

VALENTINČIČ FURLAN, Nadja

2014 Interpretacija dediščine igranega filma: »Tematska pot Na svoji zemlji« v Baški grapi. V: T. Dolžan Eržen, I. Slavec Gradišnik, N. Valentinčič Furlan (ur.), *Interpretacije dediščine*. Ljubljana: Slovensko etnološko društvo, 187–212, [https://www.tpnasvojemlji.si/Documents/Valenticic\\_Interpretacija-okt2014.pdf](https://www.tpnasvojemlji.si/Documents/Valenticic_Interpretacija-okt2014.pdf).

Nadja Valentinčič Furlan

256

**Martin Pogačar: *Fičko po Jugoslaviji: zvezda domačega avtomobilizma med cestami in spomini***. Ljubljana: Založba ZRC, ZRC SAZU, 2016, 236 str.

Fič(k)a, stoenke ali yuga se spominja še marsikdo iz današnje srednje generacije. Kaj spominja, mnogi smo še vozili te avtomobile kragujevske tovarne avtomobilov Crvena zastava. S propadom Jugoslavije so romali na smetišče zgodovine s to državo tudi avtomobili. Toda, čeprav je z državo propadla tudi tovarna, v kateri se je fičko izdeloval, fičko še živi. Kulturolog Martin Pogačar, avtor knjige *Fičko po Jugoslaviji*, pa predlaga, da razumemo motorizacijo države in propad države skupaj. Ravno fičko je tako po njegovem avtomobil, ki je motoriziral državo in je tudi alegorija njenega razpada (znan je posnetek tanka JNA, ki zmaliči rdečega fička). Toda zgodba o fičku, ki je na prvi pogled zgodba o propadlem sistemu in inferiornem avtomobilu, je ob pozornejšem pogledu mnogo kompleksnejša in polna zanimivih detajlov in ambivalentne zgodovine.

Eden prvih avtorjev, ki je fenomen fička poskusil misliti, je Igor Mandić v eseju »'Fičo' je formula« iz sedemdesetih let dvajsetega stoletja: »To na videz 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 ...« Dodaja, da še ni nihče resno preučil »'duhovnega sporočila' tega mini prevoznega sredstva (kar bi bilo možno le ob podrobni raziskavi trga in 'zgodovine' njegovega življenja).« (Dialogi, 2016, št. 9, str. 7)

Z delom *Fičko po Jugoslaviji* pa dobimo to kulturno zgodovinsko podobo njegovega življenja. Ali kot pove Pogačar v uvodu: »Ne politika ne rja, ne spreminjajoči se estetski kriteriji, niti pričakovanja in zahteve voznikov ter tehnološko inoviranje avtomobila niso uspeli materialno ali simbolno pokopati fička.« (str. 9) Avtor uporablja »precej odprt pristop«, kar pomeni, da ga zanima fičo kot osebna zgodba, kot spomin, pripoved, sledi mu v popkulturo, na splet, v garaže in muzeje. Knjiga je izšla v zbirki Kulturni spomin in natanko to, kulturni spomin, je osrednja točka obravnave fička; avtorja ne zanima zgolj zgodovina fička (in širše avtomobilizma), tehnične specifikacije, temveč osebne pripovedi ter avtomobilske krajine, torej vizualna in estetska prisotnost avtomobila.

V prvem poglavju z naslovom *Prva ... jugoslovanska avtomobilska krajina in industrija* Pogačar oriše vzpon avtomobilske industrije v Jugoslaviji, v kateri

je po drugi svetovni vojni količina motornih vozil predvojno raven dosegla šele leta 1956. Središče jugoslovanske avtomobilske industrije je predstavljala tovarna Zastava iz Kragujevca. Čeprav so v kragujevski livarni že od leta 1853 izdelovali orožje za srbsko kraljevo vojsko, pa je danes bolj znana po svojih avtomobilih, katerih začetki proizvodnje segajo v leto 1953; leta 1955 je kot Fiat 600 svojo pot začel legendarni fičko, leta 1971 Zastava 101 (»stoenka«), nato še Yugo 45 in Florida, ki je bila namenjena izvozu v ZDA. Leta 2008 je tovarno Zastava prevzel Fiat, tam sedaj proizvajajo Fiat 500L. Avtor na kratko spregovori tudi o avtomobilskih tovarnah v Sloveniji, Industriji motornih vozil (IMV) Novo mesto in Tovarni avtomobilov Maribor (TAM).

V drugem poglavju z naslovom *Sklopka ... nekaj malega za tehno(fičko) stalgike* postreže s podatkom, da je bilo v tridesetih letih izdelanih skoraj milijon fičkov in jih je po nekaterih ocenah na prostoru bivše Jugoslavije še vedno registriranih 20.000. Dalje opiše fičkove tehnične lastnosti in predstavi knjigo Predraga Kneževića *Fičín bukvar* (prva izdaja iz leta 1957), ki je bila nekakšna biblija voznikov tega avtomobila. Izvemo, da je fičo svoj vzdevek dobil po kurirju Fiću, junaku stripa, ki je takrat izhajal v časniku Borba.

