

VANJA BULIĆ



**Zašto Bog
nema auto**

Ilustracije
Špiro Radulović

■ Laguna ■

Copyright © 2016, Vanja Bulić
Copyright © ovog izdanja 2016, LAGUNA



Kupovinom knjige sa FSC oznakom
pomažete razvoj projekta odgovornog
korišćenja šumskih resursa širom sveta.

SW-COC-001767

© 1996 Forest Stewardship Council A.C.

Sve svoje sa sobom vozim.





Sadržaj

Dragan Minić Karlo: <i>Reč suvozača</i> <i>Volan (ne) čini čoveka</i>	9
Dokaz da Bog nema auto	13
Život pod ručnom	21
Test za prvu farbu	29
Crveno je više od boje	37
Milicioner kao rezervni deo.	47
Slatke reči u krivini	55
Jadnici i oni drugi	65
Sirena sa zadnjeg sedišta	75
Najbolji je službeni auto.	83
Model koji se istopio.	91
Ušuškano ljubavno gnezdo	99
Najskuplja igračka na svetu.	107
Ručak na točkovima	117
Pauk iz mog detinjstva.	125

Ozvučeni statusni simbol	135
Lepota pokretnog butika	145
Stan za velike dečake.	153
Kad su brke delile pravdu	161
Rođen sa mirisom benzina	169
Beograđanka za volanom	177
<i>O autorima</i>	187

Reč suvozača
VOLAN (NE) ČINI ČOVEKA





SPIRA

Kad su se, kažu, neki Marsovci, svojevremeno, spustili na Zemlju, baš u Ameriku, poslali su prvi izveštaj: „Ovde žive neka bića sa jednom glavom, dve ruke i četiri točka.“ A onda je i Srbija postala Amerika. Bar što se automobila tiče. Kilometar po kilometar, pa onda sve brže i brže, da nam se danas vrti u glavi od brzine.

Ima ih plavih, crvenih, žutih, staromodnih, mladih, pametnih... Kao i sva živa bića na planeti, automobili su, dakle, bića koja žive sa nama. Pa je pisac Vanja Bulić odlučio da tako i piše o njima. I njihovim *nama*, razume se. Još od prapočetka, kada je, kako kaže, kao dečak u Kumanovu video da „bez konja i bez ama ta mašina ide sama“. U stvari, četvorotočkaši su mu bili samo povod da piše o dvonošcima.

Automobili su menjali oblike, ali su se i ljudi menjali uporedo. Bulić nije nekakav stručnjak za motoristiku, kao onaj Alvirević sa televizije, ali je majstor da nam dočara odnos čoveka prema autu. I prema ljudima

koji su zbog auta postali autistični: sami se voze, i to im je dovoljno.

Sve duhovitosti koje ćete naći u ovoj knjizi ne služe samo toj ogoleloj svrsi – zabavi. Ima tu mnogo satire. Mnogo slika naše naravi, koja se, čini se, nije menjala od prvih taljiga do najnovijeg poršea. Nušićevski, domanovićevski, duškoradovićevski... pa i bulićevski jer, malo se zna, ovaj pisac je i satiričar, ali u poslednje vreme to vešto krije. Mislim, malo piše ono što je svojevremeno briljantno radio u *Ošišanom ježu*. Možda i zbog toga što se kod nas satira malo ceni. A to znam po sebi jer me Nobelov komitet i dalje ignoriše. Ponaša se kao sva srpska ministarstva kulture do sada.

I tako, mnogima auto služi da se prevezu od tačke A do tačke B, a Buliću je poslužio da napravi svojevrsnog foto-robotu Srbina vozača. Pljunuti mi.

Videćete da tu ima i malo autobiografije, što knjizi daje posebnu verodostojnost, čak i kad je reč o neverovatnim zgodama.

Zato, sedite za knjigu, vežite pojaseve i ostanite tako vezani sve do prestanka rada ove duhovite i satirične papirne sprave.

Dragutin Minić Karlo

DOKAZ DA BOG NEMA AUTO

Da je Bog uz čoveka na Zemlju poslao i auto, čovek bi ostao zatucan i neprosvećen jer ne bi imao razlog da izmisli točak bez koga bi istorija tapkala u mestu.





Kad je Bog stvarao svet, nije mislio na automobile. Dokaz za ovakvu jeretičku tvrdnju, koja bi mogla čak da ospori postojanje samog Boga, jeste sledeći: da je mislio na automobile, sigurno bi predvideo mesto na kome će automobili boraviti dok nisu u voznom stanju, to jest – do trenutka kada njihov gazda sedne za volan. A da je mislio na automobile, stvorio bi mnogo prostranije pećine u kojima su ljudi prvobitno živeli, pa bi u njima bilo mesta i za kola. Na sredini pećine zapaljena vatra, a oko vatre muškarci, žene, deca i automobili. Idilična slika. Neki zadrtni idolopoklonici automobila reći će sledeće: „A ko kaže da tako nije bilo?“ Nije, jer bi onda pećinski ljudi sigurno zabeležili trenutke lova u kojima pećinski čovek juri mamuta, kao na safariju, uvaljen u svog ljubimca.

