

UNIVERZA V LJUBLJANI
FAKULTETA ZA DRUŽBENE VEDE

Igor Korošec

Mentorica: doc. dr. Smilja Amon

Slovensko časopisje v času in prostoru: avtomobilistične revije in politika

Diplomsko delo

Ljubljana, 2004

UVOD	5
1. AVTOMOBILIZEM – TEORETIČNA OPREDELITEV POJMOV	7
1.1 Zgodovina avtomobilizma	7
1.2 Pomen avtomobila skozi čas	11
2. POLITIČNE IN GOSPODARSKE RAZMERE V POSAMEZNIH OBDOBJIH	21
2.1 Politične razmere v 1. obdobju (1928 – 1938)	21
2.2 Gospodarske razmere v 1. obdobju (1928 – 1938)	23
2.3 Politične razmere v 2. obdobju (1960 – 1980)	27
2.4 Gospodarske razmere v 2. obdobju (1960 – 1980)	31
2.5 Politične razmere v 3. obdobju (1991 – 2002)	36
2.6 Gospodarske razmere v 3. obdobju (1991 – 2002)	39
3. AVTOMOBILISTIČNI REVIJALNI TISK	42
3.1 Splošne značilnosti tiska v 1. obdobju (1926 – 1938)	42
3.2 Auto (1926 – 1938)	43
3.3 Avto in sport (1938 – 1941)	48
3.4 Splošne značilnosti tiska v 2. obdobju (1960 – 1980)	52
3.5 Avto moto (1959 – 1960)	53
3.6 Avto magazin (1980)	58
3.7 Splošne značilnosti tiska v 3. obdobju (1991 – 2001)	67
3.8 Avto magazin (1991)	67
3.9 Avto magazin (2002)	71
4. SKLEPNE UGOTOVITVE	72
5. LITERATURA	74

Uvod

Predmet diplomske naloge je avtomobilistični tisk na Slovenskem od začetka prejšnjega stoletja do danes s poudarkom na treh različnih časovnih obdobjih: v obdobju med prvo in drugo svetovno vojno, v obdobju povojne Jugoslavije in v času samostojne države Slovenije.

Prejšnje stoletje je Slovencem prineslo pestro življenje, saj je bila to doba prevratov – življenje v treh različnih državnih sistemih: od Avstro-Ogrske in Kraljevine Jugoslavije do druge svetovne vojne, po letu 1945 se je začela doba socializma ter življenje v skupni Socialistični federativni republiki Jugoslaviji do osamosvojitve Slovenije leta 1991, ko so Slovenci znova prešli v kapitalistični družbeni red. Gospodarstvo Slovenije je tako prehajalo od tržnega pred drugo svetovno vojno v socialistično plansko gospodarstvo ter znova v tržno gospodarstvo, ki so ga Slovenci prevzeli v začetku devetdesetih let prejšnjega stoletja.

Diplomska naloga opisuje značilnosti posameznih obdobj, tako politične kot gospodarske, in kako so se te spremembe odražale v avtomobilističnem tisku. Zastavljena hipoteza v diplomski nalogi je, da so mednarodni gospodarski in politični odnosi v Kraljevini Slovencev, Hrvatov in Srbov, v Socialistični federativni republiki Jugoslaviji in samostojni Republiki Sloveniji vplivali na avtomobilistični revijalni tisk. Diplomska naloga skuša prikazati, da revijalni avtomobilistični tisk odraža smer oziroma trend politike in gospodarstva.

Uporabljena metoda v diplomski nalogi je zgodovinsko-analitična. Iz vsakega obdobja so v diplomski nalogi obravnavana najbolj ključna leta. V prvem obdobju je v nalogi obravnavano dogajanje na področju avtomobilizma, gospodarstva in politike okrog leta 1928 in 1938, v drugem obdobju okrog leta 1960 in 1980 ter v zadnjem obdobju med leti 1991 in 2002. S pregledom vseh avtomobilističnih revij po izbranih letih in izpisom posameznih člankov se je hipoteza potrjevala ali zavračala. V prvem obdobju sem izbral avtomobilistični reviji Auto ter Avto in sport, ki je bil nadaljevanje Auta. Obe obravnavani reviji sta izhajali mesečno in sta nosili podnaslov Vestnik Automobilskega kluba kraljevine Jugoslavije. Revija Auto je izhajala od oktobra 1925 do decembra 1937, Avto in sport pa je izhajal od januarja 1938 do marca 1941. Strani v reviji so oštevilčene in se nadaljujejo iz številke v številko, zato se pojavljajo tako velike cifre, čeprav posamezna revija obsega okrog deset strani.

V drugem obdobju sem proučeval revijo Avto moto, ki ga je izdajala Avto-moto zveza Slovenije. Pri pregledovanju vseh izdaj revije se je pojavil problem tehnične narave, saj zaradi starosti in občutljivosti časopisa ni bilo možno fotokopiranje člankov, prepisovanje pa se je izkazalo kot zelo zamudno. Revija je izhajala v času povojne Jugoslavije od leta 1957, najprej kot mesečna izdaja, kasneje pa kot dvomesečnik.

Naslednja proučevana avtomobilistična revija je bila Avto magazin, ki je začela izhajati že leta 1967 in izhaja še danes. To revijo sem proučeval v vseh naslednjih izbranih letih. V diplomski nalogi bo razvidno, kako se je revija spreminjala skozi čas, predvsem vsebinsko, saj je za revijo Avto magazin značilno, da se je revija pojavljala na tržišču v kar treh obdobjih: v obdobju socialistične Jugoslavije, v prehodnem obdobju in obdobju samostojne Slovenije s kapitalističnim tržnim sistemom.

Diplomska naloga je vsebinsko razdeljena na tri dele: v prvem delu je predstavljena kratka zgodovina avtomobilizma in pomen avtomobilizma skozi čas, v drugem delu so opisane politične in gospodarske značilnosti za posamezna obdobja, v tretjem empiričnem delu naloge pa so analizirani članki iz avtomobilističnih revij, kateri potrjujejo ali zavračajo zastavljeno hipotezo. V prvem delu diplomske naloge je prikazan razvoj avtomobila od začetka do danes s poudarkom na najpomembnejših značilnostih in pomen avtomobila, ki so mu ga pripisovali ljubitelji avtomobilizma in ostali. V drugem delu diplomske naloge so predstavljene politične in gospodarske značilnosti Kraljevine Jugoslavije, v kateri je vladal kapitalistični sistem. Ta sistem se je v Jugoslaviji po drugi svetovni vojni zrušil in povojna Jugoslavija je prevzela socialistični sistem z bistveno drugačnimi gospodarskimi in političnimi značilnostmi, kar je prikazano v drugem podpoglavju. V tretjem podpoglavju predstavlja diplomska naloga politično-gospodarske značilnosti obdobja tranzicije in samostojne Slovenije.

V naslednjem poglavju so predstavljeni članki iz revij, ki podpirajo in ilustrirajo vpliv gospodarsko-političnih razmer v posameznih obdobjih. Primerjav med revijami v posameznih obdobjih diplomska naloga ne zajema.

Namen diplomske naloge je prikazati gospodarske in politične pritiske na avtomobilistični tisk skozi omenjena obdobja. Po pregledu literature in virov žal nisem našel relevantnega dela, ki bi se s tematiko mojega diplomskega dela ukvarjalo. Razpršena literatura in strokovni prispevki v revijah so mi omogočili, da sem tematiko zaokrožil in odgovoril na zastavljena vprašanja.

1. Avtomobilizem – teoretična opredelitev pojmov

1.1 Zgodovina avtomobilizma

Avtomobile, ki jih je poganjal motor z notranjim zgorevanjem, so izumili že v 19. stoletju. Leta 1876 je nemški izumitelj Otto izdelal štiritaktni motor, sedem let kasneje ga je Gottlieb Daimler izpopolnil in tako je nastal predhodnik sodobnega avtomobilskega motorja. Leta 1886 je tak motor Daimler namestil na kočijo, novo nastalo vozilo z bencinskim motorjem je zmoglo že hitrost 16 kilometrov na uro. Izpopolnjene Daimlerjeve motorje so začeli vgrajevati v prve serijsko izdelane avtomobile.

Za začetnika modernega avtomobilizma je veljal tudi Nemec Karl Benz, ki je leta 1890 z dvema poslovnima družabnikoma začel proizvajati štirikolesne avtomobile z imenom victoria, šest let kasneje je začel izdelovati avtomobile, ki so nosili ime comfortable. Baron Anton Codelli je avtomobil te znamke kupil in ga leta 1898 pripeljal v Slovenijo kot prvi avtomobil, ki se je pojavil ne le v Sloveniji, ampak na celotnem Balkanskem polotoku.

V Tehničnem muzeju Slovenije v Bistri hranijo najstarejši ohranjeni avtomobil piccolo iz leta 1906. Leto poprej so pri nas uzakonili registracijo motornih vozil in voznških dovoljenj, leta 1906 je baron Leopold Liechtenberg kot prvi prijavil svoj avtomobil znamke spitz (Sitar, 1995: 74-77).

Republika Slovenija je imela v Kraljevini Jugoslaviji najbolj razvito prometno infrastrukturo in najdaljšo tradicijo. Prihod avtobusov in tovornih vozil iz Avstrije na naše ozemlje je začrtal novo dobo v cestnem transportu.

Trgovec Ivan Zeunik je s svojim avtomobilom leta 1898 povzročil zmedo v ljubljanskem cestnem-policijskem redu, saj je le-ta bil namenjen pešcem, kočijam, vozovom in drugim prometnim udeležencem takratnega časa. Napredek v motorizaciji se je v Sloveniji začel po prvi svetovni vojni, vendar je primanjkovalo strokovnega kadra, zato so sprva z vozili upravljali nemški in češki vozniki. Leta 1918 in 1919 so organizirali prvi šoferski tečaj za vojaška vozila, ki so po vojni ostala pri nas. Z ureditvijo gospodarstva se je uvoz vozil iz tujine povečal, med temi je bilo največ ameriških avtomobilov. S pojavom prvih avtobusov na

Slovenskem leta 1913 se je začela tudi ta oblika prevoza, sprva pa so avtobuse kupovali premožnejši zasebniki, ki so odpirali prve avtobusne proge na ozemlju Slovenije (Dragar, 1952: 9).

Ameriški industrijalec Henry Ford je postavil nov mejnik v avtomobilski proizvodnji s tem, ko je uvedel tekoči trak za izdelavo avtomobilov leta 1913, s čimer se je hitrost proizvodnje avtomobila naglo povečala. Za primerjavo je treba omeniti, da so za izdelavo 10.000 vozil znamke avtomobila ford T na začetku njegove proizvodnje porabili skoraj eno leto, z uvedbo tekočega traku pa so enako količino vozil leta 1923 izdelali v enem dnevu.

Tak način proizvodnje je tudi zmanjšal stroške proizvodnje in ceno avtomobila, ki je takrat padla skoraj za dve tretjini prejšnje, z 950 dolarjev na 360 dolarjev.

Med slovenskimi snovalci avtomobilov zlasti izstopa Janez Puh, ki je leta 1890 v avstrijskem Gradcu ustanovil svojo delavnico za izdelovanje koles, kasneje pa je Puh pričel s proizvodnjo avtomobilov in motornih koles. Iz njegove tovarne je do prve svetovne vojne prišlo okrog 500 avtomobilov in 5000 motornih koles. Puh je veljal predvsem za inovatorja, v svoja vozila je uvedel mnogo novosti (Sitar, 1995: 78-79).

Po prvi svetovni vojni se je začel nagel napredek v avtomobilski industriji, vozila so dobivala drugačno obliko (avtomobili s kabino), tehnika pri motorju in podvozju se je izboljšala. Značilno za avtomobile v času med obema vojnama je bilo, da so proizvajalci pogosto dobavljali avtomobile brez serijske nadgradnje in opreme notranjosti. Kupci so za taka vozila odšteli manj denarja; mojstri, ki so se ukvarjali z dograjevanjem vozil, pa so novim lastnikom naredili avtomobil po želji.

V tridesetih letih prejšnjega stoletja dobi oblika avtomobila nove razsežnosti. Strokovnjaki so pri snovanju novih modelov upoštevali ekonomičnost in hitrost vozila, kar so dosegli predvsem z boljšo karoserijsko zasnovo, izboljšala se je aerodinamičnost vozila. Za avtomobile do tega časa je bilo značilno, da so imeli »škatlasto« obliko, novi modeli pa so dobivali obliko »kapljice«. Pri tem oblikovanju vozil je v ospredju predvsem Nemčija, ki je z gradnjo avtocest konstruirala tudi hitra vozila, katera so s spremenjeno obliko karoserije zlahka dosegala okrog 150 km na uro v primerjavi s prejšnjimi vozili ob enako zmogljivem motorju (Sitar, 1995: 80- 82).

V avtomobilski industriji je veljalo, da so proizvajalci med drugim ponujali vozila, ki si jih je lahko privoščilo malo ljudi, trg pa je narekoval tudi zahteve po vozilih, ki so skušala biti

dostopna najširši množici. Taka vozila so označevali kot »ljudska vozila« in po naročilu nacistične stranke za izdelovanje »vozila za vsakogar« leta 1934 je Ferdinand Porsche izdelal prototip legendarnega »hrošča«. Leta 1937 so izdelali prve prototipe, kmalu je stekla proizvodnja teh avtomobilov, ki so jih v času vojne predelovali v terenska vozila. Od leta 1949 do 1979 so izdelali 20 milijonov »hroščev«, zato ta volkswagen upravičeno nosi naziv »ljudsko vozilo« (op. p.). Leta 1995 je nemška tovarna avtomobilov Volkswagen znova »obudila« proizvodnjo tokrat moderniziranega »hrošča« (Sitar, 1995: 84).

Druga svetovna vojna ni prizanesla niti prometni infrastrukturi in motorizaciji. Novo načrtane meje so pomenile tudi novo organizacijo prevoza oseb in blaga, Nemci in Italijani so prilagodili promet po svojih potrebah, med drugim je bilo tudi značilno izvažanje naravnega bogastva iz Slovenije z namenom gospodarskega opustošenja pokrajin. Branitelji domovine so z raznimi akcijami uničevali sovražnikova prometna in komunikacijska sredstva, prevozi blaga in oseb na osvobojenih ozemljih pa do leta 1943 niso bili organizirani. Po tem letu se je organizacija prevoza začela izboljševati, zahtevala pa je tudi redno vzdrževanje. Določili so tudi posebne poročevalce za promet, ki so imeli nalogo, da ob umikih sovražnika ohranijo prometne objekte nepoškodovane, posebne komisije pa so načrtovale novo organizacijo prometa (Dragar, 1952: 33-52).

S povečevanjem cestnih motornih vozil se je povečevalo tudi število voznikov, ki so se izobraževali v raznih tečajih ali pa so z najnujnejšim znanjem prišli pred izpitno komisijo za voznike, nekaj pa se jih je izobraževalo v šoli za voznike na Ježici, ki jo je organiziralo ministrstvo za lokalni promet. Po podatkih je leta 1949 v takratni Ljudski republiki Sloveniji bilo 7539 poklicnih voznikov, med njimi ena voznica. Naslednje leto je število poklicnih voznikov naraslo na 8334, med katerimi so bile tri voznice (Dragar, 1952: 62).

V povojni Jugoslaviji je sloves ljudskega avtomobila dobil »fičko«, ki so ga v tovarni Crvena zastava izdelovali po licenci Fiatovega avtomobila z oznako fiat 600. Od srede petdesetih let naprej je ta avtomobil »skromnih« mer bil »glavni predstavnik množičnega avtomobilizma«, kasneje pa sta ga zamenjala predvsem modela zastava 101 in jugo, prav tako izdelana v sodelovanju s Fiatom.

Proizvodnja avtomobilov v Sloveniji po drugi svetovni vojni je potekala v tovarni Tomos v Kopru z montažo francoskih avtomobilov citroen, med katerimi je bil posebno priljubljen

preprost model 2 CV oziroma »spaček«. Nastanku tega avtomobila je predvsem botrovala zamisel o zelo preprostem in poceni avtomobilu zadovoljivih zmogljivosti in široke uporabnosti. Proizvodnja teh varčnih vozil pa je skušala tudi »zajeziati nasilno komercialno ponudbo vse močnejših in hitrejših avtomobilov, ki strežejo želji voznikov po prestižu, vendar vse bolj ogrožajo prometno varnost in okolje« (Sitar, 1995: 91).

Industrija motornih vozil iz Novega mesta je v letih od 1973 do 1992 izdelala 575.885 avtomobilov znamke renault R 4, ki se ga je prijel vzdevek »katrca«. Ta avtomobil je bil zelo priljubljen v Sloveniji, kmalu pa sta vrh priljubljenosti med kupci zasedala tudi renault 5 in kasneje model clio, ki ga še danes izdeluje novomeški Revoz. Po podatkih so bili avtomobili renault leta 1994 v Sloveniji po prodaji uvrščeni najvišje, delež prodanih vozil je znašal skoraj 29 odstotkov. Naslednje leto je bilo v Sloveniji registriranih okrog tri četrt milijona osebnih avtomobilov, kar pomeni en avtomobil na 2,8 prebivalcev (Sitar, 1995: 89-95).

Avto magazin navaja podatke, koliko povprečnih mesečnih plač mora odšteti delavec za nakup naslednjih avtomobilov za leto 1979: najcenejši avtomobil v primerjavi je »fičko«, za katerega mora odšteti 8,6 plač, zastava 101 stane skoraj dvakrat več-15,8 plač, za lado 15,3, za diano 13,5, za priljubljeno »katrca« 13,8 plač, za renault 18 mora odšteti 31,1; za golfa dizel pa 25,8 plač (Avto magazin, 29. oktober 1991, str. 62).

V 80. in 90. letih prejšnjega stoletja je japonska avtomobilska industrija povzročila precejšnjo zmedo na svetovnem avtomobilskem trgu. Vozila z Vzhoda so ponujala napredno tehniko in bogato serijsko opremo ob nizkih cenah, kar je bil uspeh za prodor na ameriški in evropski avtomobilski trg. Zahodni avtomobilski konkurenti so bili prisiljeni ponuditi nove modele z boljšo kakovostjo in pestrostjo ponudbe ter nižjo ceno, kar je med drugim povečalo število avtomobilov na cestah (Sitar, 1995: 92-94).

Leta 1994 je bil v posebni izdaji revije Avto magazin objavljen članek z naslovom »Avtomobil: včeraj, danes, jutri«, v katerem je poudarek predvsem na naglem avtomobilskem razvoju zlasti v devetdesetih letih. Neizprosna konkurenca je narekovala tudi velik napredek v avtomobilski tehniki v zadnjem desetletju v primerjavi s precej počasnejšim razvojem desetletja nazaj. Novinar revije Vinko Kernc piše, da so deset let stari avtomobili že zgodovina v primerjavi z novimi, k čemu sta predvsem pripomogla razvoj elektronike in računalništva na področju avtomobilske industrije. Elektronika je sprva zasedla svoje mesto v

razvoju avtomobilskih motorjev in omogoča večji izkoristek motorja ob nižji porabi goriva, motorji pa so tudi prijaznejši do okolja s čistejšim izpuhom in tišjim delovanjem. Nato se je pomoč elektronike preselila na ostale elemente avtomobila, predvsem na podvozje za varnejšo vožnjo in kot pomoč vozniku z »navigacijskim sistemom«, kar poenostavljeno pomeni t.i. vodiča po cestah, ki ponuja veliko informacij za bolj dinamično vožnjo. Veliko dodatne opreme in sodobne tehnologije pa zahteva tudi več prostora in predvsem večjo težo avtomobila, zato snovalci avtomobilov zamenjujejo težje komponente avtomobila z lažjimi plastičnimi deli ali z deli iz lažjih kovin. Nenehno razvijanje novosti pomeni velik strošek za avtomobilskega proizvajalca, posledično je to prineslo racionalizacijo proizvodnje in združevanje posameznih proizvajalcev ter uporabo določenih skupnih sestavin avtomobila, kar pa prinaša izgubo identitete posamezne znamke avtomobila (Avto magazin, maj 1994, str. 6-10).

1.2. Pomen avtomobila skozi čas

V tem podpoglavju diplomske naloge so prikazani članki iz nekaterih avtomobilističnih revij iz vseh obdobj, ki ponazarjajo, kakšen je bil odnos do avtomobila s pojavom prvega avtomobila pa vse do danes. V člankih se odraža tudi sociološki pomen avtomobila; gledano iz dveh skrajnosti: nekaterim pomenijo avtomobili pravo ljubezen, drugi jih sovražijo in jim avtomobili pomenijo nujno zlo.

Glasilu Avtomobilskega kluba Kraljevine Jugoslavije Auto, ki je izhajalo v prvem obdobju obravnavane teme v diplomski nalogi, v člankih in novicah opisuje takratne razmere na področju avtomobilizma:

»Novi cestni red. V zadnjem času se je primerilo nekaj karambolov med avtomobili in navadnimi vozniki. Vzrok jim je bil to, da se eden izogiba po novem, drugi pa po starem cestnem redu. Zato opozarjamo naše p. n. člane ponovno na to, da se strogo držijo novega predpisa in da vozijo na desni polovici ceste. Ker mnogo voznikov še ne ve, da se izogiba sedaj na desno in prehiteva na levo, priporočamo, da vozijo avtomobilisti, ako jim pride nasproti voznik, previdno in naj v slučaju, da se voznik ne izogne na pravo stran, ustavijo vozilo in dopovedo vozniku, da mora iti na drugo stran. Le na ta način nam bo mogoče doseči pravilno izogibanje in preprečiti nadaljnje

nesreče, pri katerih bo gotovo kaznovan tisti, ki ni vozil pravilno.« (Auto, jan. 1926, št. 1, str. 4)

»Amerikanska opozorila. Nek ameriški časopis prinaša sliko tovornega avtomobila, ki ima na zadnji strani sledeč napis: »Šofer ima navodilo, da se vsakčas uljudno izogne avtomobilom in motociklistom, dajte mu glasno znamenje!« Nič manj originalen ni napis na zadnji strani nekaterih ameriških osebnih avtomobilov, ki imajo zavoro na vseh štirih kolesih: »Če to lahko čitaš, si nepreviden vozač!« (Auto, jan. 1926, št. 1, str. 4)

Marjan Metljak v Prometnem vestniku opisuje zgodovino avtomobilizma in med drugim povzema misli francoskega pisatelja Mirbeauja iz leta 1907, ko si je kupil avtomobil:

»Pred avtomobilom je najinteligentnejše bitje gos, a takoj za njo prihaja osel. Izmed vsega živalstva sta najmanj inteligentna pes, ki je družec se s človekom postal popolnoma neumen, nadalje je kokoš, ki je vzor neumnega strahu in še bolj neumne glave. Toda še nekoliko stopenj pod kokošjo stoji človek, ki ga zaradi blagonaklonjenosti še vedno imenujemo Homo sapiens.«

(Prometni vestnik, jul.-avg. 1995, št. 4, str. 30)

Pojav avtomobilov je sprva povzročal veliko težav in »vroče krvi« v prometu, saj ljudje niso bili navajeni na novo prometno sredstvo. Metljak v Prometnem vestniku nadalje piše o brezobzirnih avtomobilistih, o katerih so pisali časopisi pred prvo svetovno vojno. Metljak povzema članek z naslovom »Avtomobilski divjaki« iz časopisa Slovenec, ki je izšel 1. septembra leta 1911:

»Na cesti med Dovjem in Jesenicami se je Ivana Jakelj, posestnikova žena na Dovjem, peljala s sedmimi drugimi osebami, med katerimi so bili večinoma otroci, na njivo. Kake pol ure od Jesenic pridrvi gori po cesti avtomobil v divjem teku nasproti. Ker se je konj jel plašiti, migali so na vozu nasproti, naj počaka. Dasi v takem slučaju vsak pošten avtomobilist tudi da znamenje po svojem, se to pot ni zgodilo, ampak so še huje pognali. Zdaj skoči Ivana Jakelj z voza pred konja, ta se vzpne, jo pobije na tla in tako je šel voz z vso vsebino čez ubogo ženo, ki je dobila težke telesne zunanje in notranje poškodbe, tako da bo težko še kedaj okrevala. Pa inteligentni divjaki v avtomobilu se niso zmenili za nesrečo, ampak so v strašni naglici, robato preklinjajoč drveli mimo in dalje... Seveda bo v takem slučaju, kakor tudi sploh v enakem položaju, težko dobiti inteligentne krivce. Avtomobil je imel menda številko 407. Ti moderni rokovernjači menda menijo, da so že vse ceste v zakup vzeli...« (Prometni vestnik, jul.-avg. 1996, št. 4, str. 39)

S pojavom avtomobilov se je kmalu razvil tudi avtomobilistični šport kot oblika ljubezni do avtomobilov in hitrosti. Marjan Metljak v Prometnem vestniku piše o zgodovini avtomobilizma in prometa, kjer opisuje tudi začetke avtomobilističnih športnih udejstvanj. Pariški dnevnik Le Matin je davnega leta 1907 objavil oglas: »Je kdo, ki bi rad z avtomobilom prevozil razdaljo od Pekinga do Pariza?« S tem se je začela največja avtomobilska preizkušnja, na start v Peking je prispelo le pet pogumnih avtomobilistov. Za 16.000 kilometrov dolgo pot od Pekinga do Pariza je Italijan Borghese potreboval dva meseca, preden je 10. avgusta leta 1907 prispel do cilja (Prometni vestnik, nov.-dec. 1995, št. 6, str. 29).

