtom in filmom ter televizijo in glasbo. Med avtom in kinom – če pustimo ob strani podobnost industrijske organizacije v ozadju, in če še dlje zadaj pustimo "montažo", ki ima pomembno mesto v obeh industrijah – obstaja pomembna vez, ki se kaže v odmiku od sveta in vpisovanju posredovanih zgodb in podob v presek izkušnje avtomobilnosti in mentalne mobilnosti, ki se odpira v temi sedenja v dvorani ali v avtomobilu. V nadaljevanju avtor sledi zgodovinski premici razvoja medijev in razpravlja o avtomobilih v digitalnih medijskih okoljih. Pri tem izpostavlja vidike medijsko posredovanih življenj jugoslovanskega avtomobila na Youtubu in Facebooku, kjer najdemo veliko gradiva za raziskovanje in imaginacijo fičkove postsocialistične in postjugoslovanske sedanjosti.

Summary

In this article the author examines the media-mediated lives of the Yugoslav automobile and automobilism. It first presents the background of the connection between the car and film and television and music. Between the car and the cinema – if we leave aside the similarity of industrial organization in the background and even further in the background leave "assembly", which has an important place in both industries – there exists an important link that is shown in the retreat from the world and the recording of mediated stories and images in the cross-section of automobility and mental mobility opened up in the dark of sitting in the theatre or in the car. The author next traces the historical line of development of the media and discusses the automobile in digital media environments, focusing on the aspects of the media-mediated lives of the Yugoslav automobile on YouTube and Facebook, where we can find a lot of material for research and imagination of the *fičko* (Zastava 750) post-socialist and post-Yugoslav present.

Ključne besede
mediacija, spomin, film, glasba, digitalni mediji

Keywords
mediation, memory, film, music, digital media

Jugoslovanski film ceste

Med mesti in blatom socialistične Jugoslavije

Ciril Oberstar

Prispevek se ukvarja z vprašanjem, ali obstaja jugoslovanski film ceste. Po začetni opredelitvi osnovnih žanrskih značilnosti jugoslovanskega filma ceste v primerjavi z ameriškim in francoskim se avtor ukvarja predvsem z analizo filmskega izraza v treh primerih, ki so izhajajoč iz specifične jugoslovanske politične situacije in z oporo v filmu ceste razvili izredno sofisticirane estetske in narativne mehanizme "filmske analize" socialistične družbe.

Ko je Dennis Hopper leta 1969 posnel zdaj že kultni film ceste *Goli v sedlu* (Easy Rider) o dveh motoristih, ki med potovanjem po "Eisenhowerjevih" meddržavnih cestah preiskujeta sodobno ameriško družbo, na koncu pa ju domačini z Juga dobesedno sestrelijo s ceste, je Godard v imenu novega vala francoske kinematografije s svojimi filmi ceste že izvedel svojevrsten atentat na buržoazno družbo, ki te ceste gradi in proizvaja avtomobile, ki se vozijo po njih.

Po filmu *Do zadnjega diha* (1960), ki pogosto velja za utemeljitveni film žanra, in filmu *Nori Pierrot* (Pierrot le Fou, 1965), kvintesence evropskega filma ceste, ki govori o dveh pripadnikih buržoazije na begu pred urbanim dolgčasom, je pri njegovem tretjem filmu, *Weekend* (1967), mogoče tako rekoč v živo opazovati, kako se Godard s hitrostjo, značilno za ta žanr, "iz liberalnega skeptika preobraža v radikalnega upornika", kakor je nekje pripomnil Sterritt, in hkrati kako brezkompromisno napada logiko avtomobilnosti kot domnevnega simbola osebne svobode in emancipacije posameznika. V nobenem drugem filmu avto, ta paradni izdelek kapitalističnega napredka, ni bil tolikokrat in na tako različne načine karamboliran in nikjer drugje žrtve prometnih nesreč niso bile pokazane tako nazorno, tako počasi in tako brezbrižno – okrvavljene, polomljene ali v plamenih.[1]

Film se začne v ogromnem meščanskem mansardnem stanovanju s prelepo teraso, v katerega postopoma vdirajo zvoki ulice. V prvih nekaj stavkih filma slišimo, kako žena svojemu ljubimcu prizna, da želi možu smrt v prometni nesreči. Nekaj trenutkov zatem si njen mož v telefonskem pogovoru s svojo ljubico skoraj z istimi besedami zaželi, da bi ženo povozil avto. Nekje na poti do staršev, ki živita na francoskem podeželju, oba zakonca na glas sanjarita, kako lepo bi bilo, če bi se premožni oče (tast) smrtno ponesrečil z avtomobilom, tako da bi lahko podedovala njegovo premoženje. Uvodna ekspozicija filma je Godardov kratek povzetek razdelka iz Komunističnega manifesta, kjer je govora o intimnih vezeh buržoazije, ki ne pušča med "človekom in človekom druge vezi kot goli interes, kot brezčutno 'plačilo v gotovini'", le da so s plačila v gotovini sneti narekovaji.

Po tem filmu je Godardu preostalo le še to, da posname svoj zadnji komentar na to temo, nekakšen apendiks k filmu ceste. Njegov film *British Sounds* (1969) se začne z sekvenco, ki prikazuje tekoči trak v tovarni avtomobilov, medtem ko zvočna steza filma ponuja v poslušanje branje Komunističnega manifesta, ki je obenem časovno osvežen in prirejen za potrebe Velike Britanije, naročnice filma. Kamera se počasi premika vzdolž tekočega traku, potuje hitreje, kakor se od ene do druge postaje produkcijskega traku premikajo avtomobili, a vseeno se zdi, kot da delavci hitijo, da bi ujeli njen tempo. Očišče kamere (gledalca) je torej usklajeno (solidarno?) z navideznim gibanjem tekočega traku, je gledišče profita, z željo po hitrejši produkciji. A naslov filma ni *British Images* – v uvodni špici je namreč ta naslov prečrtan, ampak *British Sounds*. Resnica filma je zato v zvoku in ne v sliki. Kader, ki traja okoli 10 minut, ves čas spremlja nadležen zvok, agresivno piskanje mašinerije, ki so mu producenti očitali nevzdržnost, celo napad na slušni aparat gledalcev. Godardov odgovor na ta očitek: "Delavci morajo ta glas poslušati

---

1 Če bi lahko bil Andy Warhol s svojo umetniško serijo slik z naslovom *Death and Disaster* edini dostojni predhodnik Godardovega filma, pa bi nemara *Trk* (Crash, 1996) Davida Cronenberga lahko bil eden izmed njegovih filmskih naslednikov, ki k avtomobilskim nesrečam pristopa iz nasprotne smeri, iz smeri spolne vzburjenosti ob obtolčeni, zdrobljeni in zaleteni pločevini avtomobilov.

ves dan, vsak dan, tedne, mesece, leta ... buržoazno občinstvo pa ga ne zmore poslušati dlje kot nekaj sekund." (Godard 1998, 54)

Če se je Godardov izlet v film ceste iztekel v neke vrste filmski atentat na buržoazno in kapitalistično družbo, ki je bil leta 1969 izveden v imenu maoizma in Komunističnega manifesta, se postavlja zanimivo vprašanje, v kaj se lahko izteče film ceste, v deželi, kjer je bila država utemeljena na Komunističnem manifestu, komunizem pa cilj, h kateremu je vsa družba stremela – jugoslovanski film ceste. Kako so si režiserji v Jugoslaviji prisvojili filmski žanr, v katerega je bila vgrajena družbena kritika kapitalizma.

Tudi ameriški film *Goli v sedlu*, ki je izumil formulo filma ceste, ni nič manj kritičen do kapitalizma. "Težko je biti svoboden, če te kupujejo in prodajajo na trgu" pravi pravnik, ki ga v filmu igra Jack Nicholson. In ko ob kajenju marihuane razmišlja o družbenem sistemu prebivalcev Venere, ki domnevno živijo med Zemljani, razlaga, da gre za "višje razvita bitja", ki jim vlada enakost, njihova družba ne pozna "monetarnega sistema", "nimajo vodij, ker je vsak človek vodja", napredna tehnologija jim omogoča, da so vsi oblečeni, nahranjeni, imajo bivališča in se lahko prevažajo, vse brez napora, glede tega med njimi vlada enakost. Opis je sicer izgovorjen pod vplivom marihuane, a zato nič manj ne ustreza opisu ideala komunistične družbe, h kateremu je na neki način stremel samoupravni socializem SFRJ.

Ključno vprašanje, ki se ga prispevek loteva torej je, kako se žanr, za katerega je značilna družbeno kritična drža do kapitalizma, obnaša v socialistični družbeni ureditvi. Kako deluje v družbenih razmerah, ki jih je le delno mogoče primerjati s kapitalizmom Združenih držav Amerike ali Francije. Bo njegova kritika usmerjena proti tržnim elementom socializma ali proti represivnemu sistemu industrijskega dela ali morda le v dogmatizem oblasti ... Prispevek že zaradi svoje prostorske omejenosti nima pretenzije, da bi bil sistematična študija jugoslovanskega filma ceste, temveč je prej neke vrste eksperimentalna refleksija na to temo, ki temelji na ozkem izboru jugoslovanskih filmov s konca šestdesetih, ki še danes velja za filmsko najbolj kreativno obdobje v Jugoslaviji, hkrati pa je mogoče pokazati, da je v njem film ceste zasedal prav posebno, privilegirano mesto.

Histerični žanr

Film ceste je žanr, ki se je v najbolj izčiščeni obliki pojavil v ameriški kinematografiji šestdesetih let 20. stoletja (Laderman, 3). Zato ne sodi v nabor tradicionalnih hollywoodskih žanrov, kakršni so vesterni, film *noir*, melodrame, komedije ponovne poroke ..., prej predstavlja neke vrste nečisto žanrsko obliko. Film ceste je "prva povojna, pohollywoodska, postgenerična ameriška filmska kategorija" (David Orgeron, 4). Neke vrste "histerični" žanr, kakor ga je opredelil Timothy Corrigan.

Enega izmed zgodnejših simptomov te histerije žanra je mogoče razbrati v zaključni špici legendarnega filma ceste *Peklenski asfalt* (Two-Lane Blacktop, 1971, Monte Hellman) o dveh

odtujenih mladeničih, ki ne počneta drugega, kot da se vozita po ameriških cestah in tekmujeta s svojim predelanim avtomobilom. Režiser Monte Helleman je film zaključil žanru ustrezno: na cesti med hitrostno dirko avtomobilov. A dogajanje na filmu (profilmična vsebina) in filmska oblika (posnetek in montaža) se na koncu razcepita in gresta vsak v svojo smer. Medtem ko začne voznik avta pospeševati, se začne film ustavljati, gibanje filmskih sličic je vedno počasnejše in nazadnje se na mestu, kjer bi se moral pojaviti napis "The End", filmski trak pregreje in celuloid se začne topiti. Ta razcep med svobodo vsebine, ki poskuša slediti thoreaujevski pravici posameznika do upora, in svobodo filmske oblike, ki sledi osvobajanju filmskega izraza, je pomemben indikator neke notranje tendence filma ceste.

Poleg poudarjene vloge, ki jo je v ameriškem filmu ceste odigrala glasba (večinoma, a ne nujno, rock glasba), je družbenokritična filmska pripoved morda druga najpomembnejša značilnost žanra. Nastopa pogosto v obliki kritike vrednostnega in normativnega sistema zahodne družbe in tržnega kapitalizma, a še posebej kritike preživetih, podeželskih predstav o družbi, kakor slišimo v filmu *Goli v sedlu* (Easy Rider, 1969, Dennis Hopper): "Ne bojijo se vaju. Bojijo se tega, kar predstavljata", razmišlja pravnik ob zmerjanju in agresivnem obnašanju domačinov do dolgolasih motoristov. "Za njih predstavljava samo nekoga, ki potrebuje striženje", mu odgovarja Hopper. "O, ne. Kar predstavljata, je svoboda." Čeprav gre za svobodo, ki jo podpira denar od preprodaje heroina, je to še vedno v ameriški tradiciji trdno ukoreninjena thoreaujevska svoboda upora, pravica do preizkušanja in izzivanja družbenih mej, ki je postavljena nasproti nesvobodi trga ("Težko je biti svoboden, če te kupujejo in prodajajo na trgu"). Film ceste afirmaciji individualne svobode, kakor je zapisana v ameriški ustavi, pogosto sledi do njenih najbolj radikalnih oblik, zato se zdi, da ga bolj kot svoboda gibanja definira "pot ekscesa", kakor ta pojav poimenuje Laderman (Laderman, 15).

Že prvi ameriški primer filma ceste, je s tega vidika paradigmatičen. *Bonny in Clyde* (Bonny and Clyde**,** 1967, Arthur Penn) je tako rekoč film o dveh družbenih odpadnikih, ki kljub svojemu roparskemu pohodu in žrtvam, ki jih puščata za sabo, uživata ne le precejšnjo pozornost tiska, ampak tudi naklonjenost ljudi. "Ropava banke" se glasi njun odpadniški *coming out,* še preden sta sploh oropala svojo prvo banko. In njuna protisistemska drža je dovolj, da sta pri človeku, ki ga je ena izmed bank pravkar deložirala ter vnovčila hipoteko na njegovo hišo, zbudila simpatije in zaupanje. Ko se njuna ubežniška pot tik pred koncem filma, ko sta hudo ranjena, zopet sreča z deložiranci in prisilnimi nomadi (ti spominjajo na še enega predhodnika filma ceste, na Fordov slovit film *Sadovi jeze* (*The Grapes of Wrath, 1940*) *s* Henryjem Fondo v glavni vlogi) ju ti z naklonjenostjo pomagajo, čeprav so o njunih takrat že slavnih krvavih pohodih zagotovo morali brati v časopisu.

Kritike družbe je v filmih ceste bistveno bolj dokončna kot denimo v filmu z Jamesom Deanom *Upornik brez razloga* (Rebel Without a Cause, 1955) Nicholasa Rayja, ki prav tako vključuje nekaj sekvenc vožnje z avtomobili, tudi tisto najbolj slovito. A v tem filmu razbitih družin in poškodovanih osebnosti, mladostniki svoje notranje in svoje družinske težave (v razmerju do svojih očetov) še vedno rešujejo na družbenem planu. Policija v filmu nima represivne funkcije, ampak prej terapevtsko. Gre preprosto za film iz srede petdesetih let, ki je bil narejen v trenutku, ko se je še zdelo verjetno, da so poškodbe notranjosti prihajajoče generacije le začasne.

Nasprotno pa se bo film ceste povezal z "zlomom družinske celice", z domnevno iztirjenostjo ojdipske situacije (Steven Cohan, Ina Rae Hark, 2). Avto ali poljubno drugo prevozno sredstvo tu ni le sredstvo začasnega, ampak trajnega pobega pred domačim ali drugimi okolji, v katerih je mogoče locirati sedež takrat prevladujočih družbenih zapovedi.

Žanrski ovinek v evropsko kinematografijo

Ko se je ameriška kinematografija v šestdesetih znašla v nekakšni kulturni ustvarjalni krizi, sta bila italijanski neorealizem in francoski novi val ključna pri njeni ponovni iznajdbi, nemajhno vlogo pa sta imela tudi pri dokončni opredelitvi žanra filma ceste. Teza Davina Orgerona, enega izmed pomembnejših avtorjev, ki so pisali o tem žanru, je, da je film ceste potrebno gledati skozi dvoje geografskih premestitev. Preden sta bila v ZDA v drugi polovici šestdesetih posneta filma, ki veljata za utemeljitelja žanra, *Bonny in Clyde* ter *Goli v sedlu*, je skupek elementov, ki tvorijo žanrski okvir filma ceste, moral narediti ovinek v evropsko kinematografijo, zlasti francosko, a tudi ovinek skozi italijansko filmsko krajino, da bi se ob vrnitvi na novo celino lahko zasnoval kot samostojen žanr. Z italijanskim neorealizmom (Rossellinijevim *Potovanjem v Italijo*, na primer) in francoskim novi valom (Godard) sta cesta in avto naposled našla filmski izraz, ki jima je omogočil žanrsko samostojnost.

"Vse kar potrebuješ, da bi naredil film, sta revolver in dekle" je ob neki priložnosti izjavil Godard, da bi se poklonil ameriški kinematografiji z Nicholasom Rayjem[2] na čelu, filmu *noir* in ameriškim gangsterskim filmom. A takoj zatem je dodal: "Podobno sem razmišljal, ko sem gledal *Potovanje v Italijo*: film lahko narediš že z dvema protagonistoma v avtu" (Orgeron, 219). Godardov prvenec, ki se značilno začne in konča na ulici, je bil skupek obeh idej: dva protagonista v avtu, moški in ženska, in revolver. Če je za Rossellinija značilna raba dolgih, neprekinjenih kader-sekvenc, se Godardov *Do zadnjega diha* (À bout de souffle, 1960) začne s frenetičnim kadriranjem sprva za časopisom skritega protagonista z več zornih kotov z različnih oddaljenosti. Kakor ugotavlja Orgeron, film gledalcu ne ponudi otvoritvenega posnetka, ampak gledalčevo pozornost neprestano odvrača, čeprav ni pokazal še ničesar, od česar bi jo bilo mogoče odvrniti (Orgeron, str. 81). Šele kasneje, med kadriranjem vožnje Jean Seberg po pariških ulicah nastopi uporaba skokovitih montažnih rezov – *jump cut*, ki prelamljajo s pravili kontinuirane montaže. Poleg snemanja na realnih lokacijah, ob uporabi naravne osvetlitve, rabe prenosne kamere in snemanja iz roke je eliptična montaža in zgodba eden izmed ključnih gradnikov novovalovskega filmskega jezika.

