



UZ IZLOŽBU *AUTOMOBIL: KULTURA MOBILNOSTI, TEHNIČKI MUZEJ NIKOLA TESLA, 11. SIJEČNJA-6. OŽUJKA*

Izum koji je ubrzao svijet

Automobil je između dva rata bio nezaobilazan dio svih urbanih vizura. Danas automobila ima neusporedivo više, ali su nepovratno izgubili auru nositelja tehničkog i društvenog progressa. Drugim riječima, automobil je bio i ostao metaforom moderniteta. A upravo je to ishodišna teza inteligentne izložbe u Tehničkom muzeju u Zagrebu

VANJA BABIĆ

U uvodu sjajno napisane knjige *Vrtoglave godine: Europa, 1900. – 1914.* (*The Vertigo Years: Europe 1900-1914*), od prošle godine – u izdanju *Frakture* te prijevodu Gorana Schmidta – dostupne i na hrvatskom jeziku, Philipp Blom opisuje istinitu epizodu staru stotinjak godina. Ne libeći se literarnoga diskursa, upotpunjena i osjetnom dozom dramatičnosti, autor čitatelje nagoni na poistovjećivanje s fotografom J. H. Lartigueom u trenucima dok je za trajanja Velike nagrade Francuske nastojao snimiti atraktivnu fotografiju nadolazećeg trkačkog automobila: „Vozilo se glasno približava i pulsira od energije. Sada je umalo ovdje. Mladi fotograf gleda napeto kroz objektiv. Jasno vidi vozača i suvozača iza ogromnog poklopca motora, vidi broj šest naslikan na spremniku za gorivo, osjeća val buke i snage dok vozilo juri pokraj njega. Stisnuo je okidač baš u tom trenutku. Sada, dok se prašina sliježe oko njega, mora čekati da vidi kako će ispasti fotografija.“ Dalje u tekstu Blom nas izvještava o fotografovu nemalu razočaranju; uhvatio je tek pola automobila, a i stražnji plan s nekoliko ljudskih likova ispostaviti će se mutnim i nekako neobično deformiranim. Ukratko, Lartigue je svoj ambiciozan pokušaj proglasio čistim neuspjehom, ni u snu ne pomišljajući kako će ga, nekoliko desetljeća poslije, spomenuti fotografski uradak učiniti slavim. Nipošto slučajno. Snimateljeva nedvojbeno zakašnjenja reakcija naspram odabrana jurećeg motiva rezultirala je otvorenim i izrazito dinamičnom kompozicijom koja će savršeno odražavati novo i radikalno drukčije doba. Naime, početkom dvadesetoga odnosno – po Ericku Hobsbawmu – na izmaku dugoga 19. stoljeća, brzina odnosno ostvarivanje što je moguće veće mobilnosti promaknut će se u neizbježne civilizacijske imperativne. A ključnu ulogu u tom procesu odigrao je upravo automobil. Dok se iscrpljena *belle époque* bližila kraju, dotad već uznapredovao modernizam započeo je u valovima lansirati svoje historijske avangarde, svjetske sile nezadrživo su klizile u veliki ratni sukob, a na ulicama najvećih gradova agresivno brujanje motora sve više će nadglasavati i potiskivati romantičan zvuk konjskih kopita. Futuristi su naprosto opčinjeni brzinom, pa će im stoga bučan automobil što agresivno juri biti mnogo draži od bilo kojeg antologijskog umjetničkog djela iz prošlosti. Njihovu vodećem ideologu i osnivaču F. T. Marinettiju bio je, primjerice, ljepši od Samotračke Nike. Isto tako, i modernistički arhitekti postat će svjesni promjena što ih je automobil unosi u čovjekov svakodnevni život.