V glasilu Auto je leta 1926 izšel članek z naslovom Brzine in kazni, kjer avtor kritično opisuje težave mnogih voznikov avtomobilov zaradi neustreznih prometnih pravil in zakonov:

»Vem, kaj mislite! To pa moram prečitati. Povsem opravičeno. Saj menda kmalu ne bo več najti v naši lepi pokrajini motornega vozača, ki bi ne imel radi brzine posla s kaznimi. Zato je vzročna zveza med tema kratkima besedama zanimiva, včasih pa tudi dalekosežna – za žep. Kaj je vzrok številnim kaznim radi velike brzine? V prvi vrsti seveda zastareli cestno policijski predpisi, ki maksimirajo za križišča in prometne točke brzino na 6 km, za strnjene okoliše pa na 15 km na uro, in določajo torej »hitrosti«, ki jih more in sme brez kazni prekoračiti prvo vsak pešec, drugo pa vsak biciklist, obeh pa ne pod zgoraj navedenimi pogoji avtomobilist... Vsi ti predpisi izvirajo iz dobe, ko je bila avtomobilska industrija še v povojih... Moderni avtomobil je moderno prometno sredstvo, opremljeno z vsemi in vseskozi sigurnimi varnostnimi pripravami, ki jih zahteva od njega brzo se vršči velikomestni promet... Krivdo je treba tako pri postopku pred politično, kakor pred sodno oblastjo dokazati... Kot dokazilo se navaja uradno opazovanje varnostnega organa... Ako pa gre za sodno kaznivo dejanje, sledi že iz navedenega, da bodo na razpolago za dokaz krivde poleg »uradnega opazovanja« navadno tudi priče, ki so se čutile vsled prehitre vožnje v svoji telesni varnosti ogrožene. V obeh slučajih vidimo, da temelji dokaz krivde na opazovanju. V prvem na opazovanju ene, toda uradne osebe, v drugem navadno na opazovanju večih oseb, ki običajno vse nimajo uradnega značaja...« (Auto, feb. 1926, št. 2, str. 6)

V reviji Auto je leta 1926 izšel članek z naslovom O gospodarskem pomenu avtomobila, ki ga je napisal avtor z inicialkama M. D.:

»...«Automobil in avtomobilizem sta vidno znamenje bogastva in razkošja.« Tako pravijo pri nas še vedno ljudje zastarelih nazorov. Prespali so menda dobo med- in povojnega preobrata v prometni tehniki. Gospodarski razvoj, katerega potiska naprej vedno ostrejši boj za obstanek in svetovni konkurenčni pritisk, je silen... Pred vojno nismo mogli umeti ameriške naglice

vrvenja, brezobzirnosti. Imenovali smo to amerikanizem, mi pa smo živeli mirno patrijarhalno življenje, izkristalizirano zlasti v provincijalnih mestih, kot je bila Ljubljana.

No, časi so se popolnoma spremenili. Čim bolj se dviga razvoj gospodarstva, čim težji je boj za obstanek, tem jačje se razvija moderno prometno sredstvo – avtomobil.

Avtomobil je preстал svojo najhujšo usposobljenostno preizkušnjo med svetovno vojno. Dokazal je, da je uporabno prometno sredstvo ob najslabših prilikah in na skoro vsakem terenu. Njega sigurnost, uporabnost in brzina so lastnosti, ki so mu omogočile nagel dostop v gospodarstvo. Širokim slojem pa je dokazal svojo uporabljivost zlasti za časa preobrata. Železniški promet je skoro docela odpovedal, konjska vprega je počasna in samo za manjše razdalje. Stopil je avtomobil v kraljestvo železnice, ne kot konkurent, marveč v njeno izpopolnitev...

V mestih je važnost avtomobila bolj priznana. Po Ljubljani že vozijo poštni avtomobili, oni požarne brambe, reševalne postaje in mestne občine za prevoz bolnikov in mrtvecev, motorne brizgalne, avtobusi hotelov, auto-taksi itd. Ljubljanski tramvaj spada zbog svoje zastarelosti med staro šaro. Poizkusite z uvedbo avtomobilov, pa ne elektromobilov, marveč eksplozivnih motorjev. Obneslo se bo...Toda ne samo v javnem, marveč tudi v privatnem gospodarstvu igra avtomobil najpomembnejšo vlogo... Industrialec se vozi z avtomobilom v svojo tovarno, trgovec ima svoje posle in opravi z vozom v poldnevu več, kot peš v dveh dneh...

Če pa avtomobilist, po težkem delu preko tedna, v nedeljo naloži na voz svojo družinico in se popelje na izlet, bog pomagaj. To ni nikako razkošje. Želimo mu srečno vožnjo, previdnosti in nedeljskega razvedrila...« (Auto, apr. 1926, št. 4, str. 20)

Glasilo Auto med drugim sestavljajo tudi kratke novice, ki bralce na kratko seznanjajo z novostmi z avtomobilskega področja ali pa na kratko razpravljajo o določeni temi:

»Vožnja po sredini ceste. ...Promet z avtomobili zgolj na desni strani ceste, zlasti v mokrem vremenu pri polzki cesti je nevaren, ker avtomobili v ovinkih lahko zadenejo ograjo in odrivace ali zavozijo v obcestne jarke. – Na podlagi tega strokovnega mnenja je gosp. Veliki župan odredil, da se sme v prilog lažjega in ekonomičnejšega vzdrževanja državnih cest tolerirati vožnja po sredini ceste na takih preglednih progah, kjer je to brez ogrožanja javne varnosti dopustno. Opozarjamo gg. člane na to odredbo.« (Auto, jan. 1929, št. 1, str. 9)

»Sodniki in strokovna izobrazba v avtomobilizmu. Povsem je znano, da se nahaja sodnik v slučajih, ko mora izrehati razsodbo v procesih proti avtomobilistom večkrat v negotovosti, kako bi razsodil. Kot lajik v avtomobilskih zadevah je primoran pritegniti k razpravi sodne izvedence mnogokrat tudi za uprav malenkostne in za avtomobilista čisto jasne slučajje. Drugačen pa je slučaj, če je sodnik izvežban vozač. Vprašanje krivde mu bo v danem slučaju mnogo lažje, hitrejše in predvsem sigurnejše ugotoviti, če bo kot spreten upravljač motornega vozila iz lastne izkušnje poznal vse težkoče in nevarnosti cestnega prometa. Judikatura bi bila v tem slučaju za avtomobilista brezdvomno vselej pravična.« (Auto, mar. 1929, str. 32)

V reviji Avto in sport je aprila leta 1938 bil objavljen članek z naslovom Kaj je avtomobil in govori o odnosu do avtomobila in voznikov, ki ga je revija povzela iz neke nemške avtomobilistične revije, v katerem avtor piše o doživetjih na popotovanju po Jugoslaviji:

»V Jugoslaviji so se pokazala mednarodna cestna znamenja, mnogo cest so začeli graditi, žal brez ali le z neznatno dvignjenimi zavoji. In še marsikaj ni razveseljivo! Pri Turkih in Bolgarih je avtomobil še preslabo zastopan, da bi dražil svet na ulici, v Jugoslaviji pa je razporeženje slično, kakor je bilo v Švici pred 25 leti; avtomobilist si mora šele priboriti svoje pravice do ceste. V severni Srbiji in na Hrvaškem so nas obmetavali s kamenjem in blatom, vozniki pa so z biči udrihali po stenah avtomobilov, če so jih prehitevali, slično kar sem doživel leta 1921 pri Abrucih. Zato pa ostali v Jugoslaviji, predvsem v Sloveniji, Dalmaciji, Bosni in Hercegovini sprejemajo avtomobilista s prav prisrčno prijaznostjo.« (Avto in sport, apr. 1938, št. 4, str. 75)

V istem prispevku glavni urednik B. Kristan komentira odnos prebivalstva do avtomobilizma in z njim povezanega turističnega prometa ter odnosov s sosednjimi narodi. Kristan piše o napredku, ki ga lahko avtomobilski promet prinese, vendar ga zavirajo očitki, da sodoben promet ogroža varnost prebivalstva, članek z vsebino o negativnem odnosu do avtomobila pa je Kristan povzel iz glasila »Naša moč«, kjer je bilo zapisano naslednje:

»Kaj je avtomobil? – Avtomobil je:
Stroj za pokončavanje naših cest.
Stroj za gaženje ljudi, gosi in kokoši.
Priprava za oviranje cestnega prometa.
Mora za zavarovalnice.
Požiralec avtomobilov.
Pečenka za davkarijo.
Vir dohodkov za zdravnike in kazenske zagovornike.
Naprava za kaljenje nočnega miru.
Aparat za plašenje konj.
Tihi družabnik pogrebnega zavoda.«

(Avto in sport, apr. 1938, št. 4, str. 75)

V glasilo Zveze združenj šoferjev in avtomehanikov Slovenije je ob 80. obletnici šoferske organiziranosti pri nas objavljenih več prispevkov, ki med drugim opisujejo tudi začetke vozniškega poklica. Avtor prispevka Alojz Selič piše:

»Že kmalu potem, ko so se začeli pojavljati na slovenskih cestah prvi avtomobili, ki so jih vozili šoferji, ki jim je bil to osnovni poklic, pred tem pa so bili praviloma avtomehaniki, so le ti sicer maloštevilni, razkropljeni po celi Sloveniji začutili, da pogrešajo neko medsebojno povezanost. Poklic šofer je bil v tistih časih visoko cenjen. Eden naših najstarejših članov mi je pred leti pripovedoval dogodivščine iz takratnega šoferaja. Povedal je, da je bil takrat na deželi najbolj cenjen župnik, sledil mu je šofer in šele nato vaški učitelj.«
(Prometni vestnik, nov.-dec. 2002, št. 6, str. 18)

Po drugi svetovni vojni je razvoj avtomobilizma v Evropi in Ameriki prinesel precejšnje razlike v avtomobilski industriji obeh celin. Evropa je po vojni bila zelo izčrpana, vojna pa je za Ameriko, gledano z makroekonomskega stališča, pomenila velik posel. Evropski avtomobili so bili predvsem racionalno in ekonomično konstruirani tako oblikovno kot tehnično, ameriški avtomobili pa so se ponašali z izjemnimi merami, oblikami in zmogljivostmi (Sitar, 1995: 90).

Navdušenje nad dosežki ameriške avtomobilske industrije po drugi svetovni vojni, ki je trajalo več desetletij, se kaže v ilustrirani enciklopediji o ameriških avtomobilih, kjer avtor opisuje posebnosti ameriških avtomobilov in podaja izjave ljudi, zaslužnih na področju ameriškega avtomobilizma. Avtor piše o razliki med evropskimi in ameriški avtomobili; medtem ko se Evropejci vozijo v sivo-črnih »škatlah« in sedijo na »cerkvenih klopeh«, namesto na udobnih avtomobilskih sedežih, ameriški avtomobilski navdušenci »plovejo« v živobarvnih »raketoplanih« in šipe v vratih ne dvigujejo in spuščajo ročno kot Evropejci, ampak to naredijo s pritiskom na kromiran gumb.

V sredini petdesetih je postala priljubljena nova oblika zabave t.i. »drive-in movies«, kjer je v glavnem mladina iz avtomobila spremljala film na velikem platnu. Prav ameriški avtomobil je mladim, ki so služili denar s popoldanskim delom po pouku, dajal možnost pobega pred vsakdanjim dolgočasnim življenjem in jih zapeljal v romantični in strastni svet, ki sta ga ponujala avtomobil in kino skupaj.

Eden izmed vzrokov uspešnosti in vplivnosti ameriških avtomobilov skozi desetletja je njihov izgled, katerega so ustvarili oblikovalci in snovalci avtomobilov. Oblikovalci so avtomobile znižali, podaljšali in razširili, obliko avtomobila so ponesli do »absolutnih mej«. Avtomobilu so vdahnili »optimizem in upanje«, ustvarili so avtomobil, ki obljublja neskončne možnosti. Avtor navaja izjavo oblikovalca Exnerja, ki pravi, »da lepo oblikovan avtomobil v vozniku vzbudi boljše počutje na koncu vožnje kakor na začetku« (Willson, 1997: 10-18).

Ameriški avtomobili velikih razsežnosti in potratnih motorjev so bili značilni več desetletij, pravega prestiža željni Američani pa so posegali ravno po evropskih avtomobilih kot mercedes-benz, BMW, ferrari, rolls-royce in podobno. Krizo ameriške avtomobilske industrije s središčem v Detroitu pa je povzročil prodor japonskih avtomobilov na ameriško tržišče (Willson, 1997: 90).

Posebno mesto v avtomobilizmu zasedajo vozila najvišjega razreda, angleška avtomobilska industrija predstavlja ta razred predvsem z avtomobili znamke rolls royce, triumph in jaguar. Za ta vozila je značilna visoka kakovost izdelave, maloserijska proizvodnja, v vozila so vgrajeni potratni motorji visokih zmogljivosti. Vozila so predvsem izdelana po željah kupcev, zato predstavljajo vrhunske reprezentančne avtomobile, katerih cene so vrtoglave in »nepomembne«. Predsednik Tito je ob obiskih tujih državnikov uporabljal vozilo rolls royce celih dvajset let, ko mu ga je leta 1952 podarila republika Slovenija (Sitar, 1995: 88).

V reviji Avto moto je leta 1959 izšel članek, ki kaže, da so avtomobili in vožnja predvsem »moška zadeva«. Z analizo člankov v revijah sem ugotovil, da se v besedilih do obravnavanega leta 1960 pojavljajo le nazivi kot »šofer«, »vozač« in »voznik«, slovnično imajo vsi obliko moškega spola, kar nakazuje na dejstvo, da je bilo do tega obdobja zelo malo voznic.

»Ženske vedo mnogo premalo o tem, kako zelo velik vpliv imajo na varnost prometa. Več bi morale misliti na to, da morajo svojega tovariša razumeti in z njim živeti v takem vzdušju, da bo duševnost moškega čim manj prizadeta. K temu sodi predvsem nasvet, da z moškim voznikom motornega vozila zjutraj, preden sede za volan ali krmilo, ni treba načenjati razgovorov, ki lahko dovedejo do spora ali žolčne debate. Veselje in jeza imata lahko slabe posledice, kadar sta v izobilju. Statistike nesreč nam tega ne povedo, pa vendar je tako. Psihologi so si edini v tem, da je prometna varnost dostikrat v znatni meri v ženskih rokah. Pred vožnjo se je treba izogibati preveč razburljivemu žalostnemu in tudi veselemu razgovoru. Za take stvari je čas predvsem zvečer.«
(Avto-moto, 25. april 1959, str. 3)

V zadnjih desetletjih se je avtomobilizem začel naglo razvijati. Novinar revije Avto magazin Martin Česenj v uvodniku leta 1991 piše o obletnici avtomobilistične revije in pomenu avtomobilizma za navdušence za to zvrst. Avtor članka podaja nekaj misli, ki odražajo navdušenje in ljubezen privržencev avtomobilizma, avtomobilistične revije pa pomenijo tudi vez med človekom in vozilom. Česenj piše ob 25. obletnici izhajanja revije:

»Ta revija je naša in vaša. Vseh pravkar minulih štiriindvajset let je izhajala do pike natančno: vsak drugi torek. Brez premora, brez zamude. Da je bilo tako, smo hvaležni sebi. Da ste jo brali in jo še berete, smo hvaležni vam.

Revija, pravimo tisti, ki jo ustvarjamo, je živa. Živi od bralcev. Zna jim prisluhniti in mora jim znati ustreči. Skorajda ukazuje nam, kakšna hoče biti. Zato smo je veseli ob vsakem izidu sprti. Trepetamo zanjo in bedimo nad njo. Uživamo, ker nam prepleta življenje.

Včasih vam morebiti ni všeč. Verjemite nam, organizmu, kakršen je ta revija, je težko streči. Saj pomeni dve ljubezni hkrati: do časnikarstva in do avtomobilizma v njem. Povrh tega smo v vseh teh letih pisali še o številnih drugih in različnih stvareh.

Kaj pomeni ljubiti avtomobile, motocikle in vse, kar je z njimi povezano, verjetno dobro veste sami. Brati o njih je le dodatno zadovoljstvo. Pisati o njih – prav tako. Jih voziti – to pa je sreča.«

(Avto magazin, 8. januar 1991, št. 1, str. 3)

Urednik revije Avto magazin Boštjan Jevšek v uvodniku piše o novem ameriškem avtomobilu svojstvene oblike, ki združuje oblikovne poteze starinskih in modernih avtomobilov. Besedilo uvodnika razkriva navdušenje nad avtomobilizmom:

»Avtomobili in motocikli so veliko več kot le »osebni transport«. In vsa sreča, da je tako, sicer na naslednjih straneh ne bi opisovali vznemirjenja in adrenalina, ki ga lahko sproži kovinsko-stekleno-plastična poezija na dveh ali štirih kolesih.

Predstavljajte si, kako dolgočasno bi bilo, če bi v vsakem testu samo zapisali, koliko avtomobil meri, kakšen motor ga poganja in kakšne so njegove vozne zmogljivosti. Hladne številke, brez čustev, brez veselja že ob pogledu, kaj šele za krmilom ali volanom motocikla in avtomobila.

Pih, brez veze!

Na srečo se vedno pripeljejo avtomobili ali motorji, ki osvajajo z dušo, z idejo.«

(Avto magazin, 2. junij 2000, št. 11, str. 5)

Kaj pomenita avtomobil in avtomobilizem, razmišlja avtomobilistični novinar Martin Česenj:

»Avtomobili in avtomobilizem niso za vse ljudi enaki.

Nekateri imajo avtomobile v garažah zgolj zato, ker se to dandanašnji spodobi. Čeprav se jih bojijo in jih hkrati sovražijo iz dna svojih duš, neverjetno ubogljivo skrbijo zanje... Če že krenejo na pot, je to zaradi taščinega pogreba, ali pa zaradi vsiljenega nedeljskega kosila, ki ga ves čas kvari skrb o tem, kako neki bodo avto spet izmotali s parkirišča...

Mnogi sedajo k volanom preprosto zato, ker morajo. V to jih sili vsakdanje življenje, ki prinaša vsakodnevne vožnje v službo... takšni ljudje avtomobilov sicer ne ljubijo, prenašajo jih pa; kajti

zgrozijo se že ob sami misli, da bi morali za vse, kar počnejo, čakati na mestne avtobuse ali celo vlake...

Potem so še takšni, ki se imajo za žive avtomobilistične leksikone... in ki verjamejo, da avto naredi človeka. Sicer ne ločijo formule 1 od rallyja, prisegajo pa, da je bil Senna najboljši dirkač, ker verjamejo slovenskim komentatorjem... Za olje v motorju so sicer slišali, a ne vedo, zakaj pravzaprav gre...

K sreči so med nami tudi pravi sladokusci. To so ljudje (obeh spolov, to je treba precej priznati), ki imajo avtomobile preprosto radi... Spoznajo se nanje, ker jim tehnika nasploh ni tuja, vedo, kaj hočejo,... kaj bi kupili, če bi bil žep dovolj poln. Berejo vsaj dve, če ne še več avtomobilističnih revij, spoštujejo avtomobilski razvoj in napredek...

In nazadnje so na svetu še ljudje iz stroke: tisti, ki so se avtomobilizmu posvečali že med študijem strojništva, in ki so imeli pozneje morebiti srečo, da avtomobile ustvarjajo..., in takšni, kot smo časnikarji, ki avtomobile preskušamo in nasploh pišemo o njih...«

(Avto, julij-avgust 1998, št. 1, str. 90)

V avtomobilističnih revijah se pojavljajo različni članki, predvsem na temo o t.i. »zasvojenosti z avtomobili«, ki odražajo naklonjenost avtomobilističnih novinarjev do avtomobilizma. Česenj piše:

»Ljudje radi izbiramo: vsakično prednovoletno obdobje zato ne prinaša vedno znova le najbrhkejših lepotic, najskladnejših mišičnjakov in najlepše skodranih pudljev, ampak tudi avtomobile leta.

In prav je tako: navsezadnje je na svetu več avtomobilov kot lepih punc, možakov in psov skupaj, in navsezadnje bi brez avtomobilov silno težko živeli, brez lepotnih kraljic in kraljev, ne glede na njihova porekla pa bi še nekako šlo...« (Avto magazin, 12. december 1989, št. 25, str. 3)

Avtomobilski saloni po vsem svetu so namenjeni predstavitvi novih vozil in vsako leto tovrstne salone obišče veliko število avtomobilskih navdušencev. Novinarja Vinko Kernc in Igor Pucihar pišeta o salonu avtomobilov v Ženevi leta 1998:

»Geslo letošnjega salona je bilo »mobilnost po meri«. Dejstvo je, da so avtomobili vse lepši in da je oblikovalcem uspelo najti neko srednjo pot med dolgočasnimi okroglinami in neaerodinamičnimi škatlami, tako da ima kupec težko delo pri izbiri med prikupno oblikovano pločevino vseh mer, vseh znamk in z večine celin. Ob vsej ponudbi tako ni več vprašanje, »vzeti mero«, ampak le, h kateri znamki po avtomobil. Konkurenca se zdi vedno večja. Zdaj je namreč težko povsem zanesljivo trditi: je zvezda salona, kot ponavadi radi zapišemo ob takšnih prireditvah, novi rolls royce, ki ga bo morda kupilo sto kupcev na leto, ali pa gromozansko

velikoserijski prikupni malčki iz japonskih, korejskih ali celo indijskih avtomobilskih tovarn...«
(Avto magazin, 13. marec 1998, št. 6, str. 12)

S članki, povzetimi iz posameznih avtomobilističnih revij, sem skušal v diplomski nalogi prikazati pomen avtomobila. Kot je razvidno, predstavljata pojma avtomobil in avtomobilska industrija globalne razsežnosti in najbrž ne bo pretirano označiti avtomobila kot motorja gospodarstva.

2. Politične in gospodarske razmere v posameznih obdobjih

2.1 Politične razmere v 1. obdobju (1928 – 1938)

Konec devetnajstega stoletja so na Slovenskem prevladovali tri politične stranke: katoliška, liberalna in socialnodemokratska; med seboj so se močno razlikovale po svoji idejni in politični usmeritvi. Slovenski narod takrat ni imel politične avtonomije in upravno-teritorialne enotnosti, naglo pa se je širila zavest narodnih slojev in zahteve po politično avtonomni Zedinjeni Sloveniji. Nemški pritisk je posegel na vsa področja, zato se je slovenska politična in kulturna elita temu vplivu upirala z idejo o politični avtonomni Zedinjeni Sloveniji, med drugim se je pred prvo svetovno vojno pojavila tudi ideja o narodnokulturnem zlitju vseh jugoslovanskih narodov, kar je močno zavračal politično in kulturno dejaven Ivan Cankar in je predlagal skupen politični projekt, ki bi temeljil na federaciji jugoslovanskih republik.

Politični pritisk na Slovence se je med prvo svetovno vojno povečal tako od znotraj kot od zunaj, predvsem s strani Italije po sklenitvi pakta med Italijo in silami antante leta 1915, kar bi pomenilo razkosanje slovenskega ozemlja. Spomladi leta 1918 se je slovensko vodstvo odločilo za razhod s habsburško monarhijo, avgusta leta 1918 pa so v Zagrebu ustanovili Narodno vijeće Slovencev, Hrvatov in Srbov, ki se je tudi proglasilo za najvišje politično telo. 29. oktobra 1918 sta hrvaški sabor in velika ljudska manifestacija v Ljubljani »poskrbela« za nastanek samostojne države Slovencev, Hrvatov in Srbov (Prunk, 1998: 74-82).

Prizadevanja za združitev jugoslovanskih narodov so obstajala že pred 1. svetovno vojno in tudi med njo. Maja 1917 so jugoslovanski poslanci v avstrijskem parlamentu sprejeli »majniško deklaracijo«, v kateri so zahtevali zedinjenje vseh ozemelj monarhije, na katerih živijo Slovenci, Hrvati in Srbi, v samostojno državno telo pod dinastijo Habsburžanov. Jugoslovanski odbor in srbska vlada sta julija istega leta sprejela »krfsko deklaracijo«, ki je temeljila na enakopravni združitvi vseh jugoslovanskih narodov pod dinastijo Karađorđevićev. 29. oktobra je prišlo do ustanovitve Države Slovencev, Hrvatov in Srbov. Po zapletih je Narodni svet SHS sklenil, da se ta država združi s Kraljevino Srbijo in Črno Goro. Prvega decembra 1918 je srbski regent Aleksander razglasil združitev Srbije z deželami neodvisne Države SHS v enotno Kraljevino Slovencev, Hrvatov in Srbov. Država je z

»vidovdansko ustavo« iz leta 1921 postala ustavna, parlamentarna, centralistična in dedna monarhija. Oktobra 1929 se je preimenovala v Kraljevino Jugoslavijo in septembra leta 1931 je z »oktroirano ustavo« kralja Aleksandra Jugoslavija postala dedna in ustavna monarhija. Z ustavo se je okrepil položaj kraljeve oblasti ter unitaristična in centralistična ureditev države (ES, 1990, str. 321-325, zvezek 4).

Leta 1929 je kralj Aleksander uvedel diktaturo, katero so pozdravili predvsem gospodarstveniki, saj so mislili, da bo le-ta odpravila čedalje večjo krizo. Kralju so poslali tudi posebno resolucijo, v kateri je med drugim bilo zapisano, da je gospodarstvo že več let v krizi ter da gospodarska politika nujno potrebuje točno izdelan gospodarski načrt, domačemu gospodarstvu, še posebej industriji, pa je treba dati kapital (Mikuž, 1965: 387).

Razglasitev diktature pa je pomenila tudi ukinitve vseh političnih strank in političnih listov. Kljub temu, da je bil odpravljen parlamentarizem, pa se politično delo ni končalo, temveč se je spremenila taktika političnega boja. Šibke stranke so bile obsojene na propad, dobro organizirane pa so delovale pollegalno (Amon, 1996: 96).

V desetletju pred drugo svetovno vojno so se začele politične in ideološke delitve jasno kazati tudi na Slovenskem. Stara politična delitev oziroma spopad med liberalnim in katoliškim političnim taborom je izgubljal na pomenu, vse bolj pomemben pa je bil v tridesetih letih ideološki spopad. Ideološka diferenciacija je vse bolj naraščala, prav velika gospodarska kriza pa ji je dajala zagon. Tudi Slovenci so se soočali s tako situacijo – tako doma kakor v vseh sosednjih deželah so lahko opazovali vzpostavljanje novih političnih, avtoritarnih in totalitarnih diktatur, predvsem koroški in primorski Slovenci pa so jih občutili na lastni koži. Pojmi kakor parlamentarna demokracija, avtonomija posameznika, tržno gospodarstvo in podobne institucije civilne družbe in pravne države so v tem času postajali sinonim za proces zgrešenega razvoja in pot v slepo ulico. Marksisti so v tem videli nujnost krize kapitalistične družbe, nacisti degeneracijo Evrope kot posledico »požidenja« in mešanja ras, Cerkev in politični katolicizem pa kot posledico sekularizacije. V Sloveniji so bila taka mnenja prav tako prisotna v večini idejnih in političnih taborov. Vse bolj so se pojavljali pojmi kot fašizem, komunizem in nacionalsocializem kot alternativa za rešitev družbenih vprašanj (Pelikan, 1995: 339).