---

2 "Film je Nicholas Ray!" (Godard)

Deleuze je upravičeno opozoril, da se je zgodovina filma po drugi polovici 20. stoletja prelomila in zapustila do takrat dominanten model akcije in akterjev, ki spreminjajo situacije, v katerih so se znašli, ter prešla v drug modus pripovedovanja filmskih zgodb. Takrat, pravi, je "senzorično-motorično akcijo oziroma situacijo nadomestil sprehod, potem, vztrajno potovanje tja in nazaj. Potep, *la balade*, je v Ameriki našel formalne in materialne okoliščine svojevrstne obnove. Potepajo se zaradi notranje ali zunanje nuje, zaradi potrebe po begu." (Deleuze, 266).

Potovanje Petra Fonde in Dennisa Hopperja v filmu *Goli v sedlu* sicer ima cilj – priti na parado *Mardi Gras* v New Orleans, a ta cilj je kmalu razpuščen v nizu sprotnih ciljev: obisk komune, kamor ju povabi naključni avtoštopar; postanek pri izčrpanem in tihem, a prijaznem kmetu s številčno družino, ki se zdi kot obisk v živem muzeju ameriške zgodovine; obisk pokopališča in uživanje halucinogenih drog; naposled motenje parade z motorji, kar ju pripelje v zapor ... Bolj kot za usmerjeno potovanje gre za potepanje s priložnostnimi postanki, med katerimi ni hierarhij. Vožnjo po cesti v ozadju spremljajo podobe širne in odprte ameriške pokrajine. Popotovanje in naključno spoznavanje sodobne Amerike postane edino narativno ogrodje zgodbe. V žanrsko opredelitev je mogoče všteti še opustitev aktivnega protagonista, kakršen je še bil značilen za vestern, veliko manj pa že za film *noir*. Za filme ceste velja, da se dogodki prej vsilijo protagonistom, kakor da jih ti povzročijo. Dogodki oblikujejo protagoniste, bo rekel Timothy Corrigan, veliko bolj, kakor protagonisti njih.

Jugoslovanski primer

Podobno kot v ZDA je tudi v Jugoslaviji pogoje za nastanek filma ceste ustvaril estetski in ideološki prelom z lastno filmsko preteklostjo, ki sta ga ustvarila tako imenovani "novi film" (Goulding) in še posebej jugoslovanski "črni val". Nastop nove filmske generacije, nove filmske estetike in filmskega jezika, vse to je prispevalo k povečani prisotnosti ceste na jugoslovanskem filmu, ki je poleg ohlapnejše narativne strukture omogočala tudi odmik od siceršnje (večinoma mestne) scenografije in pa predvsem vnašanje kritike utrjenih družbenih norm in vladajočih dogem. Pri tem je zelo pomembno, da je bila jugoslovanska kinematografija dovolj avtonomna in suverena v lastnem filmskem izrazu, da režiserji zaradi tujih vplivov niso postali epigoni zahodne kinematografije, kakor je črnemu valu pogosto očitala filmska, zlasti režimu naklonjena kritika (Petrović, 117). Poleg tega je črnemu valu pot utiralo "domače" filmsko gibanje na področju dokumentarnega filma (Šprah, 220). V začetku šestdesetih je "črni film", kakor poudarja Andrej Šprah, začel razgrajevati tako politične kot specifično filmske mitologije: "Prizadevanja dokumentaristov, da bi se dokopali do resnice stanj in dogodkov /.../ so namreč vplivala tako na razgradnjo mitologije heroizma in narodnoosvobodilne vojne kakor na spodkopavanje mitologizacije socialistične vizije premočrtnega napredka v sistematični kolektivizaciji, industrializaciji in delavskem samoupravljanju" (Šprah, 227–228). Zato je tudi za jugoslovanski film ceste značilen izrazito dokumentaristični stil snemanja.

Če so prvi "uspeli" stiki filma in ceste najprej nastajali v dokumentarističnih obzornikih, ki po svoji žanrski dolžnosti slavijo napredek socializma – takšna je na primer obzorniška reportaža *Jeklene brigade* (1954) povojnega dokumentarista in režiserja Jožeta Bevca, ki poroča o izgradnji Ceste bratstva in enotnosti – pa je Petrovićev družbenokritični film *Zapisnik* (1964) nastal prav z oporo v elementih filma ceste. Gre za protiobzornik, ki za razliko od klasičnih obzornikov prikazuje hrbtno plat socialističnega razvoja, razne spodletelosti v izgradnji socializma, od velikega, a povsem zapuščenega mostu, pa do nepismenosti med delavci v Beogradu: "Po številu študentov je Beograd med evropskimi prestolnicami na drugem mestu, po številu nepismenih verjetno na prvem." Vsa poročila so opremljena s statistikami, ki ustvarjajo obzorniško avtentičnost: "Vsak Jugoslovan v kavarnah potroši 10 tisoč dinarjev; za izobraževanje, kulturo in šport se v Jugoslaviji na prebivalca potroši 3816 dinarjev." A obenem gre tudi za izjemno inventiven film, ki je uspel ustvariti filmsko obliko, v kateri je žanr tradicionalnega obzornika subvertiran s pomočjo žanra filma ceste. *Zapisnik* je pokazal tisto, kar klasični obzorniki prepustijo montažnemu rezu – prevažanje ekipe in opreme iz enega obzorniškega prizorišča do drugega. Tam, kjer je v obzorniku montažni rez, prehod iz enega poročila v drugo, se vrine film ceste, kjer se občasno v vzvratnem ogledalu opazi celotno snemalno ekipo obzornika in za trenutek celo snemalca z njegovim aparatom. Zanimivo pri tem pa je, da je prav moment prikazovanja vožnje med različnimi lokacijami snemanja, po vsebinski plati najbolj klasičen, najbolj obzorniški, saj ves čas poroča o uspehih pri izgradnji cestnega omrežja Jugoslavije: "Stara Jugoslavija je imela 1.500 kilometrov modernih cest. Od leta 1945 do danes [1964] je bilo zgrajenih 11.360 novih. Za ta podvig je naš delovni človek investiral 1.500 milijard dinarjev."

Po svoji orientaciji se zelo različni filmski teoretiki in kritiki, kakršni so Goulding, Levi in Karamanić, ki prihajajo iz različnih okolij in pišejo v različnih obdobjih, vendarle strinjajo, da je jugoslovanski kinematografiji "novega filma" oziroma "črnega vala" težko pripisati enotna ideološka ali estetska izhodišča. Gre za estetsko kot tudi moralno in politično precej heterogene avtorje in filmske jezike, ki "pokrivajo širok diapazon ideoloških perspektiv in tematik, od anarhizma do levega kritizerstva" (Karamanić, Momčilović, 72). Morda je njihovo družbeno-politično ambicijo še najbolje opredelil Goulding, ki je z besedami kritiškega sopotnika novega filma Dušana Stojanoviča poudaril, da je skupna poteza avtorjev črnega vala v tem, da se "ena kolektivna mitologija zamenja z neštetimi zasebnimi mitologijami" (Goulding, 66).

Med mestom in blatom

Ameriški film ceste glede na svoja predhodnika, vestern in film *noir*, prinese v filmsko estetiko dva vidnejša preloma, sploščitev mesta – v primerjavi z visokim mestom filma *noir* – in novo smer in način pobega – za razliko od vestrnovske naracije in njegove divje pokrajine. "Mesto obenem preneha biti visoko, pokončno mesto, z nebotičniki in spodnjimi rakurzi, in postane

ležeče horizontalno mesto ali mesto na višini človeka, kjer vsakdo skrbi za svoj posel, za svoj račun", kakor bo rekel Deleuze (Deleuze, 265). Hkrati pa cesta v filmu ceste začne delovati kot "tabula rasa" (Steven Cohan, Ina Rae Hark, 1), kot nepopisan list, dovzeten za raznovrstne izkušnje glavnih protagonistov in dogodke, ki jih bodo prinesla naključna srečanja. Cesta, ki hkrati z afirmacijo naključja omogoča še izbris preteklosti in pozabo, omogoča tudi povsem drugačno, ohlapnejšo in epizodično narativno strukturo filma.

Ranko Munitić, avtor knjige *Jugoslavenski filmski slučaj* (iz leta 1980), je v jugoslovanski kinematografiji šestdesetih opazil podoben, sočasni nastop dveh elementov: sodobne narativne strukture – mozaične, kakor ji sam pravi – in pa vizualne prezence mesta. V poglavju z naslovom "Kamere na asfaltu" govori o mestnih, urbanih filmih, na primer o filmu *V soboto zvečer* Vladimirja Pogačića, ki "osvetljujejo problem urbanega kompleksa ... iz petdesetih, polnega neponovljivih detajlov ... a tudi mesta nasploh" (Munitić, 121), ki zadobi filmsko univerzalnost in postane vsakomur razumljivo. Daniel J. Goulding ugotavlja, da sta bila dva pomembna zgodnja filma, ki sta že napovedala nastop nove filmske estetike, vezana na intimne, a odtujene portrete mest, ki so služili kot ozadje romantičnim in ljubezenskim dramam (Goulding, 112). Hladnikov *Ples v dežju* (1961) portretira Ljubljano, medtem ko *Dvoje* (1961) Aleksandra Petrovića portretira Beograd. Poleg tega za enega izmed prvih črnovalovskih filmov velja film, ki ima mesto že v naslovu: *Mesto* (Grad, 1963). Omnibus treh režiserjev (Radonjac, Babac, Pavlović) je prav tako intimističen film, za katerega je značilen tesnoben, včasih mračen odziv na jugoslovansko družbeno realnost.

Tako kot je bil za ameriški film ceste ključen prelom z "visokim mestom", posnetim v spodnjem rakurzu, in nova smer pobega v ameriško pokrajino, prepredeno z Eisenhowerjevimi meddržavnimi cestami, tako je bil tudi v jugoslovanski kinematografiji pomemben prelom, s katerim mesto izgubi primat med filmskimi prizorišči "novega jugoslovanskega filma", ki se počasi selijo iz mesta na podeželje. Daniel J. Goulding je v svoji sloviti knjigi *Liberated cinema* prelom v prikazovanju mesta in podeželja umestil v sredo šestdesetih, nekako na sredo jugoslovanskega "novega filma", torej po *Plesu v dežju* ter po filmih *Dvoje* in *Mesto*.[3] In čeprav premestitev v prikazovanju prizorišč ni ostala neopažena, pa je ostalo povsem spregledano, da je bil eden izmed dejavnikov tega preloma tudi film ceste.

Tako se že eden prvih filmov ceste v Jugoslaviji, Hladnikov *Peščeni grad* (1962), začne s prelepimi terasnimi posnetki mestnega prometa in para, ki poležava na vrhu strehe v centru Ljubljane. A glavni protagonist filma se iz tega idiličnega urbanega prizorišča kmalu požene v beg pred zasičenostjo in zdolgočasenostjo vsakdana, neuspehi na fakulteti in naveličanostjo nad punco. Avto pobega je citroenov spaček, smer pa ga vodi od urbanega okolja na podeželje, v naravo in do morja.

---

3 Sezgin Boynik pa je na tej osnovi opredelil celo razliko med novim filmom in črnim valom: "V primerjavi s 'črnim valom' za 'novi film' običajno velja, da privzema bolj formalni pristop k prikazovanju modernega urbanega življenja; za razliko od tega se s 'črnim valom' označuje filme resnice, ki upodablja preostanke, ki jih urbani socialistični napredek pušča za sabo" (Boynik, v KINO!22, str. 32).

Zapuščanje mestnega okolja je še poudarjeno s spremembo vzdušja ob odločitvi za potovanje. Začetno prikazovanje nervoze mestnega stanovanja in tesnobne nasičenosti časa v njem, ki jo potencira džezovska glasbena spremljava Bojana Adamiča, se spremeni takoj, ko se protagonist naposled odloči za pobeg. Tesnobo nenadoma nadomesti muzikalično vzdušje, skorajda muzikal. "V Peščenem gradu je potovanje celo 'ideja', ki Alija prešine /.../ ideja potovanja je precej muhasta, če ni enostavno beg pred težavami /.../ ali vsaj poskus njihove pozabe", pravi Vrdlovec (Vrdlovec, 19).

Če je Hladnik z estetiko filma *Ples v dežju* oral ledino jugoslovanskemu "novemu filmu" (Goulding: 67), potem s *Peščenim gradom* ni posnel le prvega filma ceste v Jugoslaviji,[4] ampak ga je posnel na povsem nov, novovalovski način, v "neodvisni produkciji", s samo "tremi igralci, skoraj nič denarja, z enajstimi člani ekipe, brez dekorja, umetne osvetljave, trikov, s kamero iz roke" (Delo). Posnet in kadriran je skratka podobno kot večina kasnejših filmov ceste. Ima pa tudi nekaj premišljenih specifik, ki ga oddaljujejo od žanra. Tako na primer skupina treh protagonistov, dveh moških in ženske, nekakšen *ménage à trois* v nastajanju, skoraj nima družbene zunanjosti, zato film v tistem delu, ko so na cesti (to pa je ves film z izjemo začetka), spominja bolj na sanjsko popotovanje kot na potovanje v realnem družbenem okolju. Zdi se, da Hladnika v filmu *Peščeni grad* bolj kot usoda ceste zanima sprega dveh različnih tipov pobegov, pri čemer je prvi tip, ubežništvo iz mesta, tipični beg filma ceste, manj resna oblika bega pred realnostjo kakor pobeg v norost, kamor se je pred svetom zatekla Alijeva sopotnica Milena: "To Alijevo 'ubežno' potovanje 'na slepo' je bilo potrebno le (in prav) zato, da se sreča z veliko resnejšo obliko bega (Milenino)." (Vrdlovec, 19)

Tudi v drugem slovitem slovenskem filmu ceste, *Rdeči Boogie ali Kaj ti je deklica* (1982) režiserja Karpa Aćimovića Godine, ki je nastal natanko dvajset let kasneje, je trasa potovanja začrtana iz smeri mesta (Ljubljana) v smeri podeželja, kamor potuje skupina glasbenikov, ki mora igrati narodnozabavno in partizansko glasbo, čeprav bi raje igrala džez. Potovanje skupine se odvija v obupnem iskanju presečne množice med socializmom in džezom: "Kaj pa naše množice, so že zrele za džez?", vpraša član orkestra zborovodjo. "Direktiva je še vedno ista ... Džez je dekadenca. Ni iz naših logov in ni za naša ušesa."

Zapuščanje mestnih prizorišč postane v jugoslovanskem avtorskem filmu s konca šestdesetih let tako očitno, da Owen Hatherly odsotnost moderne urbane socialistične arhitekture v filmih črnega vala označi za zarotniško. "Raje, kot da bi se ukvarjali s socialističnimi stanovanjskimi programi", nadaljuje, "se filmi Makavejeva, Žilnika, Petrovića in drugih osredotočajo na propadajoče vasi in prenaseljene stanovanjske hiše z začetka 20. stoletja, brezdomstvo, barakarska naselja, polna blata ..." (Owen Hatherly, 201).

Če obstaja specifična jugoslovanska različica filma ceste, potem jo je treba umestiti natanko v ta razmik med mestom in blatom, o kateri govorita Hatherly in Boynik. Zato nas bodo v nadaljevanju bolj kot splošne žanrske značilnosti jugoslovanskega filma ceste, zanimale predvsem filmsko izrazne značilnosti dveh posameznih primerov, ki bi ju lahko uvrstili pod katego-

---

4 Tanhoferjev film *H-8* iz leta 1958 bi bil drugi kandidat za prvi film ceste v Jugoslaviji, a je bistveno bolj kot z estetiko in "logiko" filma ceste opredeljen z izjemno močno in na suspenzu utemeljeno zgodbo o avtobusni prometni nesreči, ki je posneta v estetiki filma *noir*.

rijo črnovalovski film ceste in za katera se zdi, da resnično izstopata, ne le v jugoslovanskem merilu, ampak tudi širše. Film Živojina Pavlovića *Ko bom mrtev in bel* (Kad budem mrtav i beo, 1967) in film Želimirja Žilnika *Zgodnja dela* (Rani radovi, 1969) sta izhajajoč iz specifične jugoslovanske politične situacije šestdesetih in z oporo v filmu ceste razvila izredno sofisticirane estetske in narativne mehanizme "filmske analize" socialistične družbe.