Vjerojatno nije pretjerano ustvrditi kako će baš njegova pojava biti jedan od važnijih



Iz postava izložbe

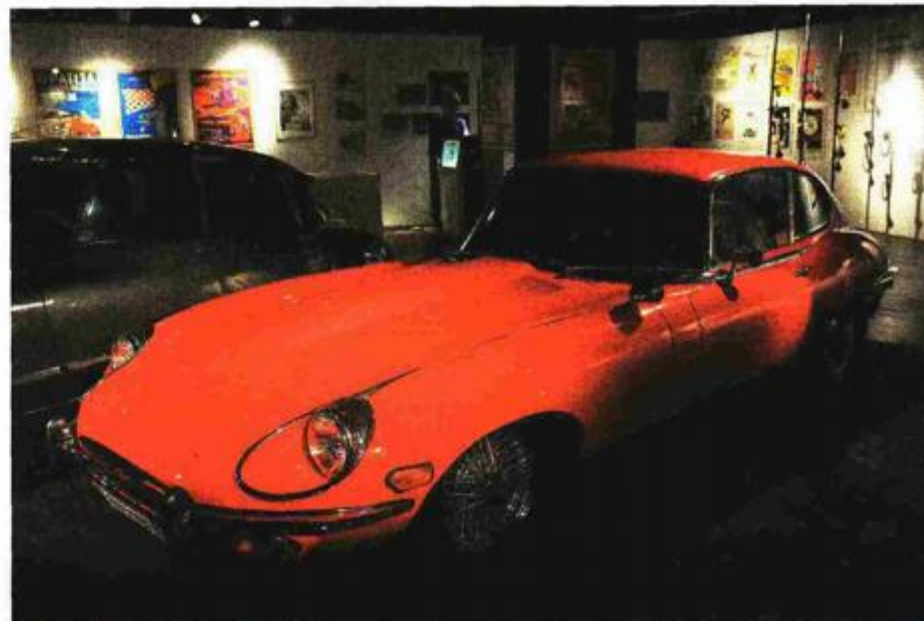
Snimio Mirko Cvjetko

okidača za avangardna arhitektonska promišljanja. U tehnološko-prometnom smislu tih je godina čovjek imao dva osnovna cilja: osloboditi se ovisnosti o konjima na zemlji te konkurirati pticama u zraku. Oba su, dakako, bila uspješno apsolvirana, ali kako je prvi već od početka počeo poprimati karakteristike relativno široko rasprostranjena, a nedugo potom – barem u onim industrijski najrazvijenijim sredinama – i masovnog fenomena, tako će se i njegove socio-psihološke posljedice pokazati neusporedivo dubljima i znakovitijima. Pritom valja naglasiti kako se u učinkovitu nadilaženju konjske zaprege osim automobila afirmira – čak osjetno ranije – i željeznica, ali među tim prijevoznim sredstvima postojala je jako važna razlika. Automobil je, za razliku od vlaka, omogućavao i podrazumijevao individualnu, gotovo posve neovisnu, pomalo i egoističnu mobilnost. Stoga će tijekom prvih nekoliko desetljeća prošloga stoljeća automobili biti itekako važni čimbenici u jačanju samosvijesti i samopouzdanja njihovih ponosnih vlasnika. U tom smislu oni će postati i svojevrsne ikone odnosno simboli u procesu postupne emancipacije žena, osobito u razdoblju nakon Prvoga svjetskog rata. A odmah po njegovu izbijanju moćna je Njemačka težila brzoj pobjedi na zapadu, pa će napadnuta Francuska biti prisiljena braniti svoju prijestolnicu u području oko rijeke Marne. U kritičnim trenucima – iako najvjerojatnije više legenda no povijesna istina, ova priča ipak je znakovita – francuskim će postrojbama u posljednji čas iz Pariza stići spasnosno pojačanje, i to zahvaljujući organiziranom prijevozu vojnika u brojnim taksijima.

Spomenuta se epizoda urezala u svijest Francuza, koji će u Vojnom muzeju, inače smješten u kompleksu znamenitoga Hôtel des Invalides, na istaknuto mjesto izložiti i jedan taksi kakav je u to vrijeme operirao po Parizu.