2.2 Gospodarske razmere v 1. obdobju (1928 – 1938)

Osnovne značilnosti gospodarskih razmer v Jugoslaviji pred drugo svetovno vojno so kazale, da je takratna Jugoslavija precej zaostajala za razvitejšimi deli Evrope. V nerazvitih pokrajinah so se najdlje obdržali fevdalni odnosi, kjer so kmetje, sicer osebno svobodni, za bivanje na zemljišču veleposestnika le-temu dajali del pridelka in opravljali dnino. V goratih predelih južnega dela Jugoslavije so se ohranili ostanki patriarhalnega gospodarstva z naravno proizvodnjo. V času pred vojno se je s kmetijstvom ukvarjalo kar 76 odstotkov prebivalstva, ki je ustvarilo le 44 odstotkov narodnega dohodka, kar kaže na zelo neenakomerno gospodarsko porazdelitev. Industrijski delavec je v tem času ustvaril do 15-krat več narodnega dohodka kot kmet. Več kot 80 odstotkov vsega prebivalstva se je ukvarjalo z drobnoblagovno proizvodnjo, kamor so predvsem spadali večji del kmetijstva in obrti ter del prometa in trgovine. Zelo velike razlike so bile v razvitosti pokrajin, na produktivnost dela pa je tudi vplivala slaba tehnična opremljenost in slabe delovne razmere. Jugoslavija je večinoma izvažala po nizkih cenah kmetijske izdelke in surovine, drago pa je uvažala končne proizvode. Gospodarski razvoj Jugoslavije je zaradi teh dejavnikov potekal počasi, tako da so Jugoslavijo v tem času uvrščali med najmanj razvite dežele (Žižmond, 1987: 18).

Po prvi svetovni vojni se je Jugoslavija po zlomu avstroogrske monarhije in turškega imperija z zamudo oblikovala kot gospodarski prostor. Začela se je povezovati z ZDA in razvitimi državami Evrope. Ekonomsko povezovanje je temeljilo na blagovni menjavi, kreditnih transakcijah in neposrednih naložbah tujega kapitala na jugoslovanskem ozemlju. S tem se je tudi začel pretok presežkov delovne sile v tujino. Po svetovni gospodarski krizi je Nemčija s prodorno zunanjeekonomsko politiko pritegnila tudi jugoslovansko gospodarstvo k državam osi, kar je imelo pomembne politične posledice (ES, 1989, str. 311, zvezek 3).

Ob koncu prve svetovne vojne je država izvedla vrsto ukrepov za spremembo agrarnih odnosov in na slovenskem ozemlju je državna oblast z različnimi ukrepi agrarne politike reševala težnje kmečkega prebivalstva po spremembi fevdalnih odnosov na vasi. V Sloveniji so obstajale velike socialne razlike na podeželju, saj je bilo precej zemlje v lasti nekmečkih množic, precej je bilo malih kmetij s površino do dveh hektarjev, kar polovica veleposestev pa je bila v lasti tujcev. Na začetku leta 1919 so izšle »Predhodne odredbe za izvedbo agrarne

reformne», na podlagi katerih bi se razlastila vsa veleposestva. Leta 1925 so izdali odlok za točno določitev zemljiških površin, uvedli pa so tudi neobvezen odkup kmetijskih zemljišč, s čimer so potencialni agrarni interesenti lahko kupili obdelovalno zemljo, drugi pa so lahko kupovali gozdove in pašnike. Agrarna reforma v času med obema vojnoma ni dosegla svojega namena, saj so veleposesti ostale skoraj neokrnjene, propadanje malih kmetov pa se je nadaljevalo. Reforma ni dokončno odpravila fevdalnih in polfevdalnih odnosov v tem času (ES, 1987, str.19-20, zvezek 1).

Prva svetovna vojna je upočasnila gradnjo cest v Sloveniji, le na Primorskem je zaradi soške fronte bilo zgrajenih in obnovljenih več cest kot drugod. Po podatkih je bilo leta 1918 na slovenskem ozemlju Kraljevine SHS 674,3 km državnih, 2471,4 km deželnih, 1862,3 okrajnih, 122 km komitatskih, 13,3 km dovoznih železniških, 13,1 km vicinalnih in 7,8 km subvencioniranih občinskih cest. Kasneje so se imenovanja cest spreminjala: komitatske, deželne in okrajne ceste so se preimenovala v banovinske ceste, vicinalne in subvencionirane pa v občinske ceste. Med leti 1930 in 1936 je bilo zgrajenih 156 kilometrov banovinskih cest, obnovljenih pa 183 kilometrov banovinskih cest. Do druge svetovne vojne je bila edina cesta z modernim voziščem, kar je pomenilo deloma betonsko deloma pa »kockasto« strukturo, cesta iz Ljubljane proti Gorenjski, zgrajena pa je bila iz državnega proračuna. Eno leto pred drugo svetovno vojno je bilo v Dravski banovini 915 km državnih in 4090 km banovinskih cest.

Promet je vse hitreje začel naraščati, zato je bila obnova cest nujna. Zaradi gostejšega prometa pa je bilo treba tudi spremeniti in določiti prometne predpise. Glede hitrosti vozil je veljalo, da so lahko zunaj naselja vozili neomejeno, v naseljih pa hitrost ni smela biti manjša od 30 km/h in ne večja od 40 km na uro. Pri gospodarskih vozilih je veljalo, da so tovornjaki smeli voziti s hitrostjo največ 40 km/h, avtobusi pa 50 km/h. Razdelitev na banovine leta 1929 je dala osnovo za upravno razdelitev javnih cest v Kraljevini Jugoslaviji. Ministrstvo za gradnje je upravljalo državne ceste, za vzdrževanje cest pa je skrbela banska uprava s tehničnim oddelkom. Za ostale ceste pa so skrbele banovine, občine in okrajni cestni odbori (ES, 1988, str. 54-55, zvezek 2).

Carina pomeni javno davščino, ki jo pobira država za uvoz ali izvoz blaga, bodisi domačega ali tujega izvora, v sodobni ekonomiji pa obstaja več oblik carin, glede na smer gibanja blaga, način obračunavanja blaga, itd. Z nastankom Jugoslavije leta 1918 je bilo treba oblikovati enotni carinski sistem s skupnim carinskim območjem ter tarifo in tako je marca 1919

Slovenija prevzela carinsko zakonodajo Srbije, ki je trajala do leta 1925, ko so sprejeli nov predlog zakona o splošni carinski tarifi, ki je trajal vse do padca Kraljevine Jugoslavije (ES, 1987, str. 419-420, zvezek 1).

Konsolidacija gospodarstva leta 1925 je prinesla novo carinsko politiko, naraščati je začela zunanjetrgovinska bilanca in inflacije ni bilo več. Prav tako se je končalo obdobje naglega ustanavljanja podjetij; v času od leta 1919 do 1929 je nastalo največ industrijskih podjetij. V tem obdobju je inflacija vzpodbujala kakršne koli investicije z namenom, da bi se ohranila realna vrednost denarja, ki je izhajal iz primarnih emisij, mednarodnih posojil in kreditov. Banke in finančni zavodi so se v tem času ukvarjali z različnimi nacionalizacijskimi posli tujih podjetij na našem ozemlju in tako je marsikatero tuje podjetje prišlo v domače roke (Združene papirnice Vevče), nekatera pa so ostala na ravni finančnih špekulacij ali pa so propadla kot npr. Slavenska banka (Kresal, 1998: 125).

Med leti 1929 in 1933 svetovna gospodarska kriza povzročila ekonomski zastoj, s čimer se je zmanjšala zunanja in notranja trgovina, mnogo denarnih zavodov je propadlo, kriza pa je povzročila tudi nesposobnost vračanja dolgov. Številna podjetja so propadla, zelo se je povečala nezaposlenost in velik del kmečkega prebivalstva je obubožal. Kriza se je iz Združenih držav Amerike razširila tudi na Evropo, zlasti je prizadela Avstrijo in Nemčijo, kar je posledično vplivalo tudi na slovensko gospodarstvo. Kriza je prispevala k prestrukturiranju gospodarstva ter racionalizaciji in posodobitvi proizvodnje, predvsem tekstilne, papirniške in težke industrije. Trgovina se je v tem času zmanjšala za tretjino, zlasti je prizadelo zunanjo trgovino, saj so začeli uvajati uvozne in izvozne kontingente med posameznimi državami. Zaradi krize se je prenehal dotok tujega kapitala v našo državo, zato je država maja leta 1931 izvedla drugo stabilizacijo dinarja – določeno je bilo razmerje med dinarjem in zlatom, sprostila se je devizna trgovina. Kmetijstvo je občutilo najhujšo krizo med letoma 1933 in 1934, ko so cene kmetijskih pridelkov dosegle najnižjo raven, kmečki dolgovi pa so se zelo povečali. Na Slovenskem je bila zadolžena kar ena tretjina kmetov, med temi je bilo največ malih kmetov. Pred krizo leta 1929 je bila zunanjetrgovinska bilanca Jugoslavije aktivna. Država je v glavnem izvažala gradbeni les, baker in cement, od živilskih produktov pa pšenico, koruzo in sveže meso ter živino. Nato se je izvoz žita zaradi hude konkurence (ZDA, SZ) začel zmanjševati, kar je vplivalo na kmetijstvo v državi. Število zaposlenih delavcev v Sloveniji je bilo leta 1930 okrog 130.000, v času krize leta 1933 pa le še okrog 105.000 delavcev. Šele leta 1937 se je število zaposlenih povzpelo na raven izpred krize, v tem času pa

se je povečalo tudi število zaposlenih žensk, predvsem v tekstilni industriji. Delavstvo se je koncentriralo predvsem v večjih gospodarskih središčih v Sloveniji (Ljubljana, Maribor, Kranj, Celje) in odstotek delavstva je znašal v času po krizi v teh središčih kar 87,5 odstotka. Brezposelni delavci so prejeli podpore, ki pa so bile majhne. Država je skušala omiliti brezposelnost tudi z javnimi deli. Po podatkih delavci s svojo mezdo niso mogli zadovoljivo vzdrževati eksistenčnega minimuma za štiričlansko delavsko družino. Najvišje mezde so prejeli delavci grafične, kemijske in papirne industrije, najnižje mezde pa so izplačevali v gradbeni, lesni in tekstilni industriji, glede na področja pa so najvišje mezde prejeli v industrijskih središčih, najnižje pa v podeželskih območjih (ES, 1989, str. 304-305, zvezek 3).

Med obema svetovnima vojnima se je v Sloveniji razvilo 856 industrijskih obratov, med katerimi so prevladovala manjša podjetja, večina kapitala pa je bila investirana v nekaj velikih firmah z večinskim deležem tujega kapitala. Tuji kapital je bil najpogostejše prisoten v glavnica delniških družb, vložen je bil tudi v obliki kreditov. Za razvoj industrije je bila pomembna tudi prometna infrastruktura. Slovenija je imela v tem času bolj razvit železniški promet, cestno omrežje je bilo dokaj gosto, vendar so bile ceste v slabem stanju. Sorazmerno dobro je bil tudi razvit PTT promet, predvsem poštni in telegrafski, telefonija pa se je razvila po letu 1930. Oskrba z električno energijo je do druge svetovne vojne potekala v vseh industrijskih središčih in na večjem delu podeželja. Največ novih podjetij je bilo ustanovljenih med leti 1919 in 1923, ko je bila prisotna inflacija in valutna nestabilnost. V tem času je zaradi splošne druginje delavstvo veliko stavkalo, kljub dvigovanju mezd do 30 odstotkov pa se gnotni položaj delavca ni dvigoval, saj so naraščali tudi življenjski stroški. Po svetovni gospodarski krizi je konjunktura trajala do druge svetovne vojne, vendar ni bila tako izrazita kot v letih pred krizo. Od druge polovice leta 1939 pa vse do okupacije leta 1941 se je slovensko gospodarstvo začelo prilagajati okoliščinam gospodarstva in politike v vojnih razmerah, ko se je industrija preusmerila v vojaško proizvodnjo in polnjenje vojaških skladišč, uvedena je bila racionalizacija prehrane in na gospodarski razvoj podjetij so vplivali tudi množični vpoklici na orožne vaje (ES, 1990, str. 132-135, zvezek 4).

2.3 Politične razmere v 2. obdobju (1960 –1980)

Druga svetovna vojna je prinesla Jugoslaviji mnogo sprememb. Pod pritiskom Nemčije je Jugoslavija spomladi leta 1941 podpisala trojni pakt, kar je povzročilo množičen upor ljudskih množic in odstranitev kralja Karađorđevića. Slovensko ozemlje so si razdelile Nemčija, Italija in Madžarska, namen vseh treh okupatorskih držav pa je bil uničiti Slovence kot narod. Med slovenskim prebivalstvom se je vse bolj širila zavest po obranitvi lastnega ozemlja z vsemi sredstvi. Manjše politične skupine, kjer so prevladovali predvsem komunisti, so imele podporo med mladino, delom izobraženstva in delavskih množic. Te skupine so videle z ustanovitvijo množičnega uporniškega gibanja poleg narodne osvoboditve tudi zmago nad starimi političnimi nasprotniki. Z nastankom Osvobodilne fronte je podpora širokega sloja prebivalstva naraščala, glavno besedo pa so dobivali komunisti, ki so si že od začetka prisvojili idejno in operativno vodstvo narodnoosvobodilnega gibanja, vse politične nasprotnike pa so označili za sovražnike naroda. Podpora številnih slovenskih izobražencev je bila posebnost slovenskega narodnoosvobodilnega boja. Le-ti so imeli z bojem vizijo narodnega obstoja in suverenosti po zmagi nad nacizmom. Slovenski partizani so s pomočjo zaveznikov in Jugoslovanske armade ob koncu vojne osvojili vse slovensko narodno ozemlje. Osvobodilna fronta je prevzela v Sloveniji oblast, komunistični vpliv je popolnoma prevladal. Slovenija je z narodnoosvobodilnim bojem dosegla obrambo ozemlja skoraj v celoti in vzpostavitev slovenske republike s pravico do samoodločbe in odcepitve v jugoslovanski federaciji. Del narodne suverenosti je bil izgubljen z vključitvijo slovenske partizanske vojske v enotno Jugoslovansko armado. Celostno slovensko ozemlje pa je po koncu druge svetovne vojne pomenilo le kratkotrajno stvarnost, saj se je Jugoslovanska armada morala umakniti s Koroške in Trsta. Na kongresu Osvobodilne fronte v Ljubljani avgusta 1945 so razširili temeljne točke s političnim in socialnim programom, kjer naj Osvobodilna fronta postane edina politična predstavnik Slovencev, v federativni Jugoslaviji naj vladata bratstvo in enotnost, ljudska demokracija naj temelji na državni in združni lastnini najpomembnejših delov gospodarstva z dopuščanjem drobne zasebne lastnine. Ob koncu leta 1945 se je komunistični sistem oblasti vse bolj uveljavljal, komunistična oblast je za utrjevanje svojega položaja uporabljala tudi policijski pritisk in sodne ukrepe za obračunavanje s političnimi nasprotniki (Prunk, 1998: 124-149).

Po drugi svetovni vojni se je v Jugoslaviji začelo novo obdobje – tako gospodarsko kot politično. Jugoslavija je kot druge socialistične države spreminjala gospodarski sistem, v petdesetih letih pa tudi temelje; družbena lastnina je zamenjala državno, plansko upravljanje z gospodarstvom pa samoupravljanje v gospodarskih organizacijah (Mencinger 1995: 37).

Med leti 1944 in 1989 lahko v grobem opredelimo tri faze razvoja političnega sistema:

- Prva faza je bila graditev komunistične partije kot edine politične sile v Jugoslaviji po letu 1944.
- Prekinitev gospodarskega sodelovanja z ostalimi socialističnimi deželami leta 1948 je pomenila povezovanje s kapitalističnimi deželami in hkrati spremembo v političnem sistemu kot dokaz, da je Jugoslavija s svojim sistemom bolj demokratična kot ostali sistemi realnega socializma. Ločitev Komunistične stranke od države pa je bila zgolj formalna, saj je le-ta še naprej obvladovala ekonomsko in politično življenje.
- Družbenoekonomska reforma leta 1965 je okrepila družbeno moč v gospodarstvu, s tem pa je Zveza komunistov začela izgubljati politično pozicijo. Začetek tretje faze razvoja političnega sistema je bila reakcija politične elite in z ustavo iz leta 1974 je Zveza komunistov znova postala vodilna idejna in politična sila (Žižmond, 1999: 60).

Državna lastnina v Jugoslaviji in s tem v Sloveniji je nastajala od leta 1945 z zaplenbo premoženja z brezplačnim prenosom zasebnega v državno last. Last države je postal precejšen del industrije, del premoženja tujih državljanov oziroma družb pa je prešel v kontrolo tudi s plačilom odškodnine (Mencinger, 1995: 16).

Po drugi svetovni vojni je bila dokončno odpravljena monarhija, izvoljena ustavodajna skupščina je razglasila republiko z imenom Federativna ljudska republika Jugoslavija (FLRJ) 31. januarja 1946, ko so sprejeli tudi novo ustavo. Le-ta je opredelila novo Jugoslavijo kot zvezno ljudsko državo, po obliki republiko, s skupnostjo enakopravnih narodov, ki so s pravico samoodločbe izrazili voljo po bivanju v skupni federativni državi. FLRJ je bila sestavljena iz šestih republik in dveh avtonomnih pokrajin. Eden najpomembnejših ukrepov v tem obdobju je bilo poddržavljanje proizvodjalnih sredstev, v državno last so prešla vsa najpomembnejša proizvodjalna sredstva ter celoten tuji kapital. Z agrarno reformo so odvzeli in na novo razdelili zemljo nad določenim zemljiškim maksimumom. Državna gospodarska podjetja so upravljali neposredno državni organi preko centralnega državnega gospodarskega plana in z administrativnimi voditelji, ki so odločali o načinu gospodarjenja, izdajali akte in

imenovali direktorje državnih gospodarskih podjetij kot predstavnike države v njih. Ljudska skupščina FLRJ je bila vrhovni organ državne oblasti in je bila predstavnica ljudske suverenosti. Ljudska skupščina je bila nosilka zakonodajne oblasti v okviru pristojnosti federacije, drugi organi so izhajali iz ljudske skupščine in so ji bili odgovorni za svoje delo. Leta 1950 je bilo uvedeno delavsko samoupravljanje, to pa je bila podlaga za precejšnje spremembe v jugoslovanski družbeni ureditvi, predvsem je pomembna decentralizacija in deetatizacija. S slednjo se je odpravljalo državno upravljanje določenih področij družbene dejavnosti. Po sprejetju Ustavnega zakona o temeljih družbene in politične ureditve FLRJ iz leta 1953 so bili temelj zgoraj omenjene ureditve družbena lastnina proizvajalnih sredstev, samouprava proizvajalcev v gospodarstvu in samouprava delovnega ljudstva v občini, mestu in okraju. Dve leti kasneje je bil sprejet zakon o ureditvi občin in okrajev: občina je postala družbenoekonomska celica in osnovna teritorialno-politična skupnost.

Leta 1963 je se je FLRJ preimenovala v Socialistično federativno republiko Jugoslavijo (SFRJ), ustava je uzakonila dotedanji razvoj in podala smernice za nadaljnji družbeni razvoj. Ustava iz leta 1963 je določala širše pristojnosti in večjo odgovornost republik, odnosi v federaciji so se začeli spreminjati z amandmaji ustave, še posebej v letih 1967, 1968 in 1971. Ustava iz leta 1963 je opredelila zvezne upravne organe kot upravne organe zvezne skupščine, ki so se delili na tri vrste; vsi so imeli nalogo izvajati politiko, določeno s strani zvezne skupščine. Dopolnjena ustava je leta 1974 prinesla tudi novosti: delegatski sistem in spremembo sestave skupščin vseh družbenopolitičnih skupnosti. V političnem sistemu je najpomembnejše načelo skupščinske vladavine in delegatsko načelo. Skupščine so po prvem načelu najvišji organi oblasti in organi družbenega samoupravljanja. Delegatsko načelo pa daje posebno vlogo delegacijam in delegatom iz združenega dela in zborov združenega dela. Ustava opredeljuje tudi odnose v federaciji ter pravice in dolžnosti federacije, kar je bil predvsem ekonomski vidik odnosov, z namenom krepitve vseh regij države.

Amandmaji k ustavi SFRJ, ki so bili sprejeti konec leta 1988, so prinesli spremembe družbenoekonomske ureditve z namenom ustvarjanja racionalnejšega gospodarjenja, prilagajanja ekonomskim razmeram in večje samostojnosti gospodarskih subjektov (ES, 1990, str. 321-325, zvezek 4).

Jugoslavija je bila po koncu 2. svetovne vojne zelo opustošena in gospodarsko med najbolj zaostalimi. Komunistična partija Jugoslavije je imela pomembno vlogo pri razvijanju povojne Jugoslavije in je kot »avantgarda delavskega razreda« uveljavila vodilno vlogo na vseh področjih družbenega življenja, imela pa je tudi vsa politična sredstva za uresničevanje

revolucionarnega programa pri uvajanju socializma. Takoj po vojni je KPJ imela odločilen vpliv v organih oblasti, vojski in policiji, kmalu se je utrdila tudi na upravnem področju, v znanosti, šolstvu in kulturi. Na začetku je KPJ uvajala državnocentralistični sistem z vodilno vlogo te stranke. Po zahtevah o spremembi državne lastnine v družbeno in uveljavitvi delavstva kot vodilne sile socialistične družbe, je bilo leta 1950 uvedeno delavsko samoupravljanje. Kmalu je nastala potreba po korenitejšem preoblikovanju državno politične oblasti in gospodarskega sistema. Demokratično preoblikovanje družbe se je začelo krhati že v začetku petdesetih let, KPJ je vztrajala, da je še vedno najodgovornejša za razvoj socializma v Jugoslaviji; sama je še vedno poosebljala državno oblast, kljub težnjam za zmanjšanje birokratizacije in razglašanjem decentralizacije in deetatizacije. Ob koncu petdesetih let je bila Jugoslavija še vedno socialistična država z državnim gospodarstvom in enostrankarsko oblastjo. Zaradi višanja življenjskega in družbenega standarda ni bilo čutiti socialnopolitičnega nezadovoljstva, k temu pa je pripomoglo tudi odpiranje države navzven in množično izobraževanje prebivalstva. V 60. letih dvajsetega stoletja pa so se resneje začela kazati nasprotja, saj reforme gospodarstva niso dosegale zastavljenih ciljev. Nasprotniki samoupravnega socializma so podajali dokaze o slabi zmožnosti delavstva pri gospodarskem upravljanju in so zagovarjali tezo, da morajo za normalni razvoj skrbeti poslovodni in državno politični krogi. V začetku sedemdesetih let je v ospredje prišlo vprašanje o ustroju federacije in o potrebi po večji vlogi njenih sestavnih delov. Slovenija in Hrvaška sta zahtevali reformo federacije, medtem ko so ostale enote poudarjale postopno demokratizacijo celotne družbe in so menile, da reforma federacije vodi v dezintegracijo države in spodkopava temelje sistema. Poleti 1971 je zvezna skupščina z ustavnimi amandmaji določila, da je načelo soglasja federalnih enot način odločanja o najpomembnejših zadevah.

Jugoslavija je bila ena izmed najbolj aktivnih držav pri snovanju in zagovarjanju gibanja neuvrščenih, zavzemala se je za mir v svetu ter za enakopravnost in samostojnost držav. Velik poudarek je dajala tudi na dobre medsosedske odnose, sčasoma pa je z upadanjem notranje moči začel pešati tudi vpliv v mednarodni politiki.

V začetku sedemdesetih let je državno politični vrh s predsednikom Titom na čelu onemogočil ogrožanje usmeritve ZKJ glede nadaljnjega razvoja samoupravljanja in odnosov v federaciji. Politično pomlad, ki se je napovedovala s pluralističnimi in demokratičnimi težnjami, so zavrli, prav tako pa je državno partijski vrh zaustavil liberalizacijo. Kriza samoupravnega družbenega razvoja je končno prišla na dan v osemdesetih, tudi gospodarska reforma za gospodarsko stabilizacijo v letih 1982 in 1983 ni bila uspešna. Kriza se je začela razreševati, ko so posamezne enote federacije smele svobodneje izražati svoje interese. Na prelomu

osemdesetih in devetdesetih let se je začel prehod v večstrankarsko parlamentarno demokracijo, pravno državo s tržnim gospodarstvom, kar pa je naletelo na ostro nasprotovanje zagovornikov skupne države (ES, 1990, str. 325-330, zvezek 4).

2.4 Gospodarske razmere v 2. obdobju (1960 – 1980)

Po osvoboditvi je slovenski razvoj potekal po zakonih, ki jih je sprejemal državni center iz Beograda, narejen pa naj bi bil po meri srbskega prebivalstva, ki je bilo v večini in je živelo v treh jugoslovanskih republikah. Povojna Jugoslavija je bila v gospodarskem in socialnem pogledu v marsičem bolj centralistično usmerjena kakor prejšnja Kraljevina Jugoslavija, saj je temeljno družbeno-politično obeležje dajal komunistični režim s posnemanjem boljševiškega sistema v Sovjetski zvezi, kjer je komunistična stranka obvladovala vso družbeno in politično življenje. V prvih dveh letih po drugi svetovni vojni se je končala povojna obnova, nato pa se je po sovjetskem vzoru začela prva petletka izgradnje socializma. Leta 1948 je prišlo do političnega razhoda Jugoslavije in Sovjetske zveze, vendar se razvoj socialističnih odnosov v Jugoslaviji ni zaustavil (Prunk, 1996: 139-141).

Po drugi svetovni vojni je bila Jugoslavija v prvih letih pod močnim vplivom socialističnih držav vzhodne Evrope, kasneje pa se je okrepilo sodelovanje z razvitimi zahodnoevropskimi državami, po dekolonizaciji tudi z afriškimi državami ter državami Latinske Amerike in Azije. Gospodarsko sodelovanje Jugoslavije s tujino je v vsem obdobju po drugi svetovni vojni potekalo v številnih mednarodnih in regionalnih ekonomskih organizacijah ter v gibanju neuvrščenih. Takratna Socialistična republika Slovenija se je gospodarsko povezovala tudi z obmejnima državama Italijo in Avstrijo (ES, 1989, str. 311, zvezek 3).