Ko bom mrtev in bel na periferiji mesta, med cesto in železnico

Pavlovićev *Ko bom mrtev in bel* je od vseh jugoslovanskih filmov ceste morda najbolj tipičen, a obenem najmanj vezan na avtomobil kot prevozno sredstvo. Čeprav je neprestano v gibanju, protagonist avtomobila sam ne vozi, kot sopotnik se z njim vozi le kakšno tretjino filma, za ostala popotovanja uporablja vlak, tovornjak, ladjo, avtobus ... Film, kakor ga je na kratko opisal Pavle Levi, "sledi glavnemu junaku na njegovi 'poti skozi življenje' in ima ohlapno, epizodično narativno strukturo filma ceste." (Levi, 37)

Ko bom mrtev in bel je tako strukturno kot vizualno izjemen film[5]: v protislovjih, ki jih razkriva, je mogoče prepoznati takratna protislovja SFRJ, tako nasprotja med mestom in podeželjem, kakor tudi različne hitrosti modernizacije države. Predstavlja "kritiko obstoječega, ki kaže na vidike neuspeha" socialističnega projekta in na "protislovja socialistične modernizacije" (Kirn 2012, 24). Prizorišča dogajanja so blatna, neurejena, razpadajoča in stara. Pokrajina, vedno posneta na dokumentarni način, razkriva slabo vzdrževane ceste, hiše in druge stavbe, od lokalov do podeželskih kmetijskih zadrug. Jugoslavija, kakor jo prikazuje ta film, ni Jugoslavija, kakršno so si predstavljali Pavlovićevi politični sodobniki. Kamera snema v dolgih kader-sekvencah, s kompleksnim mizanscenskim dogajanjem in koreografijo gibanja znotraj kadra. Zunanja montaža, ki temelji na rezu, je nadomeščena z notranjo mizanscensko montažo (Pavlović, 196), ki gradi prizor s potrpljenjem in z oporo v profilmični realnosti. Dogajanje se v prizorih, posnetih v dokumentarnem stilu, zadržuje na meji med mestom in podeželjem, na krajih, ki jih naseljujejo polproletariat, lumpenproletarci in začasni delavci, ki v iskanju zaposlitve tavajo od enega kraja do drugega.[6] Film je namreč postavljen v čas gospodarske stagnacije, ko so se "priložnostne zaposlitve selile na robove industrijskih obratov in v osrčje ruralnih področij" (Kirn 2012, 29).

Znotraj te krajine, ki jo vizualno zaznamuje predvsem blato kot izrazno sredstvo,[7] film prikazuje življenje Janka Bugarskega oziroma Džimija Barke, kakor se sam predstavlja, in nje-

---

5 John Schlesinger, ki je ta "film videl v New Yorku, je trdil", kakor navaja Levi, "da ga je zaključni prizor filma navdahnil, da posname Polnočnega kavboja (Midnight Cowboy, 1969)" (Levi, 37). Medtem ko naj bi Artur Penn, režiser filma *Bonny in Clyde*, "ta prizor parafraziral v Dvoboju na Missouriju".

6 Čeprav se film dogaja v provinci, se med snemanjem, tako trdi Pavlović, niso premaknili iz Beograda (Pavlović, 216).

7 O tem glej izjemen članek Sezgina Boynika "Blato-kot-sredstvo: očrt kinematografije Živojina Pavlovića" v zborniku *Prekletstvo iskanja resnice*.

govo epizodičo ljubezensko življenje, a tudi glasbeno in zaposlitveno pot. O ljubezenskih aferah, ki jih film niza od začetka do konca, bi bilo prej treba reči, da se mu zgodijo, kakor da se v njih spusti. Pravzaprav nič od tega, kar se protagonistu zgodi, ne deluje kot samoiniciativna odločitev za neko situacijo. Kakor se v situacije ne zapleta, tako se iz njih tudi ne izvije, ampak preprosto krene dalje. "Je človek brez kompasa, brez opredelitev, je brez tistega 'jaz hočem' ali 'jaz nočem'"(Pavlović, 208), kot ga je opisal režiser.

"Pavlović to dimenzijo svojega protagonista poudarja z vrsto prizorov, ki so v procesu montaže oropani običajnega dramaturškega zapleta in razpleta, s tehniko torej, ki jo je navdahnil Godardov eliptični pristop k narativni strukturi v filmih, kot je *Do zadnjega diha* (1960). V tem smislu lahko Džimija razumemo kot lokalno, jugoslovansko različico Godardovega Michaela Poiccarda (Jean-Paul Belmondo) ..." (Levi, 38)

Na eni strani imamo brezciljno tavanje Džimija Barke, nekakšnega "Musilovega moža brez posebnosti", "brez značaja" (Pavlović, 209), na drugi strani so večje ali manjše družbene strukture, v katere vstopa in jih kmalu zatem zapušča: kot začasno najeti delavec v obdelovalni zadrugi; kot član skupnosti kavarniških pevcev, ki se pustijo najemati različnim lastnikom; kot gostujoči pevec na vojaških kulturnih prireditvah za dvigovanje morale vojakov; kot udeleženec na prireditvi, namenjeni iskanju mladih talentov, kjer se njegova kariera narodnozabavnega pevca s slabim posluhom dokončno zlomi ob urbanih zvokih beograjskega rokenrola in pop rocka nove generacije. Potovanje Džimija Barke je tako neke vrste negativ marša skozi bolj ali manj periferne inštitucije jugoslovanske družbe.

: Vir: Slovenska kinoteka

Film *Ko sem bil mrtev in bled* se razreši šele, ko se je Džimi prisiljen vrniti na mesto, od koder smo ga na začetku filma videli oditi. Redki so filmi, ki se zaključijo s tako "drastično podobo": Džimi Barka konča ustreljen v glavo na poljskem stranišču, s spuščenimi hlačami in z visečo roko med nogami. Popotovanje protagonista se razreši v tem, kar je Pavle Levi sijajno poimenoval "kanaliziranje celotnega narativnega toka in energije filma h končni razrešitvi v 'surovi' podobi" (Levi, 40).

A s stališča filma ceste je nemara še pomembneje to, da pri Pavloviću cesta sicer predstavlja osnovna narativno in vizualno strukturo filma, vendar pa to, na cesto osredotočeno gibanje, vsake toliko časa prebada nek povsem drug tip gibanja. Mestoma se celo zdi, kakor da Pavlovića skozi ves film preganja podoba dveh različnih načinov gibanja, podoba, v kateri se srečata cesta in železnica. Poskuša jo ujeti z variacijami enega in istega prizora. Čisto na začetku filma sta cesta (s tovornjakom) in železnica (z vlakom, ki drvi po njej) predstavljani v dveh zaporednih kadrih, vsaka torej v svojem kadru. Kmalu zatem (približno v 10. minuti filma), ko Džimi Barka v teku zapušča dormitorij, kjer je pravkar oropal začasne delavce, prečka najprej železnico in zatem še cesto, ki leži tik pod njo. Tokrat sta obe v istem kadru, v katerega se iz ozadja pripelje vlak, še preden vanj vstopi Džimi, in ko že zdavnaj izgine iz kadra, se vlakovna kompozicija še vedno vozi mimo. Podoben prizor z vlakom v ozadju se v filmu, v rednih presledkih, večkrat ponovi: v posnetku vlaka, na katerega se je vkrcal Džimi, potem ko je zapusti barsko pevko (31. minuta); neposredno po pevskem angažmaju na vojaški prireditvi se vlak ob

spuščenih zapornicah pripelje mimo ceste, po kateri pot nadaljuje vojaški garnizon (40. minuta); in nazadnje med slonenjem na oknu, čakajoč na zobozdravnico, s katero bo odpotoval v Beograd, se nad njegovih hrbtom v kader zopet zapelje vlak (približno v 50. minuti filma). Kamera vsakič znova potrpežljivo čaka na prihod vlaka ali na njegovo izstop iz kadra in v dokumentarni maniri pusti, da vlak prečka dolžino celotnega kadra. Posnetek deluje s toliko večjo močjo ob zavedanju, da se vlaka ne da režirati tako kakor druge elemente igranega filma.

Rekli bomo, da v tej podobi razlike dveh gibanj ne gre toliko za podobo, ki bi hotela tavajoči individualni usodi zoperstaviti večjo in močnejšo usodo družbe in njenega napredka. Ne gre za individualni princip proti družbenemu, prej gre za dva različna načina napredovanja v času, programskega in nenačrtovanega, premočrtnega in naključnega. Gre tudi za dva različna časovna modusa potovanja – površen, pohajkujoč, naključen način potovanja po cesti in težko ustavljiv, napredujoč, programski način potovanja z natančno predpisanimi postajami, kakršen je značilen za železnico in vlak.

Če glasbena razlika v filmu poteka vzdolž meje med podeželjem in mestom, med času neprimerno narodnozabavno glasbo Džimija Barke in "napredno", mestno pop rock glasbo za urbano mladino, pa je z dvema vrstama gibanja drugače. Gre prej za neke vrste ontološko razliko v načinu napredovanja, ki se lahko naseli tako v mesto kot na podeželje, ki na enak način preči vsa družbena polja in lokacije. Šele za to razliko je mogoče reči, da ne sledi ideologiji vladajoče politike in da je nezvedljiva na nasprotja med centrom in periferijo, med nezadržno modernizacijo dežele in počasnim prilagajanjem tradicionalnih kmečkih okolij, med planskim gospodarstvom in samoupravljanjem, ampak vse naštete politične projekte deli na podlagi nekega drugega načela. Glede tega je podobna razliki, ki jo je mogoče formulirati le kot neodpravljivo razliko samega komunističnega projekta, razliko, kakor jo je nekje formuliral Rancière, med komunizmom kot gibanjem in komunizmom kot političnim programom, med komunizmom kot gibkim projektom žive skupnosti, ki se spontano odziva na razvojne izzive, in komunizmom kot programskim manifestom pravičnejše družbe, ki obstoječo realnost spreminja v skladu s začrtano vizijo prihodnosti.[8]

8 Nedavno je na Jesenski filmski šoli v Slovenski kinoteki Slobodan Karamanić s pomočjo tega Rancièrjevega koncepta analiziral razliko med likom dveh revolucionark iz filmov Želimirja Žilnika, Jugoslave iz *Zgodnjih del* in Dragice Srzentić iz filma *Ena ženska, eno stoletje* (2011).

Zaustavljena gibanja v *Zgodnjih delih*

Film *Zgodnja dela* (Rani radovi, 1969, Želimir Žilnik), ki v naslovu obuja uredniško ime za dela mladega Marxa, je filmska pripoved o štirih mladih komunističnih agitatorjih, ki se s spačkom in Marxom odpravijo razširjat nauke komunizma na srbsko podeželje. Film se začne s postulatom protislovja, zajetega v dveh podobah: ženski obraz, obdan s peno od tuširanja izgovarja "dobro jutro" z mehkim, zapeljujočim glasom ... in slika blatne lopate ter moškega, ki koplje jamo in prevrača staro poljsko stranišče, na koncu pa pade v blato. Čisto in umazano. Kasneje se izkaže, da je bila pod tušem glavna protagonistka filma Jugoslava (Milja Vujanović), za lopato v blatu poljskega stranišča pa njen večkrat pijani oče. Jugoslava po začetnem prizoru kameri (občinstvu) oznani, da doma pri njej vladajo "fevdalni odnosi", nato zbeži od doma: (staršem) "Tukaj me vidite zadnjič."

Obsežna ekspozicija predstavi še nekaj protislovnih sloganov, ki bodo dajali intonacijo celotnemu filmu: "Pri SND se učimo, kaj je treba jesti, da bi bili veseli v službi. Mi tega ne jemo." Izjava o banalnem razkoraku med teorijo in prakso je položena v usta mlajši sestri Jugoslave. Film je poln podobnih sloganov, ki so v Godardovi maniri v odkritem nasprotju ali pa v zajedavskem sobivanju s podobami. Kakor vzklik mladinca v verigah "Dol z rdečo buržoazijo", ki je hkrati citat gesla iz študentskega upora na ulicah Beograda leto poprej in hkrati samocitat iz Žilnikovega prejšnjega filma *Junijska gibanja* (Lipanjska gibanja, 1969), dokumentarca o študentskih nemirih, ki prikazuje celoten triminutni nastop igralca Steva Žigona, ki pred študentskim občinstvom uprizarja Robespierrov govor iz Büchnerjeve drame *Dantonova smrt*.

Žilnik vse od začetka filma skrbno spodkopava ustaljene meje med sicer ločenimi prizorišči in spodbija ukoreninjene pojmovne razlike: družinska prizorišča postanejo investirana v obči boj proti zaostalosti; prizorišča intimnosti postanejo prizorišča razrednega boja; prijateljstvo se potrjuje s pištolo v roki, prislonjeno na čelo prijatelja. Še preden se Milja Vujanović kot prva ženska v jugoslovanskem filmu sleče do golega, bodo intimna razmerja postala hkrati plehka "Povej mi kaj lepega!" "S teboj bi lahko sedemkrat v eni noči" in revolucionarno resna: pred ljubljenjem in po njem Jugoslava in njen partner bereta Marxova zgodnja dela. Bereta jih z revolverjem v roki, strani knjige namesto s prsti obračata s cevjo revolverja. Potem spita.

Pištola je za branje Marxa; Marxa se bere pred ljubljenjem; torej je ljubljenje del komunistične borbe. Po tem neveljavnem silogizmu, ki nas od revolverja preko Marxa pripelje od spolnosti, se vsi štirje revolucionarji, mladomarksisti stlačijo v spačka in se odpravijo na pot do okoliških vasi. Prvi stavek izraža hkrati dvom v uporabo prevoznega sredstva: "Peče me vest, ker se vozim z avtomobilom, med ljudi je treba iti peš." Sledi mu pretvorba teoretskega dvoma v prakso: prizor aktivista, ki peš in z odločnimi koraki brodi po blatnem delu reke. Spremljajo ga vzkliki in z vsakim trenutkom glasnejša pesem, nekakšna hvalnica komunistični partiji – "Komunisti, živjela vam ruka, vi ste narod izbavili muka".

Da bodo študenti v Žilnikovem filmu svoj revolucionarni zagon usmerili ven iz mesta, na podeželje, glede na realne okoliščine niti ni tako zelo presenetljivo, saj so srbske oblasti študentke proteste leta 1968 uspele pripeljati v slepo ulico – s Titovo načelno podporo študentom

: Vir: Slovenska kinoteka

in realno onemogočanjem širjenja gibanja. Po Nebojši Popovu in Goranu Musiću je režim v odgovor na proteste redno izvajal previdnostne ukrepe, da bi z njimi preprečil stike med študenti in delavci (nauk iz Pariza) in je v ta namen organiziral varnostnike in akcijske komiteje, katerih naloga je bila, da študentom preprečijo dostop do tovarn (Musić, 182).[9]

Ko je četverica z vožnjo po luknjastih in hribovitih blatnih cestah naposled prispela do vasi, so se tam srečali z vsemi razsežnostmi tega, čemur sta Marx in Engels v Komunističnem manifestu (zgodnje delo) rekla "idiotizem vaškega življenja" (Marx, Engels, 593). Medtem ko so vaščanom prinašali veselo novico, da bo njihov način življenja kmalu propadel in "da kmetov v komunizmu ne bo", so vaščani novico sprejeli s pestmi, revolucionarje pretepli in mlado revolucionarko izven kadra najverjetneje posilili. Jugoslava je bila kljub temu edina med štirimi zmožna samokritike. "K vasi smo pristopili abstraktno humanistično", je ugotovila med bežanjem po njivah. In čeprav se je izkazala za najbolj zvesto sledilko tradicionalnim naukom revolucije in njihovega razširjanja, kjer ni prostora za empatijo in sentimentalnost, jo bodo na koncu filma, v situaciji, ki bo inverzna situaciji iz Brechtovega Ukrepa, trije mladi tovariši ustrelili, medtem ko jim bo ona očitala polovičarstvo ... v ljubljenju in v revoluciji: "Tega, kar začnete, nikoli ne pripeljete do konca."

9 Pri tem je potrebno omeniti, da je bil presek kmečke in delavske populacije na eni in študentske na drugi tudi v socialistični Jugoslaviji minimalen, čeprav najbrž večji kot na zahodu. Tako je analiza socialne diferenciacije študentov v Ljubljani leta 1969 (a podatki so najverjetneje primerljivi tudi z Beogradom) pokazala, da prihaja "iz kmetskih oziroma delavskih družin le dobrih 9 oziroma nekaj manj kot 15 % študentov, da pa je iz družin uslužbencev in vodilnih delavcev dobrih 43 % študentov" (Iztok Ilich, 52)..

: Vir: Slovenska kinoteka

Žilnikova strategija družbene analize (ali kritike) s filmom ceste je povsem nasprotna Pavlovićevi. Žilnik bo film ceste, eminentni filmski žanr za prikazovanje gibanja, izrabil za to, da bi pokazal na negibnosti – individualne in družbene: na zastoje, slepe in neprehodne ulice. Kakorkoli tuja in nenavadna se ta ideja sprva zdi, se izkaže za odličen filmski pristop k filmu ceste. Kje drugje kot v filmu, ki se ukvarja z gibanjem, je mogoče tako zelo poudariti negibnost? V tem je *Zgodnja dela* mogoče primerjati le še s filmom Week-end, kjer se je Godard poigraval s podobno preprosto idejo in je film ceste napolnil z dolgimi neprekinjenimi posnetki v cestnem zastoju ujetih avtomobilov in z neštetimi posnetki karambolov in avtomobilskih nesreč s smrtnimi izidi in okrvavljenimi žrtvami.

Zdi se, da si je tudi Žilnik v tem filmu zadal nalogo prikazati avto najprej kot prevozno sredstvo, a zato nič manj tudi v stanjih zaustavitve. Že v prvem prizoru potovanja, v antologijskem prizoru avta na splavu, ki sledi odločitvi štirih agitatorjev, da se odpravijo na podeželje, je avto imobiliziran: stoji na splavu, ki se premika po reki. Avto in aktivisti so na mestu, prikovani na splav, splav pa počasi drsi po reki navzdol; tudi tako, da se vrti okoli svoje osi – vrtenje je poudarjeno z videzom, ki ga ustvarja kamera, ki kroži okoli splava in avta na njem.[10]

Podobna negibnost je v prizoru spačka, ki ga je treba po blatnem in travnatem hribu tiščati navzgor, takoj zatem pa preprečiti, da bi zdrsel nazaj navzdol v dolino. Nekakšna negibnost v obeh smereh. Preden študentje začasno obupajo nad njim in njegovim motorjem, ga morajo na vrh hriba zvleči s konjsko vprego.