Amblem modernizma

Sa završetkom Prvoga svjetskog rata Europa će se drastično promijeniti. Nestaju četiri carstva, a epoha modernizma doseže zenit. Njezina umjetnička komponenta, međutim, ubrzo će se naći pod udarom staljinizma u Sovjetskom Savezu, odnosno nacizma u Njemačkoj. Zanimljivo, ondašnji treći totalitarizam – talijanski fašizam – nije se libio prihvaćanja avangardno-modernističkih umjetničkih nazora.



Jaguar E-Type iz 1969. godine

Gradanska klasa u spomenutu razdoblju sve više drži do sebe, a njezin način života – karakteriziran će ga uživanje u jazz-glazbi, sportu i turizmu, kao i dotad nepojmljivo aktivan te osviješten odnos spram svih manifestacija mode ili dizajna – najčešće se obuhvaća fenomenološko-stilskom odrednicom *art déco*. Tu je, dakako, i automobil kao apsolutno nezaobilazan dio svih urbanih vizura. Danas automobila ima neusporedivo više, ali u međuratnom razdoblju, kao i tijekom pedesetih odnosno šezdesetih godina, oni su nedvojbeno bili znatno dojmljiviji i zamjetljiviji. To možemo objasniti parafrazom one popularne uzrečice po kojoj se od šume ne vidi drvo, ali zasigurno još i bolje ukoliko osvjetimo goleme socio-psihološke razlike u načinima kako će automobil biti percipiran u postmodernoj u usporedbi s modernom. Postmoderna ga, naime, uglavnom svodi na posve obično i potrošno pomagalo, pa će on, a to je veoma važno, nepovratno izgubiti davno stečenu auru nositelja tehničkog i društvenog progressa. Štoviše, sve su češći primjeri gdje automobil aktivno participira u iskazivanju nekih retrotendencija. Prije pedesetak godina takvo nešto bilo bi, dakako, posve nezamislivo. Drugim riječima, automobil je doista bio i ostao metaforom moderniteta.

A upravo će ta teza poslužiti Jasni Galjer kao jedna od uporišnih točaka za izložbu koju je pod nazivom *Automobil: kultura mobilnosti* osmislila i priredila u Tehničkom muzeju Nikola Tesla. Kronološki raspon izložbe – obu-

hvaćeno je razdoblje od početka prošloga stoljeća pa sve do potkraj šezdesetih godina – u cijelosti će se, dakle, poklapati s epohom modernizma. Izložbeni postav koncentriran je isključivo na različite fenomenološke aspekte automobilizma u kontekstu Hrvatske/Jugoslavije, dok će se u kataloškom tekstu, posve logično, autorica pozabaviti i nekim važnim europskim odnosno svjetskim zbivanjima. Riječ je, dakle, o multidisciplinarno tretiranu projektu u svrhu što sveobuhvatnijeg zahvata u zadanu problematiku.

Masovna proizvodnja

Izložba počinje citatima što su ih o automobilu izrekli već spomenuti Marinetti, ali i Le Corbusier, Alfred Döblin, Henry Moore, Roland Barthes, Philip Johnson i Peter Rice. U istoj prostoriji, zapravo malome predvorju, izložena je i Doneganijeva noćna fotografija poznate zagrebačke stambeno-poslovne zgrade Radovan arhitekta Slavka Löwyja. Gundulićeva ulica ispred nje posve je pusta, tek s jednim automobilom. Autorica izložbe tu fotografiju nije odabrala slučajno. Ona će joj, naime, poslužiti kao uvod u jednu od teza što ih elaborira. Riječ je o, u ovome tekstu već naznačenoj, povezanosti između automobila i moderne arhitekture. U kataloškom tekstu Galjerova podsjeća kako je Le Corbusier maštao o gradnji kuća uz pomoć masovne industrijske proizvodnje, baš poput automobilske karoserija. U knjizi *Vers une architecture*



grčke hramove uspoređuje s automobilima, a njegov projekt Maison Citrohan nedvosmisleno će se referirati na naziv automobilske industrije Citroën.