Med leti 1955 do zgodnjih šestdesetih se je v Sloveniji začel pospešeni razvoj industrije in povečanje življenjskega standarda posameznikov in družbe kot celote. Narodni dohodek pa ni dosegel pričakovanih rezultatov, zato so leta 1961 predstavili nov načrt gospodarske reforme (Kraft, 1994: 60). Z reformo so hoteli uskladiti notranji trg, mednarodno trgovino in narodni dohodek (Fischer, 1999: 175). Leta 1960 so vse oblike porabe v državi začele rasti hitreje kot proizvodnja in storilnost, kar je vplivalo na rast cen in življenjskih stroškov, v zunanji trgovini je nastal primanjkljaj in nelikvidnost v poslovanju s tujino. Zaradi neskladja med tem se je

država naslednje leto soočila še s težavami pri uvozu surovin, zagotavljanju obratovalnih sredstev in zaposlovanju nove delovne sile. Gospodarski zastoj se je kljub reformam čutil še naslednja leta, saj je v tem času proizvodnja poleg industrije upadla še v kmetijstvu, gradbeništvu in prometu, zmanjšalo pa se je tudi število zaposlenih (Prinčič 1995: 256).

Jugoslavija je leta 1965 odprla svoje meje, kar je pomenilo na eni strani boljšo komunikacijo in sodelovanje s tujino, po drugi strani pa se je začel »beg strokovnjakov« in precejšen del kvalificirane delovne sile je odšlo v tujino, kjer je bilo lažje doseči višji življenjski standard kot doma (Kraft, 1994: 62). Po podatkih naj bi v tujini leta 1975 delalo kar 64.000 Slovencev, ki so večinoma opravljali težja dela, neprivlačna za domačo delovno silo (Makarovič, 1995: 338). Kljub temu pa je v sedemdesetih letih v Sloveniji veljal dokaj visok življenjski standard s skoraj ničto nezaposlenostjo, vsakomur je bila zagotovljena tudi socialna in zdravstvena oskrba. Vse to pa je prineslo državnemu aparatu velik strošek, kar je privedlo do omejevanja socialnih pravic (Kraft, 1994: 62).

V Bruslju so leta 1950 sprejeli mednarodne carinske konvencije in članice »Splošnega sporazuma o carinah in trgovini (GATT)« so morale upoštevati tipizirano in standardizirano nomenklaturo za klasifikacijo blaga po carinski tarifi. Jugoslavija je postala polnopravna članica tega sporazuma leta 1960, temelji novega jugoslovanskega carinskega sistema pa so bili postavljeni v obdobju med leti 1948 in 1960, na podlagi sistemskih in drugih sprememb pa je bil carinski zakon spremenjen in dopolnjen še večkrat. Ustava Socialistične federativne republike Jugoslavije iz leta 1974 je vsebovala glavne sistemske predpise o carini. Zvezna izvršna skupščina (ZIS) je imela pristojnost izvajanja carinskega sistema, zvezne zakone o carinski in zunajcarinski zaščiti pa je sprejemala na podlagi soglasja skupščin republik in pokrajin (ES, 1987, str. 419-420, zvezek 1).

V Sloveniji se je družbeni standard dvignil tudi na račun zadolževanja v tujini, najemanjem poceni kreditov v času naraščajoče inflacije. Takrat se je zgradilo veliko družbenih objektov kot so vrtci, šole, itd. V 70. letih je v Sloveniji trgovina še doživljala razcvet, kar tri četrtine Slovencev si je lahko privoščilo dopust na morju, pojavili sta se potrošniška in gradbena mrzlica, zamejska mesta so bila prenatrpana z jugoslovanskimi kupci. Konec navidezne urejenosti socialistične države pa je naredila prihajajoča kriza v osemdesetih letih, ko se je začelo vračanje dolgov (Repe, 1995: 341). V začetku junija je Zvezni izvršni svet v okviru stabilizacijskih ukrepov za 30 odstotkov devalviran dinar, cene pa so zamrznili. To je bilo

priznanje, da je država v hudi krizi, ki so jo prikrivali tudi zaradi bolezni predsednika Tita. Program ekonomske stabilizacije ni spremenil načina delovanja oblasti, le-ta je obvladovala tudi ekonomijo. Pojavljali so se mednacionalni konflikti, kar je vplivalo tudi na delitev funkcij in kadrovske zadeve. Prišlo je do krepitev republiškega etatizma, saj so republike hotele biti kar se da samozadostne, vse to pa je povečevalo avtarktičnost in zaprtost posameznih gospodarstev (Repe, 1995: 377).

V osemdesetih letih je davčni sistem doživel precej izpopolnjevanj. Spremembe v družbenopolitičnem in gospodarskem sistemu v Jugoslaviji na eni strani in vse večja avtonomnost republik, avtonomnih pokrajin in občin na področju davčne zakonodaje na drugi strani, so bile povod za novo ureditev davčne politike. Le-ta se je oblikovala v skladu z ekonomsko politiko kakor tudi s socialno, kulturno, znanstveno in drugimi politikami. Za daljša razdobja so določali davčno politiko predvsem ustava SFRJ oziroma ustave republik in avtonomnih pokrajin, statuti občin in krajevnih skupnosti itd. Za krajša obdobja je davčna politika razvidna iz vsakoletnih aktov, določali so jo družbeni dogovori, samoupravni sporazumi ter splošna bilanca družbenih sredstev. Davčna politika je bila v povojnem času zaradi sprememb v gospodarskem in političnem sistemu zelo pestra (ES, 1988, str. 178-179, zvezek 2).

Devalvacija pomeni uradno zmanjšanje paritetne vrednosti denarja, paritetno vrednost pa so določali z zlatom ali z ameriškim dolarjem. Zadnja zakonsko določena pariteta jugoslovanske valute dinarja je bila iz leta 1971 na podlagi 48, 147 mg čistega zlata. Posamezna država devalvira, kar pomeni, da zmanjša zunanjo vrednost svoje valute, da bi prilagodila plačilno bilanco: zmanjša ali odpravi plačilnobilančni primanjkljaj, vzpostavi ali poveča presežek v plačilni bilanci (ES, 1988, str. 241, zvezek 2).

V družbenem sektorju gospodarstva so bila proizvodna sredstva v družbeni lasti, pri nas se je ta sektor razvil po drugi svetovni vojni iz državnega sektorja gospodarstva. Vse bolj se je uveljavljalo samoupravljanje in izvajala se je predaja podjetij v upravljanje delovnim kolektivom. V sedemdesetih letih se je uveljavil koncept svobodnega združevanja dela in sredstev – delavci so svobodno združevali delo in gospodarili s proizvodnimi sredstvi v družbeni lasti. Pri tem so delovni kolektivi z veliko samostojnosti odločali o načrtovanju proizvodnje (ES, 1988, str. 375, zvezek 2).

Ekonomska politika pomeni na kratko praktično politiko delovanja na gospodarskem področju in je bila v Jugoslaviji pomembna sestavina splošne družbene politike in je bila tesno povezana s politiko več družbenih dejavnosti, ki so v veliki meri odvisne od gospodarskega razvoja. Centralni državni organi so v obdobju administrativnega sistema upravljanja odločali v imenu delovnega prebivalstva. Zaradi prevelikega vpliva državnih organov je bil razvoj iniciative proizvajalcev in vloga trga zelo otežena, ob tem pa se je povečeval birokratizem, kar je prispevalo h krizi jugoslovanskega gospodarstva, zlasti v osemdesetih letih. Na neuspehe pri uresničevanju ekonomske politike v Jugoslaviji je vplivala tudi neustrezna izbira sredstev in ukrepov za doseganje ciljev. Za administrativni sistem v tistem času je bilo značilno neposredno usmerjanje gospodarskih organizacij z različnimi ukazi in prepovedmi, to pa je bil vzrok za šepanje iniciative proizvajalcev in organizacij, večkrat pa so ukazi in prepovedi bili v nasprotju z ekonomsko realnostjo. Nato je centralistični sistem planiranja zamenjal prožnejši sistem družbenega planiranja, vendar se je ta razvijal s precejšnjimi težavami. Po letu 1980 se je uporaba administrativnih sredstev celo razširila, kar je prispevalo k zaostrovanju gospodarskega razvoja, k čemu je prispevalo tudi nezadostno poznavanje razmerij med vzroki in posledicami v gospodarskem razvoju (ES, 1989, str.6-7, zvezek 3).

Značilnosti osemdesetih let 20. stoletja so bile:

- 1978 do 1982: zadolževanje v tujini in neuspešna realizacija investicijskega cikla
- 1982 do 1983: izbruhnila je dolžniška kriza, nastopi prilagajanje ekonomske ureditve in reprogramiranje dolgov ter dolgoročni program ekonomske stabilizacije
- 1988: novo reprogramiranje dolgov

Zadnje obdobje v skupni državi je prineslo krepitev liberalistične gospodarske ideologije in slednje razpad Socialistične federativne republike Jugoslavije:

- 1989 do 1990: gospodarska reforma s programom za odpravo hiperinflacije, opuščalo se je samoupravljanje in družbena lastnina, spreminjanje delovno-pravne zakonodaje ter liberalizacija zunanje trgovine in cen (Borak, 1997: 17).

Dolgoročni plan Socialistične republike Slovenije za obdobje od leta 1986 do leta 2000 je bil zadnji večji razvojni gospodarski načrt. S tem se je zaključevalo štiri desetletja dolgo obdobje socializma, kjer so se lokalne in republiške potrebe podredile vsedržavnim interesom, zasebno podjetništvo je postalo državno in individualno je postalo kolektivno (Prinčič, 1997: 284).

Jugoslavija je po letu 1980 poskušala stabilizirati razmere v gospodarstvu, saj je zaradi podražitve surove nafte v letih 1973 in 1979 nastal izredno velik primanjkljaj, ki je znašal kar dvajset milijard dolarjev. Primanjkljaj je povzročil tudi kreditni nakup nad deset milijard dolarjev med leti 1970 in 1980, vse to pa je otežilo povečanje obresti na kapitalnem trgu in povečanje vrednosti dolarja napram drugim konvertibilnim valutam. Država je izvedla dve devalvaciji (junija 1980 in oktobra 1982), dinar pa je pozneje prepustila nadzorovanemu drsenju. Leta 1985 je že bilo omogočeno odplačevanje tujega dolga, vendar je napačna politika Zveznega izvršnega sveta (ZIS) med letoma 1986 in 1987 trende ponovno obrnila navzdol. S sodelovanjem Mednarodnega sklada pri poskusu stabilizacije leta 1988 je propadel tudi ta projekt, ker je bila država nepripravljena pri vodenju omejevalne politike in kontrole dohodkov. Leto kasneje se je letna inflacija približala 1000 odstotkom (ES, 1989, str. 306, zvezek 3).

Slovenska industrija je dosegala hiter razvoj po drugi svetovni vojni – socialistični družbeni red je narekoval načrtovan razvoj industrije kot gibalo razvojne politike. Število zaposlenih v industriji in delež aktivnega prebivalstva v njej se je potrojilo, industrija je postala najpomembnejša dejavnost. Industrija je povzročila migracijo prebivalstva iz podeželja v mesta, delež kmečkega prebivalstva se je od leta 1953 do 1981 zmanjšal od 41,09 odstotkov na 9,43 odstotka (ES, 1990, str. 130, zvezek 4).

Inflacija pomeni rast splošne ravni cen – zmanjšanje kupne moči denarja, pojavila pa se je z denarjem, čeprav se ta izraz uporablja šele od druge polovice 19. stoletja. V Jugoslaviji je inflacija značilna od leta 1945, čeprav je bila priznana šele proti koncu petdesetih let. Prej je bila inflacija prikrita, cene so bile administrativno določene in nadzorovane. Učinki inflacije imajo negativen vpliv na ekonomijo države, zaradi inflacije prihaja do prerazdelitve dohodka in premoženja, povzroča tudi neracionalno potrošnjo in produkcijo. Proti koncu 80. let je inflacija v Jugoslavija naraščala in prešla v hiperinflacijo, država je izvajala ukrepe za zmanjšanje inflacije z zamrznitvijo tečaja v razmerju do nemške marke, omejitvami rasti plač in restriktivno politiko. Visoko inflacijo so uspeli zmanjšati, vendar je tovrstna poteza za zmanjšanje inflacije pomenila tudi znatno zmanjšanje proizvodnje (ES, 1990, str. 146-147, zvezek 4).

Proti koncu 70. let je Jugoslavija izvajala gospodarski plan, ki je temeljil na zagotavljanju stabilnosti, usklajevanju gospodarske strukture, povečanju konkurenčnosti in zagotavljanju

zunanje likvidnosti z relativno zadolženostjo države na ravni iz prejšnjih let. Načrt je predvideval, da bi morala zaostala področja rasti mnogo hitreje, kakor je bilo jugoslovansko povprečje. Prednostno mesto je bilo dodeljeno proizvodnji energije, surovin in hrane ter prometni infrastrukturi, pomembne panoge pa so tudi panoge, ki izboljšujejo plačilno bilanco in pospešujejo domačo konjunkturo. Plan je predvideval odnose s tujino, kjer bi le-ti odražali suverenost države in njen politični položaj v svetu. Za dosego gospodarske konjunktore je kot orodje služila kreditna in monetarna politika, prav tako pa sta služili tudi za podpiranje prioritetnih dejavnosti in panog. Doseženi rezultati pa v tem petletnem obdobju niso izpolnili pričakovanj, nobena večja izvozna usmerjenost gospodarstva ni bila dosežena, zunanji dolg pa se je povečal s 6,6 milijarde ameriških dolarjev na 18,9. Naslednji družbeni plan med leti 1981 do 1985 je prav tako vseboval okvire za sprejemanje ukrepov ekonomske politike, vendar je bila stopnja rasti v tem obdobju nižja od enega odstotka.; planski cilji niso bili uresničeni, tokrat je upadla tudi produktivnost dela. Zunanji dolg se je od 18, 9 milijarde dolarjev povečal na 19, 8 leta 1985, torej na koncu tega petletnega obdobja (Borak, 2002: 55-59).

Do sedemdesetih let se je Jugoslavija sorazmerno malo zadolževala v tujini, presežek uvoza blaga nad izvozom pa so reševali na več načinov, kakor dohodki od turizma, nakazili zdomcev, transporta itd. Jugoslavija se je začela zadolževati v tujini leta 1957, dobrih deset let kasneje pa je dolg znašal že dve milijardi dolarjev, nato pa je sledilo med leti 1971 in 1980 obdobje zelo močnega zadolževanja. Obrat se je zgodil sredi leta 1980, ko je prišlo do devalvacije dinarja, prav tako pa sta se močno omejila uvoz in domača poraba. Začetek osemdesetih let pa je pomenil tudi vračanje dolgov iz preteklosti, država je morala začeti odplačevati posojila (Borak, 2002: 145-149).

2.5 Politične razmere v 3. obdobju (1991 –2002)

Slovenija je po drugi svetovni vojni postala federalna država z lastno ustavo, republiškimi mejami in tremi vejami oblasti, kljub temu pa je bila ena izmed šestih republik takratne Federativne ljudske republike Jugoslavije. Suverenost Slovenije je omejeval centralizem zveznih organov, predvsem je to bila oblast Komunistične partije Jugoslavije. Sčasoma se je začelo pojavljati nacionalno nezadovoljstvo, vzrok pa je bila predvsem ekonomska politika

centralne oblasti in administrativno razporejanje velikih investicijskih sredstev. Slovenija je v povojnih letih večkrat izrazila negodovanje ob tovrstni gospodarski politiki in leta 1979 je slovensko politično vodstvo izjavilo, da »Slovenija ne more več pristajati na nesorazmerno velik prispevek v zvezni proračun in sklad za pospeševanje razvoja manj razvitih delov SFRJ«. V tem času so se tudi širile »velikosrbske« predstave o Jugoslaviji, Srbija naj bi porušila enakopravnost federalnih enot in onemogočila soglasnost odločanja v državi. S podporo zveznemu centralizmu kot kritju za srbski unitarizem so se zaostrovali mednacionalni odnosi v Jugoslaviji. Slovenska javnost je ostreje začela nasprotovati velikim finančnim obveznostim, ki jih je morala plačevati za federacijo. Krepila se je slovenska samozavest, ki je izhajala iz gospodarske uspešnosti, manjkalo pa je kritičnosti glede dejstva, da je jugoslovanski trg zelo pomemben za slovensko industrijo. Vodstvo KPJ je Sloveniji očitalo separatizem in protijugoslovanstvo, »kar je med Slovenci krepilo enotnost in kritičnost do odnosov v federaciji«. Čedalje močnejša liberalna struja v Sloveniji je krepila politični pluralizem, pojavile so se težnje po spremembi slovenske ustave in oživele so razprave o položaju slovenskega naroda v državi. V ospredje je prihajala Jugoslovanska ljudska armada: začela se je neposredno vmešavati v politično življenje in se »razglašati« za varuha državne celovitosti. Republika Srbija je razglasila blokado slovenskega gospodarstva, tudi drugi pritiski na Slovenijo so se stopnjevali. Na začetku leta 1991 je Slovenija organizirala z vodstvi drugih republik več srečanj o ureditvi prihodnjih medsebojnih odnosov. Slovenija je razglasila samostojnost 25. 6. 1991 v slovenski skupščini, naslednji dan pa je bila osamosvojitve Slovenije manifestativno razglašena z ljudskim zborovanjem v slovenski prestolnici. Zvezni izvršni svet (ZIS) je na podlagi razglasitve Slovenije sklenil, da morata zvezna milica in JLA »zagotoviti upoštevanje zveznih predpisov o prehodu čez državno mejo na ozemlju republike Slovenije«, kar je bil tudi povod za vojaško akcijo Jugoslovanske armade proti Sloveniji. Vojaški spopadi so se po desetih dneh končali, Slovenija pa je v tem času začela s pospešeno diplomatsko dejavnostjo ob podpori medijev. Slovenija se je trudila doseči mednarodno priznanje, za kar je morala doseči več pogojev, med drugim spoštovanje obstoječih mej in načel helsinške listine o varnosti in sodelovanju v Evropi, varstvo človekovih pravic in pravic manjšin ter spoštovanje evropskih norm in norm Združenih narodov o mednarodnem sporazumevanju (ES, 1994, str. 176-184, zvezek 8).

Suverena Slovenija je 23. decembra 1991 dobila novo ustavo, po kateri je definirana kot republika s sistemom parlamentarne demokracije ter pravna in socialna država. Spremenili so se gospodarski in politični temelji političnega sistema, velja načelo delitve oblasti, strankarski

pluralizem, parlamentarni in predstavniški sistem. Zakonodajno telo v Sloveniji je državni zbor, državni svet pa zastopa posebne interese. Nosilka izvršilne oblasti je vlada, sodna oblast je neodvisna, za spoštovanje ustavnosti in zakonitosti skrbi ustavno sodišče. Slovenija ima neposredno voljenega predsednika, ki predstavlja državo in je tudi vrhovni poveljnik obrambnih sil (ES, 1995, str. 94, zvezek 9).

Slovenci so kot narod precej časa živeli v skupnih državah z drugimi narodi, zato dolgo časa niso bili subjekt zunanje politike. Pri uveljavljanju interesov v mednarodnem prostoru so dolgo imeli posredno vlogo, vendar so tako dosegali prepoznavnost. Večji vpliv na zunanjo politiko so Slovenci imeli z nastankom jugoslovanske države leta 1918, ko so postali formalno enakopraven subjekt nove države. Po drugi svetovni vojni je Slovenija postala še bolj prepoznaven subjekt v novi državi, čeprav je le-ta bila precej centralistično usmerjena. Z osamosvojitvijo Slovenije leta 1991 je držav postala samostojen tvorec zunanje politike, čeprav kakor druge sodobne države del suverenosti na področju zunanje politike prepuščajo meddržavnim zvezam in mednarodnim organizacijam (ES, 2001, str. 230-231, zvezek 15).

Slovenija je začela sodelovati z Evropsko unijo (EU) na podlagi sporazumov med Evropsko gospodarsko skupnostjo (EGS) in SFRJ. Tesnejše sodelovanje med Slovenijo in EU se je začelo, ko so države EU priznale samostojnost Slovenije in z njo začele navezovati diplomatske odnose. Slovenija je kmalu vložila prošnjo za polnopravno članstvo v EU, pogajanja so se začela konec marca leta 1998 (ES, 2002, str. 56, zvezek 16). Aprila 1992 je Slovenija navezala diplomatske stike z državami Evropske unije, 10. junija je Slovenija podpisala Evropski sporazum o pridružitvi, takrat je tudi zaprosila za polnopravno članstvo v Uniji. Evropski sporazum je začel veljati 1. februarja leta 1999, ko so ga ratificirale vse članice Evropske skupnosti (Ferlinc, 2002: 15).

Slovenija je morala prilagoditi mnogo stvari v svojem gospodarskem in družbenopolitičnem življenju, da bi ustregla strogim zahtevam EU za polnopravno članstvo v evropski skupnosti. Zaostanki v izpolnjevanju pogojev so se pokazali zlasti v kmetijstvu, denacionalizaciji in učinkovitosti sodnega sistema. Na zunanjetrgovinskem področju je Slovenija morala opustiti številne carinske kvote, opustiti je morala nekatere sporazume z državami bivše Jugoslavije in urediti vprašanje meja in predvsem okrepiti »schengensko« mejo kot bodočo zunanjo mejo EU (ES, 2002, str. 56, zvezek 16).

2.6 Gospodarske razmere v 3. obdobju (1991 –2002)

Gospodarski plan med leti 1986 in 1990 je predvsem poudarjal potrebo po izboljšanju učinkovitosti in produktivnega zaposlovanja. V načrtu je bilo prioriteto povečati proizvodnjo in storitev za izvoz, krepitev znanosti in tehnološkega razvoja, varčneje upravljati z energijo, med prioriteto pa je spadala tudi modernizacija prometa, od cestnega, železniškega ter morskega do posodobitev prometnih poti doma in s tujino. Tudi ta načrt petletnega obdobja ni bil realiziran (Borak, 2002: 60-62).

V tem času se je vse bolj tudi zaostrovala kriza med Srbijo in »uporno« Slovenijo, Srbija je celo bojkotirala slovensko gospodarstvo z namenom, da bi zatrla slovensko miselnost stopanja po lastni poti. V tem času je nastopil takratni predsednik zvezne vlade Ante Marković, ki je utopično upal, da lahko na splošno reši krizo v Jugoslaviji z gospodarskimi reformami. Dinar so devalvirali in ga vezali na nemško marko v razmerju 7 : 1, prav tako pa so omogočili svobodno kupovanje deviz. Markoviću je sicer uspelo znižati inflacijo z 2500 odstotkov na ničlo, ni pa uspel z obnovitvijo skupnega trga, ki bi pomenil temelj državne enotnosti. Razlike med republikami so se vse bolj večale, kar je privedlo do konca skupnih poti Jugoslavije (Pirjevec, 1995: 399-400).

Proti odcepitvi republike Slovenije se je pojavilo mnogo teženj, ki so poudarjale, da je gospodarsko osamosvajanje nesmiselno s sodobnimi svetovnimi tokovi, da je slovensko gospodarstvo premajhno ter da ima v Jugoslaviji ugodne in zanesljive trge, kjer lahko prodaja drage in po kvaliteti slabše industrijske izdelke, nakup surovin in delovne sile pa predstavlja poceni alternativo. Hitrejše povezovanje z gospodarstvi Evrope pa je tudi eden izmed razlogov za odcepitev Slovenije, saj so dogajanja v ostalih republikah povezovanje z ostalimi deli Evrope zavirala (Mencinger: 1995: 50).

Gospodarska dogajanja v Sloveniji po letu 1990 so kazala, da je Slovenija v tranzicijski depresiji, k čemur so še zlasti pripomogle posebnosti kot majhnost države in izguba skoraj polovice trgov, neugodno ekonomsko ravnovesje iz prejšnjih let ter počasne ekonomske reforme, še posebej privatizacija bank in podjetij (Žižmond: 1999: 60).

Gospodarska dejavnost se je na koncu osemdesetih let zmanjševala, kar je posledično povzročilo gospodarsko krizo Slovenije v začetku devetdesetih let dvajsetega stoletja. Kriza je trajala nekaj let, izguba bivših jugoslovanskih trgov je pustila posledice v ekonomiji. Zaradi krize se je znižalo število zaposlenih, družbeni in življenjski standard je začel upadati, prav tako se je zmanjšalo število investicij. Po letu 1993 je gospodarstvo oživel, strukturne spremembe gospodarstva so se nadaljevale in kakovost proizvodnih dejavnikov je dosegla mnogo višjo raven kot v obdobju pred osamosvojitvijo. V začetku leta je slovenska ekonomija prešla v fazo prestrukturiranja, za katero je značilno intenzivno lastninsko, finančno, statusno in upravljalno prestrukturiranje. To leto je bila gospodarska rast ugodna tudi zaradi konjunktura na evropskem trgu. Naslednje leto je gospodarska rast v Evropi začela upadati, kar se je poznalo tudi pri nas, k застоju pa je pripomogla tudi časovna neusklajenost pri gospodarskih reformah (ES, 1997, str. 348, zvezek 11).

Slovenija je od osamosvojitve naprej doživljala dokaj razgibano ekonomsko dogajanje, kot postsocialistična država je poskušala doseči makroekonomsko stabilizacijo. Desetletje samostojne države lahko razdelimo v tri segmente :

- v obdobju transformacijske depresije med leti 1991 in 1993 je bila značilna visoka inflacija in brezposelnost ter negativna gospodarska rast; uvajale so se oblike tržnih institucionalnih reform kot privatizacija in deregulacija;
- za naslednja tri leta je bilo značilno obdobje okrevanja, kar je pomenilo pozitivno gospodarsko rast, doseganje bruto družbenega proizvoda pred osamosvojitvijo ter nižjo inflacijo;
- od leta 1997 do 2002 je bilo obdobje razvoja, ki je pomenilo predvsem pričetek z evropsko institucionalnimi reformami, v ospredju je bila integracija z Evropsko unijo in prestrukturiranje podjetij (Kovač, 2002: 19).