10 Za odlično delo kamere je v vlogi direktorja fotografije kriv Karpo Aćimović Godina

Ko končno prispejo na vas, jih tam pričakajo blatne ceste, polne luž in neprevoznih poti. Sledi naslednji prikaz gibalne inhibicije avtomobila, ustavljenega in pogreznjenega v blatno lužo. Kolesa se vrtijo na mestu, globoko v blatu avta ne morejo več povleči ven. Blato in voda škropita v vse smeri ... frenetična kamera in prizori, posneti s teleobjektivom prispevajo h kontrastnosti gibanja (vrtenja koles) in mirovanja (avtomobila).

Žilniku je v *Zgodnjih delih* uspelo izdelati neke vrste tipologijo podob zaustavitve gibanja, ki se hkrati ujema s težavami mladomarksistov na njihovem agitatorskem pohodu po srbskem podeželju. Gibalne inhibicije avtomobila postanejo inhibicije revolucionarnega gibanja, paralize revolucionarnega zagona. Ko na koncu vržejo molotovko na odsluženega vaškega fička, je podoba gorečega avtomobila hkrati že znak za konec revolucionarne epizode, v kateri so svet spremljali s sedeža avtomobila: "Doslej smo imeli čas za ekskurzije na vas, ni nam bilo treba delati osem ur dnevno, nismo jim uspeli pomagati, ker smo bili opazovalci." Ko nastopi pacifikacija revolucionarne težnje mladih aktivistov in se zaposlijo kot delavci, se moment filma ceste konča.

Avto v filmu nastopi še enkrat in tokrat zadnjič; ko Žilnik citira prvi posnetek v zgodovini filma, Lumièrjev *Zaposleni odhajajo iz Lumièrovega obrata v Lyonu* (La Sortie des usines Lumière, 1895), med njimi seveda vsi štirje revolucionarji. Eden izmed njih povzame besedo in pozove delavce k boju z vprašanji: "Za koga mi sploh delamo? Poglejte! Oni se vozijo v avtomobilih, mi pa jih nimamo. Zakaj ljudje?" Bel avtomobil zapelje skozi vrata iz tovarniškega dvorišča in med delavci zavije na cesto. Avtomobil tu naposled postane simbol razredne pozicije v brezrazredni družbi. Težko je oceniti, ali gre za napredek ali za regresijo etičnega stališča protagonistov, ki je prehodilo pot od začetne slabe vesti zaradi revolucionarne rabe "spačka" ("Peče me vest, ker se vozim z avtomobilom"), do končne zavisti zaradi neposedovanja avtomobila ("Oni se vozijo v avtomobilih").

Pospeševanje filma ceste

Če sta skupaj s Hladnikovo estetiko *Peščenega gradu* prav obravnavana filma postavila novo paradigmo za jugoslovansko različico filma ceste, pa se je iskanje avtonomnega filmskega izraza znotraj filma ceste še posebej intenzivno nadaljevalo v sedemdesetih in osemdesetih letih, ko je žanr postajal popularnejši.

Zdi se, da je po vlogi Džimija Barke prav Dragan Nikolić postal obraz, sinonimen s tem žanrom, v filmu *Nacionalni razred* (Nacionalna klasa, 1979), na primer, ki je manj film ceste kot film o statusu avtomobila v socialistični družbi in svobode, ki jo predstavlja. Ali pa v filmu Jovana Jovanovića *Mlad in zdrav kot roža* (Mlad i zdrav kao ruža, 1971), kjer v prvih petnajstih minutah filma zamenja štiri avtomobile, ubije dva lastnika, od tega eno nosečnico, dvakrat oponaša karikiran ameriški naglas, da bi z njim odrecitiral nekaj parafraziranih sloganov o socialistični Jugoslaviji, na koncu pa, kakor v angleškem filmu Lindsayja Andersona *If...* (1968) s svojo uporniško kriminalno združbo s strehe hotela *Jugoslavija*, kjer je njihov sedež, z mitra-

ljezi in puškami napade predstavnike režimske policije. Film se konča z zdaj že slovitim povzetkom filmskega dogajanja v enem stavku, ki ga Dragan Nikolić, med pitjem kave v kavarni spregovori neposredno v kamero "Torej rezime: Pravica obstaja samo v filmih, v življenju Happy End-a. Upam, da se še srečamo. Jaz sem vaša prihodnost. Čao!". Naprotno je film Gorana Paskaljevića *Pes, ki je ljubil vlake* (Pas koji je volio vozove, 1977) melanholičen in nežen film ceste o neizpolnjeni ljubezni mladeniča, ki vozi motor s prikolico, za katero noče, da bi ostala prazna.

Bolj kot so se filmi približevali osemdesetim, pomembnejšo vlogo so v njih pridobivala večja prevozna sredstva, avtobus, celo tovornjak. Tako bi morda lahko med filme ceste pogojno uvrstili tudi film Lordana Zafranovića *Okupacija v 26 slikah* (Okupacija u 26 slika**,** 1978). Vključuje namreč najverjetneje najbrutalnejši in najbolj krvav prizor jugoslovanske kinematografije, ki se dogaja v avtobusu. Isti avtobus so dve leti kasneje uporabili še za sloviti film režiserja Slobodana Šijana *Kdo tam poje?* (Ko to tamo peva, 1980), alegorije o predvojni srbski družbi, katere tipični predstavniki so zbrani na podeželskem avtobusu na poti v Beograd. K seznamu je potrebno dodati še Karpa Aćimovića Godino, ki bi v izboru jugoslovanskih filmov ceste zagotovo moral nastopiti dvakrat, kot režiser filma *Splav meduze* (1980) in *Rdeči Boogie ali Kaj ti je deklica* (1982). Oba sta namreč filma, ki se dogajata na cesti.

Žilnikov filma *Stara mašina* (1989, Želimir Žilnik), posnet ob izteku osemdesetih let, predstavlja zopet vrnitev k osnovam žanra, tokrat z neposredno oporo v filmu *Goli v sedlu*. Podrobnejšo analizo pa si zasluži že zato, ker je kot film ceste tako rekoč celuloidna priča razpadanja Jugoslavije, ki ga je njegova kamera uspela zabeležiti od blizu.

Stara mašina, celuloidna priča razpada Jugoslavije

Prvi prizor, ki ga v *Stari mašini* vidimo, prikazuje radijskega voditelja v črni usnjeni jakni in rdečih hlačah, ki sedi v studiu ljubljanskega Radia Študent in napoveduje naslednji komad *grindcore* skupine Carcass: "Na ovitku so odrezani udi ... jeziki ... skratka vsa tista groza, ki je niti pri mesarju ne morete videt in ostane ponavadi v klavnicah ... To je tista muska, s katero se morš soočit, ki ni iluzija lepih ljubezenskih pesmi Michaela Jacksona in Madonne – s svojim seksom in ostalim ..."

Dejanski "špiker" RŠ-a Marjan Ogrinc – Mao je Boris Nin, ki ga kmalu za uvodnim prizorom vržejo z radia. Ko mu vsi po vrsti, od radijskega urednika do bivše žene, očitajo filozofiranje in nezanimanje za aktualno politiko, se vrne v nekdanje stanovanje po svoj stari motor in se odpravi na pot po Jugoslaviji, do Grčije, kjer namerava pri svojem prijatelju vrteti glasbo turistom. Kakor pravi Pavle Levi v knjigi *Razpad Jugoslavije na filmu*, je "*Stara mašina* film ceste, njegov osrednji protagonist je rockerski kritik svobodnega duha, ki potuje po arterijah jugoslovanskega 'bratstva in enotnosti' – po cestah in avtocestah, ki so včasih pove-

zovale različne dele države in združevale njene različne etnične skupnosti" (Levi, 144). Že samo prečkanje cest "bratstva in enotnosti", četudi na poti v Grčijo, je svojevrsten upor proti etnonacionalizmom, ki so sočasno že zapirali meje in sredi teh cest postavljali barikade. Poudariti pa je treba še, da je Žilnik to dokudramo režiral tako, da njena protagonista (kot tudi celotna filmska ekipa) načrtno obiskujeta različne mitinge, da bi s filmsko kamero dokumentarno zabeležili in v igrani del filma vključili tisto, kar je Pavle Levi imenoval Miloševićeva "spretno orkestrirana etnonacionalistična kampanja".

Na film je brez večjih dvomov mogoče gledati kot na jugoslovansko različico filma *Goli v sedlu*. V *Stari mašini* ni malo namigov nanj, najočitnejši je morda uporaba pesmi Iggyja Popa *Easy Rider* (1988). Prvo, antropološko navdahnjeno "branje" *Golih v sedlu* je v sedemdesetih ponudil že Mandić: "S pomočjo motociklov mladi izgovarjajo svoje resnice. Ta težnja je na primer ilustrirana v filmu 'Easy Rider', s Petrom Fondo in Dennisom Hopperjem, v katerem je motocikel sredstvo bega. /.../ Mladi jezdijo na svojih zverinah in drvijo v nek drug svet, fučka se jim za vse tradicionalne vrednote." (Mandić, 54) Boris Nin iz *Stare mašine* sicer ni več tako mlad in tudi njegovo popotovanje je zrcalna slika ameriškega. Če sta lika Fonde in Hopperja s potovanjem po ameriški pokrajini demonstrirala realno idejo individualne svobode in se jima je "fučkalo za tradicionalne vrednote", je Nin nasprotno, s tem potovanjem svoji realni individualni svobodi družbeno-političnega ignoranta, ki ga aktualne politične in družbene zadeve ne zanimajo, poskušal najti družbeno umestitev.

In če sta Fonda in Hopper "iskala Ameriko, a je nikjer nista uspela najti" (Laderman, 66) velja podobno za Žilnikovega protagonista na motorju, namesto Jugoslavije je našel njeno razpadanje, ki so ga pospeševali inscenirani cestni protesti Miloševičevega režima. Poti protagonistov filma (in realne poti filmske ekipe) se sekajo s potmi demonstrantov, ki potujejo z avtobusom z mitinga na miting. Želimirju Žilniku je v tej situaciji – snemali so na kraju samem, na več različnih zaporednih mitingih – uspelo narediti nekaj neverjetnega. Znotraj svojega filma ceste mu je uspelo pokazati na neko drugo "politiko ceste" kot na potlačeno medijsko resnico "jogurtne revolucije". Domnevno spontana zborovanja po različnih srbskih mestih je razkrinkal kot orkestrirane mitinge, kjer jedro protestov predstavlja ista skupina ljudi, ki se z avtobusi prevaža z ene lokacije na drugo:

Nin: "Dvajst istih fac vidiš, na dveh različnih mitingih, v istem dnevu al pa v različnih dnevih. /... /

Rahela: "Ja. Vozijo se z avtobusom s Kosova /.../ Obleke imajo v avtobusu, spijo v avtobusu ..."

Nin: "Kaj, a se grejo teater. Obenem so pa najbolj tisti, ki rovarijo, ki tulijo ..."

Hkrati si film ne dela utvar in si prizna, da realni antagonizem v družbi dejansko obstaja

ali, kakor pravi Ninova sopotnica "Tolk folka sploh ne bi pršlo tja, če jih ne bi kej bolelo." In dejansko Milošević z organizacijo "antibirokratske" ali "jogurtne" revolucije ni uzurpiral le politične oblasti v Srbiji, kakor pravi Levi, ampak tudi in predvsem nek realno obstoječ razredni antagonizem, ki si je od začetka osemdesetih vedno močneje izražal v obliki sindikalnega boja za delavske pravice. To gibanje za spremembe, ki je nastajalo od spodaj navzgor, je statistika zaznala v naraščajočem številu stavk. Na celotnem področju Jugoslavije je število stavk iz 247 stavk v letu 1980, ki so vključevale 13.507 delavcev, povečalo na 1.851 stavk s 386.123 delavci v letu 1988 (Musić, 186). Kar kaže na to, da je v osnovi nasprotovanja oblasti nezadovoljstvo z delovnimi pogoji in plačilom za delo in ne toliko nacionalna neenakost. Milošević je idejo socialistične Jugoslavije premagal šele po tem, ko mu je v javnem diskurzu "prevladujoče nasprotje med izkoriščevalci in izkoriščanimi uspelo reinterpretirati s pomočjo nacionalističnega besedišča". Torej s tem, ko je realni antagonizem uspel predstaviti kot nacionalni antagonizem. S to "nacionalistično mobilizacijo od zgoraj navzdol", kakor to sijajno poimenuje Marinković, pa je na široko "odprl vrata nasilni dezintegraciji Jugoslavije" (Musić, 189).

Žilnik je torej svoj film ceste zoperstavil nečemu, kar bi lahko pogojno imenovali Miloševićev film ceste, ki je nastajal sproti, na ekranih nacionalne televizije. V njem ni manjkalo niti igralcev statistov, niti spretnih režijskih prijemov, niti kostumov, umanjkala pa ni niti najnovejša snemalna tehnologija, ali kakor pravi sam Žilnik: "V tem času je beograjska televizija ravno nabavila beta kamere, ki so drastično olajšale produkcijske urnike; zdaj so lahko dogodke posneli popoldne in jih predvajali še istega večera. Zahvaljujoč tej tehnologiji je vsa etnonacionalistična 'revolucija', 'prebujenje' srbskega naroda, dejansko postalo podobno dobro zrežiranemu filmu. Skupine ljudi so z avtobusi prevažali iz enega mesta v drugo; v nove kostume so se preoblekli kar na poti in v enem samem dnevu se je lahko ista skupina protestnikov pojavil kar na štirih 'predstavah'. To so bili pravi filmski statisti!" (Levi, 146)

Izvoz iz socializma

Odgovor na začetno vprašanje "v kaj se lahko izteče socialističen film ceste" torej ni enostaven. V Jugoslaviji so prvi filmi ceste nastali znotraj "črnega vala", v drugi polovici šestdesetih let. Tako kot v ameriških filmih ceste se je tudi v ugoslovanskih kazal vpliv neorealizma in francoskega novega vala, manj seveda vesterna in filma *noir,* zato pa se v njihovem dokumentarnem stilu prikazovanja družbe pozna močan vpliv predhodnega dokumentarnega gibanja ("črni film"). Toda časovno so nastali hkrati z nastankom žanra v ZDA, ne pa na njegovi podlagi. To nadalje pomeni, da film ceste ni istoizvorna žanrska struktura, ampak analogna ali večizvorna, če uporabimo evolucijsko terminologijo. Policentrični razvoj žanra dokazuje že čas nastanka ključnih filmov: *Ko sem bil mrtev in be*l je nastal v istem letu kot *Bonny in Clyde* (1967); *Goli v sedlu* v istem letu kot *Zgodnja dela* (1969).

Jugoslovanski filmi ceste obravnavani kot skupina morda res nimajo toliko skupnih značilnosti, da bi jih lahko upravičeno imenovali jugoslovanski podžanr filma ceste, in morda na koncu ta beseda vendarle označuje le nekdanji državni in politični skupni prostor, toda posamezni jugoslovanski režiserji so si žanr z oporo v novovalovski estetiki v celoti prisvojili in v njem izumili nekaj zares izvirnih estetskih rešitev, ki zahtevajo njihov vpis ne le v lokalno, ampak v globalno zgodovino žanra.

Na estetiko in na družbenokritično komponento jugoslovanske variacije žanra filma ceste sta ključno vplivali dve večji značilnosti: ozadje dogajanja v filmih ceste predstavlja večinoma jugoslovansko podeželje ali polurbano okolje, ki je vizualno bistveno opredeljeno z blatom in odsotnostjo urbane in še posebej moderne arhitekture. Obravnavano je v verističnem, dokumentarnem stilu, značilnem za jugoslovansko dokumentarno gibanje, iz katerega je črpal tudi črni val. Zato družbenokritična komponenta, ki je bila pri ameriškem in francoskem tipu filma ceste usmerjena proti kapitalizmu, v jugoslovanskih filmih ceste ni bila usmerjena toliko proti režimu neposredno, kolikor proti tistim zapostavljenim in obrobnim delom družbe, ki jih je modernizacija zaobšla. Vendar pa ob nekritičnem povzdigovanju vsega disidentskega, ki je nastopilo po razpadu socializma in Jugoslavije, ne bi smeli pozabiti na opozorilo Pavla Levija: "Čeprav so bili pogosto zelo kritični do različni družbeno-političnih vidikov jugoslovanskega socializma, pa avtorji novega filma v glavnem niso – in to moramo poudariti – nasprotovali socialistični ureditvi kot taki." (Levi, 20)

Če so jugoslovanski režiserji kritično ost filma že na vizualni ravni lahko usmerili v "zaostalost" podeželja, so si po drugi strani hkrati dovolili brezkompromisno prevpraševanje stališč glavnih protagonistov. Glavne like jugoslovanskega filma ceste veliko bolj kot iskanje individualne svobode določa nekakšen umik pred obstoječo družbeno situacijo v mestih. A izkaže se, da na poti iz odtujenih urbanih okolij protagonisti ceste niso zmožni zasnovati kolektivov, naj gre za ljubezenski kolektiv (*Peščeni grad*, *Ko sem bil mrtev in bel*), revolucionarni kolektiv (*Zgodnja dela*) ali glasbeni kolektiv (*Rdeči Boogie*), ki bi predstavljali klico nove družbenosti. Ravno ta propad zasnutja novih, čeprav še tako minimalnih skupnosti, ki zasedajo polje v vmesnem prostoru med individualnim in družbenim, je druga značilnost jugoslovanskih filmov ceste. V ameriških (ne pa na primer tudi v Godardovih) filmih je zgodba večinoma osredotočena na posameznika, če pa na kolektiv, potem so ti poskusi običajno uspešni (*Bonny in Clyde*, *Goli v sedlu*, *Peklenski asfalt*, *Thelma in Louise* ...), četudi se včasih končajo s smrtjo protagonistov.

