

# 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 dožemanje prostora in časa in v temelju predružačili način, kako se ljudje obnašamo do okolja in drug do drugega.

Avtomobilaska 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 avtomobilaska 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 izvablajo 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 kuriozitetu 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 sedanost 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 neskrto 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 sedanostjo, 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 sedeli "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 življenje 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 prisedanja 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 muzealizacijo 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 sedanosti, 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.