A masovnu industrijsku proizvodnju automobila, osim Le Corbusiera, u to će vrijeme intenzivno proučavati i neki drugi veliki arhitekti poput Gropiusa, Ouda ili Wrighta. Posegnemo li pak za popularnom kulturom, odmah nam u misli dolazi serijal o Herculeu Poirotu. Što nam tamo najprije upada u oči? Zavodljivi predmeti odnosno odjeća u prepoznatljivoj *art déco* maniri, ali i atraktivna ulična koegzistencija između automobila i modernističkih zgrada. Ukratko, kada arhitekti i njihovi suradnici u prikaze ili studije zgrada uključuju automobil, onda je to iskazivanje stava. U njihovim vizijama automobil nije banalni dodatak, već simbol modernosti i progresa.

Druga autoričina teza, također već naznačena, jest ona o automobilu kao predmetu kojim se ostvarivala emancipacija žena. Izložba donosi naslovnice tjednika *Svijet* iz tridesetih godina – vrhunski grafički dizajn Otta Antoninija – s motivima samouvjerenih i elegantnih žena, uvijek pokraj ili u blizini nekog atraktivnog automobila. Kada je o slikarstvu riječ, od primjera is svijeta za ovu će temu biti nezaobilazna Tamara de Lempicka i njezin *Autoportret u zelenom Bugattiju*. Na izložbi, dakako, nema tu autoricu, ali imamo Nastu Rojc, slikaricu koja se ponosila što posjeduje automobil. Nastina slika *Naš auto u Škotskoj* iz 1925. možda o tome najbolje govori. Slika prikazuje krajolik s automobilom što se u njega posve uklapa, dočaravajući nam skladnu, pomalo čak i utopijsku, sintezu prirode i tehnologije. Automobil nije nipošto agresivan, pa bi Nastin uradak, kako stilski tako i sadržajno, osobu poput Marinettija zasigurno uzrujao. Lik emancipirane i samosvjesne žene između dva rata nužno u misli priziva još jedan lik iz kriminalističkih serijala. To je privatna detektivka Fisher, koja rješava ubojstva u Australiji dvadesetih godina. Detektivkina modna osviještenost, nekonvencionalno ponašanje, razumijevanje moderne umjetnosti, kao i strast u brzom vožnji, sugeriraju kako je spisateljica Kerry Greenwood pri osmišljavanju njezina lika zasigurno imala na pameti Tamaru de Lempicku.

Četiri asa

Već smo ustvrdili kako izložba *Automobil: kultura mobilnosti* fenomenu automobilizma nastoji pristupiti sveobuhvatno. Izloženo je pravo obilje reklamnih, kao i plakata što pozivaju na različite događaje ili izložbe. Doista, susrećemo se s pravom malom tematski definiranom retrospektivom grafičkoga dizajna u razdoblju od dvadesetih do šezdesetih godina prošloga stoljeća. Izloženi ovako jedan do drugoga, oni uvjerljivo svjedoče o talentu i vizualnoj kultiviranosti njihovih autora, pri čemu posebno valja izdvojiti Ernesta Tomaševića, Sergija Glumca, Pavla Gavrančića i Atelijer Tri (Kocmut, V. Miroslavljević i Z. Miroslavljević). Osim plakata, zanimljivosti izložbe pridonose i artefakti poput časopisa, novina, razglednica, auto-karata, vozačkih knjižica, društvenih igara, slikovnica, odjevnih predmeta, starih fotografija, modela autića, automobilskih truba na mehanički pogon i još mnogih drugih. Najveću pozornost šire publike privlači, međutim, četvero ljepotana: Ford Model T Roadster iz 1922, Hansa 1100 iz 1939, Citroen DS 19 Pallas (poznata *žaba*) iz 1965. i Jaguar E-Type 4,2 Series 2 2+2 iz 1969, koji, doduše, nisu baš idealno postav-

ljeni. Zapravo, izložba je jako zgusnuta i vjerojatno bi joj dvostruko veći prostor itekako dobro došao.