Za konec bi veljalo omeniti še časovno sovpadanje filma ceste z neko politično ideološko okoliščino, ki morda sicer ni naključno, hkrati pa mu je težko ali skoraj nemogoče dati bolj zavezujočo obliko. Konec šestdesetih oziroma približno v tem času, ko se je v jugoslovanski kinematografiji pojavil film ceste in je bila trdna narativna struktura opuščena v prid bolj ohlapne in epizodične filmske naracije, vezane na "logiko" ceste, je – kot ugotavlja Boris Buden – "prišlo do velike spremembe v načinu, kako so komunisti legitimirali svojo oblast. Naracija razrednega boja je v svojem bistvu opuščena. Partija se ni več razumela kot avantgarda univerzalne zgodovine, ki bo zgodovino pripeljala v brezrazredno družbo, v komunizem." (Buden, 209) Povedano drugače, partija je z opustitvijo svoje nekdanje "zgodovinske naloge", s pristankom na konec ideologij in konec velikih zgodb, svojo ideološko in zgodovinsko usodo prepustila spon-

tanemu dogajanju in naključnim zgodovinskim okoliščinam. In morda je prav žanr filma ceste, s svojo ohlapno pripovedjo in svobodo kritike, ki si jo je upal vzeti, hkrati izkoristil ta sestop partije iz nekdanje zgodovinske vloge, in ga v ohlapni narativni strukturi obenem tudi zrcalil.

Literatura

Boynik, Sezgin: Blato-kot-sredstvo: očrt kinematografije Živojina Pavlovića. Prekletstvo iskanja resnice. Ur. Andrej Šprah. Ljubljana: Slovenska kinoteka, 2012. 71–97.

Boynik, Sezgin: Counter-Godard: On Makavejev's Anti-formalism. KINO! 22, 2014. Ljubljana: Društvo za širjenje filmske kulture KINO!, 24–51.

Buden, Boris: Shoot It Black! Što je crno u "crnom valu"?. Uvod u prošlost. Ur. kuda.org. Novi sad: Centar za nove medije_kuda.org, 2013. 202–213.

Cohan, Steven in Hark, Ina Rae (Ur.): The Road Movie Book. London, New York: Routledge, 1997.

Deleuze, Gilles: Podoba-Gibanje. Ljubljana: Založba ŠKUC in ZIFF, 1991. (Studia Humanitatis)

Delo: Umrl je režiser Boštjan Hladnik, 2006; http://www.delo.si/kultura/umrl-je-reziser-bostjan-hladnik.html (25. 9. 2016)

Godard, Jean-Luc in Sterritt, David: Interviews. Jackson: University Press of Mississippi, 1998.

Goulding, Daniel J.,: Liberated Cinema. The Yugoslav Experience, 1945–2001. Bloomington: Indiana University Press, 2002.

Hatherly, Owen: "Marxism and Mud — Landscape, Urbanism and Socialist Space in the Black Wave." Surfing the Black: Yugoslav Black Wave Cinema and Its Trangressive Moments. Ur. Gal Kirn, Dubravka Sekulić, Žiga Testen. Maastricht: Jan van Eyck Academie, 2012. 180–212.

Ilich, Iztok: Naša pomlad 1971. Pričevanja, december 1985. Študentske pomladi. Ur. Franček Bohanec in Brane Grabeljšek. Ljubljana: Partizanska knjiga, 1986. 21–183.

Karamanić, Slobodan in Momčilović, Ivana: Cinema Antikomunisto, ili kako ideologija ne pokreče ništa (I. Deo). KINO! 22, 2014. Ljubljana: Društvo za širjenje filmske kulture KINO!, 58–78.

Kirn, Gal: Živojin Pavlović kot kritik protislovij socialistične industrializacije: nekaj notic ob gledanju filma Ko bom mrtev in bel. Prekletstvo iskanja resnice. Ur. Andrej Šprah. Ljubljana: Slovenska kinoteka, 2012. 23–35.

Laderman, David: Driving visions : exploring the road movie. Austin: University of Texas Press, 2002.

Levi, Pavle: Razpad Jugoslavije na filmu. Ljubljana: Slovenska kinoteka, 2011.

Mandić, Igor: Mitologija svakidašnjeg života. Pulj: Otokar keršovani. 1976.

Marx, Karl in Engels, Friedrich: Manifest Komunistične stranke. MEID II. Ljubljana: Cankarjeva založba, 1976. 567–631.

Munitić, Ranko: Jugoslavenski filmski slučaj. Split: Marjan film Split, 1980.

Music, Goran: "Workers' Self-Management as State Paradigm". Ours to master and to own: workers' councils from the commune to the present. Ur. Immanuel Ness in Dario Azzellini. Chicago: Haymarket Books, 2011.

Orgeron, Devin: Road Movies: From Muybridge and Méliès to Lynch and Kiarostami. New York: Palgrave Macmillan, 2008.

Pavlović, Živojin: Đavolji film. Beograd: Institut za film Beograd, 1969.

Petrović, Aleksandar: 1950 – 1965. Novi film. Beograd: Institut za film Beograd, 1971.

Šprah, Andrej: Neuklonljivost vizije. Politični dokumentarni film po drugi svetovni vojni. Ljubljana: Slovenska kinoteka, 2013.

Vrdlovec, Zdenko in Lilijana, Nedič et al.: Boštjan Hladnik. Ljubljana: Slovenska kinoteka, 2001.

Povzetek

Prispevek se ukvarja z vprašanjem obstoja jugoslovanskega filma ceste. Po začetni opredelitvi osnovnih žanrskih značilnosti jugoslovanskega filma ceste v primerjavi z ameriškim in francoskim, avtorja zanimajo predvsem filmsko izrazne značilnosti dveh posameznih primerov, ki bi ju lahko uvrstili pod kategorijo črnovalovski film ceste. Filma Živojina Pavlovića *Ko bom mrtev in bel* (1967) in Želimirja Žilnika *Zgodnja dela* (1969) sta izhajajoč iz specifične jugoslovanske politične situacije šestdesetih in z oporo v filmu ceste razvila izredno sofisticirane estetske in narativne mehanizme "filmske analize" socialistične družbe. Na koncu se avtor posveti še filmu ceste Želimirja Žilnika *Stara mašina* (1989), obravnava ga kot filmsko pričo razpadanja Jugoslavije, ki s svojim dokumentarno-igranim pristopom k snemanju filma vzpostavlja kompleksna razmerja s politično in ideološko realnostjo jugoslovanske družbene situacije. Prispevek se zaključi z ugotovitvijo, da so si posamezni jugoslovanski režiserji z oporo v novovalovski estetiki v celoti prisvojili žanr filma ceste in v njem izumili nekaj zares izvirnih estetskih rešitev, ki zahtevajo njihov vpis ne le v lokalno, ampak tudi v globalno zgodovino žanra.

Summary

This article deals with the question of the existence of the Yugoslav road movie. After an initial definition of the basic genre characteristics of the Yugoslav road movie in comparison to that of the Americans and the French, the author focuses primarily on the film-expressed features of two separate examples of what could be categorized as Black Wave road movies. Živojin Pavlović's film *When I Am Dead and Gone* (1967) and Želimir Žilnik's *Early Works* (1969) originate from the specifically Yugoslav political situation of the 1960s and with the support of the road movie developed extremely sophisticated aesthetic and narrative mechanisms for a "film analysis" of socialist society. At the end the author also gives attention to the road movie by Želimir Žilnik *Oldtimer* (1989), treating it as a film testimony to the collapse of Yugoslavia, which with its documentary-feature film approach to filming establishes a complex relationship with the political and ideological reality of the Yugoslav social situation. The article ends with the conclusion that individual Yugoslav directors with the support of New Wave aesthetics appropriated in its entirety the genre of the road movie and in it invented some truly original aesthetic solutions that require their admission into not only the local but also the global history of the genre.

Ključne besede
jugoslovanski film, film ceste, črni val, jugoslovanski novi film, Želimir Žilnik, Živojin Pavlović

Keywords
Yugoslav cinema, road movie, Black Wave, Yugoslav new film, Želimir Žilnik, Živojin Pavlović

"IMV – kolesje napredka"

O dediščini, ki je življenje

Tanja Petrović

Prispevek obravnava Muzej industrije motornih vozil ter razstavo "IMV: kolesje napredka" kot prakso ustvarjanja industrijske dediščine, ki nekdanjim delavcem omogoča, da družbena razmerja in vrednote, ki so v preteklosti bistveno zaznamovale njihovo delovno skupnost, prikažejo kot relevantne, pomembne in prenosljive v sedanjost.

Uvod: o delavcih in muzejih

Pomen in aktualnost industrijske dediščine se v zadnjih letih povečuje tako v slovenski družbi kot v Evropi in na globalni ravni. Še več, industrija in njena dediščina očitno vzbujata močna čustva, vzhičenje in navdušenje, kar odraža tudi naslov sklopa o industrijski dediščini v okviru programa Maribor – evropska prestolnica kulture 2012: *Uf, industrija!* Muzeje industrijske dediščine se prav tako doživlja kot kraje, kamor se je treba vračati zaradi reaktualizacije vrednot, kot so solidarnost, tovarištvo in pomoč – ki jih danes, kot se zdi, potrebujemo bolj kot kadar koli prej. V članku v Dnevnikovem Objektivu o desetih najboljših muzejih v Sloveniji je novinar Brejc leta 2012 na drugo mesto uvrstil Muzej premogovništva in ob tem zapisal, da ta "ponuja vpogled v rudarsko življenje in je prav tako dobro mesto, da se spomnimo rudarskih vrednot, kot so solidarnost, tovarištvo in medsebojna pomoč, ki so danes spet pomembne" (Brejc 2012, 27). Na spletni strani tega muzeja pa lahko preberemo, da so "v delovanju muzeja /.../ ohranjene stare rudarske vrednote – tovarištvo, solidarnost in pomoč, ki pomenijo tudi odnos do obiskovalcev in poslovnih partnerjev. Rudarski pozdrav 'SREČNO' je iskrena želja za prihodnost vseh nas".[1]

Po drugi strani pa je v praksah ustvarjanja industrijske dediščine mogoče zaznati problem, ki se nanaša na položaj in vlogo akterjev industrijskega dela, torej samih industrijskih delavcev in skupnosti, ki so se oblikovale okoli velikih industrijskih središč.[2] Tako razstave v velenjskem Muzeju premogovništva ne vključujejo velikega dela izkušenj, spominov in glasov članov rudarske skupnosti, čeprav je muzej v rudarskem, industrijskem mestu, ki mu je obraz dala socialistična modernizacija. Ko sem maja 2012 obiskala muzej, je bila edina neposredna referenca na konkretne, še vedno živeče ljudi – člane skupnosti, ki so nekoč delali v rudarstvu – začasna razstava naslikanih portretov rudarjev. Muzejski narativ se v splošnem osredotoča na zgodovino rudnikov in premogovništva v Velenju in je organiziran bodisi kronološko bodisi okoli predmetov, povezanih z rudarstvom (razstava rudarskih svetilk, rekonstrukcija "belih" in "črnih" garderob ter domov rudarjev z začetka 20. stoletja). Ta historizirani, linearizirani narativ dopolnjujeta pristop "turistične atrakcije" in ponudba "doživetja iz prve roke": obiskovalci na začetku ogleda prejmejo čelade in oštevilčene žetone, spustijo se v rudnike, lahko si privoščijo malico v rudarski menzi itd. Muzej gosti tudi številne popularne, elitistične kulturne in družabne dogodke, kot so rojstnodnevna praznovanja, modne revije in podzemni kon-

1 http://muzej.rlv.si/si/o-nas/poslanstvo-muzeja (26. 8. 2016)

2 Razmerje med muzeji in skupnostmi je že dolgo časa v središču pozornosti številnih akademskih del (gl. Karp, Mullen Kreamer in Lavine 1992; Karp idr. 2006; Crooke 2007; Watson 2007).

certi, ki morda spodbujajo lokalno gospodarstvo in oživljajo lokalno skupnost, le malo pa imajo skupnega z rudarji in zgodovino njihovega dela.

Čeprav razstavljanje in muzealizacija industrijske preteklosti predpostavljata in zahtevata izrazito lokalizacijo – te prakse so namreč vedno na (nekdanjih) industrijskih območjih in so neločljivo povezane ne samo s temi območji, ampak tudi s specifičnimi skupnostmi, ki so se okoli njih oblikovale in ki so jih ta območja pomembno zaznamovala – se zdi težko vzpostaviti razmerje med muzejskimi narativi in pripadajočimi skupnostmi. Gre za del širšega reprezentacijskega problema, ki ne zadeva le muzejskih razstav, ampak tudi druge narative o industrijskem delu. Kot v svoji študiji o rudarski kulturi na področju Labina v Istri zapiše Andrea Matošević (2011, 13, 30), historiografski in dokumentarni narativi zgodbo o jugoslovanski industrializaciji pripovedujejo, ne da bi do besede pustili glavnim akterjem tega obdobja – delavcem.

Del reprezentacijskih težav izhaja iz napetosti, ki jo ustvarja dejstvo, da je na eni strani industrijska dediščina razumljena kot pomembna skupna evropska vrednota, saj je bila Evropa "zibelka industrije", na drugi strani pa je socializem, obdobje intenzivne industrializacije Slovenije in ostalih jugoslovanskih družb v dominantnih političnih diskurzih obravnavan kot "neevropska", deviantna epizoda v zgodovini Vzhodne Evrope (gl. Petrović 2009; 2014). Vendar pogosto zamolčana vloga industrijskih delavcev in njihova odsotnost iz (ustvarjanja) dediščinskih narativov nista značilni samo za socialistično industrijsko dediščino, ampak označujeta tudi procese oblikovanja industrijske dediščine na (kapitalističnem) Zahodu. Smith, Shackel in Campbell (2011; gl. tudi Del Pozo in Gonzales 2012) trdijo, da so "ljudje, skupnosti, dogodki in kraji v nacionalnih in mednarodnih oblikovanjih dediščine premalo zastopani", ter poudarjajo, da je "moralna obveza vseh, ki jih zanimajo oblike dediščine /.../ da se posvetijo vprašanjem razreda ter ekonomske in družbene neenakosti ter njihovi skriti grožnji samospoštovanju in občutku lastne vrednosti". V tem kontekstu je problematične načine reprezentacije industrijskih delavcev v muzejskih razstavah in ostalih narativov industrijske dediščine nujno vzeti resno, zlasti glede na pošastne posledice, ki jih imata t. i. "postsocialistična tranzicija" in neoliberalna ideologija na delavski razred v Sloveniji in v ostalih družbah nekdanje Jugoslavije.

Zato menim, da so redke prakse ustvarjanja industrijske dediščine, ki jim je uspelo preseči zgoraj opisane ambivalentnosti glede vloge delavcev pri ustvarjanju dediščinskih naracij. Ta prispevek prinaša etnografsko skico ene od tovrstnih praks – muzejske razstave "IMV: kolesje napredka", ki je kot del razstavnega projekta *Uf, industrija!* nastala kot pobuda in rezultat prizadevanj nekdanjih delavcev tovarne IMV Novo mesto, zbranih v Klubu prijateljev IMV. Danes je to Muzej industrije motornih vozil.

Kolesje napredka

Zgodovina IMV, današnjega Revoza, sega v sredino petdesetih let 20. stoletja, ko je podjetje Agroservis začelo popravljati poljedelsko mehanizacijo, pod njegovim okriljem pa je nastala Avtomontaža, ki se je leta 1959 preimenovala v Industrijo motornih vozil. Podjetje je začelo izdelovati lastna dostavna vozila. Na osnovi "kombija" IMV 1000 je nastalo veliko različic – mini avtobus, kombinirano vozilo za prevoz potnikov in tovora, reševalno, gasilsko, policijsko vozilo idr. Leta 1963 je IMV 1000 "kot prvi jugoslovanski avtomobil dobil avstrijski atest, kar mu je odprlo pot na tuje" (Moškon 2012, 68). V šestdesetih letih so začeli s proizvodnjo počitniških prikolic, "ki so se po kvaliteti, izolaciji, teži in dizajnu kosale s takrat prevladujočimi britanskimi izdelki in osvojile severno Evropo. Podružnice so odprli v več državah (v Belgiji, Franciji, Švici, Veliki Britaniji, ZR Nemčiji, na Danskem, na Švedskem in v Grčiji), v belgijskem Gentu pa so postavili sestavljalnico prikolic" (Pogačar 2016, 53). Podjetje je sodelovalo z britanskim British Motor Company (BMC) in francoskim Renaultom. Leta 1988 se je preoblikovalo v Revoz, ki je danes v francoski lasti (glej Brovinsky; Miljković, ta številka).[3]

Zgodaj jeseni leta 2012 sem s kolegom obiskala muzejsko razstavo avtomobilov IMV v Novem mestu. Razstave ni bilo lahko najti, saj je bila organizirana v nekdanjem vojaškem skladišču v gozdnatem predelu Drgančevje. Ko sva se končno znašla pred ograjenim vhodom, sva na vratih opazila obvestilo, da je ogled razstave mogoč samo po predhodnem dogovoru in le v določenih dneh. Tistega dne termina ni bilo na voljo, a po nekaj telefonskih pogovorih in malo čakanja je prišel moški v šestdesetih letih in nama odprl vrata. Kot nekdanji uslužbenec podjetja in vodja razstave je bil naslednji dve uri najin gostitelj. Povedal nama je veliko zgodb o tovarni in tem majhnem muzeju, ki ga upravlja Klub prijateljev IMV (http://imvklub.si). Člani kluba so bivši delavci IMV-ja, ki so danes v pokoju. "Včlanjeni smo najrazličnejši ljudje," je povedal najin vodič. "Bivši direktorji, oblikovalci, tehnologi, tehniki, delavci ... Za IMV sem delal od leta 1968 in sem v tovarni preživel 40 let."