Postoji vrlo razuman razlog zbog koga Bog nije u samom začetku razvoja ljudske vrste na Zemlju poslao i automobil. Čovek bi, da se Bog odlučio na takvu soluciju, ostao u naučnom smislu zatucan i zatečen jer ne

bi imao razloga da pronalazi točak, na primer. Jadan pećinski čovek bi tada pomislio da je točak isključivo vlasništvo automobila jer ga nije on izumeo, pa bi tako pod znakom pitanja bila i sama istorija. I ko bi onda pokrenuo točak istorije? I tako dalje, i tako dalje. Drugim rečima, veoma je bitno što je Bog na samom početku razdvojio automobil od čoveka, iako mnogi misle da su se rodili u kolima ili da su pupčanom vrpcom bili vezani za kola, a ne za majku. Ta logika bi nas dovela do zaključka da njihovim venama prolazi benzin a ne krv, ali je to sasvim druga tema od one o kojoj želim da pišem.

Dakle – parkiranje. Da je Bog mislio na automobil kada je stvarao svet, mislio bi na adekvatno mesto na koje se automobil odlaže, kao što čovek kada skine odeo, na primer, otvori orman i tamo ga odloži. Amerikanci se sa ovakvom pričom ne slažu, ali je to očigledno problem Katoličke crkve koja kroz najjaču silu sveta gura svoje ideje. U crtanim filmovima o Kamenku i Kremenku pokušavaju da nas uvere kako je automobil oduvek postojao, čak i u kamenom dobu!

Dok je moj otac bio živ, lako sam se nosio sa ovakvim podvalama jer je on svojim autoritetom mogao da me ubedi kako je sve to „imperijalističko đubre“ čiji je krajnji cilj „širenje defetizma“, ili tako nešto. Kamenko i Kremenko su izmišljeni, posebno scene u kojima lako nalaze mesto za parkiranje. Jer mesto za parking najveći je problem savremenog čoveka, koji je na ovim prostorima, zahvaljujući ispravnoj politici prvo naših drugova a zatim i gospode, izašao iz duhovnog kamenog doba.

Beograd je najbolji primer za priču o parkiranju. U njemu su urbanisti na sve mislili, samo ne na automobile. Rimljane i Stare Slovene mogu i da razumem, jer tada nije bilo automobila, ali savremeni urbanisti čak ni u novim naseljima ne misle na automobile. Novi Beograd je, kažu istoričari, nastao tako što je drug Tito promatrao sa Kalemegdana bare na levoj obali Save i u naponu stvaralačkih emocija izgovorio: „Tamo će nići nov grad i zvaće se Novi Beograd.“ Da je u tom trenutku nastavio rečenicu u stilu: „I imaće široke bulevare i mesta za parkiranje“, njegova ideja bi sigurno bila ostvarena jer druga Tita niko nije smeo da laže. Ali on nije voleo prostoproširene rečenice. A možda je nešto i rekao u tom stilu, ali se nije čulo od dugotrajnog aplauza koji je pratio prvi deo rečenice.

I, ubrzo potom, među žabe i daždevnjake došli drugovi brigadiri i drugarice brigadirke. Sve ostalo je deo urbanističke istorije Beograda.

Posle brojnih mera za regulisanje parkiranja u krugu dvojke, dakle – u strogom centru grada, teško je odrediti gde ko stanuje, pa je jedini dokaz potvrda o mestu prebivališta. Staro pravilo da se konj veže gde ti gazda kaže, to jest – kola se parkiraju ispred zgrade u kojoj stanuješ, više ne postoji. Ljudi sa Dorćola imaju zimski i letnji način parkiranja. Zimi parkiraju gde stignu po gradu, a leti kod nekadašnje zgrade CK jer do nje može lako da se stigne preplivavanjem Save.

Kada bi mi neko rekao da ću biti pogubljen ako ne odgovorim na pitanje gde parkiraju kola ljudi koji žive u Kolarčevoj ulici ili Ulici kralja Milana, pre odgovora bih odmah pobeo u inostranstvo. Njihova logika

je slična logici narkomana, kojima ceo dan prolazi u razmišljanju kako da dođu do droge. Ljudi iz centra grada dvadeset četiri časa razmišljaju gde će parkirati automobil, ako ga pomere sa mesta na kome se trenutno nalazi. Zato su njihova kola dobro očuvana, jer ih i ne voze.