Gospodarska gibanja v Sloveniji so zelo odvisna od gospodarskih gibanj pri najpomembnejših trgovinskih partnericah, kar je vplivalo na letno rast bruto družbenega proizvoda (BDP). Slovenija je gospodarsko rast dosegala ob ohranjanju zunanega ravnovesja, dolgoročnejši problem pa se kaže v majhni konkurenčnosti domačega gospodarstva, kar se kaže v počasnem naraščanju tržnih deležev v državah Evropske unije (Dejak, 2002: 7). V letih 2001 in 2002 je gospodarska rast v Sloveniji zaostajala za povprečjem iz prejšnjih let, v teh dveh letih pa je

padec gospodarske rasti značilen tudi za Združene države Amerike in države Evropske unije (Murn, 2003: 27).

3. Avtomobilistični revijalni tisk

3.1. Splošne značilnosti tiska v 1. obdobju (1928 – 1938)

Značilnost jugoslovanskega tiska v tem obravnavanem obdobju je predvsem regionalnost; za politični tisk je veljalo, da je bila večina glasil ozko regionalno usmerjena in omejena na nekatere skupine (etnične, verske). V Sloveniji so veliki politični časopisi kot katoliški Slovenec in demokratski Slovenski narod in Jutro ustanavljali podružnice po manjših mestih in so poleg regionalnosti tematiko zožile še na lokalnost. Značilnost političnega tiska je bilo tudi novinarsko delo strankarskih vodij, ki so pogosto opravljali delo urednika, glasila posameznih političnih strank pa so kot vsebinsko gradivo uporabljala predvsem medsebojna obtoževanja in neetične polemike. V času parlamentarizma se je množični informativni tisk povezoval s političnim tiskom, kar je »ogrožalo« od politike neodvisno časopisje. Povečeval se je tudi trend komercializacije, časopisne hiše so se povezovale z gospodarstvom, informativno časopisje se je bolj začelo prilagajati željam vseh socialnih slojev in političnih skupin, kar je pomenilo povečanje naklade in s tem dobička. V času parlamentarizma so se izoblikovali veliki dnevniki, periodični tisk je bil zelo številen. Meja med političnimi glasili in informativnim tiskom je bila v tem obdobju parlamentarizma izbrisana, k čemer je prispeval jugoslovanski politični vrh s posnemanjem delovanja političnih ustanov zahodnih zaveznikov in širjenjem mita o demokratični ureditvi Kraljevine SHS. Z uvedbo diktature leta 1929 so bile ukinjene vse politične stranke in politično časopisje, vendar delovanje le-teh ni zamrlo. Organizirane in močne stranke so še dalje delovale, predvsem tajno, šibke pa so večinoma propadle (Amon, 1996: 95-98).

Informativni dnevniki so se financirali predvsem na podlagi oglasništva in visoke naklade, zato so se izogibali odkriti politični usmerjenosti. Informativni časopisi so s trgovskimi in industrijskimi podjetji gojili vez, ki se je odražala predvsem v oglasništvu. Časopisne hiše so bile odvisne od oglaševanja, razna podjetja pa so v časopisih z velikim številom bralcev videla možnost posredovanja informacij najširši množici (Amon, 1996: 116-120).

3.2 Auto (1926 –1938)

Auto je izhajal mesečno v Ljubljani od oktobra 1925 do 1. decembra 1937 s podnaslovom Oficijelni vestnik Automobilskega kluba kraljevine Jugoslavije, sekcij. Ljubljana in Maribor. Izdajal ga je Avtomobilski klub kraljevine Jugoslavije, predstavnik ljubljanske sekcije je bil Ciril Pavlin, odgovorni urednik je bil Vladimir Starec. V Narodni in univerzitetni knjižnici je shranjen pod signaturo II 48300 (Bajec, 1973: 14-15).

V diplomski nalogi analiza zajema prispevke iz avtomobilistične revije z naslovom Auto. V reviji se preko člankov in komentarjev odražajo gospodarske in politične razmere takratnega časa. Pri pregledovanju avtomobilističnega tiska nisem zasledil nobene avtomobilistične revije, ki bi izhajala pred letom 1925.

V dvajsetih letih prejšnjega stoletja, še v času pred diktaturo kralja Aleksandra, je opaziti velik delež novic ter ostalih člankov, kjer avtorji nenehoma poudarjajo veličino in pomen ameriške avtomobilske industrije in tehnike. Objavljenim člankom navadno sledijo oglasi za proizvode ameriške avtomobilske industrije, kjer je opaziti še več poveličevanja kakor sicer v člankih:

»V zadnjih letih se izločujeta vedno markantnejše dva glavna pota, katerih se drži avtomobilska industrija pri konstrukciji avtomobilskih motorjev. V eni smeri se konstruirajo motorji, ki imajo v razmerju proti svoji cilindrski vsebini relativno malo delamožnost. Markantni zastopnik te vrste je robustni a m e r i k a n s k i motor. V drugi vrsti pa imamo motorje z razmeroma veliko učinkovitostjo in visokim številom obratov. Klasični zastopniki te vrste so k o m p r e s n i motorji, ki so posebno priljubljeni v Nemčiji, kakor tudi majhni evropski motorji z razmeroma visokim številom obratov in visoko delamožnostjo.

Med glavne vzroke, da so Amerikanci pristaši robustnih motorjev, ki imajo proti svoji cilindrski vsebini relativno malo dalamožnost, pač pa veliki potezni moment, veliko elastičnost in obratno sigurnost, spada v prvi vrsti dejstvo, da so posestniki avtomobilov ponajveč tudi sami vozači, ki rabijo avtomobil za svojo vsakdanjo potrebo. Zato dajejo prednost komudnemu motorju, ki premaga vsak vzpon z največjo prestavo. Amerikanci ne bi bili zadovoljni s šibkejšim vozom, ki zahteva trajno izmenjavanje brzin. Večja poraba bencina pa itak ne pride v poštev, ker je poceni.

Priljubljeni so močni avtomobili tudi zato, ker prenesejo visoke brzine na slabše vzdrževanih cestah. Radi svojega velikega poteznega momenta dosežejo ameriški avtomobilski motorji hitro svoje normalne ture. To je zelo važno pri kolosalnem prometu v velikih mestih, kjer se

morajo avtomobili zelo pogosto ustavljati na cestnih križiščih, nato pa čimpreje zopet doseči prejšnjo brzino...» (Auto, feb. 1926, št. 2, str. 5)

Razmere v gospodarstvu med leti 1925 in 1929 so bile ugodne za evropske države, saj je med drugim intenzivneje nastopila doba velikih tehničnih inovacij, kjer je predvsem napredovala avtomobilska industrija in industrija nafte. Združene države Amerike so imele glavno besedo pri izvozu kapitala in prav obdobje gospodarske rasti je tudi odpiralo nove možnosti za razvoj zasebnega kapitala. Pri razvoju mednarodnih odnosov se je kazalo večje nesorazmerje ekonomske moči med kapitalističnimi državami. Po prvi svetovni vojni do velike svetovne krize leta 1929 so finančne težave evropskih držav (najmočnejši sta bili Anglija in Francija) poskušale reševati Združene države Amerike, ki so s svojimi investicijami krepko posegle v evropske dežele, med katerimi so večina bile dolžnice prav Ameriki. Vendar pa se Združene države niso neposredno vpletale v Evropo zaradi »politike izolacionizma«, tako da sta v tem času edini velesili, ki sta vplivali na Jugoslavijo, bili Francija in Anglija. Zlasti Francija je posegala na prostor jugovzhodne Evrope po razpadu Avstro-Ogrske in na Jugoslavijo je takrat imela največji vpliv (Amon, 1985, str.37-45).

Grožnja prevelike ameriške moči nad evropskim prostorom se kaže tudi v avtomobilski industriji. Revija Auto komentira leta 1929 v članku z naslovom Amerikanska industrija si hoče popolnoma osvojiti evropski avtomobilski trg:

»Zadnje čase se bolj, ko kdaj prej, govori in piše o merah, ki naj bi zaščitile evropsko avtomobilsko industrijo pred invazijo ameriških voz, zlasti pa pred vedno večjim importom vozil Forda in General Motors.

Predsednik francoskega avtomobilskega kluba Rohan opozarja v listu »Je sais tout« Francoze na nevarnost ameriške invazije, ki je, kot pravi, tem nevarnejša, čim bolj je utemeljena domneva, da se bliža ameriški avtomobilski trg saturaciji. Bilanca družbe General Motors za leto 1929 je enaka francoskemu državnemu budgetu. Če se še more prodati v lastni avtomobilski hiši mnogo stotisočev avtomobilov, povdarja Rahan, tedaj pač ni nikaka žrtev, prodati v inozemstvo, čeravno z izgubo, nekoliko desetisoč vozil, ker je tega vreden cilj, zagotoviti si popularnost lastne znamke in povzročiti hudo in trdo konkurenco producentom dotičnih dežel...

...Priznati je treba, da bi bilo uresničenje Fordovih načrtov evropski industriji nedobrodošlo. Avtomobilska industrija v Evropi, ki se že sedaj bori proti uvozu ameriških avtomobilov, bi imela gotovo še težje stališče, ako bo Ford bolje plačeval svoje delavstvo in uradništvo v Evropi. Gre torej v bistvu za še učinkovitejše stremljenje Forda, usidrati v Evropi potom boljše plačanega delavstva, v kateri bitki je pod sedaj danimi pogoji očitno, da bi šibka evropska industrija

podlegla. Pozabiti ne smemo, da tvorijo izdatki za delavstvo eno glavnih postavk v kalkulaciji evropske avtomobilske industrije. Je pa zopet na drugi strani povsem očitno, da mora poseči ameriška industrija (mišljena je morda le velika industrija a la Ford ali General Motors), ki je navezana na velikanske instalacije za produkcijo v serijah, po povsem drugih sredstvih za placiranje svojih produktov, kakor pa šibkejša evropska industrija, kateri v večini slučajev ni omogočena drugačna konkurenca, nego od leta do leta in od sezone do sezone se prilagoditi novim zahtevam in novim okusom klijentele ter izrabljati neprenehoma vse tehnične iznajdbe in druga izboljšanja. ...

...One države v Evropi, ki nimajo svoje lastne avtomobilske industrije in med katerimi je tudi naša država, se morejo od takega boja le okoristiti. Zanje ta vprašanja niso aktualna, ker se jim ni bati gospodarskih in socialnih posledic kot n. pr. brezposelnosti. Prizadete pa bi bile občutno zlasti Anglija, Francija, Italija in Nemčija s svojo sicer visoko razvito, a v primeri z ameriško vendar še šibko in razkosano industrijo. Države, ki nimajo lastne avtomobilske industrije, bi pa začasno boljše odrezale, vsaj v toliko, v kolikor bi mogla ameriška serijska produkcija zadovoljiti okusu in potrebam...« (Auto, dec. 1929, št. 12, str. 104-105)

Po prvi svetovni vojni je imela največji vpliv na politično dogajanje v Evropi Francija. Po razpadu habsburške monarhije je Jugoslavija videla vzornico v političnem in gospodarskem življenju prav v Franciji. Francija je predstavljala predvsem Angliji in Združenim državam Amerike silo, ki bi lahko ogrozila ravnovesje v Evropi, zato sta podpirali ponoven gospodarski vzpon Nemčije kot protiutež (Amon, 1996: 17).

Iz tabele v reviji Auto leta 1926 je po sicer nepopolnih podatkih največ avtomobilov v tistem času prišlo iz Francije, sledijo pa ameriški avtomobili. (Auto, feb. 1926, št. 2, str. 6). Revija Auto pa objavlja novico, da francoska avtomobilska proizvodnja v Evropi zaseda tretje mesto in zaostaja za ameriško in angleško. Nadalje pa navaja podatek, da je leta 1927 kar ena četrtnina vseh prodanih avtomobilov v Evropi predstavljala ameriške avtomobile (Auto, feb. 1929, št. 2, str. 21).

V reviji Auto se predvsem pojavljajo kritike na oblast, ki zadevajo slabe prometne razmere v prometu, kot so ceste in nespoštovanje »novodobnega« prevoznega sredstva. V takratnem času je že deloval Avtomobilistični klub Kraljevine Jugoslavije s svojimi sekcijami kakor ljubljanska, mariborska, zagrebška itd. Leta 1930 je revija Auto objavila več spisov vodilnih mož sekcij, v katerih je zaznati predvsem kritiziranje oblasti, saj je avtomobilizem v takratni Jugoslaviji še vedno zelo zaostajal za razvitejšimi evropskimi deželami. Predsednik ljubljanske Sekcije Autokluba Kraljevine Jugoslavije piše:

»V Sloveniji imamo najbolj razvit autopromet in seveda vsled tega tudi razmeroma največje število avtomobilov v Jugoslaviji. Če pa primerjamo število avtomobilov pri nas z onim drugih držav, pa smo v velikem zaostanku, rečemo lahko pravi pritlikavci. Tako n. pr. pride v Nemčiji na vsakih 100 prebivalcev po en avto in na vsakih 95 prebivalcev po eno motorno kolo. V Ameriki pa pride že na vsakih 5 ljudi po en avtomobil ali motorno kolo. Kako daleč smo še za temi deželami, če primerjamo naše številke, po katerih pride v Jugoslaviji na vsakih 850 prebivalcev po en avto in od tega v Dravski banovini povprečno na vsakih 550 ljudi po en voz. Število avtomobilov v posameznih državah raste skokoma, posebno pa tam, kjer so z a t o d a n i p o g o j i, p r e d v s e m d o b r e c e s t e i n c e n e n i b e n c i n. Žal, pri nas ti pogoji, bodisi glede cest, kakor tudi glede cene bencina še niso izpolnjeni. (Auto, jan.-feb. 1930, št. 1-2, str.11)

Podobne kritike kot zgoraj omenjena je zaslediti v vsaki številki revije, bodisi je to objavljeno kot nekajvrstični sestavek ali daljši spis. Člani avtomobilskih sekcij v svojih prispevkih ponekod jasno izražajo mnenje, da bi bil brez njih avtomobilski promet v državi še mnogo slabši, kot je. Avtomobilisti predvsem poudarjajo pomen avtomobila kot »pobudnika za razvoj turizma« v deželi. Prvi podpredsednik ljubljanske sekcije Karl Born v daljšem sestavku med drugim piše:

»...Kot obmejna Sekcija imamo pač povsem drugi pomen, kot druge Sekcije našega Autokluba; kajti m i s m o p r a v o n i, k i p o s r e d u j e m o p r o m e t z I t a l i j o i n A v s t r i j o i n s t e m t u d i z N e m č i j o i n Š v i c o. Nadalje s m o z o p e t m i t u d i o n i, k i i m a m o s s o s e d n j i m i d e ž e l a m i n a j v e č p o s l a i n t o n i b i l a v s e l e j l a h k a s t v a r, z l a s t i p r v e č a s e p o v o j n i n e. Lahko pa rečemo danes, da se nam je posrečilo vzpostaviti z vsemi sosedi avtomobilisti najboljše stike ter odnošaje in sicer ne samo oficijelne s centralnimi posameznih sosednih klubov. Naj navedem tu samo to, da pošiljamo že več let svoje zastopnike k prireditvam koroškega Autokluba in da pozdravljamo na vseh naših prireditvah vselej tudi njega predstavnike. In to je važnejše kot si moremo misliti, kajti kam bi prišel naš avtomobilizem, če bi se naši avtomobilisti boječe poskrili ter ne šli mnogokrat v inozemstvo! Mi vendar želimo in hočemo, da prihajajo tuji avtomobilisti v množicah tudi k nam in – hvala bogu – tuji avtomobilisti prihajajo in to radi. Če bodo naše ceste ostale dobre, tedaj bo njihovo število od leta do leta večje. Kajti tujci so vzljubili naše lepe kraje in njihovo prebivalstvo. Toda naše ceste ne smejo propasti, to moramo imeti pred očmi in na to naj ne pozabijo tudi naše oblasti.... Zato naj naše oblasti posvetijo še mnogo večjo skrb vzdrževanju cest, kar velja zlasti za obmejne pokrajine.« (Auto, jan.-feb. 1930, št. 1-2, str.13-14)

Avtomobilistična revija pa se je posvečala tudi temi, ki je tedaj še vedno odmevala, prva svetovna vojna torej, pa tudi druga svetovna vojna bo začela kazati svoje prve obrise s

pojavom nacizma in fašizma v Evropi, čeprav bo preteklo še skoraj celo desetletje. Motorna vozila so precej vplivala na potek dogodkov v vojni in prav motorizacija je znova pomenila nov, modernejši način vojskovanja. O pomenu avtomobila za vojaške namene so večkrat objavljeni članki. Auto piše:

»...Med evropsko vojno sta Nemčija in Francija – države z lastno avtomobilsko industrijo – preosnovali svoj tren in ga na vso moč motorizirali, da pospešita dovažanje prehrane in municije, odvažanje ranjenih in prevažanje celih edinic od ene plati fronte na drugo...

...Če si predstavljamo tako nastopajočo vojsko s tisoči avtomobilov po cestah, moramo priti do nadaljnega zaključka, da bodejo v bodoči vojski posebnega, če ne odločilnega pomena *dobre, za vsak avtomobilski promet sposobne ceste*. V tem je *največji vojaški pomen avtomobilizma*. Tam, kjer ni dobrih cest, se bodo morala slej ko prej uporabiti navadna sredstva – vozovi s konjsko priprego. Ako niso *cestne razmere na ob straneh vojskujočih se enake*, bi utegnilo to zelo škodljivo *uplivati na razvoj operacij*.

Ako povzamemo svoja izvajanja, potrebuje moderna vojska države: dovolj lastnih avtomobilov za dotiranje komand, edinic in zavodov v začetku vojske, dovolj avtomobilov iz civilne industrije in gospodarstva, točno evidenco avtomobilskih, za vojsko sposobnih sredstev in, last not least, *dobre, za trajni avtomobilski promet sposobne ceste*.« (Auto, jan.-feb. 1930, št. 1-2, str. 32-33)

Podpredsednik ljubljanske sekcije Ciril Pavlin v članku navaja pomen avtomobilizma kot pospeševalca državnih idej in narodnega zedinjenja. Članek po mojem mnenju nakazuje politično noto, čeprav gre bolj za poveličevanje avtomobilskih sekcij. Med drugim Pavlin piše:

»...Prvi hrvatski autoklub v Zagrebu se še ni pretvoril v Zagrebško sekcijo novega enotnega kluba, ko so si pridobili zagrebški avtomobilisti za našo državno stvar ponovnih zaslug, s tem da so, sledeč telefoničnemu pozivu, prihiteli za dobo koroškega plebiscita na plebiscitno ozemlje, da služijo in propagirajo za našo skupno stvar...

...Jugoslovenski avtomobilisti, ki so že dotlej vršili misijo medsebojnega spoznavanja, ki so že dotlej bratsko sprejemali in bili bratsko sprejeti, so bili sedaj po svojem enotnem udruženju, po našem avtomobilskem klubu *naravnost poklicani*, da vedno *uresničijo idejo naše enakopravnosti in edinosti* in jo ob poeziji brnečih motorjev *uveljavljajo širom naše lepe države*.« (Auto, sep.-okt. 1931, št. 9-10, str. 53-54)

Za to obdobje lahko zaključim, da so v Kraljevini Jugoslaviji prevladovala še precej neurejene razmere, predvsem kar se tiče prometa in avtomobilizma. Avtomobilisti so preko glasila

opozarjali na nepravilnosti ter skušali vplivati na vlado in oblasti, vendar se vsa ta dejanja kažejo kot precej neuspešna, saj se skozi leta izhajanja revije pojavljajo enake težave, na katere opozarjajo člani avtomobilskih klubov, zgled pa jemljejo predvsem iz razvitejših zahodnoevropskih držav kakor Francija in Anglija ter seveda iz Združenih držav Amerike, ki je vse do zgodnjih tridesetih let 20. stoletja veljala za deželo »superlativov«. Izjema tukaj je Nemčija, ki do takrat ni predstavljala resne konkurence, saj jo je prva svetovna vojna izčrpala. »Nadvlada« Nemčije se je pokazala v novi krizi kapitalizma v 30. letih, kar je opaziti tudi v reviji Auto in sport.

3.3 Avto in sport (1938 – 1941)

Nadaljevanje Auta je Avto in sport, ki je izhajal mesečno v Ljubljani od januarja 1938 do marca 1941. s podnaslovom Vestnik Avtomobilskega kluba kraljevine Jugoslavije, sekcij: Ljubljana in Maribor. Od leta 1940 je izhajal s podnaslovom Slovenskega avtomobilskega kluba v Ljubljani, sekcij: Ljubljana in Maribor. Predstavniki Avtomobilskega kluba kraljevine Jugoslavije in kasneje Slovenskega avtomobilskega kluba in glavni urednik vestnika je bil Boris A. Kristan. Narodna in univerzitetna knjižnica ga hrani pod signaturo II 48300 (Bajec, 1973: 130).

Če je bilo v obravnavanem prvem obdobju veliko napisanega o ameriških ter francoskih in angleških avtomobilih, je v tridesetih letih, še posebej proti koncu, prevladala nemška miselnost. V vestniku je objavljenih veliko člankov in večstranskih poročil, kjer je opevana nemška avtomobilska industrija in prometne razmere na Nemškem, ki da so za zgled drugim:

»To so številke! V mesecu marcu letošnjega leta je bilo v Nemčiji nanovo prijavljenih 18.528 motornih koles, v aprilu pa 19.808 novih osebnih avtomobilov. To so številke, ki se za naše razmere zde neverjetne. Po statistiki prodanih voz je na prvem mestu po številu prodanih voz razred, ki ima kubično prostornino od 1000 do 1500 ccm. Pri vsem tem pa so tovarne tako zaposlene, da kupljenega voza, kakor n. pr. pri nas, ni mogoče takoj prevzeti v uporabo, temveč je treba čakati več mesecev do učinkovite dobave. Ako te številke primerjamo z onimi našega uvoza, tedaj vidimo jasno, da smo še zelo, zelo daleč. Dela in možnosti za udejstvovanje je še ogromno.«
(Avto in sport, avg. 1938, št. 8, str. 155)

V reviji je navedena statistika, ki nazorno kaže porast števila vozil nemške izdelave, prodanih pri nas, za primerjavo pa članek navaja še podatke o uvozu vozil iz nekaterih drugih evropskih držav in iz Amerike:

»Iz Nemčije smo lani uvozili 2366 voz nasproti 1060 v letu 1936, iz Združenih držav severnoameriških 207 (v letu 1936 386), iz Italije 163 nasproti 53 v letu 1936, iz Belgije pa celo 146 avtomobilov nasproti 28 v letu 1936. Prav tako se je povečal uvoz iz Francije na 92 od 34 avtomobilov v prejšnjem letu, enako tudi iz Češkoslovaške na 116 od 90 predlanskih in celo iz Avstrije smo uvozili 82 avtomobilov, predlanskim pa 45; in tudi iz Holandske 8, medtem ko smo v letu 1936 odtod uvozili en sam avtomobil. Le uvoz angleških voz je nazadoval na 26 od 53 v letu 1936. Iz Nemčije in Avstrije uvoženi vozovi so bili vredni 93 milijonov dinarjev.

(Avto in sport, avg. 1938, št. 8, str. 155)

Prva znamenja zunanjepolitičnega povezovanja Jugoslavije in Nemčije so se pojavila konec dvajsetih let, vodilni jugoslovanski krogi pa so pričakovali z okrepitvijo Nemčije v srednji in jugovzhodni Evropi nekakšno protiutež italijanskim osvajalnim težnjam. Omeniti je treba tudi nemško manjšino v dravski banovini, ki je v večini z navdušenjem sprejela nacionalsocialistični prevzem oblasti v Nemčiji leta 1933. Ljubljana in Beograd sta še zmerom videli v Nemčiji protiutež italijanski politiki, leta 1935 pa je notranji minister A. Korošec že nastopil proti nacionalsocialistični agitaciji, ki so jo povzročale nacionalsocialistično usmerjene skupine Kulturbunda in drugi aktivisti. Nemško zunanje ministrstvo je sicer pazilo, da je zadeva ostajala v očeh o dobronamernosti nemške politike tretjega rajha do Jugoslavije, vendar so se že pojavili sumi spodbujanja nacifikacije nemške manjšine (Enciklopedija, 1993, str. 366, 7. zvezek).

Uvoz nemških avtomobilov v Jugoslavijo se je vseskozi povečeval. Po statističnih podatkih revije Avto in sport se je število osebnih avtomobilov in motorjev kakor tudi gospodarskih vozil krepko povečalo, če primerjamo uvoz vozil iz leta 1935 in 1938. Leta 1935 so v Jugoslavijo uvozili vsega 457 vozil, tri leta kasneje pa že 6032 vozil vseh vrst. Vestnik razlaga način plačila uvoza vozil:

»Za celotno vrednost nemškega uvoza jemlje Nemčija v zameno naše poljedelske in živinorejske proizvode. Pri tej zamenjavi pa je še najbolj značilno dejstvo, da Nemčija naše poljedelske in živinorejske proizvode kupuje **po naprej določenih tržnih cenah, zaradi česar je izključena kakršnakoli spekulacija**. Naši kmetje imajo tako čvrsto podlago za cene, kar je eden bistvenih pogojev za izboljšanje narodne blaginje.« (Avto in sport, apr. 1939, št. 4, str.64)

V tem daljšem sestavku pa je med drugim z lahkoto razbrati hvalospev nemški avtomobilski industriji ter načinu gospodarjenja. V članku piše, da je nemška industrija vložila največje napore, da bi si zagotovila bližnja in daljna tržišča, ob tem pa se je morala kar se da prilagoditi razmeram, ki vladajo v teh državah. Za države vzhodno in jugovzhodno od nemškega rajha je še zmeraj veljalo, da so imele slabo kupno moč, slabe ceste in nekvalitetno gorivo, kar vse so morali upoštevati nemški strokovnjaki pri snovanju vozil. Dalje je bilo treba razviti ekonomična vozila s tipizacijo, ki je pomenila omejitev števila tipov avtomobilov pri posameznih znamkah, predvsem zaradi manjših stroškov vzdrževanja in rezervnih delov. V članku je poudarjeno, da »kolikor je v državi manj tipov avtomobilov, toliko lažje je reševati vprašanje rezervnih delov, toliko manjši so stroški vzdrževanja in – kar je še posebej važno – toliko uspešnejša bo obramba v vojni« (Avto in sport, apr. 1939, št. 4, str. 64).