Medtem ko smo si ogledovali razstavljena osebna in dostavna vozila, prikolice in avtodome, ki jih je proizvajal IMV oziroma njegovi nasledniki, sta v razstavno dvorano vstopila dva energična starejša moška, predsednik in blagajnik Kluba prijateljev, ki sta nam v kratkem, a zelo prijateljskem pogovoru predstavila delovanje kluba in načine, na katere rešujejo tekoče probleme. Kmalu sta se poslovila z izgovorom, da imata še veliko opravkov, ter odhitela nazaj v klubsko pisarno v mestu.

Ti predani in podjetni upokojenci so uspeli zbrati, obnoviti in razstaviti bogato zbirko avtomobilov, ki jih je izdeloval IMV. Zbirka vključuje avtomobile, proizvedene v socialistični Jugoslaviji, pa tudi tiste, ki jih je izdeloval naslednik IMV-ja, podjetje Revoz, ki danes izdeluje avtomobile znamke Renault. Organizacija razstave je zahtevala ogromno truda in sredstev, in nekdanji delavci IMV-ja so v svoj projekt vključili številne novomeške institucije in organiza-

3 Za več o zgodovini IMV gl. Moškon 1992; Pogačar 2016; Brovinsky v tej številki.

cije. Občina jim je za razstavljanje in skladiščenje vozil dala brezplačno na voljo bivše vojaško skladišče; lokalna tovarna barv jim je podarila barve; dijaki in profesorji tehniške gimnazije so popravili in na novo prebarvali stare avtomobile; več okoliških avtomehanikov pa jim je brezplačno pomagalo obnoviti vozila. Klub je uspel poseči tudi v lokalno spominsko krajino: na njihovo pobudo je bila ena od novomeških ulic poimenovana po Juriju Levičniku, direktorju IMV-ja v času socializma. Njegov doprsni kip stoji v bližini nekdanjega zemljišča podjetja.
Veliko spoštovanje v okolici uživajo tudi ostale osebnosti, pomembne za razvoj in uspeh podjetja IMV. Božidar Kočevar, predsednik Kluba prijateljev IMV, je leta 2014 – na predlog Kluba prijateljev IMV in krajevne skupnosti s PGD Šmihel ter ob podpori Revoza, Adrie Mobil, Tehniškega muzeja Ljubljana, Šolskega centra, Gospodarske zbornice Dolenjske in Bele Krajine idr. – postal častni občan Mestne občine Novo mesto. Kočevar je bil konstruktor dostavnih avtomobilov in pozneje prikolic ADRIA ter direktor TOZD Tovarne avtomobilov in Razvojnega inštituta IMV.[4]

Poleg tega je Klubu uspelo vključiti IMV v dominantne in institucionalizirane dediščinske tokove v Sloveniji. Razstava je bila vključena v niz šestih muzejskih razstav v okviru projekta *Uf, industrija!*, ki je bil del programa Maribor – evropska prestolnica kulture 2012. Razstava "Kolesje napredka" je bila edina amaterska razstava v tej seriji, ki je ni organizirala katera od uradnih dediščinskih institucij.

4 http://www.imvklub.si/novice/bozidar-kocevar-castni-obcan-mestne-obcine-novo-mesto-za-leto-2013 (26. 8. 2016).

Razstava ni samo ponudila prostora za čustvene in angažirane spomine nekdanjih delavcev na sodelovanje pri socialističnem industrijskem projektu, ampak jim je tudi omogočila, da se aktivno vključijo v ohranjanje dediščine tega projekta in da sami predstavijo delavsko zgodovino Novega mesta. Takšen angažma v postsocialistični sedanjosti (kjer so "globalni gospodarski tokovi skorajda izbrisali industrijo iz Slovenije", kot opozarjajo avtorji razstave *Uf, industrija!*) nekdanjim delavcem omogoča vzpostavitev nekaj prepotrebne kontinuitete z vlogo, ki so jo imeli v času socializma kot delavci in udeleženci v procesih industrializacije in modernizacije.

Vizualno se razstava "Kolesje napredka" osredotoča na zbirko vozil, ki jih je proizvajalo podjetje IMV ter njegovi trije nasledniki (Revoz, Adria Mobil in TPV). Za vsako vozilo so na voljo informacije o njegovih tehničnih lastnostih in letu proizvodnje ter razlogi za vključitev vozila v zbirko. Na razstavnih panojih je opisana zgodovina tovarne in navedene biografije ljudi, ki so odločilno zaznamovali njen razvoj, pri čemer to niso "običajni delavci", ampak direktorji in tedanji vodilni kadri – prav tako kot so se v ostalih muzejih narativi osredotočali na posamezne tovarne in rudnike. V sobi z razstavnimi vitrinami so predstavljeni dokumenti, tehnična navodila, avtomobilski modeli in promocijsko gradivo iz socialističnega obdobja. Razstava je torej postavljena na konvencionalen način, s "poudarkom /na/ fizičnih strukturah in tehnologiji" (Smith, Shackel in Campbell 2001), tako da poseben status tega muzeja iz načinov razstavljanja ni razviden. Razstava – vsaj na pri pogled – ne izstopa iz okvira, ki ga določajo

institucionalne, hegemonske prakse ustvarjanja industrijske dediščine "od zgoraj navzdol". Najin vodič nama je pojasnil, da je Klub prijateljev IMV ravnokar v procesu pogajanj s Tehniškim muzejem Slovenije za vključitev zbirke avtomobilov v stalno razstavo muzeja. "Na ta način bomo poskrbeli za to, da nas bo razstava preživela," je rekel. Na drugi strani je izpostavil pomembne razlike v pristopu do zbirke: "Ti ljudje v muzeju lupine avtomobilov napolnijo z betonom, tako da ko so enkrat v muzeju, avti niso več avti, ampak zgolj predmeti. Nikoli več jih ne bo nihče vozil. Mi svoje avtomobile ohranjamo pri življenju. Vidita tegale? Še včeraj sem ga vozil," je pokazal na star gasilski avto, ki ga je izdelal IMV. Kot piše Martin Pogačar, so vozniki z avtomobili povezani s senzoričnimi izkušnjami: z zvokom motorja ali zapiranjem vrat, z vonjem železa, kolomaza in bencina. Ta povezava je pri tistih, ki so avtomobile izdelovali, še pomembnejša. Za razliko od klasičnih muzejskih razstav in dediščinskih naracij, v katerih se zgodba in zgodovina "pacificirata" in kjer je mogoče razmišljati "o absolutni minulosti /angl. *pastness*/ preteklosti" (Janowitz 1990, 1, cit. po Edensor 2005, 13), v Muzeju industrije motornih vozil razstavljeni eksponati niso izgubili povezave z življenjem. Še več, del življenja so tudi danes: ta razstava je med drugim izjemna tako zaradi zgodovine svojega nastanka kot tudi zaradi načinov, na katere so razstavljeni predmeti povezani z izkušnjami in spomini članov skupnosti ter njihovo čustveno navezanostjo na proizvodni proces, pri katerem so sodelovali, pa tudi z njihovim današnjim vsakdanom.

***

V zvezi z muzealizacijo italijanskega industrijskega mesta Sesto je Andrea Mühlebach (2011) vprašala, ali je muzej solidarnosti sploh mogoč. Da bi postali akterji opolnomočenega, dejavnega udejstvovanja, pa tudi solidarnosti, ki je v opisih poskusov reaktualizacije zgodovine socialistične industrializacije v nekdanji Jugoslaviji pogosto omenjena, morajo delavci vstopiti v muzejske prostore ter najti načine ne samo za legitimizacijo svoje preteklosti, ampak tudi za osmišljenje svoje sedanjosti in vsakodnevnega življenja skozi proces ustvarjanja dediščine. Stalna razstava "IMV – kolesje napredka" v bližini Novega mesta ponuja primer ukvarjanja z industrijsko dediščino, ki uspeva ponuditi prostor tako za vključevanje afektivne uporabe lastnih preteklih izkušenj kot tudi za zagotavljanje določene mere delovanja in občutka kontinuitete ter pripadnosti članom delavske skupnosti.

Razstava kot dediščinska praksa nekdanjim delavcem podjetja IMV ponuja možnost za organiziranje, druženje in aktivno oblikovanje javnega narativa o svoji delavski preteklosti. Še pomembneje pa je, da jim omogoča predstavitev družbenih razmerij in vrednot, ki so v preteklosti bistveno zaznamovale njihovo delovno skupnost, kot relevantnih, pomembnih in prenosljivih v sedanjost. Ko torej iščemo solidarnost v industrijskih muzejih nekdanje Jugoslavije, je potrebno obiskati Drgančevje pri Novem mestu.

Literatura in viri

Brejc, Irena: *Deset najbolj privlačnih muzejev*. Dnevnik, priloga Objektiv, št. 26–27, 26. maj 2012.

Crooke, Elisabeth: *Museums and Community: Ideas, Issues and Challenges*. New York: Routledge, 2007.

Del Pozo, Benito in Pablo Alonso Gonzalez: *Industrial Heritage and Place Identity in Spain: From Monuments to Landscapes*. The Geographical Review 102 (4)/2012, 446–464.

Karp, Ivan, Christine Mullen Kreamer in Steven Lavine (ur.): *Museums and Communities: The Politics of Public Culture*. Washington: Smithsonian Institution Press, 1992.

Karp, Ivan, Corinne Kratz, Lynn Szwaja, Tomás Ybarra-Frausto, Gustavo Buntinx, Barbara Kirshenblatt-Gimblett in Ciraj Rassool (ur.). *Museum Frictions: Public Cultures / Global Transformations*. Durham: Duke University Press, 2006.

Matošević, Andrea: *Pod zemljom: Antropologija rudarenja na Labinštini u XX. stoljeću*. Zagreb: Institut za etnologiju i folkloristiku, 2011.

Moškon, Marjan Ivan: *Kolesje napredka IMV*. Uf, industrija! Mrežni razstavni projekt Evropske prestolnice kulture Maribor 2012. Ur. Aleksandra Berberih-Slana, Lilijana Stepančič in Marjan Matjašič. Maribor: Muzej narodne osvoboditve, 2012. 64 –81.

Moškon, Marjan Ivan: *Povest o velikanu pod Gorjanci*. Novo mesto: Klub prijateljev IMV, 2004.

Mühlebach, Andrea: *The Museumization of Fordism*. Neobjavljen prispevek, predstavljen na 18. mednarodni konferenci Sveta za evropske študije, Barcelona, 20–22. 6. 2011.

Petrović, Tanja: *Dolga pot domov: Reprezentacije zahodnega Balkana v političnem in medijskem diskurzu*. Ljubljana: Mirovni inštitut, 2009.

Petrović, Tanja: *Mourning the lost modernity : industrial labor, Europe, and (post)Yugoslav post-socialism*. Mirroring Europe: ideas of Europe and Europeanization in Balkan societies. Ur. Tanja Petrović. Leiden, Boston: Brill, 2014. 91–113.

Pogačar, Martin: *Fičko po Jugoslaviji: Zvezda domačega avtomobilizma med cestami in spomini*. Ljubljana: Založba ZRC, 2016.

Smith, Laurajanne, Paul Shackel, in Gary Campbell: *Introduction: Class Still Matter*s. Heritage, Labor and the Working Classes. Ur. Laurajane Smith, Paul Shackel in Gary Campbell. New York: Routledge, 2011. 1–16.

Uf, industrija. Uf, industrija! Mrežni razstavni projekt Evropske prestolnice kulture Maribor 2012. Ur. Aleksandra Berberih-Slana, Lilijana Stepančič in Marjan Matjašič. Maribor: Muzej narodne osvoboditve, 2012.

Watson, Sheila (ur.): *Museums and Their Communities*. New York: Routledge, 2007.

Povzetek

V praksah ustvarjanja industrijske dediščine je mogoče zaznati vrsto dvoumnosti, ki se nanašajo na položaj in vlogo industrijskih delavcev in skupnosti, ki so se oblikovale okoli velikih industrijskih središč. Te prakse običajno ne vključujejo velikega dela izkušenj, spominov in glasov članov delavskih skupnosti. Prispevek obravnava Muzej industrije motornih vozil in razstavo "IMV: kolesje napredka" kot prakso ustvarjanja industrijske dediščine, ki nekdanjim delavcem podjetja IMV ponuja možnost za organiziranje, druženje in aktivno sodelovanje v izoblikovanju javnega narativa o njihovi delavski preteklosti. Še pomembneje pa je, da jim omogoča predstavitev družbenih razmerij in vrednot, ki so v preteklosti bistveno zaznamovale njihovo delovno skupnost, kot relevantnih, pomembnih in prenosljivih v sedanjost.

Summary

Industrial heritage-making practices are marked by several ambiguities relating to the status and role of workers and working communities that have formed around large industrial centres. Their experience, memories and voices are usually absent from the heritage narratives. The article argues that the Museum of the Industry of Motor Vehicles and the exhibition "Wheels of Progress" represent heritage practices that provide a possibility for the former IMV workers to organize, socialize, and actively shape the public narrative of their labour past; but even more importantly, it enables them to negotiate social relations and values, which essentially defined their working community in the past, as relevant, important, and transposable to the present.

Ključne besede
IMV, industrijska dediščina, afekt, delavske skupnosti

Keywords
IMV, industrial heritage, affect, working communities

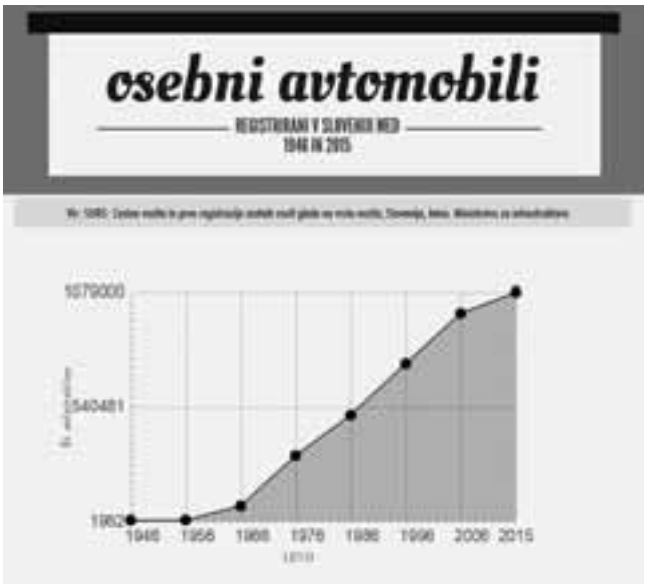
Fičko v muzeju

Urška Purg

Prispevek predstavi pot materialnega nosilca spomina, ko ga umestimo v muzej in postane muzejski predmet. Osredotoča se na nove smeri interpretacije muzealij in ponujanje večplastne predstavitve. Na primeru zgodbe o avtomobilu Fiat 600 – Zastava 600–850, popularno poimenovanem fičko, ponudi osebne spomine obiskovalcev kot del dodane zgodbe o predmetu. Hkrati pa ne zanemari zgodovinske vrednosti predmeta in strokovne interpretacije o njem, kakor tudi ne spregleda vloge tega avtomobila na družbenih omrežjih.

Se spomnite prvega avta? Svojega čisto prvega, pravcatega avta? Ta spomin je skupen mnogim, saj je bilo leta 2015 v Sloveniji registriranih skoraj 1.079.000 osebnih avtomobilov (Gostiša 2016). Se pa ta številka povsem obrne, kakor hitro čas zavrtimo nazaj v preteklost. Če je bilo po vojni leta 1946 v Sloveniji zgolj 1962 osebnih avtomobilov, se je v zadnjih 40 letih število osebnih avtomobilov v Sloveniji potrojilo (SURS).