Automobil je svakako jedan od najvažnijih, ako ne i najvažniji, izum prošloga stoljeća. Doista, prava metafora moderniteta. Mnoge slavne osobe u njemu će okončati život, pretvarajući vlastite pogibije u mitska mjesta kolektivne memorije. Autorica izložbe spominje stradanja Isadore Duncan, Jamesa Deana, Jacka Pollocka, Alberta Camusa i princeze Diane, a tome nizu mogli bismo pridodati Grace Kelly i Dražena Petrovića. Uostalom, uz automobile se vežu i dva najpoznatija politička atentata: na Franju Ferdinanda u Sarajevu odnosno J. F. Kennedyja u Dallasu. Snimci izbezumljene predsjednikove supruge Jacqueline dok, neposredno nakon pucnjeva, u ružičastom kostimu puže po stražnjem dijelu tamne limuzine Lincoln Presidential zasigurno pripadaju među osobito dojmpljive dokumentarne prizore druge polovice 20. stoljeća.

Od ironijskog do distopijskog prikaza

Postmodernizam će automobil tretirati posve različito. U likovnim umjetnostima, primjerice, već kasni modernist César u automobilima vidi potencijalni industrijski otpad, pa ih gnječi i gužva, oblikujući tako dojmpljive skulpture apokaliptičkih ugodaja. Uništeni automobili nadahnut će, ali na posve drukčiji način, i pop-art umjetnika Andyja Warhola, koji šezdesetih godina stvara ciklus radova s prikazima stvarnih prometnih nesreća. Tipični postmodernist Gabriel Orozco također koristi automobile, ali njegovi postupci – stanjivanje Citroëna DS *žabe*, ili rastavljanje Volkswageneve *bube* na golem broj dijelova – već odražavaju jasno ironičan stav. Hrvatski pak umjetnik Dalibor Martinis u automobilima prepoznaje važne ikonografske



Atelijer Tri, reklamni oglas za Mobiloil, 1937.

dodatke uličnim pobunama ili nemirima pa će u različitim gradovima izvoditi akcije njihova paljenja nazvane *Vječna vatra gnjeva*. Postmoderna književnost i film također će ostvariti sjajna ostvarenja zasnovana na automobilima. Ovdje prije svega valja spomenuti nelagodni roman *Crash* što ga je 1973. objavio J. G. Ballard, a 1996. ekranizirao David Cronenberg. Radnja knjige/filma govori o skupini čudaka koja u automobilskim nesrećama, u lomljenju i savijanju metala što istodobno penetrira u ljudsko meso i lomi kosti, doživljavaju nastrano erotsko zadovoljstvo, a uz to se bave i rekonstrukcijama nekih od najznamenitijih sudara. Cronenbergov visokostilizirani film nudi, dakle, dezideologiziranu, fatalnu i distopijsku sliku automobila. Postoje, međutim, i filmovi gdje će automobili posjedovati razum, poput serijala o Volkswagenovoj *bubi* imenom Herbie, ili Carpenterova horora *Kristina*. I na kraju, nemoguće je ne spomenuti filmove o Jamesu Bondu, čiji automobili redovito izazivaju uzdahe, a osobito Aston Martin DB5, predstavljen u *Goldfingeru* 1964, ali nazočan i u najnovijem filmu serijala *Spectre*.

Izložba *Automobil: kultura mobilnosti* nije izložba automobila, već izložba o fenomenu automobila. Iscrpno obradivši zanimljivu temu, omogućila je posjetiteljima da modernizam osvijeste kao razdoblje u kojemu su umjetnost i stroj uspješno ostvarili dotad neviđenu uzajamnu sinergiju ideja i postupaka. Tada se svijet neponovljivo ubrzao. Ondašnjih 100 km/h imalo je, naime, veće značenje od današnjih 1000 km/h. Obilje inteligentno odabranih artefakata, zajedno s kataloškim tekstom, svrstava ovu izložbu u sam vrh trenutne kulturne ponude u Zagrebu.