Zanimivo je bilo ugotoviti, da se vsakih nekaj tednov ali mesecev pojavljajo članki z zelo podobno vsebino oz. tematiko, ki najbolj poudarjajo pomen avtomobila za razvoj države na splošno. Konkretno to pomeni, kot je v diplomski nalogi omenjano že na prejšnjih straneh, da je razvoj motornega prometa pomemben za razvoj turizma, za hitro izvajanje potniškega in tovarnega prometa in ne nazadnje tudi zelo pomembno sredstvo v primeru vojne. Revija je povzela članek iz beograjske »Politike«, kjer predsednik »Društva za ceste« general S. Milosavljević med drugim tudi piše:

»Motorizacija je izredno važno sodobno življenjsko sredstvo v miru in dovršen tehnični element sedanje in bodoče vojne. Napredovanje motorizacije pa ni samo tehnični, temveč tudi pomemben gospodarski problem, ki globoko posega v materialne interese naroda. In zato je treba, da za njen razvoj istočasno in sporazumno delata državna uprava in privatna iniciativa, in sicer z največjo ljubeznijo in po najboljših močeh.

V naši državi je treba to delo začeti popolnoma od začetka. Treba je prepričati široke množice, torej prebivalstvo vse naše države, da moderne ceste in motorizirani promet niso luksuz, temveč neodložljiva sodobna potreba, s katero moramo resno računati tudi pri nas. Ko bo uspelo to, potem ne bo več težko uvesti sistematično, intenzivno in splošno akcijo na tem polju naše delavnosti, na katerem smo šele začeli dobivati prva lastna izkustva.«

(Avto in sport, avg. 1939, št. 8, str. 117)

Revija Avto in sport je v začetku leta 1941 povzela članek iz knjige »Nemško-jugoslovanski vodič za industrijo in trgovino«, kjer avtor in član uprave Daimler-Benzove delniške družbe J.

Werlin govori o gospodarskih odnosih v avtomobilizmu med Nemčijo in Jugoslavijo. Članek je dober primer nemškega gospodarskega pritiska na tisk, saj govori o velikih zaslugah nemške avtomobilske industrije za razvoj jugoslovanskega avtomobilizma. Avtor navaja statistične podatke, kjer je opaziti velik porast uvoza nemških avtomobilov v Jugoslavijo in zmanjšanje uvoza ameriških vozil, kar »ni samo dokaz živahnih gospodarskih odnošajev med Nemčijo in Jugoslavijo, temveč še bolj potrditev dejstva, da se je nemška industrija motornih vozil znala prilagoditi potrebam jugoslovanskega trga« (Avto in sport, feb.-mar. 1941, št. 2-3, str.19). Werlin dalje niza dejstva o dobrih gospodarskih odnosih med državama:

»Nepobitno je bil nemški avtomobil oni, ki je dal motorizaciji v Jugoslaviji odločilno izpodbudo. V prilog tej trditvi navajam število motornih vozil, ki se je v 9 letih več kot podvojilo, in sicer od 10.675 na 21.750 komadov. Te številke niso samo značilne za dejanski razvoj, temveč dokazujejo obenem, da je načrt motorizacije Jugoslavije padel na rodovitna tla in se lahko po končani vojni pričakuje še hitrejši in večji razmah, ki je v sedanjem času zaradi vseh mogočih težav nekoliko zaostal.

Razlog velikega deleža Nemčije pri motorizaciji Jugoslavije ni samo dejstvo, da Nemčija v to državo izvažala vse vrste motornih vozil niti samo naravni medsebojni trgovski promet ni bil glede tega najbolj odločilnega pomena. Eden najvažnejših pogojev za motorizacijo v jugovzhodnih državah Evrope je tudi ta, da so te države v zadnjih letih spoznale njeno vrednost ter njen kulturni in gospodarski pomen. Kot napredni državi z velikimi gospodarskimi razvojnimi zmoglostmi so Jugoslaviji potrebna še mnoga prometna sredstva, da bo zmogla svoje velike gospodarske in prometne naloge.

Kulturni pomen motorizacije, ki je navsezadnje utemeljena tudi z naraščajočim turističnim prometom, spada slednjič k splošnemu razvoju države. Baš Nemci, ki tako radi obiskujejo in spoznavajo sosednje narode in države, bodo v bodoče posvečali vse večjo pozornost onim državam, ki jim bodo razen naravnih lepote in kulturnih posebnosti nudile tudi ugodnosti, ki jih lahko daje samo motorizirani turizem. Z medsebojnim spoznavanjem ljudi in narodov bo dana nova podlaga, ki bo pripomogla k novi in končni organizaciji Evrope...

Ne samo s tem, da se je Nemčija s svojimi proizvodi prilagodila posebnim razmeram Jugoslavije, temveč tudi s tem, da dela skupno z jugoslovanskimi krogi, ki se zavedajo pomena in nujnosti razvoja motorizacije, je storjeno veliko delo, da dobi motor, ta veliki kulturni in gospodarski faktor, pravo mesto v današnjem gospodarskem redu. Jugoslovanskim pionirjem v tem boju ne gre samo hvala in priznanje jugoslovanskega naroda, temveč tudi priznanje vseh onih, ki vidijo v zdravi in napredni motorizaciji izpolnitev važnih nalog za vse evropske narode in države.«

(Avto in sport, feb.-mar. 1941, št. 2-3, str.19-20)

Analiza v diplomski nalogi o avtomobilskem revijalnem tisku pri nas v prvem obravnavanem obdobju kaže, da je viden gospodarski in politični pritisk na obravnavani tisk. Vpliv se kaže

preko člankov, ki jih pišejo politiki, gospodarstveniki, ugledne osebe iz sveta avtomobilizma in uredniki sami. V člankih je dokaj jasno nakazana naklonjenost naše politike in gospodarstva tujim velikim silam. V prvem obdobju do začetka tridesetih let 20. stoletja se kaže naklonjenost Združenim državam Amerike ter Franciji in Angliji, po krizi kapitalizma pa je v ospredje stopila Nemčija, ki je s prefinjeno politiko in uspešnim gospodarskim prodorom na svojo stran »pridobila« precej srednje- in vzhodnoevropskih držav, med njimi tudi Kraljevino Jugoslavijo. Revija Avto in sport je veliko strani namenila pisanju o nemški avtomobilski industriji, preko česar se kaže tudi gospodarsko-politični vpliv. V tem času se je v reviji pojavilo veliko reklamnih sporočil o nemških vozilih napram drugim (angleškim, francoskim, ameriškim); desetletje prej je bilo ravno nasprotno. Zanimivo je bilo tudi ugotoviti, da je avtomobilizem v tedanjem času pomenil izključno »moško domeno«, saj so vse prispevke napisali moški. Prav tako v člankih ni bilo opaziti pisanja o voznicah, temveč se vedno pojavlja le naziv »šofer« ali »voznik«. Kot zanimivost naj zaključim s kratko novico, ki je bila objavljena v reviji Avto plus sport leta 1939: »Dva zastopnika različnega spola se ne bi smela skupaj voziti v dvosedežnem avtomobilu, če bi stopil v veljavo zakonski osnutek novega zakona o varnosti na cestah za Jugoslavijo. Tako si je nekdo zamislil to podrobnost v sedanjem osnutku, ki je bil med drugim predložen tudi našemu klubu v izjavo. Smo pač v dvajsetem stoletju...« (Avto in sport, maj-jun. 1939, št. 5-6, str. 87).

3.4 Splošne značilnosti tiska v 2. obdobju (1960 – 1980)

Sprememba političnega sistema po drugi svetovni vojni je za sabo povlekla tudi slovensko časopisje. Večina časopisov iz prejšnje dobe je prenehalo izhajati, v ospredje pa so prihajala prej večinoma ilegalna glasila, med drugim tudi glasilo Osvobodilne fronte Slovenski poročevalec, ki se je leta 1959 skupaj z glasilom Ljudska pravica združil v Delo. Za slovensko časnikarstvo v povojnem času je značilno nadaljevanje vloge glavnih informativnih glasil Osvobodilne fronte, ki imajo agitacijsko, vzgojno in mobilizacijsko funkcijo (ES, 1988, str. 101, zvezek 2).

Po drugi svetovni vojni je v Sloveniji začelo izhajati več dnevnih časopisov. Poleg Dela je izhajal še Ljubljanski dnevnik od leta 1951 do konca marca 1968, ko se je preimenoval v Dnevnik, pod tem imenom izhaja še danes. V Mariboru je leta 1949 kot dnevnik začel izhajati Vestnik, ki se je leta 1952 preimenoval v Večer (Stoković, 1975: 60-67).

3.5 Avto moto (1959 – 1960)

Avto-moto zveza Slovenije je bila ustanovljena leta 1948 in je združevala 26 društev, skupin in krožkov. Sprva se je ukvarjala z vzgojno dejavnostjo (avto šole), tehnično kulturo, modelarstvom in športom, kasneje leta 1951 pa je vključila tudi turizem. Leta 1957 je začela izdajati mesečnik Avto-moto, ki se je leta 1972 preimenoval v Motorevijo (ES, 1987, str. 155, zvezek 1). V glasilu Avto-moto zveze Slovenije v tem obdobju je bilo objavljenih veliko člankov, v katerih so avtorji z veliko mero optimizma orisovali dosežke takratnega časa in prav tako z optimizmom zrlji v prihodnost. Neznani avtor z inicialkama M. P. piše v članku, objavljenem na začetku leta 1959:

»Nekako pred enim letom smo v našem glasilu s ponosom napisali, da imamo v naši republiki okoli 20.000 motornih vozil. Takrat nismo niti slutili, da bomo lahko komaj leto dni pozneje javili: Imamo že blizu 30.000 motornih vozil! Po statističnih podatkih je bilo namreč konec leta 1958 registriranih v Sloveniji nad 28.200 motornih vozil. Danes, po dveh mesecih pa se je seveda ta številka še precej povečala. Tako je torej samo lani porastlo število motornih vozil – avtomobilov in motociklov za 41%....

Da ne bi pozabili, kako močno se je nekaterim dvignil življenjski standard, povejmo, da so privatniki registrirali 90% vseh avtov in 97% vseh motornih koles. Izredna velika radodarnost stricev iz zamejstva je dobivala lani še posebno mnogo pomoči in vzpodbude od tukaj iz naše srede. Tudi tujci so obiskali našo deželo več kot prejšnja leta, saj je po naših cestah vozilo lansko leto nad 30.000 tujih motornih vozil; to pa je 40% vozil več, kakor leta 1957.

Vrste šoferjev so se še naprej naglo množile. V naši republiki imamo že nad 46.000 oseb, ki imajo šoferske izpite. Samo lani je napravilo šoferski izpit nad 15.600 novih voznikov. Zlasti veliko novih voznikov – amaterjev smo dobili na avtocesti, kjer je obiskalo tečaje Avto-moto zveze Slovenije nad 20.000 brigadirjev iz vse države.

Seveda vsi ti izprašani vozniki motornih vozil; kakih 50% šoferjev-amaterjev še čaka zgolj na priložnost, da lahko tu in tam sedejo za krmilo in obnavljajo na hitro pridobljeno znanje. Ker so še nezanesljivi v vožnji, neredko ogrožajo promet...

Čeprav nimamo ravno najboljših cest – saj so mnogi cestni elementi neprimerni za velik in hiter promet – pa se še zmerom zgodi največ nesreč prav po krivdi voznikov samih. Nesreče nastajajo največ zato, ker se koristniki cest ne znajo ali pa nočejo prilagoditi pogojem, ki vladajo na naših cestah...« (Avto-moto, 25. februar 1959, str. 1)

V obravnavanem obdobju je bil zastavljen plan gospodarskega razvoja, ki je potekal od leta 1957 do 1961. V Jugoslaviji se je po drugi svetovni vojni zelo povečala energetska in surovinska izkoriščenost preko naravnih bogastev, hkrati pa so nastajala nesorazmerja med neizrabljenimi zmogljivostmi in nestabilnimi cenovnimi in tržnimi gibanji kakor tudi s težavami na področju kmetijstva. Zaradi obsežnih investicij se je povečeval primanjkljaj plačilne bilance, zato je novi petletni plan opredelil naloge, kjer bi se zagotovila hitra in stabilna rast celotne proizvodnje, poskrbeti za večjo menjavo s tujino in s tem zmanjšati primanjkljaj. Med drugim je plan tudi predvideval povečati življenjsko raven in pomoč pri razvoju manj razvitih področij. Velik poudarek pa je bil tudi na krepitvi socialističnih proizvodnih odnosov, samoupravljanju delavcev v gospodarskih organizacijah in družbenega upravljanja v občinah in okrajih. Ta gospodarski plan je bil uresničen že po štirih letih in to obdobje je veljalo za najbolj dinamično obdobje v celotnem razvoju Jugoslavije. Industrija je v tem obdobju s 50-odstotnim prispevkom k narodnemu dohodku postala prevladujoča panoga (Borak, 2002: 45-47).

Kakor se je spreminjala ureditev v Jugoslaviji, tako se je spreminjalo delovanje podjetij. V prvih letih po vojni so ključne odločitve določali s strani centralno planske oblasti. Med leti 1952 in 1960 je bilo uvajalno obdobje samoupravljanja. Takrat so bili ustanovljeni upravni odbori in delavski sveti. Podjetja so postopoma začela odločati o proizvodnji, prodaji in nabavah, zaposlovanju in delitvi dobička, oblast pa je še zmerom odločala o investicijah. Do leta 1970 pa se je samostojnost podjetij še povečevala, zlasti na področju investicij, zunanja trgovina je bila liberalizirana, prav tako pa se je povečala samostojnost podjetij v povezavah z družbenim okoljem. Vsi ti ukrepi bi naj pomenili tudi povezovanje jugoslovanskega gospodarstva na občinski, pokrajinski in republiški ravni, vendar je analiza pokazala zapiranje gospodarstva znotraj pokrajin in republik kakor tudi regij (Borak, 2002: 95).

Novo nastali ukrepi k spremembam v družbenoekonomskih odnosih pa so hkrati naleteli tudi na odpor predvsem v gospodarsko zaostalih področjih, ki so v novosti videla bojazen po še večjem nazadovanju. Predvsem pa je nasprotoval državno-partijski center in tako sta nastala dva tabora: na eni strani tabor za deetatizacijo družbenih odnosov, liberalizacijo trga in širjenje samoupravnih pravic kolektivov ter na drugi strani nasprotniki tega (Bilandžić, 1980: 240).

V tem obdobju so v glasilu Avto moto veliko pisali o dogajanju s področja politike, v člankih je bil zlasti omenjan takratni predsednik Jugoslavije Josip Broz-Tito, kar je pomenilo naklonjenost te revije tedanjim gospodarskim in političnim smernicam. Tako je bil domala v vsaki izdaji mesečnika Avto moto objavljen sestavek na to temo:

»V tem mesecu je bilo za nas Jugoslovane na prostranem planu mednarodnih dogajanj nedvomno najpomembnejše poročilo, ki ga je dal predsednik Tito o številnih državniških obiskih v prijateljskih azijskih in afriških državah ter v Grčiji. Pa ne le mi Jugoslovani, vsi narodi in vlade, ki so usmerili svojo dejavnost za iskrenost in medsebojno razumevanje, so pozdravili misli in govore, ki jih je imel predsednik že med potovanjem, še zlasti pa tiste besede, ki jih je izrekel med prisrčnim sprejemom v domovini.

Globoko so odjeknile besede, ki jih je tovariš Tito izrekel Beogradu, na tujem pa so vsepovsod, kjer mislijo dobro, razpršile zlobno propagando o nekih zahrbtnih namenih naše zunanje politike. Preveč so že znana naša dejanja, preveč poznajo pripravljenost, da sodelujemo pri mirni izgradnji sveta, da ne bi tudi širom po svetu verjeli v te Titove besede: »Ti..., katerih gostje smo bili in katerih gostoljubja in simpatij, vam ne morem izraziti z besedami, ker je težko opisati, kako toplo so nas sprejeli, ti narodi goje do nas, do jugoslovanskih narodov velike simpatije... Mi pa nismo rekli niti besedice proti kateri koli deželi, proti kateremu koli voditelju, ker to ni v skladu z našim delom. To bi nasprotovalo naši politiki, politiki koeksistence med narodi in državami ne glede na notranji družbeni sistem...« (Avto-moto, 31. marec 1959, str. 1)

Že v naslednji številki pa je bil objavljen članek, ki nakazuje vpliv propagande takratne oblasti. Z nagovorom predsednika Tita, objavljenim v avtomobilističnem glasilu, kaže po mojem mnenju dejstvo, da je vpliv takratne oblasti na tisk obstajal:

»Pred 40 leti, v času, ko je bila velika Oktobrska revolucija še v razmahu, je bila iz organizacij najbolj revolucionarnega dela delavskega razreda Jugoslavije, preizkušenih v desetletjih vztrajnega boja proti brezdušnemu izkoriščanju in proti krivicam, ki so jih trpele, ustanovljena KPJ. Pred 40. leti sta bili prav tako ustanovljeni Zveza delavskih sindikatov Jugoslavije in Zveza komunistične mladine Jugoslavije, ki sta bili tudi ves čas svojega obstoja tudi šola za vzgojo novih članov Partije.

Ves čas vojne si je Partija nepretrgoma prizadevala, da bi zbrala vse sile za boj in zmago, vzporedno s tem pa si je tudi prizadevala, da bi onemogočila stare, osvojevalne oblasti. Zato je Partija posvečala veliko pozornost ustvaritvi organizacijskih in političnih pogojev (ljudska oblast, ljudska vojska kot oborožena sila ljudstva, politično gibanje v obliki Ljudske fronte, itd.), da bi lahko ljudstvo po končani vojni uredilo svoje življenje tako, kakor samo želi. Zato je NOB postopoma dobil tudi značaj socialistične revolucije, ker je hkrati urejal tudi vprašanje oblasti,

katere temelje smo v obliki narodnoosvobodilnih odborov polagali med vso vojno na osvobojenih ozemljih...

Doslej je že uspelo porazdeliti zanimanje delavcev na tovarno in občino. Zdaj pa je treba vzbuditi zanimanje delavca še za politiko in razvoj vasi. Vloga delavskega razreda ni le v tem, da največ daje skupnosti, ker je najbolj produktiven, pač pa je treba njegovo vodilno vlogo gledati tudi v smislu glavnega nosilca interesov vseh delovnih ljudi. Delavec je torej prav tako soodgovoren za to, kar se dogaja na vasi, kot za to, kar se dogaja v komuni. Soodgovoren je za kooperacijo, za položaj v kmečkih občinah, za preobrazbo vasi v smeri socialističnih teženj.«

(Avto-moto, 25. april 1959, str. 1)

V glasilu pa se je pojavila tudi čestitka ob dnevu mladosti in hkrati ob rojstnem dnevu Tita, v besedilu pa je narodna oziroma domovinska zavest, ki se je tudi preko tiska širila med državljani. Sicer pa je bilo značilno, da so domala vsi časopisi in revije v tem času objavljali čestitke ob predsednikovem rojstnem dnevu, ki je bil hkrati dan mladosti:

»Danes, 25. maja praznujemo po vsej domovini že tradicionalni Dan mladosti. Misli naših delovnih ljudi so ta dan še zlasti posvečene predsedniku Titu, ki praznuje 68. rojstni dan. Titu, organizatorju največjih pridobitev v Jugoslaviji, voditelju socialistične izgradnje pri nas. Toplim čestitkam, ki mu jih izrekamo, se pridružuje tudi naša organizacija AMZS. Naše delovne načrte smo mu sporočili že z nedavne skupščine, ko smo predsedniku Titu poslali brzojavko: »S sedme redne skupščine AMZS Vam pošiljamo tovariške in borbene pozdrave!«

AMZS poleg ostalih dejavnosti vrši tudi šolanje obveznikov predvojaške vzgoje za enote JLA.

Ob tej priliki Vam obljubljam, da bomo v bodoče vložili vse sile za čim širšo in kvalitetnejšo vzgojo za našo Armijo, kakor tudi za večji dvig tehnične kulture našega naroda in v okviru danih možnosti prispevali k jačanju obrambne moči naše Jugoslavije.«

(Avto-moto, 25. maj 1960, str. 1)

V tem obdobju se znova pojavljajo v avtomobilističnem glasilu članki s politično vsebino. Pogosto so objavljali dele govorov predsednika Tita, za katere je značilno, da sploh ne govorijo o gospodarskih zadevah, konkretnije o avtomobilski industriji in podobno, kot bi za tovrstni tisk bilo primerno, ampak se vsebina nanaša na politično dogajanje doma in po svetu. Avto moto je septembra leta 1960 objavil naslednji članek z naslovom Titove besede družini narodov:

»Petnajst let je minilo od konca 2. svetovne vojne, toda nobeno perečih vprašanj, ki so nam ostala kot zapuščina te vojne, še do danes ni urejeno. Ne bom tu navajal, kakšen naj bi bil razvoj dogodkov, bom pa vendarle povedal tisto, kar je bilo že mnogokrat povedano, da je glavni vzrok,

da ni bilo urejeno nobeno večjih mednarodnih vprašanj, prav v tem, da so že v začetku ubrali napačno pot urejanja spornih mednarodnih problemov s pozicij sile in da še danes nekateri vplivni krogi vztrajno stojijo na tem stališču.

Kakšne rezultate je prinesla danes svetu takšna politika? Čedalje večje kopičenje novih in novih problemov, ki čedalje bolj otežujejo že tako težavno mednarodno vzdušje...«

(Avto-moto, 30. september 1960, str. 1)

V glasilu Avto moto so veliko pisali o prometni problematiki, med drugim je posebno mesto zasedala prometna vzgoja. Avto moto društva po Jugoslaviji so menila, da s svojim delom in s skupnim sodelovanjem z organi oblasti in drugimi organizacijami pomembno vplivajo predvsem na mlajšo generacijo. Leta 1960 je Avto moto objavil članek z naslovom »Radio Beograd motoriziran«, kjer naznanjajo, da je RTV Beograd po priporočilu resolucije Zveze ljudske skupščine začel z oddajo o »izdatnejšem širjenju prometne vzgoje med državljani« (Avto-moto, 31. oktober 1960, str. 3).

Generalni sekretar Avto moto zveze Jugoslavije B. Savičević v glasilu piše o vlogi društev v komuni, predvsem o vlogi avto-moto zveze:

»V socialistični izgradnji naše domovine ima komuna kot samostojna organizacijska in politično-ekonomska enota zelo pomembno vlogo. Komuna zajema in samostojno rešuje na demokratičen način številne probleme, ki se pojavljajo na poti socialističnega razvoja naše domovine: predvsem vsa gospodarska pa tudi politična vprašanja.

Svoje mesto v komuni bodo naše organizacije lahko še utrdile, če bodo dojele, da so sestavni del splošnega organizma komune in če bodo spoznale medsebojno povezanost in razumevale celoto nalog, ki jih skupnost postavlja pred komuno, oziroma pred našo organizacijo na področju tehničnega izobraževanja in usposabljanja strokovnih kadrov za naše gospodarstvo.

Skupnost daje našim organizacijam določene naloge, ki imajo splošni družbeni pomen. Te naloge so: vzgoja voznikov amaterjev, traktoristov, obveznikov za voznike JLA, vzgoja aktivnega in starešinskega kadra JLA v vožnji z motornimi vozili, prometno-vzgojno delo, itd.

Razumljivo je, da morajo avto-moto društva najtesneje sodelovati z organi ljudske oblasti, družbeno-političnimi in gospodarskimi organizacijami v komuni, da bi lahko izpolnila tako zahtevne naloge...

Ko govorimo o kakovosti voznikov, ki jih društva vzgajajo za gospodarstvo posamezne komune, je posebno važno, da voznikom poleg strokovnega znanja posredujemo tudi osnovno ekonomsko-politično izobrazbo, da bi uspešneje pomagali pri oblikovanju moralno političnega lika naših voznikov, ki bodo po tej poti lažje doumeli svojo vlogo v gospodarstvu komune in bodo znali pravočasno in vestno izpolnjevati svoje naloge.

Razen tega se morajo društva še bolj zavzeti za prometno tehnično vzgojo šolske mladine in mladih ljudi nasploh, za nenehno spoštovanje varnosti prometa, za razvijanje avto-moto športa in turizma. S pomočjo prometno-tehnične vzgoje med mladino v šolah bomo na priliko pri mladih ljudeh že v rani mladosti privzgojili voljo-ljubezen za tehniko motorjev in si s tem zagotovili dotok novih voznikov, ki jih bomo v komunalnem gospodarstvu potrebovali vse več in več.«
(Avto-moto, 25. december 1960, str. 2)

3.6 Avto magazin (1980)

Revija Avto je začela izhajati 6. januarja 1967 v Ljubljani. Revija je izhajala na celotnem jugoslovanskem območju, v slovenskem jeziku v Republiki Sloveniji, v ostalih republikah pa je izhajala v srbohrvaškem jeziku. Leta 1976 se je revija preimenovala v Avto magazin in pod tem imenom revija izhaja še danes. Zaradi vojnih razmer v bivši Jugoslaviji od leta 1991 naprej je revija prenehala izhajati v srbohrvaškem jeziku. Revija od vsega začetka izhaja kot štirinajstdnevnik. Dolgoletni sodelavec revije Avto magazin Martin Česenj je izpostavil dejstvo, da ni bilo v času izhajanja revije v bivši Jugoslaviji in samostojni Sloveniji večjih gospodarskih in političnih pritiskov, posebej pa je poudaril pomen samocenzure novinarjev glede pisanja o določeni temi. (iz pogovora z Martinom Česnjem). Menim, da je samocenzura novinarjev pomembno dejstvo pri nadaljnjem analiziranju člankov iz avtomobilističnih revij, saj bi vsebina člankov lahko bila tudi drugačna glede na družbenopolitične razmere v posameznem časovnem obdobju.

Revija Avto magazin januarja leta 1980 piše o energetske krizi, za katero je krivo zategovanje pasu pri porabi naftnih goriv po svetu. To pa je posledica za tržna gibanja v avtomobilski industriji in povsod po svetu so se avtomobilski proizvajalci odločili zmanjšati proizvodne načrte za leto 1980. Glavni urednik Marko Spazzapan v komentarju piše, da kljub energetske krizi, ki grozi po svetu in zmanjšuje proizvodne načrte svetovnih avtomobilskih proizvajalcev, domače avtomobilске proizvajalce vse to ne skrbi preveč ter da so celo povečali plan proizvodnje za celih deset odstotkov. Nadalje dodaja, da je jugoslovanski avtomobilski trg specifičen in da mora biti kupec pripravljen na razna presenečenja. Pri tem je predvsem govora o krajših dobavnih rokih, boljšo založenostjo trga, boljših odnosih do kupca itd. (Avto magazin, 22. januar 1980, št. 2, str.3).