Te številke nas opominjajo, kako je imeti svoj lasten avtomobil v letih po drugi svetovni vojni postala pomembna vrednota in potrjevanje družbenega statusa posameznika. Iz pričevanj vemo, da se je takrat na avtomobile čakalo "*najmanj pol leta*"[1] kot so povedali pričevalci o nakupu svojega prvega fička. Pot do lastnega avtomobila je obsegala veliko čakanja, potrpežljivosti in predvsem hrepenenja po lastnem prevoznem sredstvu. Ljubezen oziroma posebna globina cenjenja, ki se je razvila do lastništva prvega avta v Jugoslaviji, se nedvomno pajdaši z njegovo težko dosegljivostjo, redkostjo in še z nečim – z *drugimi časi* in mladostjo. Misel na prvi avto v individualnem spominu prinaša podoživljanje udobja, hrepenenja in uspeha. Zanemari grenke predpriprave in pot do njega, ki se je z leti preneslo v hudomušno legendo s poučnim tonom za mlajše generacije: *tako je bilo takrat*. Pripovedovalcem pa dovoli podoživljanje sanj in predajanje nostalgiji. V tem prispevku se bom posvetila fičku kot enemu najvidnejših predstavnikov jugoslovanskega avta. Prikazati bom poskušala, kako smo kup železja, prepojenega s spomini, umestili v muzej in ga širši javnosti predstavili v skladu z zahtevami sodobne muzeologije.



: Število registriranih osebnih vozil v Sloveniji med leti 1946 in 2015.

1 Prispevek pričevanja *Spomini na fička*, ki je nastal v okviru razstave EuroVision Lab., kjer so bivši lastniki fička pripovedovali svoje prigode o njem in z njim, najdete na: https://www.youtube.com/watch?v=fbwQFjczcHw (25. 8. 2016).

Fiat 600 je v tej ali oni obliki osvajal svet

Že nekaj časa smo se v Muzeju novejše zgodovine Slovenije (MNZS) poigravali z mislijo na avtomobilsko preteklost in prve avtomobile v času Jugoslavije. Poleti 2015 smo pozvali obiskovalce Časovne kapsule razstave EuroVision Lab.,[2] da so z nami delili fotografije in spomine na svoj prvi avto. Gotovo ni naključje, da je med njimi to vlogo v več kot polovici vseh prevzel jugoslovanski avto;[3] ob Zastavi 101 in Yugu to ni bil noben drug kot fičo (pojavlja se na kar 46 odstotkih vseh prejetih fotografij). Danes ta avto vzbuja močna čustva in kot pravi Marco Abram, predstavlja enega glavnih predmetov tako imenovane jugonostalgije (Abram, 2014).

Fiatu 600, ki pride v Jugoslavijo v Zavode Crvena zastava 18. oktobra 1955 (Pogačar 2016a, 45), zaradi tovarne, ki ga je proizvajala, nadenejo ime Zastava 600. Kasneje pa je s svojimi nadgrajenimi verzijami v poljudnem jeziku postal in do danes ostal fičo. Zaradi fičkove obstojnosti v spominu ljudi, njegove zanimive zgodbe o uveljavljanju v svetu in statusa simbola motorizacije v našem zgodovinskem okolju, nas je zanimalo, kako bi ta avto postal muzejski predmet, in s tem tudi, kako je umeščen na lokalno in mednarodno sceno. Fičkovo zgodbo smo povezali v celoto, ki si jo deli mnogo držav in s tem torej kot zgodbo, ki slika širše dogajanje v takratni Evropi in ne orisuje zgolj prikupnega avtomobila, ki je omogočil individualno svobodo gibanja v Jugoslaviji. Izkoristili smo njegov šarm in privlačnost za ljudi, obenem pa smo to obogatili s širšo zgodbo predmeta in s tem ponudili nove (ali zgolj spregledane) sloje muzejske interpretacije kot dodano vrednost za obiskovalce.

Zgodovinsko ozadje

Fiat, ki je postal slaven s Fiatom 500 – povojnim čudežem v Italiji (Mantle 1995, 31–32) – je z modelom 600 odgovoril na potrebe po večjem avtomobilu, ki je bil hitro sprejet kot prvi dostopni družinski avto in znanilec drugih časov: družinskih počitnic, obiskov sorodnikov in prijateljev iz daljnih krajev. Pooseblja je povojno mobilnosti delavskega razreda in postal predmet, ki je zašel tudi na drugo stran t. i. železne zavese in v Jugoslavijo. Fiat 600 je postal ikona gospodarske rasti in modernizacije, tako v Evropi kot tudi na južnoameriškem kontinentu. Gladko in brez posebnih težav je vstopil v življenja delovnega razreda in jih spremenil. Boris Brovinsky opiše pomen različice za Jugoslavijo, kjer je postal "jugoslovanski ljudski avtomobil", ki je po-

2 EuroVision Lab. je bila eksperimentalna razstava v sklopu projekta EMEE: EuroVizija – Muzeji predstavljajo Evropo, ki je izhajala iz muzejskega predmeta in pomembnosti večplastnega pojmovanja le-teh, obenem pa je za primer in osnovni predmet postavila v ospredje Fiat 600 – Zastavo 600/ 700/ 750/ 850, ki je služil kot maskota in povezovalni člen razstave.

3 56 odstotkov vseh prispelih fotografij predstavlja prve avtomobile, ki so bili jugoslovanske izdelave.

skrbel za motorizacijo množic (Brovinsky 2014: 73). Po drugi svetovni vojni je avto predstavljal svobodo gibanja (Mantle 1995, xiv), modernizacijo, gospodarski razcvet in vse skupaj povezal z ekonomsko migracijo. Skrajšal je dnevno potovanje v službo, omogočil izlete ob koncu tedna in celo daljša potovanja čez mejo v iskanju dela v večjih industrijskih središčih.

Čas, v katerem se je pojavil Fiat 600, je bil čas delitve v Evropi in svetu. Vzhodni in zahodni blok sta bila razdeljena z železno zaveso, v Jugoslaviji pa smo bili s svojim statusom neuvrščenih nekje vmes. Medtem ko se je zahodni blok bliskovito gospodarsko razvijal, je vzhodni blok stagniral in se z vsakim desetletjem pogrezal v večjo krizo. To pa ni pomenilo, "da evropski vzhodnjaki niso sanjali štirikolesnih sanj" (Pogačar 2016a, 29). Kakor tudi delitev med Zahodom in Vzhodom ni bila absolutna, saj je kar nekaj primerov sodelovanja, ki je uspelo delitev zaobiti. Kljub krizi v vzhodnem bloku se je začelo licenčno proizvajati Fiat 600 in ga kopirati tudi izven zahodnega bloka. Z razvojem industrije je rasla tudi potreba po delovni sili in z njo selitve iz ruralnih v urbana področja ter nenazadnje tudi v tuje države, kar je omogočilo mešanje zahodnega in vzhodnega bloka (Kogoj in Purg 2015, 225). Leta 1968 je Zahodna Nemčija podpisala dvostransko pogodbo o izmenjavi delovne sile z Jugoslavijo (Moch, 2003: 177).[4] Ko so se ljudje, ki so bili del ekonomskega migrantskega vala, vračali v domače kraje za večje praznike in počitnice, so s tem počasi gradili mostove med domovino in novimi bivališči.

Tako kot je Fiat 600 prišel v takratno Jugoslavijo, se je razširil tudi v druge evropske države. Fiat je začel proizvajati svoj model 600 v letu 1955 in s proizvodnjo končal 1969. Španska licenčna kopija, poznana kot Seat 600 je prišla na trg leta 1957 in so jo pod tem imenom uvažali v Južno Ameriko. S tem je ta različica postala tudi najbolj izvažana verzija Fiata 600. Vozili so jo v Mehiki, Kolumbiji in celo v Argentini. Prodaja teh modelov je segala celo v vzhodni blok, na Poljsko in nevtralno Finsko. Seat je svojo proizvodnjo Fiatovih modelov zaključil leta 1973 (Bobbitt 2014). V Zahodni Nemčiji je prav tako NSU-Fiat v Heilbronnu licenčno proizvajal modele Fiatove avtomobilske produkcije. V letu 1957 so ime znamke spremenili v Neckar, ki je prodajal dve verziji Fiata 600: Neckar Jagst 600 in Neckar Jagst 770, katerih proizvodnja se je končala v letu 1969 (prav tam). Preden je v Jugoslaviji zacvetela proizvodnja Zastave 600–850, so Fiate 600 najprej uvažali in zgolj prodajali vse do leta 1958, ko je Zastava znamko Fiat začela nadomeščati s svojo lastno.[5] Pravcata proizvodnja modela Zastava 600D se je začela leta 1960,

: Prikaz licenčne in nelicenčne izdelave variacij Fiata 600.

4 Zahodna Nemčija je dvostranske pogodbe podpisala tudi z Italijo, Grčijo, Turčijo in Portugalsko. Tudi druge severnoevropske države so imele podobno prakso (Moch 2003, 177).

5 Intervju z Milošem Ješe, predsednikom Codelli Classic & Sports Car Cluba, 25. 9. 2014.

medtem ko je za pristnega fička veljal nekoliko večji model od originalnega Fiata 600, model Zastava 750, ki so ga začeli izdelovati v letu 1962. Fiat je sofinanciral Crveno zastavo v Kragujevcu, tovarno, ki je bila organizirana po modelu italijanske Mirafiori v Torinu (glej Miljković; glej tudi Rajković, ta številka). Ta tovarna ni bila pomembna zgolj zato, ker je začela z dostopno množično proizvodnjo priljubljenega avtomobila, ampak tudi zato, ker je kazalo na sodelovanje med zahodnimi in vzhodnimi državami:[6] gospodarsko, politično in kulturno (Le Normand 2011, 97–99). Čeprav sta tako Seat kot Crvena zastava vnašala rahle spremembe v prvoten model Fiata 600, za najbolj opazno adaptacijo Fiata 600 velja sovjetski avto Zaporožec, ki se ni držal licenčnega sistema proizvodnje. V Ukrajini so torej naredili kopijo-dvoživko, ki je v enem avtomobilu združila Fiat 600 in Volkswagnov (VW) model v tako imenovani ZAZ 965 oziroma 965A. Zaradi kombinacije modelov so mu nekateri nadeli ime Folksfiatovič (“*Volksfiatowitsch*”), kot igro besed obeh kopiranih avtomobilskih znamk s slovansko končnico (Der Spiegel, 1960). ZAZ so nato prodajali na Finskem, kakor tudi v Belgiji in Avstriji (Der Spiegel, 1960). Fiat 600, ki je imel za nas takrat izjemen pomen, pa ni bil edini tak avtomobil, ki je zaznamoval opisano obdobje v vsaki evropski državi. Soroden pomen za družbo so v tujini imeli hrošč (VW *Käfer*) v Zahodni, Trabant v Vzhodni Nemčiji in Mini v Angliji.[7]

Naš? Italijanski? Evropski?

Fičo velja za osvajalca jugoslovanskih in slovenskih src. Tako velike naklonjenosti nekemu modelu avtomobila danes zlepa ne najdemo več. Kljub temu da ima ta avtomobil širšo pripadnost in izvor, ki ni bil jugoslovanski, smo imeli občutek, da se fička dojema nekoliko vzetega iz konteksta razvoja. S tem, ko je postal jugoslovanska ikona, je prerasel svoj izvor in se razbohotil kot sinonim za jugoslovanski (kar je takrat pomenilo tudi naš, slovenski) avto. Iz radovednosti, če naše domneve veljajo, smo v MNZS konsistentno izvajali preizkus percepcije fička kot kulturne dediščine. V letih 2014 in 2015 smo na vse večje muzejske dni in dneve odprtih vrat opravljali raziskavo o tem, kako obiskovalci dojemajo ta nekoč priljubljeni avtomobil. Pripravili smo štiri muzejske postaje, imenovane EuroBarometer, kjer je kot najbolj popularen element izstopal ravno fičo. Obiskovalce smo najprej na kratko seznanili z našimi rezultati raziskovanja o tem predmetu, nakar smo jih po klepetu prosili, da označijo stopnjo slovenskosti/evropskosti na barometru. Označevanje smo ločili na pet starostnih skupin, kjer je vsaka svoje mnenje označevala z različno barvo. Kljub povzetku, ki se ujema z zgoraj povedanim o tem avtomobilu, se je generacija od 35. leta naprej odločala bolj v prid *našemu*, torej neevropskosti fička. Kar 62 odstotkov vseh sodelujočih iz te starostne skupine je fička opredelilo kot neevrop-

6 O nujnosti sodelovanja med Zahodom in Vzhodom kljub hladni vojni pri avtomobilski industriji govorijo tudi Grieger, Gutzmann in Schlinkert (2009, 13).

7 Mini je v Angliji veljal za ‘*people’s car*’ (Mantle 1995, 38), enako kot ostali omenjeni modeli drugod po Evropi.

: Ljubljana, november 1960 | Foto: Marjan Ciglič | Hrani: Muzej novejše zgodovine Slovenije

skega, medtem ko so mladi pod 35 let fička v 64 odstotkih opredelili kot evropsko dediščino. Od vseh predstavljenih predmetov,[8] je bil fičo najmanj evropski ali transnacionalni predmet ravno zaradi čustvenosti in nostalgije visokega deleža sodelujoče populacije, ki ni odstopala od svojega prepričanja, da je fičo *naš* avto.

To je sprožilo vprašanja, kaj bi spomin na fička izgubil, če bi postal transnacionalni predmet? Kje bi spominjajoče se generacije izgubile vrednost in doživele občutek oropanosti, če ta predmet ne bi bil več *njihov*? Po pogovorih s sodelujočimi,[9] starimi od 35 do 80 let, ki so fička videli kot neevropsko dediščino, je ta avto simbol jugoslovanske (in s tem tudi slovenske) uspešnosti, razvoja, dostopnosti in vsakodnevnih dobrin. S predpono *naš* pomaga k umestitvi

8 Poleg fička so bili ocenjevanju izpostavljeni naslednji predmeti MNZS-ja: partizanske lutke, moška žepna ura z Leninom in srpom ter kladivom namesto kazalcev ter enigma iz druge svetovne vojne.

9 Do teh ugotovitev smo prišli na podlagi kratkih intervjujev z obiskovalci, udeleženci raziskave EuroBarometer v okviru projekta EMEE.

na svetovni ravni in obenem k varovanju individualnega spomina. V resnici postane fičo tako glasnik kakor tudi varuh spominov udeležene generacije, ki jih je potrebno ohranjati. Z evropsko razsežnostjo pa bi muzejski predmet postal odtujen in preveč oddaljen, zaradi česar bi se individualni spomini porazgubili in nehali tvoriti kolektivni spomin, odet v nostalgijo. Vlogo muzeja smo pri tej dilemi videli kot predstavitelja vseh slojev fičkove zgodbe, tako čustveno nabite kot tudi zunaj nacionalnega konteksta.

Jugoslovanski avto, ki je osvojil srca ljudi, si je utrl pot tudi do muzeja

Fičo, malček s prikupnim in prijaznim videzom, ima danes spominsko in zgodovinsko vrednost. S pripovedovanjem prigod in zgodb o njem in z njim nas zabava, čudi, nasmeji. Kakor hitro pa te spomine, fotografije in avto sam postavimo v muzej, dobimo novo zgodbo. Kot pravi Susane A. Crane, pristati v muzejski zbirki pomeni, da je predmet vreden in vključen v institucionalni spomin. Razstavljeni predmet pa je še posebej vključen v institucionalni spomin obiskovalcev muzeja (Crane 2000, 2). Z umestitvijo osebnih spominov in avtomobila v muzej, individualnim spominom damo težo in priznanje, ter omogočimo stičišče kolektivnega spomina, ki vnaša potrditev posameznikovih zgodb in skrbi za ohranjanje in sprožanje spominov. Fičo kot muzejski predmet se nenadoma prelevi v pomembnega mediatorja spomina ter predstavnika dediščine preteklosti, ki ne vzbuja le asociacij in spominov, temveč deluje kot pričevalec zgodovine in glasnik nekega časa.

Muzejski predmet, ki služi kot okno v kompleksno zgodovinsko obdobje (Preziosi 2011, 53) je obenem lahko tudi "orientacijska točka", na katero se opre kolektivni spomin, ki nato "ovija individualne spomine" (Halbwachs 2001, 56). Prvi avto, ki je velikokrat bil prav fičo, je tematski predmet, ki sproža nostalgijo, spominjanje na mladost in s tem, kot pravi Kaja Širok, vnaša smisel v zgodbe iz preteklosti posameznikov (Širok 2009, 19). Nostalgija ob fičku ali katerem drugem jugoslovanskem avtomobilu omogoča skupne občutke določene generacije in z individualnim spominom, ki ga sproži enak predmet, tvori ohlapen občutek pripadnosti in kolektivni spomin (prim. Petrović, ta številka).

Muzeji, ki so mesta interakcije med osebnimi in kolektivnimi identitetami, med spominom in zgodovino (Crane 2000, 12), predmet – v našem primeru avtomobil – pretvorijo v muzejski predmet kot materialno dejstvo in dokazilo za zgodbe, ki izhajajo iz njega in v sodobnem času nosijo različne pomene za različne ljudi (Dudley 2012a, xxvii). Sandra H. Dudley poudarja, da je muzejski predmet potrebno interpretirati in narediti dostopen tako, da se ga ne oropa za čarobnost, skrivnostnost in navdušenje, ki ga lahko nosi (Dudley 2012b, 3).