257

V tretjem poglavju z naslovom *Druga ... posredovana preteklost: osebne pripovedi in medijska okolja* avtor niza družinske zgodbe o fičku, ki je v svojem tridesetletnem obstoju predstavljal osrednje mesto socialistične mobilnosti. Fičko zasede avtorjeve osebne spomine, mesto junaka v jugoslovanskem filmu *Nacionalni razred* Gorana Markovića iz leta 1979 ali pa v epizodi *Ure vožnje* v seriji *Na vrat na nos* Srđana Karanovića. Pogačar analizira tudi nove medije, saj poteka komunikacija, svetovanje o ohranjanju, predelavi, obnavljanju fiča tudi na internetu, spletnih forumih, blogih in spletnih straneh (denimo Autoslavia), video spletiščih (denimo YouTube) ter Facebooku. Nostalgija za fičkom pa ni ostala samo na internetu, temveč so začeli modele in miniature tega avta izdelovati v podjetju Hribar-os v sodelovanju s podjetjem Zastava Avtomobili in Tehničkim muzejem Slovenije.

V četrtem poglavju *Tretja ... pošraufana sedanjost: med cesto, garažo in muzejem* avtor predstavi dve praksi, muzealizacijo in ljubiteljstvo, ki »vsaka na svoj način in z različnimi strokovnimi in motivacijskimi ozadji ohranjata jugoslovansko industrijsko in tehnično dediščino«. (str. 164) Za razliko od muzealcev, ki želijo ohraniti izvorno obliko avtomobilov, pa zbiralce oziroma ljubitelje avtor deli na dve skupini: »restorativce« in »retro-futuriste«. Prvi ohranjajo avtomobil v izvornem stanju in mu le kaj dodajo, drugi pa ga temeljito predelajo in »izboljšajo«. Beremo spomine zbiralcev, ki pripovedujejo svoje motive, aspiracije, kdaj in zakaj so sploh začeli zbirati avtomobile. Avtor v tem poglavju opozori tudi na problematični »nacionalizirajoči« diskurz, ki ob travmatičnem razpadu Jugoslavije dediščino drobi in jo zgodovini le kot svojo nacionalno zgodovino. Zanima pa ga tudi jugoslovanska zgodovina, zato se najprej odpravi v beograjski muzej avtomobilizma, kjer najde (le) dva fička, nato pa gre v Kragujevac, kjer naj bi obstajal Muzej Zastavinih avtomobilov. Tega muzeja ni, avtor najde le popolni fiasko ohranjanja kulturne dediščine (uničeni arhivi tovarne, uničeni stroji,

neznano kam odpeljani prvi primerki izdelanih avtomobilov), čeprav se večina ljudi v Kragujevcu še vedno s tovarno poistoveti in je na vsakem vogalu še vedno mogoče dobiti z njo povezane spominke. To srbsko pozabo sopostavlja z uspešnim primerom ohranjanja dediščine IMV-ja (kasneje Revoza), kjer so nekdanji zaposleni s Tehniškim muzejem Slovenije razstavili zbirko vozil v okviru projekta *Uf, industrija!*

258

V zadnjem poglavju *Rikverc ... in pogled čez ramo* se Pogačar sprašuje, kako razumeti posameznikove afektivne investicije v »mrtev« predmet, v tem primeru fička. Kako močna je čustvena vez, simbolni nagovor socialistične avtomobilnosti, kaže komentator spletnega portala v odzivu na članek o srečanju fičkov v Lukovici, ko napiše: »To je edini avto, ki sem ga imel rad ... Ostalo je pleh.« Gre za »ostalgično bolezen«, »fičkozo«, nostalgijo, ljubiteljsko navdušenje ali zavest o ohranjanju dediščine? Avtor odgovarja, da za preplet vseh teh dejavnikov: »Fičko je ostalgija v pravem pomenu besede, natovorjen je s preteklostjo, z idejami o njej in tudi o sedanosti, hkrati pa v svoji materialnosti v rokah voznikov, ljubiteljev, pripovedovalcev in muzealcev predstavlja »materijo«, ki jo vsaka nova raba inovativno pregnete in prežame.« (str. 209)

Knjiga vsebuje tudi bogat slikovni material, slikovite citate ljubiteljev (»Fička sem vzljubil šele leta po tem, ko sem ostal brez njega«) ter nostalgične spomine posameznikov (»Fičko, neminljiva ljubezen«). Še posebej zanimiva pa so tri vrinjena esejska poglavja, ki dopolnjujejo in dodatno osvetljujejo fenomen fička izpod prstov Zdravka Duše, Tanje Radež in Hannah Marshall.

S knjigo Martina Pogačarja smo tako dobili izvirno kulturološko pripoved o fičku, zraven pa še poln prtljažnik spominov, poglede na socialistično preteklost, soočanje s postsocialistično sedanostjo in epistemološko zagatnost obravnave polpretekle zgodovine. Knjiga je tako odlično dopolnilo tehnično zgodovinske obravnave avtomobilov v Sloveniji (Sitar, Brovinsky). Sedaj pa čakamo še na etnografsko in politično-ekonomsko obravnavo avtomobilnosti v Sloveniji.

Gregor Ilaš