

MOTOCIKL I KULTURA MOTOCIKLA*

Sa klubom motociklista u jednom većem engleskom gradu uspostavio sam kontakt 1969. godine, i tu sam nastavio sa ispitivanjima na terenu i intervjuima tokom devet meseci. Klub je sada zatvoren a članstvo raspušteno. Tokom perioda „istraživanja” klub je bio veoma uspešan, i uvek pun, a njegovo je zvanično članstvo brojalo na stotine. Mladići su izgledali kao tipične motordžije, ili kao „rokeri” ili „briljantinci” Kožne jakne sa nitnama i zamašćene farmerice bile su pravilo. Nosili su velike motociklističke ili obične vojničke čizme. Kosa je obično bila duga i masna, zabačena unazad sa malim uvojkom na čelu. Jakne vođa bile su često ukrašene bedževima i parolama.

Iako su ta grupa i sam stil bili jasno ograničeni na 60-te godine opozicijom — delimično sprovedenom kroz medijska sredstva — prema „modsim”, ta kultura i danas postoji. Njen stil predstavlja jedan od osnovnih oblika kulture radničke klase, onako kako je doživljavaju mladi, i sadrži — često u izuzetno eksplicitnom obliku — trajne, središnje teme i vrednosti radničke klase.

Proveo sam nekoliko večeri jednostavno „muvajući se” oko kluba i upijajući njegovu opštu atmosferu. Kontakt sa članovima se mogao uspostaviti preko zvanično zaduženih. Jedan od njih, Mik, stari član i nekadašnji sekretar kluba, bio je predusretljiv i predstavio me je svojoj, ličnoj grupi prijatelja. Ti prijatelji, čija se starost kretala od kasnih tinejdžerskih do srednjih dvadesetih godina, nisu bili uključeni u formalnu strukturu kluba, i snažno su se opirali njegovoj latentnoj funkciji socijalne kontrole, iako su redovno bili prisutni već više godina.

*) Paul Willis, *Profane Culture* (Profana kultura), Routledge Kegan Paul, London, 1978.

Tokom sledećih nekoliko nedelja uspostavio sam neki odnos sa tom grupom i najzad im predložio da slušaju ploče i da razgovore o svojim reago- vanjima ili o bilo čemu drugom što bi ih zani- malo zabeležimo na traci. Fristali su sasvim oz- biljno bez ikakvih obaveza ili prinuda. Često je bilo nemoguće okupiti ih sve istovremeno, i katkad sam provodio večeri samo obilazeći klub i časkajući sa ovim ili onim ili uglavnom po- smatrajući. Treba se podsetiti da se moja stu- dija ticala šire društvene i kulturne celine, a ne određene grupe ili pojedinaca, sem ukoliko su oni oličavali središnja značenja i vrednosti. Nisam bio ometen tom neizvesnošću susreta. Opšta izloženost toj kulturi bila je od izuzetnog značaja.

Tipično veče motordžija sastojalo bi se od sme- njivanja uvek istih aktivnosti: kafa u kafiću, piće i partija pikada u lokalnom pabu, partija stonog tenisa ili flipera u kafiću, uobičajene grube šale, ćaskanja u grupama oko kluba. At- mosfera nije bila stabilna, i Mikova grupa nije opstojavala kao jedinstvena celina, već se raz- dvajala i mešala sa ostalima. Sastav i brojnost grupe čije sam razgovore snimao, takođe, se pov- remeno menjao. U središtu su bili Mik (radnik u livnici), Džo (radnik na skelama), Fred (radnik na skelama), Tim (mlekađžija), Persi (student), Rodžer (bez zaposlenja) i Sju (nezaposlena Džo- ova devojka). Persi i Rodžer nisu bili deo Mi- kove grupe prijatelja, ali su se pridruživali našim razgovorima u nekoliko navrata, bivali su uvek u blizini kluba i poznavali su ih svi članovi. (...)

U ovom eseju se prevashodno bavim simbolič- nim vrednostima ove grupe koje su vezane za motocikl. Motocikl je istovremeno odražavao i proizvodio mnoga centralna značenja te kulture. To mora biti shvaćeno kao jedan od glavnih či- nilaca njenog stilskeg ustrojstva.

Bilo je jasno, na jedan uopšten i nespecifičan način, da je motocikl bio jedno od glavnih in- teresovanja motordžija. Najveći deo njihovih ak- tivnosti bio je zasnovan na tom interesovanju. Veliki deo razgovora bio je posvećen motoru: razmatranju novih modela, upoređivanju njih- ovih performansi ili detaljnom opisivanju pop- ravki.