V reviji Avto magazin pa je bilo veliko objavljenih člankov o naši največji avtomobilski tovarni tistega časa Crveni zastavi iz Kragujevca. Novinar Zoran Samardžić piše o dosežkih tovarne v boju z energetske krizo, predvsem pri razvoju vozil, ki porabijo kar najmanj goriva na sto prevoženih kilometrov. Tako je Crvena zastava kot edina izmed petih proizvajalcev avtomobilov v Jugoslaviji začela razvijati varčna vozila in varčne motorje, zastavini strokovnjaki pa opozarjajo tudi na velik prispevek voznikov pri zmanjševanju porabe goriva z varčno vožnjo ter kritizirajo državo, saj so ceste prav tako bistveni element pri varčevanju. Po besedah strokovnjakov te ne morejo bistveno prispevati k varčnejši vožnji, ker so bodisi slabe ali pa preobremenjene, kar vpliva na ritem vožnje in s tem neposredno na porabo goriva (Avto magazin, 8. januar 1980, št. 1, str. 8).

Novinar v članku omenja še več drugih dejavnikov, ki vplivajo na manjšo porabo goriva, po mojem mnenju pa ima ta članek »gospodarski vpliv«, saj je v tem članku, dolgem eno stran, tovarna Crvena zastava »opevana« z zelo naprednimi dosežki. V kasnejših izdajah revije pa je opaziti predvsem v komentarjih na tretji strani kritike, ki zadevajo poslovanje Crvene zastave in tudi ostalih jugoslovanskih proizvajalcev vozil, predvsem o nerealnih proizvodnih načrtih in nenehnih podražitvah ter nerazumljivo prodajo vozil kupcem. V reviji novinarji opisujejo razmere na jugoslovanskem avtomobilskem trgu, kjer je v tistem času vladala precejšnja zmeda, ob vseh zgoraj naštetih dejavnikih so bile še težave pri izvozu in uvozu, težave z devizami in neskladno sodelovanje dobaviteljev avtomobilskih delov ter »končnimi« proizvajalci - avtomobilskimi tovarnimi, kar bo analizirano na naslednjih straneh diplomske naloge.

V Jugoslaviji je v tem času avtomobile proizvajalo pet tovarn: Crvena zastava iz Kragujevca v Srbiji, TAS iz Vogošče v Bosni in Hercegovini, Cimos iz Kopra, IMV iz Novega mesta ter IDA iz Kikinde v Srbiji. Crvena zastava je imela največji delež prodanih vozil v Jugoslaviji, v reviji je tudi opaziti največ napisanega ravno o tej tovarni vozil. Za Crveno zastavo je veljalo, da je edina prava domača jugoslovanska avtomobilska tovarna z lastnimi vozili kot je bil »jugo«, čeprav dejansko nobena znamka iz tovarne ni bila čisti produkt lastnega razvoja, ampak so določene znamke izdelovali po licenci in sodelovanju italijanske avtomobilске tovarne FIAT.

Avto magazin obširneje piše o težavah domače avtomobilske industrije, ki so postale v tem letu že nekaj vsakdanjega. Predvsem je govora o sodelovanju med avtomobilskimi »končnimi« proizvajalci ter številnimi kooperanti, ki dobavljajo dele in motorje domačim proizvajalcem avtomobilov. Težave nastopajo zaradi splošnih podražitev surovin, repromateriala in energije, te podražitve pa ne skrbijo tako zelo kooperante kakor proizvajalce avtomobilov, saj so kooperanti preprosto sporočili cene svojih proizvodov partnerjem, ti pa so se morali odločiti, ali bodo višje cene sprejeli ali ne. Če jih niso, je to pomenilo zastoj proizvodnje, sprejemanje višjih cen pa je pomenilo nerentabilno proizvodnjo. Novinar Petar Stevčić v tem članku zaključuje z mislijo, »da prihodnost pripada tistim, ki bodo delali dobro, organizirano, racionalno in učinkovito. Selekcija s takšnimi merili je potrebna tudi naši avtomobilski industriji. Toda, ali niso to obenem tudi osnovna načela stabilizacije, za katero smo se opredelili?« (Avto magazin, 29. april 1980, št. 9, str. 12-13)

Domala v vsaki številki Avto magazina novinarji pišejo o cenah na avtomobilskem trgu in zmedi, ki vlada zaradi tega. Poviševanje cen ogroža proizvajalce, saj vedno višje cene odganjajo kupce, kar je v začetku osemdesetih let zaradi krize predstavljalo še dodatno težavo. V komentarju novinar Petar Stevčić piše, da je Jugoslavija ena izmed redkih držav, kjer se cene osebnih avtomobilov v enem letu, torej leta 1979, niso podražile. To je veljalo le za avtomobile domače proizvodnje, za uvožena vozila pa se je cena dvignila večkrat. Stevčić ugotavlja, da je v Jugoslaviji postala cena avtomobila močno odvisna od usklajevanja očitno različnih gospodarskih interesov, kar ne bi smelo predstavljati težav, saj vedno obstajajo dogovori, »če je za to le dovolj dobre volje in seveda socialistične odgovornosti«. Ker ni bilo dogovora med proizvajalci, kooperanti in državo, proizvajalci še vedno ustvarjajo velike izgube. Stevčić piše, da bo to trajalo tako dolgo, dokler tudi za avtomobilski trg ne bo veljalo svobodno oblikovanje cen po dohodkovnih načelih in dodaja, da je za to že dozorel čas (Avto magazin, 5. februar 1980, št. 3, str.3).

Cene na jugoslovanskem avtomobilskem trgu pa so še dalje stvar razpravljanja. Odgovorni urednik Marko Spazzapan v komentarju piše:

»Naše avtomobilске cene, lahko rečemo, so tako rekoč nenehna tema raznih dogovarjanj, pritiskov in sporazumov ter administriranja. Tema, ki se zaradi dolgotrajnosti svojega (administrativnega) postopka slednjič lahko konča samo z začasnim rezultatom: brž ko so avtomobilski industriji odobrene nove cene, se avtomobilski proizvajalci-finalisti praktično sploh

ne oddahnejo. Ker traja ponovni premik ekonomsko nujnih proizvodnih cen tako dolgo, si finalisti novih finalnih cen že takoj spet zastavljajo vprašanje – kako bo z dohodkom za naprej? Odobritev novih finalnih cen namreč vedno samo lovi dolg rep vseh poprejšnjih podražitev (kooperantov in drugih), ki se kot opeke vgrajujejo v končno ceno proizvoda, v našem primeru v cene izdelanih avtomobilov.

Že res, da te stvari v resnici le niso tako preproste – da so tu (torej v avtomobilski industriji) povezane tudi z zapletenim določanjem davčnih stopenj, ki poglobljajo navzkrižje proizvodjalskih interesov, hkrati pa so vir dohodka družbenih skupnosti – pa vendar: postavlja se vprašanje, ali tega dolgotrajnega postopka okrog vsakokratnega dogovarjanja novih avtomobilskih cen le ne bi bilo mogoče poenostaviti, ga skrajšati? Vemo, da se v tujini avtomobili (skladno s splošnimi gibanji cen) dražijo tudi po večkrat na leto, pa vsakokrat le za majhne odstotke. Pri nas so, po letu dni ali še dalj »zakovanih« avtomobilskih cenah, kajpak ti odstotki podražitve precej občutnejši, kar slednjič ni všeč nikomur, niti proizvajalcem, še manj pa seveda kupcem.«

(Avto magazin, 15.april 1980, št. 8, str. 3)

Sredi leta 1980 je na treh straneh Avto magazin zopet pisal o aktualni temi glede avtomobilskih cen. Znova se je pojavila podražitev avtomobilov, za katero bi moralo veljati, da bi resneje prizadela samo proizvajalce z nezadostno stopnjo proizvodnje vozil, dele in motorje za vozila pa morajo uvažati. Vendar je podražitev vplivala tudi na ostale, saj je v tem času prišlo do visoke 30-odstotne devalvacije dinarja. Avto magazin piše, da bo treba po devalvaciji oziroma v pogojih gospodarske stabilizacije podučiti avtomobilske proizvajalce in ugotoviti sposobnost proizvodnje po ceni, ki ne ustreza njim, ampak po zakonih ekonomije, kar pomeni rentabilno poslovanje. Proizvajalci avtomobilov so podražitev sprejeli z očitkom, da je ta prišla vsaj en mesec prepozno, kar je pomenilo dodatne izgube v poslovanju. V reviji piše, da so za zamudo krivi tisti, ki so »prepočasi ugotavljali in neradi upoštevali interese vseh, zaradi česar so uveljavljali predvsem svoje lastne zahteve«. Za spremembo cen in obračunavanje temeljnega prometnega davka pa je potrebno soglasje vseh republik in dveh avtonomnih pokrajin v Jugoslaviji. Ob polletju pa so proizvajalci že spremenili proizvodne načrte, pri vseh petih avtomobilskih proizvajalcih so nastale razmere pomenile zmanjšanje proizvodnje.

Kako so se na to odzvali proizvajalci avtomobilov pri nas? Ti so pri spreminjanju proizvodnih načrtov najbolj zmanjšali proizvodnjo tistih modelov, ki so se najmanj podražili. Vozila, ki se jih po podražitvi najmanj splača izdelovati, so začeli zaradi nizke cene izvažati, za državljane Jugoslavije pa so ostala dražja vozila, saj enostavno cenejših ni bilo na voljo, v kolikor pa so že bila dosegljiva kupcem, pa so bila v simboličnih količinah kot dokaz da so jih proizvajali in prodajali, kot piše Avto magazin. V jugoslovanski avtomobilski industriji je veljalo, da ni niti

enega avtomobila, za katerega ne bi bil potreben uvoz. Izkazalo se je, da je ob domačih višjih cenah težko na hitro pridobiti kupca na tujem tržišču. Rešitev je bila v čimbolj učinkovitem in rentabilnem delu, takratne razmere gospodarjenja pa je bilo treba spremeniti s stabilizacijo. »Potrebujemo vedno več domačih proizvodov, tudi osebnih vozil, s konkurenčnimi cenami. To seveda ni lahko doseči, zato se tudi še pojavljajo odpori. Kot vse kaže, je še vedno veliko tistih, ki niso dojeli, da je treba trdneje stisniti zobe in si prizadevati, da se sedanje stanje popravi s kar najmanj žrtvami, žrtve pa so nujne, saj smo doslej živeli bolje, kot smo zaslužili« (Avto magazin, 8. avgust 1980, št. 14, str. 4-5).

Nadalje je v reviji izšel članek na temo o prodaji avtomobilov na domačem trgu z naslovom »Šest mesecev čakanja...«, s čimer je avtor Petar Stevčić že nakazal zmedo, ki je bila prisotna na avtomobilskem trgu pri nas. Več kot šest mesecev je trajalo, da so bili znani pogoji za uvoz tujih avtomobilov, kupci pa so bili navajeni, da so ti pogoji znani že na začetku leta. Kot piše Stevčić, bi morali ti pogoji biti znani vsaj do aprila ali maja, saj je takrat vrh sezone prodaje motornih vozil, »saj se kupci takrat odločajo, s čim bodo potovali na poletne ali jesenske počitnice«. Tako pa naj bi bilo leta 1980 pomembno obdobje za prodajo že izgubljeno. Že nekaj let je veljalo, da je najvišja količina uvoženih tujih vozil iz zahodnoevropskih držav 15.000. Vendar pa nobeno leto Jugoslavija ni uvozila več kot 14.000 vozil, kljub temu pa so bili zastopniki s tem zadovoljni, prav tako pa tudi desetine jugoslovanskih tovarn, ki so imele ustaljen posel. Pogoj je bil, da je tuji proizvajalec moral kupiti določeno količino blaga kot obvezen odkup. Zaradi zamrznjene prodaje in zmanjšane vrednosti dinarja pa je bila napovedana prodaja tujih vozil za to leto le okrog 4.000 vozil, k zmanjšani prodaji pa je pripomogla tudi podražitev uvoženih vozil celo do 45 odstotkov. Zaradi tega so mnogi kupci odpovedali nakup in se odločili raje za domače vozilo, »od katerih pa jih je večino zelo težko dobiti«. Stevčić na koncu piše, da se je tržišče z motornimi vozili le začelo urejati, čeprav bi morali to urediti hitreje, jasno pa je tudi postalo, da država ne želi omejevati uvoza vozil, prav tako pa morajo tudi domače tovarne izvažati svoje proizvode (Avto magazin, 5. avgust 1980, št. 16, str. 4-5).

Kot je razvidno, je revija Avto magazin v tem času kritično spremljala razmere na avtomobilskem trgu, glede politike okrog tega, in je namenjala tej problematiki veliko prostora. Tako je po mojem mnenju revija informirala svoje ciljno občinstvo oziroma vse, ki jih je zanimala tovrstna problematika. Proti koncu leta 1980 je zopet bila aktualna tema o

cenah in neurejenih razmerah na domačem avtomobilskem trgu, kar se tudi odraža v uvodniku v 22. številki revije:

»Stopnjevanje kritičnih razmer v naši avtomobilski proizvodnji in na našem avtomobilskem trgu postaja v zadnjem času (seveda po daljšem kopičenju problemov) že kar dramatično napeto. Kupci vedo: navzlic velikemu povpraševanju (in navzlic mnogim že vnaprej plačanim vozilom) je v trgovini skorajda nemogoče priti do avtomobila domače proizvodnje, vsaj ne do takšnega, ki bi ga kupec želel dobiti ter ga je zato tudi naročil in že plačal. Proizvajalci pa na drugi strani prav tako vedo in bolj ali manj glasno tudi povedo: temelj za njihovo realno gospodarjenje je ustrezno ustvarjanje dohodka – le-ta (dohodek, namreč) pa je neposredno odvisen od primernih tržnih cen za avtomobile...

Krog vzrokov in posledic je tako sklenjen in je kot gordijski vozel, ki se še kar zapleta, čeprav bi ga bilo nujno presekati. Namreč: med posledicami tega sklenjenega kroga je tudi ta, da naši avtomobilski proizvajalci v celoti letos zagotovo ne bodo izpolnili svojih proizvodnih načrtov – to pa pomeni milijonske izgube za njihove delovne kolektive, za deset tisoč zaposlenih v naši avtomobilski industriji in slednjič tudi za širšo družbeno skupnost. Kupca sicer bolj malo zanimajo ti »globalni« problemi (čeprav bi ga v resnici morali ne samo zanimati, ampak tudi skrbeti), zato pa toliko bolj benti, kako in kaj je z »njegovim« avtomobilom. Benti, ker vidi okrog tovarn na tisoče nedokončanih avtomobilov, ker sliši, da delajo tovarne avtomobile za zalogo ali pa za izvoz, sam pa ostaja praznih rok.« (Avto magazin, 28. oktober 1980, št. 22, str.3)

Konec leta 1980 pa se je v jugoslovanski avtomobilski industriji zgodil preobrat, 31. oktobra tega leta je Zvezni izvršni svet (ZIS) odločil, da lahko proizvajalci svobodno določajo cene vozil, torej z upoštevanjem tržne ponudbe in povpraševanja, predvsem pa po lastni poslovni odločitvi. Odkar je leta 1954 iz tovarne Crvena zastava prišel prvi doma narejen avtomobil in so bile vseh teh 26 let cene določene administrativno, se je tako začelo novo obdobje tudi za jugoslovanski avtomobilski trg. Cene na trgu so se s tem ukrepom tudi dvignile, urednik Spazzapan pa v uvodniku zaključuje: »Zadnjo besedo na trgu (v resničnih tržnih razmerah) ima namreč slednjič le – kupec. To je resnica, do katere tudi pri nas očitno ni več posebno daleč!« (Avto magazin, 25. november 1980, št. 24, str. 3)

Revija nadalje v rubriki Aktualna tema piše o novih cenah, ki so nastale po uvedbi svobodnega avtomobilskega trga. Za primerjavo navajajo cene zastavinih vozil in vozil iz tovarne IMV v Novem mestu: enak tip avtomobila je bil v Ljubljani precej dražji kakor v Beogradu, saj je takrat veljalo, da so cene za vsako občino v državi različne. Na različne cene

so vplivali predvsem davki, medtem ko je temeljni prometni davek povsod znašal enako, sta bila različna republiški in občinski davek. Avto magazin komentira nove razmere:

»Ali so kupci po uvedbi svobodnih cen za avtomobile dobili na glavo krone? Niso jih še, saj je še daleč dan, ko bodo proizvajalci bolj spoštovali kupce in jih prosili, naj kupijo njihov proizvod. Saj končno tudi nismo mogli pričakovati, da se bo naš trg z eno samo potezo spremenil v temelju in da bo zakon ponudbe in povpraševanja narekoval vsebino in obseg proizvodnje avtomobilov in drugih avtomobilskih proizvodov, brez katerih sodobni človek več ne more... Sedaj, ko bodo cene vozil začele postopoma spremljati gibanje cen drugih proizvodov na trgu, bo tudi kupec začel vse bolj razmišljati in tehtati ter računati, preden se bo odločil za nakup vozila... To pa bo nekaj novega za domače proizvajalce in - v to smo prepričani - koristno za kupce... V dveh ali treh letih bi morale svobodne cene prispevati k skladnosti med kupno močjo občanov in zadovoljevanjem okusa in potreb kupcev ter proizvodnimi možnostmi tovarn. Ko bodo ta merila postala tudi na domačem trgu neizogibna, bomo zelo verjetno imeli učinkovito proizvodnjo s konkurenčnimi cenami kvalitetnih vozil. Ali ni to eden od ciljev stabilizacije?«

(Avto magazin, 25.november 1980, št. 24, str. 4-5)

V času energetske krize na koncu sedemdesetih in v začetku osemdesetih let pa je bil v veljavi varčevalni ukrep t.i. »par-nepar«, ki je bil deležen nemalo ostrih pripomb. Vozniki osebnih motornih vozil so smeli voziti svoje vozilo le v določenih dnevih glede na parno ali neparno številko na registrskih tablicah. Avto magazin piše, da bi delegati zveznega zbora skupščine SFRJ, kar pomeni tudi javnost, morali dobiti po preteku enega leta jasne analize o učinkih tega ukrepa pri varčevanju naftnih goriv. Kljub temu ukrepu pa ni v tem času bilo objavljenih nobenih konkretnih podatkov o privarčevanem gorivu, kar je med uporabniki motornih vozil porodilo dvome o upravičenosti in ustreznosti tega ukrepa. Ukrep o omejitvah voženj je bil sprejet leta 1979, vendar brez vnaprejšnjih posvetovanj med vozniki in delovnimi organizacijami, ki ščitijo njihove interese, prav tako pa je bila kritika na to odločitev, ker niso analizirali tudi drugih možnosti, ki bi prispevale k varčevanju z gorivom. V reviji je objavljena tudi anketa med vozniki, ki soglasno menijo, da je ta ukrep bil nepotreben in zgrešen, po njihovem mnenju pa bi k varčevanju z gorivom pripomogli predvsem dejavniki kot: bolj urejen mestni promet, tehnična brezhibnost motorjev ter »lažja noga« voznika (Avto magazin, 19. avgust 1980, št. 17, str. 4-6).

V rubriki Aktualna tema pa je konec oktobra 1980 bil objavljen tri strani dolg članek, kjer urednik Stevčić piše o »naših vtisih s 67. mednarodnega pariškega Salona avtomobilov«. Tokrat so bile izpostavljene predvsem tri problematike: kako zmanjšati porabo goriva, način

ponovne oživitve prodaje avtomobilov na domačih trgih in kako upočasniti vse večje prodiranje japonske avtomobilske industrije. Slednje je postala zelo obravnavana tema in Stevčić piše: »In končno se je dogodilo tudi tisto, pred čemer so mnogi svarili, ko so pozivali na sveto vojno proti »nevernikom«: pojavili so se Japonci, a ne le pojavili, navalili so!« Tukaj je izpostavljeno dejstvo, da je japonska avtomobilska industrija prevzela vodstvo Združenih držav Amerike, kar še posebej skrbi vodilne evropske proizvajalce avtomobilov in šefi avtomobilskih gigantov so s svojimi govori odkrito govorili o tem problemu na pariškem salonu, kar je objavljeno tudi v reviji Avto magazin. Med drugim piše, da Japonci s tako velikim izvozom avtomobilov pogojujejo stavke, odpuščanje z dela in zmanjševanje proizvodnje, zaradi česar so prodor japonske avtomobilske industrije poimenovali »izvoz štrajkov«. Japonci očitajo, da je izkoristila oz. zlorabila načela svetovne svobodne trgovine glede na število izvoženih in uvoženih avtomobilov, navajajo pa tudi podatke o proizvodnji in proizvodnih razmerah na Japonskem, saj naj bi bil japonski delavec veliko bolj produktiven od katerega koli drugega v svetu (Avto magazin, 28. oktober 1980, št. 22, str. 4-6).

Leta 1980 se je po dolgo pričakovanem dogodku končno po napovedih primerilo: »Izvedeli smo takole po ovinkih, da se tolikanj pričakovana zastava 102, prvi zares jugoslovanski avto, ki bo po vseh napovedih začel letos prihajati z montažnih tovarniških trakov kragujevske Crvene zastave, trenutno nahaja na nekakšnem predstavitvenem potovanju...« Tako je revija Avto magazin namenila prve vrstice obširne reportaže o novem avtomobilu. Pod nepodpisanim besedilom je po mojem mnenju prisoten novinarjev subjektiven stil, saj je avtomobil predstavljen v kar se da pozitivni luči. Avtor članka je zapisal:

»Torej jugo! Kar navadite se na to ime, saj ga boste poslej še velikokrat slišali! S tem imenom je tudi najbolj zgovorno povedano, da je ta avto jugoslovanski (naj vas ob tem slike, ki smo jih pred nedavnim povzeli po italijanskih virih in ki pričajo, da so ta avto pripravljali in preskušali tudi v Torinu, torej pri rodnem Fiatu, ne motijo preveč), razen tega pa je jugo veter – in imena vetrov so v avtomobilski proizvodnji po svetu zadnje čase močno v modi...Jugo bo torej zelo pripraven jugo-avto! Primerno velik bo in dovolj prostoren, pa ne preveč zapravljen in kar prijeten za oko... Danes pa lahko zapišemo samo še tole: zastava jugo je nov korak kragujevske tovarne, njena nova ponudba našemu (in tujemu) kupcu prikladnih avtomobilov. Skupaj z nami, dragi bralci, ste pravkar botrovali (neuradnemu) krstu te velike novosti!« (Avto magazin, 19. februar 1980, št. 4, str. 4-6)

Čez šest tednov je izšel članek, kjer novi avtomobil »jugo« opisujejo kot varčen, udoben in varen avtomobil, kar je dovolj za status aduta Crvene zastave na zahodnoevropskem trgu. V članku je objavljen tudi pogovor z inženirjem Menjakom, ki po preizkusnem trčenju avtomobila komentira takole: »Zame je to zelo lepo zmaličen avto, saj je njegov najpomembnejši del – prostor za potnike – ostal nepoškodovan. To pa pomeni, da bi jo potniki pri hitrosti 50 km na uro v zid dobro odnesli.« Novinar je kasneje zapisal: »Prav gotovo je jugo avtomobil, ki se bo dokazal še v prihodnosti, toda za prvo silo smo zbrali nekaj podatkov, ki naj bolje predstavijo značilnosti tako imenovane zastave 102« (Avto magazin, 1.april 1980, št. 7, str. 4-6).

V rubriki Aktualna tema je na treh straneh objavljeno poročilo z naslovom »Avto za leto 2000«. Na teh straneh je predstavljen nov avtomobil »jugo«, za katerega so zapisali, da »je prvo jugoslovansko vozilo, ki je bilo rojeno kot sad izključno domačih prizadevanj in znanja«. Avto magazin piše:

»Začetek proizvodnje juga 45 označuje konec šestindvajsetletnega impresivnega razvoja in obenem začetek proizvodnje vozil na način, ki je bil še včeraj prav vsem, tudi samim konstruktorjem in snovalcem novega Zastavinega vozila, tako rekoč nedosegljiv. Jugo 45 namreč ni, tako kot na primer fičko, sad kupljene licence, ni samo vozilo, prilagojeno jugoslovanskim potrebam in razmeram tako kot denimo priljubljena stoenka – marveč je prvo vozilo, ki ga prav zares lahko imenujemo jugoslovansko... Način, po katerem je nastajal jugo 45, je prav gotovo najbolj ekonomičen in tudi najbolj sodoben, in le tako je dandanes edino mogoče doseči učinkovito in rentabilno proizvodnjo avtomobilov.« (Avto magazin, 23. december 1980, št. 26, str.4-6)

V glasilu Avto moto je bilo objavljenih veliko člankov o domači industriji, ki je v tem času doživljala razcvet. Celostranski članki s fotografijami nakazujejo, da je bil velik poudarek na predstavljanju domačih tovarn, predvsem Tomosa iz Kopra, Industrije motornih vozil iz Novega mesta, Iskre in Saturnusa. Vsem tem tovarnam je bil skupen avtomobilski trg in skoraj vsak mesec je bil v glasilu objavljen obširnejši članek, ki je postavljajl v ospredje pomen domače industrije, zato menim, da je bil izvajan gospodarski vpliv na ta avtomobilski tisk. Veliko objavljenih člankov, ki so govorili o politični tematiki, predvsem gre za pisanje o dejanjih in zaslugah Komunistične partije Jugoslavije in predsednika Tita, nakazuje politični vpliv. Pri analizi tega glasila je bilo opaziti zelo malo kritik na delovanje oblasti predvsem v smislu slabih cest, slabe prometne organizacije in podobno. V naslednjem obravnavanem

obdobju dve desetletji kasneje pa je analiza člankov pokazala, da je avtomobilistična revija Avto magazin skoraj v vsaki številki kritično spremljala vse dogajanje na področju avtomobilizma in politično-gospodarske razmere doma in po svetu, ki so vplivale na avtomobilski trg. V člankih novinarji revije izpostavljajo pereče teme, opozarjajo na nepravilnosti in med drugim tudi informirajo javnost oziroma ciljno publiko – avtomobiliste in ljubitelje avtomobilizma. Opaziti je, da so članki o vozilih Crvene zastave napisani precej bolj subjektivno in revija je temu namenila tudi več prostora napram drugim predstavitvam avtomobilov.