Priča o parkiranju neminovno me vodi u detinjstvo, kada taj problem nije postojao. Tada su postojali samo psihološki problemi izazvani posedovanjem automobila, a mogli su da se prelamaju i kroz čin parkiranja. Čovek koji je sebi mogao da dozvoli takav luksuz da poseduje automobil, menjao je psihu. Počinjao je da zanemaruje ženu i decu, i svima priča o kolima, kao da ih je on rodio. Tako se danas ponašaju vlasnici rasnih pasa, jer su automobile izgustirali, a iskreno rečeno, svaki čovek logično će pomisliti da je neka gospođa (nedajbože!) rodila pudlicu, a ne pežoa!

Stižem u detinjstvo i vidim čika Đoku Cmelića, koji je među prvima na Novom Beogradu kupio kola. Mogao je da ih parkira gde hoće, ali ih je dovezio do samog ulaza u zgradu i penjao ih na prvi stepenik. Svi su mu se divili i preskakali haubu automobila, a kada je tetka Smilja polomila nogu, održana je sednica kućnog saveta na kojoj je oštro kritikovan drug Đoka Cmelić. Naloženo mu je da ostavi prolaz od trideset centimetara, kako ubuduće ne bi dolazilo do povreda, a da bi stanari ipak imali priliku da dodirnu kola dok prolaze pored njih. Čika Đoka je posle toga na trotoaru povukao crtu udaljenu trideset centimetara od prvog stepenika i strogo se pridržavao odluke kućnog saveta.

Prvi fića koji je stigao u našu zgradu bio je ponos i dika svih stanara. Čika Laza Perić je dozvoljavao svakome da pipne kola, a nedeljom, u vreme kada je prao fiću, mogao je da mu pomaže kogod je to poželeo. Jednom sam sa majkom krenuo na pijacu, pa smo sreli neku njenu poznanicu iz druge zgrade. Iščuđavala se zbog maminog zakašnjenja. „Izvini, ali prali smo Lazinog fiću“, rekla je moja mama, a u očima njene poznanice ugledao sam ljubomoru. Naredne nedelje je majka pozvala i poznanicu da prisustvuje činu pranja čika Lazinog fiće.

Laza Perić je bio pažljiv i pedantan čovek. Parkirao je fiću ispod prozora svoga stana, tako da je mogao u svakom trenutku da ga vidi. Virio je iza zavese i zaljubljeno gledao u kola, kao u lepu ženu. Bio je samac i, u psihološkom smislu, taj fića mu je zamenjivao i suprugu i decu. Videlo se po pomeranju njegovih usana da neprestano nešto šapuće, što je značilo da tepa fići i, najverovatnije, prepričava mu šta je prethodne noći sanjao. Imao je običaj da ruča na prozoru. Stoji, drži tanjir u ruci i jede. Gleda u fiću i kao da s njim deli obrok. Bilo je sasvim logično da čika Lazi priredimo mala iznenađenja, koja bi mu osvežila život.

Tada nije bilo krađa automobila jer oni koji nisu imali kola nisu umeli ni da voze. Za volan su sedali samo vlasnici kola. U čika Lazinom stanu je postojao jedan tup ugao iz koga nije mogao kroz prozor da vidi svog fiću. Na tom mestu se nalazio telefon. Moj drug Brlja je pozvao telefonom čika Lazu, predstavivši se kao radnik *Elektrodistribucije*. Dugo mu je objašnjavao

neku grešku u računu za struju, a nas deseterica smo jednostavno preneli fiću desetak metara udesno, iza žbunja. Čika Laza je nakon razgovora, logično, došao do prozora i samo što nije umro! Nije bilo njegovog fiće, a pritom nije čuo zvuk motora. Izleteo je ispred zgrade i počeo da kuka, kao da je neko zaista umro. Svi stanari su izašli na prozore.

– Šta je bilo, Lazo? – pitao je moj otac sa drugog sprata.

– Pobegao mi fića – odgovorio je logično čika Laza jer kola niko nije mogao da ukrade.

– Eno ga, sakrio se iza žbunja – rekao je ozbiljno moj otac jer je to mogao da vidi sa drugog sprata, a priču o bekstvu je bukvalno shvatio i u tom trenutku je fiću tretirao kao kuće.

– Što ga ne vežeš za drvo? – sasvim ozbiljno je pitao komšija Miladin, koji je tajno, pošto je to bilo zabranjeno u gradskoj zoni, gajio ovcu krijući je u žbunju.

Čika Laza je uleteo u žbunje. Kad je ugledao fiću, prvo ga je šutnuo u gumu, a onda je počeo da mu nežno šapuće moleći ga da mu prizna zašto je bio nevaljao? Onda je otišao u stan po ključ, vratio se, pažljivo ga upalio i ponovo dovezao ispod prozora.

I poslušao je čika Miladina. Vezao je kanapom fiću za kvaku od prozora. Na kanap je stavio malo zvono, koje je ostalo od proslave Durđica.

Tako je čika Lazar Perić postao preteča izumitelja alarma.

Ali alarm je deo jedne sasvim druge priče i nema veze sa mojim detinjstvom.