Klub je, sam po sebi, delovao kao važno mesto razmene rezervnih delova i pomoćnih predmeta, ponekad ukradenih, ponekad legalno nabavlje- nih. Mladići su na klub giedali kao na centar informacija i snabdevanja. U brojnim prilikama početnici su prilazili znalcima radi detaljnih opi- sa mehaničarskih popravki ili radi „profesional- nih” dijagnoza mehaničkih problema. Čudno zveckanje, praskavo i tromo ubrzavanje, loše performanse motora nagnali bi slabije upućene

entuzijaste da otrče do priznatih „eksperata”. Na prvi je pogled *izgledalo* da je na ovom umeću bila zasnovana neka nezvanična hijerarhija: kao da su pojedinci sa izuzetno brzim motorima, ili sa priznatom dijagnostičkom i mehaničarskom veštinom, uživali položaj visokog statusa. Uobičajeni pristup bio je da se kao uvod u traženje saveta, „ekspert” ponudi pićem ili cigaretama.

Mik je napredovao do višeg položaja unutar nezvanične hijerarhije. To je bilo zanimljivo i upozorilo me je na ono što leži iza možda obične slučajnosti, sreće ili čisto funkcionalno-tehničke upućenosti u motocikl. Motor je imao specifičnu *kulturnu* ulogu, i upravo je njegovo *kulturno* značenje bilo u uskoj povezanosti sa statusom u njihovom društvenom sistemu. Mikova mehaničarska veština nije bila na izuzetno visokom stupnju, niti je njegov motor bio posebno brz. U njegovom slučaju pre su odlučile *dužina* i *vrsta* njegovog iskustva sa motorima. Bio je stariji od ostalih, duže je vozio motor i, što je još značajnije, imao je nekoliko udesa. Bio je nekoliko puta u bolnici, više puta lomio ruke i noge i imao je, kao uspomenu na jednu od nesreća, komad metala u jednoj nozi koji je pojačavao oslabljenu kost. Nehajno se prisećao tih iskustava i kao da nije ulagao poseban trud da izbegne dalje udesa — pre bi se reklo da ih je očekivao kao nešto što se podrazumeva. Tako je status, u svetlu Mikovog slučaja, bio dodeljivan manje za tehničku kompetenciju a više za punopravno građanstvo unutar sveta motocikla, ne za poznavanje brojnih tehničkih pojedinosti na određenom nivou, već za razumevanje istinskog kulturnog značenja motora: načina na koji je odražavao bitne kulturne vrednosti.

Čvrstina, reagovanje, neizbežnost, *snaga* motocykla pristajali su konkretnoj, sigurnoj prirodni sveta motordžija. Na dramatičan i važan način odgovarali su njihovom verovanju u zdravorazumski svet opipljivih stvari i sigurnosti ličnog identiteta. Oštrina i strah koji motocikl uliva, iznenađenje žestokog ubrzanja, agresivan prasak neprigušenog auspuha priličili su i simbolizovali potvrđivanje muškosti, kao i grubo drugarstvo, surovost jezika, njihov stil društvene interakcije.

Da sama, čisto tehnička kompetencija nije bila visoko cenjena jasno je pokazao slučaj Persija, „konvencionalnog” motocikliste koji je redovno bio prisutan u klubu. On je posedovao veoma veliko tehničko poznavanje motocykla ali mu je bio dodeljen veoma nizak status. On svoju mašinu nije vozio posebno brzo, nikada nije imao nesreću i nije je očekivao sa ravnodušnošću. Njegova je odeća doslovno odgovarala svetu motora. Bila je jednostavno *suviše* funkcionalna i *suviše* pedantna da bi izgledala prirodno u tom svetu šire simbolike.

Ova opservacija o Persiju bila je važna i vodila je razumevanju dijalektičke uloge motora. Ona je ne samo posredovala suštinske kulturne vrednosti, već ih je direktno razvijala kroz druge elemente stilskeg izraza. Njena je priroda odzvanjala kroz kulturu. Drugi kulturni činioци preuzimali su strukturu njenog postojanja, istovremeno izražavajući i dalje formirajući strukturu osećanja u toj kulturi. Džoova, Fredova, Mikova i Timova odeća nije odgovarala prvenstveno funkcionalnim zahtevima vožnje motora. Ona je u mnogo bitnijem vidu bila produženje motocikla na sferu ljudskog: ta je odeća bila kulturna transpozicija i proširenje kvaliteta svojstvenih motociklu i iskustvu vožnje.