3.7 Splošne značilnosti tiska v 3. obdobju (1991 – 2002)

Po obdobju socializma je v samostojni Sloveniji znova nastopil kapitalistični sistem s tržnim gospodarstvom in pojavom zasebne lastnine, kar je vplivalo tudi na medije. Število različnih časopisov in revij se je močno razmahnilo in mnogim na konkurenčnem trgu ni uspelo preživeti. V samostojni Sloveniji je ostal časopis Delo osrednji slovenski dnevnik, med pomembnejše dnevne časopise pa je treba omeniti še Večer, Dnevnik in Slovenske novice. S pojavom množice časopisov in revij naj omenim predvsem avtomobilistične revije in avtomobilistične priloge, ki občasno izhajajo v dnevnikih časopisih. Med pomembnejše revije te vrste spadajo Avto magazin, Avto in Avto plus šport, s pisanjem o gospodarskih vozilih pa se pri nas ukvarjajo glasilo Zveze združenj šoferjev in avtomehanikov Prometni vestnik, revija Transport in GM&T. Revije so tržno usmerjene, njihov obstanek je predvsem odvisen od števila naklade in oglaševalcev, vsebina tega revijalnega tiska se predvsem nanaša zgolj na pisanje o avtomobilih in ostalih vozilih, pisanja o gospodarski in politični avtomobilski tematiki ni več zaslediti, kot je bilo to prisotno v prejšnjem režimu.

3.8 Avto magazin (1991)

V obravnavanem letu 1991 je revija Avto magazin na tedanjem skupnem jugoslovanskem ozemlju veljala in bila iskana kot najbolj strokovna avtomobilistična revija na jugoslovanskem tržišču. Revija se je posvečala avtomobilski problematiki in med drugim je

tudi namenjala precej prostora gospodarskemu in političnemu dogajanju na domačem ozemlju kakor tudi dogajanju na svetovnem področju, seveda v povezavi z avtomobilizmom. Kljub temu, da je urednik revije Avto magazin Ivan Vidic v uvodniku zapisal, »da revije politika ne zanima« in da želijo ostati profesionalna in strokovna revija, vendarle priznava, da se politiki ne da izogniti, saj je leto 1991 bilo pestro tako glede gospodarskega kakor tudi političnega dogajanja (Avto magazin, 28. maj 1991, št. 11, str. 3).

Revija Avto magazin v obravnavanem letu 1991 opisuje in komentira dogajanje na avtomobilskem področju predvsem v aktualni rubriki z naslovom Tema. Avto magazin v prvi številki revije piše o dogajanju na jugoslovanski avtomobilski sceni v preteklem letu:

»Jugoslavija je država absurdov in naivno in domišljavo bi bilo pričakovati, da se lahko jugoslovanski avtomobilski trg izogne takšnim nasprotjem. Leta oziroma desetletja sta razmere na trgu z avtomobili precej po svoje in pred tem v skladu z obstoječo gospodarsko politiko krojila predvsem dva »partnerja«: domače avtomobilске tovarne, ki so in večinoma še bodo svojo usodo dokaj trdno povezovalе s tujimi avtomobilskimi tovarnami in zastopniki tujih avtomobilskih tovarn. S 1. januarjem leta, ki je že za nami in je tako mogoč vsaj približno objektivni pogled na dogajanje, se je na avtomobilskem trgu vsaj formalno pojavil še tretji igralec v tej dokaj pomembni avtomobilski igri – zasebni uvoz novih tujih vozil v takšni ali drugačni obliki. Če ne prej, je vsaj sredi leta, ki je bilo tudi v avtomobilskem letu prelomno, postal upoštevanja vreden partner, kajti v relativno stabilnih gospodarskih okoliščinah pozornost domačega kupca ni bila več usmerjena le na domače tovarne in tuje konsignatorje. Avtomobilskega »dualizma«, tako značilnega za vse tisto, kar je bilo povezano z avtomobili in jugoslovanskim trgov, praktično ni več.« (Avto magazin, 8. januar 1991, št. 1, str. 20)

S pojavom zasebnega uvoza avtomobilov na jugoslovanskem trgu so se pojavile tudi kritike uradnih avtomobilskih zastopnikov tujih avtomobilskih tovarn in domačih avtomobilskih tovarn, ki so s »prišlekom« videle predvsem zmedo na avtomobilskem trgu in označile to dejanje gospodarske politike kot potezo z značilnim jugoslovanskim predznakom. Zasebni uvoz avtomobilov iz tujine pa je zapolnil veliko povpraševanje kupcev po tujih avtomobilih, predvsem japonskih, ki so za kupca ob padajoči valuti jenu in dokaj stabilnem dinarju zanj pomenili avtomobilsko udobje za sorazmerno nizko ceno (Avto magazin, 8. januar 1991, št. 1, str. 21).

Avto magazin veliko piše o uspešnem prodoru japonskih in korejskih avtomobilov na jugoslovanskem in tudi tujem avtomobilskem trgu. Mnogi evropski in ameriški

gospodarstveniki vidijo grožnjo domači avtomobilski industriji in zahtevajo ustrezne zaščitne ukrepe, ki bi jih morale uvesti določene države. Avto magazin v rubriki Tema podaja povzetke govora prvega moža avtomobilske združbe Peugeot in Citroen (PSA) Jacquesa Calveta s pariškega salona avtomobilov. Calvet opozarja na nevarnost avtomobilskega napada z Vzhoda in ugotavlja, da Evropa še nima prave strategije za obrambo, s francoskim patriotizmom pa napada Veliko Britanijo in jo označuje kot »letalonosilko, ki se z japonskimi avtomobili na krovu približuje Evropi« (Avto magazin, 2. april 1991, št. 7, str. 14).

Urednik Ivan Vidic v uvodniku na koncu aprila v reviji Avto magazin piše o dogajanju na jugoslovanskem avtomobilskem trgu do tega časa. Jugoslavija je sklenila, da državljani po 20. aprilu ne smejo več zasebno uvažati japonskih in korejskih avtomobilov. Avtomobile smejo uvažati le tisti, ki so podpisali pogodbe in odprli akreditive še pred začetkom uveljavitve te odločitve. Za tak ukrep se je država odločila zaradi izredno nesorazmerne blagovne menjave med Jugoslavijo in Japonsko ter Korejo. Po podatkih sta Jugoslavija in Japonska zamenjali za 460 milijonov dolarjev blaga, pri čemer je jugoslovanski izvoz znašal le 39 milijonov dolarjev. Uvoz avtomobilov iz prejšnjega leta je po podatkih znašal 112.096 vozil, kar je skoraj 40 odstotkov domače proizvodnje. Avto magazin piše, da so ukrepi uradnikov povzročili, da bo mogoče kupovati predvsem domače avtomobile, ki so se podražili, prav tako pa so zaradi pomanjkanja denarja odpravili poskuse kreditiranja (Avto magazin, 30. april 1991, št. 9, str. 3).

Največja jugoslovanska tovarna avtomobilov v tem času Crvena zastava je predstavljala resen problem v jugoslovanskem gospodarstvu in revija Avto magazin je o tem precej pisala. V intervjuju s takratnim predsednikom Gospodarske zbornice Jugoslavije Dagmarjem Šustrom je podana izjava predsednika zbornice, da Crvena zastava predstavlja tovarno, ki daje kruh mnogim ljudem in jo je treba zaradi tega zaščititi, predvsem z omejevalnimi ukrepi pri uvozu tujih avtomobilov. Naslednji pomemben ukrep za pomoč tovarni pa Šuster navaja tesnejše sodelovanje oziroma združitve Crvene zastave in italijanske tovarne avtomobilov FIAT. Ta poteza bi pomenila večje možnosti za uveljavitev na zahtevnem avtomobilskem trgu, kakor se je to pokazalo pri novomeškem Revozu in sarajevski tovarni avtomobilov; Revoz tesno sodeluje s francoskim Renaultom, Sarajevčani pa v takratnem času z nemškim proizvajalcem avtomobilov Volkswagen. Šuster nadalje meni, da je treba pri zaščiti jugoslovanske avtomobilske industrije oblikovati premišljeno politiko uvoza in izvoza avtomobilov in ne »da bi skakali iz ene skrajnosti v drugo«, kar je pomenilo bodisi popolnoma zaprt domači

avtomobilski trg ali široko odprt, kakor se je to zgodilo prejšnje leto (Avto magazin, 28. maj 1991, št. 11, str. 14).

Avto magazin je o vojaškem posredovanju Jugoslovanske ljudske armade na slovenskem ozemlju konec junija in v začetku julija 1991 pisal zelo malo, kar nakazuje na dejstvo, da je skušala biti revija strokovno avtomobilistično čtivo. Z osamosvojitvijo Slovenije in nadaljevanjem vojne v bivših jugoslovanskih republikah pa je posledično to dogajanje pomenilo izgubo velikega števila bralcev, saj je revija izhajala tudi v preostalih petih republikah bivše Jugoslavije.

Urednik Ivan Vidic v uvodniku revije piše o iluzoričnem razmišljanju vseh tistih, ki menijo, da si Evropa in svet prizadevata umiriti razmere v Jugoslaviji iz »ljubezni do narodov, ki živijo na tem prostoru«. Glavni cilj Evropske skupnosti je bil ohraniti varen pretok blaga preko jugoslovanskega ozemlja, kar je pomenilo tudi odprte meje med jugoslovanskimi republikami. Po pisanju urednika so bile razmere na avtomobilskem trgu doma in po svetu precej zaostrene, saj je povsod padla prodaja avtomobilov. S čedalje večjimi težavami se je začela soočati Crvena zastava in je napovedala podražitev avtomobilov in zmanjšanje proizvodnje, prav tako pa so imeli težave s surovinami, plačili in dobavami ostali proizvajalci avtomobilov v Jugoslaviji, saj banke niso imele na voljo ne deviz ne dinarjev (Avto magazin, 23. julij 1991, št. 15, str. 3).

V obdobju gospodarske in politične krize bivše Jugoslavije je veliko težavo povzročalo tudi »črno zlato«. Zalivska vojna v Iraku in Kuvajtu leta 1990, politične spletki, nestabilnost na jugoslovanskih tleh in drugi dejavniki so povzročili, da so nafta in njeni derivati v državi začeli primanjkovati. Za nakup in uvoz nafte so pomembne finančne rezerve, predvsem devize in dobro poslovanje bank s svojim jamstvom. Sodelavec Avto magazina Zoran Samardžić kritično piše o tej gospodarski težavi:

»Ni še povsem jasno, komu se naj zahvalijo vse bolj razjarjeni Jugoslovani. Anteju Markoviću, Mihailu Gorbačovu, nekakšnim čudnim silam – ali pa vsem skupaj, kajti vsi ti so za nekaj časa onemogočili popolno zmedo na tem južnoslovanskem prostoru. Toda ta zmeda ali kar kolaps grozi prav tako močno kot znane politične in vojne »igre, ki državo porivajo na rob socialnega propada in bede. V manj kot letu dni so se namreč devizne rezerve nekoč enotne države zmanjšale za približno sedem milijard dolarjev. To je po mnenju tudi v veliko bogatejših državah, kot je Jugoslavija, tragično. Vse kaže, da je pred nami mučno in dolgo obdobje streznitve, čas, v katerem

bomo tudi sami občutili iracionalnost politike, predvsem na področju ekonomskih odnosov s tujino... devizni priliv je vse manjši, devizni trg že nekaj mesecev ne deluje, iz tujine ni finančne pomoči in relativno udobnega življenja, ki je trajalo polnih 45 let, ni več.« (Avto magazin, 3. september 1991, št. 18, str. 14)

Revija Avto magazin je okrog leta 1980 in 1991 veliko pisala o avtomobilski problematiki in raznih dejavnikih, ki avtomobilsko proizvodnjo in trg spremljajo oziroma so sestavni element na področju avtomobilizma. Uredniška politika obravnavane revije Avto magazin je po besedah Martina Česnja narekovala delo novinarjev, ki so v tedanjem času pisali o avtomobilski tematiki precej na široko. S tem je bilo mišljeno predvsem pisanje ne le o preizkušanju in opisovanju lastnosti vozil samih, ampak predvsem pisanje o stvareh, ki so imele gospodarski in politični prizvok. Avto magazin se je v tem obdobju med drugim osredotočal na pisanje o dogajanju v gospodarstvu in politiki doma in po svetu, seveda v zvezi z avtomobilizmom oziroma avtomobilskim tržiščem. S posredovanjem te vrste informacij ciljni publiki je le-ta po mojem mnenju bila dobro informirana in je imela tudi širši vpogled v dogajanje na avtomobilskem področju.

3.9 Avto magazin (2002)

Desetletje kasneje avtomobilistična revija Avto magazin ponuja drugačno sliko. Revija je bila komercialno usmerjena, kritičnega pisanja in razpravljanja o politično-gospodarskih temah ni bilo več. Pri analizi revije Avto magazin iz leta 2002 je bilo le v uvodnikih, ki so jih večinoma pisali uredniki, zaslediti kritiko na razmere v avtomobilizmu in avtomobilskem trgu, vendar po mojem mnenju nima tolikšne teže za obravnavanje, kakor pri obravnavanju tiska v prejšnjih obdobjih. Sodobni Avto magazin je sestavljen iz člankov o novih vozilih in njihovih tehničnih podatkih, revija objavlja tudi reportaže s popotovanj, ciljno publiko informira o cenah vozil na domačem trgu in med drugim piše tudi o športnem avtomobilizmu in motociklizmu. V reviji se pojavlja tudi veliko reklamnih sporočil različnih oglaševalcev, ki so pomemben vir obstanka omenjene avtomobilistične revije. Za obravnavano revijo Avto magazin iz tega obdobja lahko zaključim, da ni bilo večjih gospodarskih in političnih pritiskov.

4. Sklepne ugotovitve

Analiza člankov v diplomski nalogi na temo avtomobilistični tisk na Slovenskem in vpliv gospodarsko-političnih dejavnikov nanj skuša v relativno dolgem obravnavanem časovnem obdobju potrditi oziroma zavreči zastavljeno hipotezo o gospodarskih in političnih vplivih na tisk. S pojavom prvega avtomobila na Slovenskem leta 1898 se je zanimanje za avtomobilizem z leti zelo povečevalo, čeprav smo za razvitimi zahodnimi državami na tem področju precej zaostajali. Pojav avtomobila je narekoval tudi razvoj avtomobilističnega tiska pri nas, vprašanje je le, v kolikšni meri je tovrstni tisk »deloval« samostojno in neodvisno od političnih in gospodarskih pritiskov, kar je bil tudi predmet mojega proučevanja.

Zastavljena hipoteza je bila, kako so mednarodni politični in gospodarski odnosi v treh zgodovinskih obdobjih na Slovenskem vplivali na avtomobilistični revijalni tisk. V prvem obdobju med obema svetovnima vojnama se v avtomobilističnih revijah Avto ter Avto in sport kaže naklonjenost zahodnim razvitim državam. V prvem obdobju proučevanja okrog leta 1928 revija veliko piše o ameriških, francoskih in angleških avtomobilih, z vzponom Nemčije nekaj let kasneje pa je naklonjenost nemškim avtomobilom oziroma vozilom zelo očitna. V obeh revijah pa je kritika avtomobilistov na oblast predvsem zaradi slabo razvitega prometa močno prisotna, kar se kaže predvsem v daljših sestavkih.

V naslednjem obravnavanem obdobju v času povojne Jugoslavije je v prvem obravnavanem obdobju okrog leta 1960 v reviji Avto moto opaziti precejšen gospodarski in politični vpliv, saj so dostikrat objavljeni članki, ki imajo politični ali gospodarski prizvok. Za to obdobje je značilna gospodarska samozadostnost v Jugoslaviji, nove domače pridobitve na področju avtomobilske industrije in podobno so v reviji zabeležene z velikim navdušenjem. Prav tako je v reviji objavljenih veliko govorov predsednika Tita ter ostalih pomembnih ljudi, s čimer je izkazovala podporo družbenim gospodarskim smernicam v tedanji politiki. Tudi za to obdobje lahko hipotezo delno potrdim, saj menim da se preko člankov odraža gospodarski in politični vpliv na revijo.

V avtomobilistični reviji Avto magazin v obravnavanih letih 1980 in 1991 so v vsaki številki tega štirinajstdnevnikar pisali o gospodarstvu in deloma tudi politiki na temo avtomobilske industrije in ostalih dejavnikov, ki so z avtomobilsko industrijo povezani. Ponovno je treba omeniti, da je revija Avto magazin po pogovoru dolgoletnim sodelavcem te revije Martinom Česnjem ostala avtomobilistična revija brez večjih pritiskov oziroma vplivov iz gospodarskih ali političnih krogov. Kljub temam in objavljenim člankom v reviji, kjer bi lahko bil viden vpliv »od zgoraj«, pa je gospod Česenj trdil, da ni nikoli bilo nikakršnega pritiska, celostna podoba revije tako vsebinsko kot vizualno je bila izključno dogovor med uredniki in novinarji omenjene revije. K temu dodaja, da je največkrat šlo za samokontrolo novinarjev samih. V člankih v reviji, predvsem v komentarjih, je moč opaziti kritiko tedanje oblasti ter predvsem petih avtomobilskih proizvajalcev v Jugoslaviji, kadar je šlo za »nerazumne« poteze in dejanja pri dogajanju na avtomobilskem področju. Nekateri članki, predvsem o tovarni Crvena zastava in njenih vozilih, so napisani po mojem mnenju izrazito subjektivno in z določeno mero pretiravanja in povečevanja, kar bi morda lahko pomenilo tudi gospodarski pritisk.

Proučevana revija Avto magazin iz leta 2002 se od vseh ostalih revij razlikuje predvsem po tem, da je po vsebini izrazito usmerjena na informativno predstavitev vozil, kar pomeni, da se ne ukvarja z avtomobilsko tematiko na široko, ampak ciljno publiko informira o novostih iz avtomobilskega trga. V Sloveniji se je po osamosvojitvi pojavilo kar nekaj avtomobilističnih revij (Avto plus šport, Avto foto market,...), vendar se vse ravnaajo podobno kot revija Avto magazin po tržnih zakonitostih, kar pomeni, da pišejo o podobnih stvareh in jim število prodanih izvodov ter oglaševanje raznih artiklov v reviji pomeni vir zaslužka in preživetja. Tovrstne revije po mojem mnenju želijo ostati profesionalne strokovne avtomobilistične revije z lastno uredniško politiko na trgu svobodne konkurence, ki je pri nas znova začela z osamosvojitvijo države Slovenije.

5. Literatura

1. (2003) Pogovor z Martinom Česnjem, novinarjem avtomobilistične revije Avto in Avto magazin, 18. septembra 2003
2. Amon, Smilja (1985): Jugoslovanski tisk med dvema vojnama, doktorska disertacija. FSPN, Ljubljana
3. Amon, Smilja (1996): Tisk in politika v Jugoslaviji (1918-1941). FDV, Ljubljana
4. Bajec, Jože (1973): Slovenski časniki in časopisi 1937-1945. Narodna in univerzitetna knjižnica, Ljubljana
5. Bajt, Aleksander (1989): »Gospodarska reforma«. Enciklopedija Slovenije, 3. zvezek, str. 306
6. Bilandžić, Dušan (1980): Zgodovina Socialistične federativne republike Jugoslavije. Partizanska knjiga, Ljubljana
7. Borak, Neven, Žarko Lazarevič, Jože Prinčič (1997): Od kapitalizma do kapitalizma: izbrane misli o razvoju slovenskega gospodarstva v XX. stoletju. Cankarjeva založba, Ljubljana
8. Borak, Neven (2002): Ekonomski vidiki delovanja in razpada Jugoslavije. Znanstveno in publicistično središče, Ljubljana
9. Čepič, Mirko (1988): »Časopisje po 1945«. Enciklopedija Slovenije, 2. zvezek, str. 101
10. Dejak, Bojan (2002): »Makroekonomski, strukturni in institucionalni okvir za razvoj Slovenije«. Državni razvojni program RS 2001-2006. Povzetek predloga. Agencija Republike Slovenije za regionalni razvoj, Ljubljana
11. Dragar, Bogo (1952): Ekonomika cestnega prometa. Glavna uprava za promet LRS, Ljubljana
12. Fabinc, Ivo (1989): »Gospodarsko sodelovanje s tujino«. Enciklopedija Slovenije, 3. zvezek, str. 311
13. Ferlinc, Maja in Peter Ješovnik (2002): »Gospodarska denarna unija (EMU)«. Prilaganje slovenskih podjetij evru. Gospodarska zbornica Slovenije, Ljubljana
14. Fischer, Jasna, Žarko Lazarevič, Jože Prinčič (1999): The economic history of Slovenia: (1750-1991). Razum, Vrhnika

15. Fišer, Jasna in Igor Vrišer (1990): »Industrializacija«. Enciklopedija Slovenije, 4. zvezek, str. 130
16. Grad, Franci (1990): »Ustavna ureditev«. Enciklopedija Slovenije, 4. zvezek, str. 321-325
17. Ivanič, Martin (1990): »Družbenopolitični razvoj«. Enciklopedija Slovenije, 4. zvezek, str. 325-330
18. Ivanič, Martin (1994): »Osamosvojitev Slovenije«. Enciklopedija Slovenije, 8. zvezek, str. 176-184
19. Ivanič, Martin (2002): »Evropska unija«. Enciklopedija Slovenije, 16. zvezek, str. 56
20. Kovač, Bogomir (2002): »Gospodarske razmere in razvoj malega gospodarstva na področju turizma in gostinstva«. Slovenska obrt in malo gospodarstvo pred izzivi evropske konkurence. Društvo ekonomistov, Ljubljana
21. Kračun, Davorin (1988): »Družbeni sektor gospodarstva«. Enciklopedija Slovenije, 2. zvezek, str. 375
22. Krajnc, Marjan in Redakcija ES (1988): »Cesta«. Enciklopedija Slovenije, 2. zvezek, str. 54-55
23. Kresal, France (1989): »Gospodarska kriza 1929-33«. Enciklopedija Slovenije, 3. zvezek, str. 304-305
24. Kresal, France (1990): »Industrija«. Enciklopedija Slovenije, 4. zvezek, str. 132-135
25. Kresal, France (1998): Zgodovina socialne in gospodarske politike v Sloveniji od liberalizma do druge svetovne vojne. Cankarjeva založba, Ljubljana
26. Kristen, Samo (1993): »Nemško-slovenski odnosi«. Enciklopedija Slovenije, 7. zvezek, str. 366
27. Makarovič, Gorazd (1995): Slovenci in čas: odnos do časa kot okvir in sestavina vsakdanjega življenja. Krtina, Ljubljana
28. Mencinger, Jože (1995): Gospodarski sistem in politika v Sloveniji. Studio Linea, Maribor
29. Mikuž, Metod (1965): Oris zgodovine Slovencev v Stari Jugoslaviji (1917-1941). Mladinska knjiga, Ljubljana
30. Mrvič, Stane (1989): »Francosko-slovenski odnosi«. Enciklopedija Slovenije, 3. zvezek, str. 143
31. Murko, Vladimir (1988): »Davek«. Enciklopedija Slovenije, 2. zvezek, str. 178-179

32. Murn, Ana in Rotija Kmet (2003): »Prerequisites for implementing the development Strategy«. Development Report 2003. Urad za makroekonomske analize in razvoj, Ljubljana
33. Pelikan, Egon (1996): »Temno nebo diktature«. Slovenska kronika XX. stoletja 1900-1941, str. 339. Nova revija, Ljubljana
34. Pirjevec, Jože (1995): Jugoslavija 1918-1992. Nastanek, razvoj ter razpad Karadjodjevićeve in Titove Jugoslavije. Založba Lipa, Koper
35. Počkar, Gregor (1989): »Ekonomska politika«. Enciklopedija Slovenije, 3. zvezek, str. 6-7
36. Prunk, Janko in Martin Ivanič (1996): Osamosvojitve Slovenije: s kratkim orisom slovenske zgodovine. Grad, Ljubljana
37. Radovan, Dušanka (1997): »Gospodarstvo. Splošne značilnosti«. Enciklopedija Slovenije, 11. zvezek, str. 348
38. Repe, Božo (1996): »Dolgoročni program gospodarske stabilizacije«. Slovenska kronika XX. stoletja 1941-1995, str. 377. Nova revija, Ljubljana
39. Repe, Božo (2003): Rdeča Slovenija: tokovi in obrazci iz obdobja socializma. Sophia, Ljubljana
40. Ribičič, Ciril (1995): »Politični sistem«. Enciklopedija Slovenije, 9. zvezek, str. 94
41. Ribnikar, Ivan (1988): »Devalvacija«. Enciklopedija Slovenije, 2. zvezek, str. 241
42. Ribnikar, Ivan (1990): »Inflacija«. Enciklopedija Slovenije, 4. zvezek, str. 146-147
43. Sitar, Sandi (1995): Z vozili skozi čas. Prešernova družba Vrba, Ljubljana
44. Simoniti, Iztok (2001): »Zunanja politika«. Enciklopedija Slovenije, 15. zvezek, str. 56
45. Stoković, Živorad (1975): Štampa naroda i narodnosti u SFRJ 1945 – 1973. Jugoslovenski institut za novinarstvo, Beograd
46. Vezjak, Danilo in Franc Košir (1987): »Carina«. Enciklopedija Slovenije, 1. zvezek, str. 419
47. Willson, Quentin (1997): Classic American Cars. Dorling Kindersley, London
48. Žižmond, Egon (1987): Družbenoekonomske razmere v Jugoslaviji. ČZDO Komunist, Ljubljana
49. Žižmond, Egon (1994): Inflacija in ravni cen v Sloveniji. Studio Linea, Ljubljana
50. Žižmond, Egon in Sebastjan Strašek (1999): Ekonomska analiza in politika. Ekonomsko-poslovna fakulteta, Maribor

Viri iz revij:

1. Auto 1926-1931
2. Avto in sport 1938-1941
3. Avto moto 1959-1960
4. Avto magazin 1980, 1989, 1991, 1994, 1998, 2000, 2002
5. Avto 1998
6. Prometni vestnik 1995, 1996, 2002