Zato in zaradi strinjanja s tem, da vsak posameznik različno dojema in sprejema svet, fička nismo oblepili s podnapisi, dolgimi razlagami in ga pokrili s stekleno vitrino. Ta kup železa je namreč interpretativno izjemno hvaležen predmet, saj ne potrebuje veliko strokovno umeš-

: Z muzejskim fičkom na pot | Foto: Urška Purg

čene razlage, ker v ljudeh vzbuja spomine in zanimanje ter ravno zaradi tega odprtost in radovednost za več informacij. Fičo v MNZS tudi ni klasičen muzejski predmet. Avto, vpet v širšo zgodbo Časovne kapsule, smo raje kot v muzej umestili predenj, na voljo mimoidočim za 'testno vožnjo'. Nevsiljivo, a dovolj opazno, smo ga oplemenitili z zemljevidi in s predmeti tedanjega časa ter QR-kodami, ki obiskovalce vodijo do informacij in spominov na ta avtomobil. Želeli smo ustvariti občutek, da v fička obiskovalec lahko sede in se hitro odpelje v nove dogodivščine (zemljevidi Jugoslavije, poletno pokrivalo na zadnjem sedežu in drugi majhni predmeti so dodajali občutek pripravljenosti na pot). Prav tako smo večplastno razlago, napisano v poljudnem slogu, primernem za širšo javnost, vključili v razstavni časopis in katalog, Časovno kapsulo pa smo opremili s kratkimi filmčki, ki so predstavljali vse zgoraj omenjene vidike nosilca jugonostalgije. Na ta način smo uporabnikom prepustili svobodno raziskovanje in čustvovanje, nostalgijo in učenje. Predmetu smo dovolili, da je govoril zase – ne toliko z estetsko vrednostjo, četudi je večini obiskovalcev avto ljubek in prijeten za oko, temveč s spominsko. Pri generaciji, mlajši od 35 let je omogočal čudenje in odkrivanje preteklih časov. S tem je predmet postal glasnik določenega obdobja, ki obiskovalcem omogoča samoprepoznanje v

neki širši, objektivni in institucionalizirani dediščini. Muzejski predmet lahko deluje kot vezivo, ki različne spomine pretvori v širšo zgodbo. V zgodbo, ki si jo delijo vsi in h kateri vsak od spominjajočih se posameznikov kot v sestavljanko dodaja svoj individualni košček ob ogledu in izkustvu muzejskega predmeta.

V našem primeru smo s fičkom poskušali "postaviti most med preteklostjo in sedanjostjo" ter med generacijami, ki se tega avtomobila in obdobja spominjajo v "lastnih, avtobiografskih spominih", in tistimi, ki na to gledajo s pomočjo tujih spominov in zgodovine (Halbwachs 2001, 57–86). Zato je bilo pomembno, da smo obiskovalcem pustili svobodo, ki jo Dudley vidi kot svobodo med predmetom kot nosilcem informacij in predmetom samostojnega razglabljanja (Dudley 2012b, 12), ki smo mu dodali še tretji dejavnik – izkustveni predmet. S tem je lahko vsak obiskovalec muzejski predmet doživljal po svoje in imel možnost odkrivati novo in čustvovati obenem. Ne nazadnje je bila prav želja avtorjev razstave, da bi obiskovalci Tivolija prišli pred muzej in za fičkov volan namesto zgolj na gugalnice. Razstavljeni zgodovinski predmet tudi ne bi mogel bolje služiti v vlogi muzeja kot služi v tem primeru, ko se pred avtom ustavita babica in vnuk in se brez muzejskega vmešavanja pričneta pristno odzivati nanj. Babice, dedki in starši ga običajno z lahnim nasmeškom občudujejo, medtem ko se mlajši čudijo, včasih celo nekoliko posmehujejo njegovi majhnosti. Takrat nastopi trenutek, ki bi si jih v muzeju želeli še več – tisti z avtobiografskimi spomini na fička, z lastnimi zgodbami in razlagami, *kako se je brez težav na morje peljala cela družina z vso prtljago*, ob igri neformalno učijo mlajše in nato skupaj odkrivajo muzejsko zgodbo o tem predmetu, ki jih čaka v njem.

Kraljevič v človeških srcih in na družbenih omrežjih

Fiatu 600 in njegovim variacijam smo se posvetili tudi zato, ker pričajo o ponudbi vozil v tistem obdobju. Obenem pa verzije modela nikakor niso šle v pozabo, čemur pritrjuje tudi obstoj velikega števila ljubiteljskih klubov po vsej Evropi, tudi po državah, kjer avtomobil v obdobju hladne vojne ni imel tako pomembnega statusa (Pogačar 2016b, 133). Avto je danes popularen med zbiratelji starih avtomobilov, ki fička zelo cenijo. Zanj skrbijo do te mere, da je občasno videti celo bolje kot v časih najbolj razširjene uporabe. V Španiji je tako cenjen, da so mu v več mestih postavili spomenik.

Zgodilo pa se je še nekaj – mimoidoči in obiskovalci muzeja so začeli objavljati svoje fotografije z muzejskim fičkom na Instagramu. To je spletno družbeno omrežje, kjer si muzeji že dlje časa poskušajo pridobiti prepoznavnost in opravljati svoje poslanstvo. Kljub trudu se na tem omrežju o Muzeju novejše zgodovine Slovenije ni veliko objavljalo, razen prispevkov samega muzeja. Po razstavi EuroVision Lab. in rumenem fičku pred muzejem se stanje izboljšuje.

Ta avtomobil, v vseh svojih različicah s svojo prisotnostjo na družbenih omrežjih ohranja status ikone. Zakorakal je na Facebook, Pinterest, Twitter, Instagram ... Sploh se pogosto pojavlja

na spletnih omrežjih, ki temeljijo na pomembnosti vizualne podobe, kot je Instagram. Na tem spletnem omrežju si ga delimo ne le s Španci, Italijani in našimi južnimi sosedi, temveč se med objavami znajdejo tudi fotografije iz Švice, Nemčije, Nizozemske, Argentine, Urugvaja in od drugod po svetu. Pod različnimi ključnimi besedami, ki označujejo modele tega avtomobila, ga najdemo več kot 40.000-krat. Objave prikazujejo avtomobile, natovorjene za na počitnice, pozirajoče ljudi pred, ob in v avtomobilu nekoč in danes, stare in nove fotografije verzij, bleščeče očuvanih in tu in tam tudi razpadajočih. Skupaj z rastjo števila uporabnikov tega omrežja raste tudi število profilov, namenjenih prav tem modelom avtomobilov in njihovim klubom ljubiteljev.

Zanimivo je tudi, da sploh uporabniki Instagrama, ki objavljajo v državah, kjer se teh modelov ni proizvajalo, velikokrat navedejo kot ključne besede kar vse tri velike proizvajalce: Fiat, Seat in Zastavo. Po drugi strani tisti, ki objavljajo fotografije iz izvornih krajev Fiata, Seata in Zastave, teh treh znamk nikoli ne mešajo med seboj. Eden od razlogov za to je lahko, da slednji fotografije avtomobila velikokrat objavljajo kot asociacijo na mladost, ponos, spomine in v duhu nostalgije, podobno kot se je kazalo pri EuroBarometru; medtem ko prvi izhajajo iz manj čustvenega pogleda na predmet, ki vključuje zanimanje za modele in verzije nasploh.

Sklep

V MNZS smo fička torej videli kot meje presegajoči predmet, poznan po Evropi in celo po svetu. Prikazati smo ga želeli tako, da bi se v njem lahko vsaj malo prepoznal vsak obiskovalec ne glede na deželo izvora in izkušnje. Na proces muzealizacije, skozi katerega je šel razstavljeni rumeni avto pred muzejem, gledamo – kot pravijo Wolfram Kaiser, Stefan Krankenhagen in Kerstin Poehls – kot na proces, v katerem smo ga postavili v muzejski kontekst (Kaiser idr. 2014, 4), ki se trudi biti dostopen in vključujoč. Želja po predstavljanju predmeta kot nosilca transnacionalnih zgodb in pomenov raste iz razumevanja muzeja kot inkluzivne ustanove, ki je dostopna, gostoljubna in uglašena na obiskovalce. V ta namen ozko predstavljanje s pomočjo uveljavljenega enosmernega in enodimenzionalnega principa razstavljanja predmetov odpove in ne zadosti sodobnim potrebam po spreminjanju muzejev, o katerih govori mnogo strokovnjakov s področja muzeologije (Black 2005, 267; Hooper-Greenhill 1993, 8; Straughn in Gardner 2011, 45; Witcomb 2003, 59). Obenem je širši pogled na fička

: Soavtorji razstave EuroVision Lab. v maskoti razstave – fičku | (foto: Sašo Kovačič)

izviral iz strinjanja z mislijo, da muzeji danes družbi ne služijo več zgolj z "zagotavljanjem referenčne točke v spreminjajočih se časih, z željo po kompenziranju izgube industrializacije in modernizacije" (Marquard 2001 in Zübe 1989 po Kaiser idr. 2014, 6), "temveč postajajo nosilci sprememb" (Kaiser idr. 2014, 6). S tem muzeji ponujajo nekaj več kot zgolj tolažbo, ohranjanje in posnetek izgubljenega časa, omogočijo aktivno uporabo hranjenega ter participatorno soustvarjanje kulturne dediščine z različnimi skupinami uporabnikov.[10]

Literatura

Abram, Marco: *Zastava car is freedom.* Osservatoria balcani e caucaso, 2014; http://www.balcanicaucaso.org/eng/Regions-and-countries/Serbia/Zastava-car-is-freedom-147226 (22. 8. 2016)

Black, Graham: *The engaging museum: Developing museums for visitor involvement.* London in New York: Routledge, 2005.

Bobbitt, Malcolm: *Fiat and Abarth 500, 600, and Seicento: 1936 to 2010*. Dorchester: Veloce, 2004.

Brovinsky, Boris: *Naš dragi avto: Prvo stoletje avtomobilizma na Slovenskem*. Ljubljana: Tehniški Muzej Slovenije, 2014.

Crane, Susan A.: *Introduction: Of Museums and* MemoryI. Museums and Memory. Ur. Susan A. Crane. Stanford in California: Stanford University Press, 2000. 1–13.

Der Spiegel: *Sowjet-Union: Volksfiatowitsch*. Der Spiegel 30/1960, 57–58; http://magazin.spiegel.de/EpubDelivery/spiegel/pdf/43066317 (22. 8. 2016)

Dudley, Sandra H.: *Preface*. Museum Object. Experiencing the Properties of Things. Ur. Sandra H. Dudley. London in New York: Routledge, 2012a. xxvii–xxviii.

Dudley, Sandra H.: *Encountering a Chinese Horse: Engaging with the Thingness of Things*. Museum Object. Experiencing the Properties of Things. Ur. Sandra H. Dudley. London in New York: Routledge, 2012b. 1–15.

Gostiša, Nataša: *Konec leta 2015 v Sloveniji registriranih skoraj 1.079.000 osebnih avtomobilov*. Statistični urad Republike Slovenije, 2016; http://www.stat.si/StatWeb/prikazi-novico?id=5921&idp=22&headerbar=19 (22. 8. 2016)

Grieger, Manfred, Gutzmann, Ulrike in Schlinkert, Dirk (ur.): *Towards Mobility. Varieties of Automobilism in East and West*. Wolfsburg: Hahn Druckerei, 2009; http://www.volkswagenag.com/content/vwcorp/info_center/de/publications/2009/03/towards_mobility.bin.html/binarystorageitem/file/VW_FPD03_ES.pdf (22. 8. 2016)

Halbwachs, Maurice: *Kolektivni spomin*. Ljubljana: Studia humanitatis, 2001.

Hooper-Greenhill, Eilean: *Museums and the Shaping of Knowledge.* London in New York: Routledge, 1993.

Kaiser, Wolfram, Krankenhagen, Stefan in Poehls, Kerstin: *Exhibiting Europe in Museums. Transnational Networks, Collections, Narratives, and Representations*. New York in Oxford: Berghahn, 2014. (Volume 6, Museums and Collections).

10 Pri eksperimentalni razstavi EuroVision Lab. je bil v ospredju proces dela z mladimi, ki so bili aktivni nosilci in soustvarjalci razstave o obdobju, ki ga sami niso doživeli ali se ga zgolj bledo spominjajo; da bi predstavili neznane teme in odprlia vrat muzeja novim skupinam in jih bolje vključevali. Za več informacij o procesu in poteku glej: Purg, Štefanič 2015.

Kogoj, Katarina in Purg, Urška: *Just a Wheel Away: Bridging Borders*. European perspectives on museum objects : selected examples on the change of perspective. Ur. Susanne Schilling idr. Dunaj: Edition Mono/Monochrom, 2016. 223–248.

Le Normand, Brigitte: *Automobility in Yugoslavia between Urban Planner, Market and Morotist: The Case of Belgrade, 1945–1972*. The Socialist Car: Automobility in the Eastern Bloc. Ur. Lewis H. Siegelbaum. Ithaca in London: Cornell University Press, 2011. 92–104.

Mantle, Jonathan: *Car Wars: Fifty Years of Backstabbing, Infighting, and Espionage in the Global Market*. New York: Arcade Pubishing, 1995.

Moch, Leslie Page: *Moving Europeans: Migration in Western Europe since 1950*. Bloomington, Indianapolis: Indiana University Press, 2003.

Pogačar, Martin: *Fičko po Jugoslaviji: zvezda domačega avtomobilizma med cestami in spomini*. Ljubljana: Založba ZRC, ZRC SAZU, 2016a.

Pogačar, Martin: *Kaj je ostalo od avtomobilskega fenomena Fičo?* Made in YU 2015. Ljubljana: Založba ZRC, ZRC SAZU, 2016b; 118–141.

Preziosi, Donald: *Art History and Museology: Rendering the Visible Legible*. A Companion to Museum Studies. Ur. Sharon Macdonald. Malden in Oxford: Willey-Blackwell, 2011. 50–63. (Blackwell companions to cultural studies 12).

Purg, Urška in Štefanič, Janja: *EuroVision Lab.: en predmet – mnogo vizij – EvroVizij: Katalog prve EMEE eksperimentalne razstave*. Ljubljana : Muzej novejše zgodovine Slovenije, 2015.

Straughn Celka in Howard Gardner: *Good Work in museums today ... and tomorrow*. The Routledge Companion to Museum Ethics: Redefining Ethics for the Twenty-First-Century Museum. Ur. Janet Marstine. London in New York: Routledge, 2011. 41–53.

SURS: *Cestna vozila in prve registracije cestnih vozil glede na vrsto vozila, Slovenija, letno*. Ministrstvo za infrastrukturo;
http://pxweb.stat.si/pxweb/Dialog/varval.asp?ma=2222102S&ti=&path=../database/Ekonomsko/22_transport/08_22221_reg_cestna_vozila/&lang=2 (22. 8. 2016)

Širok, Kaja: *Kolektivno spominjanje in kolektivna pozaba v obmejnem prostoru: Spomini na Gorico 1943–1947: doktorska disertacija*. Nova Gorica: Univerza v Novi Gorici, 2009.

Witcomb, Andrea: *Re-imagining the museum: beyond the mausoleum.* London in New York: Routledge, 2003.

Povzetek

Danes nam avtomobili predstavljajo nekaj povsem običajnega in navadnega. V povojni Jugoslaviji pa so bili avtomobili redki in težko dostopni. Situacija se obrne s prihodom Fiata 600, ki v Jugoslaviji z licenčno izdelavo hitro postane prepoznaven kot Zastava in kasneje fičo. Svobodo gibanja in mobilnost delavskega razreda z licenčno in nelicenčno izdelavo prinese tudi v Nemčijo, Ukrajino in Španijo, od tam pa še zunaj evropskih meja. Fičo, ki je veliko družin odpeljal na izlete, počitnice ali skrajšal pot do službe delavskemu razredu, si je v individualnem avtobiografskem spominu generacij prislužil pomembno mesto. Umeščen v muzej, deluje kot sprožilec in skrbnik teh spominov, obenem pa je nosilec znanja in oznanjevalec zgodovinskega obdobja. Zaradi svojega skoraj ikoničnega statusa se kot muzejski predmet vede kot Proustova magdalenica, ki gradi most med spominjajočimi se generacijami in tistimi, ki zgodovino tega avtomobila spoznavajo s pomočjo institucionaliziranega spomina. Odpira vprašanje našega in tujega ter svoje odtise popularnosti pušča po vsem svetu, bodisi v klubih ljubiteljev ali pa v virtualnem svetu med uporabniki družbenih omrežij.

Summary

Today cars represent something perfectly ordinary and usual for us. In postwar Yugoslavia, however, automobiles were rare and hard to come by. The situation was turned around by the arrival of the Fiat 600, which was made under license in Yugoslavia and quickly became known as the Zastava and later *fičo*. Freedom of movement and mobility of the working class through licensed and unlicensed production was also brought to Germany, the Ukraine, and Spain, and from there to places beyond European borders. The *fičo*, which took many a family on trips and vacations and shortened the commute for workers, has earned a special place in the individual autobiographical memory of generations. Placed in a museum it acts as a trigger and caretaker of these memories while also being a bearer of knowledge and a herald of a historical period. Due to its almost iconic status, as a museum object it behaves like Proust's madeleine, building a bridge between the generations who still remember it and those who know the history of this car through institutionalized memory. It raises the question of what is ours and what is foreign, and leaves its imprints of popularity all over the world, either through fan clubs or in the virtual world among users of social media.

Ključne besede
Fiat 600, Zastava, fičo, muzejski predmet, individualni spomin, kolektivni spomin, ikona, družabno omrežje

Keywords
Fiat 600, Zastava, *fičo*, museum object, individual memory, collective memory, icon, social web