Onima koji nikada nisu vozili motocikl možda neće biti jasno da izuzetno brza vožnja predstavlja izuzetno fizičko iskustvo. Pri velikim brzinama, celo se telo potiskuje unazad: uobičajen izraz za to u razgovorima o brznoj vožnji među momcima bio je: „Skoro da sam bio oduvan”. Ako se pri velikoj brzini ulazi čak i u sasvim blagu krivinu, i motor i vozač moraju da budu pod priličnim uglom da bi izbalansirali centrifugalnu silu koja preti da zbaci vozača i da prevrne motor u suprotnom smeru od smera zaokreta. Početnici ovu situaciju smatraju izuzetno kritičnom, i umeju da paniče. Iskusni, brzi vozači motora neće povesti potpunog amatera na zadnjem sedištu, jer naginjanje u pogrešnom smeru u brznoj krivini može poremetiti preciznu ravnotežu, i obojicu isprevrtati. Iskusni vozači postaju deo motocikla i instinktivno osećaju pravilnu ravnotežu pri velikim brzinama. Ako dođe do pogreške, krivica je do motocikla.

Opasnost i uzbuđenje nastalo usled pritiska vetra na telo postoje, naravno, i pri konvencionalnoj vožnji, ali tada motociklista reaguje jedino u okviru tehničkog (kulturno proizvodnog) sistema. On pokušava da uzmakne sirovosti tog iskustva. Štiti svoje telo, lice, oči i ruke od vetra. Pokušava da zaustavi i umanji, koliko je to u ljudskoj moći, uticaj nekih osobenosti svojstvenih motociklu. On je, u određenom smislu, zapakovan i zapečaćen u svojoj opremi, tako da donosi odluke i kontroliše motor s pomakom od neposrednog iskustva koje tu kontrolu čini neophodnom. On, tako, mora da se naginje sa motorom u krivinama i oseća svojim telom snagu vetra kako ga gura unazad, ali su ti osećaji oslabljeni i primani posredno, kroz zaštitnu odeću. Odeća je, takođe, čvrsto zatvorena, bez ičega što bi lepršalo, aerodinamičnog je oblika i glatka, da bi smanjila nepotrebno zanošenje i otpor vazduha. Tako se uobičajena Persijeva odeća sastojala od kacige, naočara, pojasa, čvrsto zatvorene jakne uz vrat, rukavica i velikih vunениh čarapa. Kaciga je očigledno štitila od povreda glave, naočari su sprečavale iritaciju očiju pra-

šinom ili jakim vetrom. Kaiš na pojasu i čvrsto zatvoreni vratni deo sprečavali su da vetar nađuva odelo pri velikoj brzini. Rukavice su štatile ruke i, prelazeći preko krajeva rukava, sprečavale prodor vetra. Velike vunene čarape sprečavale su ulazak hladnog vazduha i utopljavale noge. Tako je Persi bio čvrsto upakovan u ovom konvencionalnom odelu i bio je maksimalno zaštićen od skrivenih opasnosti i neudobnosti motocikla. Posebne karakteristike motocikla, njegova izloženost prirodnim elementima, nestabilnost, brzina, slobodno strujanje vazduha bili su umanjeni koliko je to bilo moguće, tako da je motor postajao neutralan oblik prevoza. Čitava je oprema bila brižljivo izrađena i brižljivo sklopljena, s namerom da negira efekte i karakteristike motocikla: to je bio tehnološki odgovor na probleme koje je stvorila tehnologija — uniformnost, anonimnost i bezobličnost koje zaokružuju surova, bučna, opasna svojstva motocikla.

Odgovor motordžija na posebna svojstva motocikla u pokretu sasvim je drugačiji. Iako je njihova odeća sadržala neke iste, osnovne elemente kao i odeća konvencionalnog motocikliste, motordžije su njihovo značenje i značaj preinačile malim ali bitnim promenama. Za početak nikada nisu bile nošene*, kacige i naočari. Oni su dobro znali da su kacige poželjne makar i samo zbog nacionalne kampanje za bezbednost: „Ti znaš da je to razumno”. Razlog je bio taj što bi kacige i naočari suzbile snagu kulturnog posredovanja: *iskustvo* i *imidž* vožnje motora bili bi prigušeni ili blokirani. Ovaj je pribor uništavao uzbuđenje od vetra koji udara u lice i glasnog zvuka auspuha koji bubnja u ušima. Odsustvo rukavica, naočara i kacige znače da vetar jačine bure žestoko udara u živo meso. Oči se prinudno pretvaraju u uzane proreze i obilato suze, usta su zategnuta unazad. Motordžije ne dozvoljavaju nikakvo razdvajanje same činjenice i doživljaja brzine. Fizičke posledice su jedva povezane sa odlukama koje se tiču kontrole nad motorom. Vozač nije zaštićen opremom unutar koje bezbedno donosi odluke o događanjima u spoljašnjem svetu. Jer, po mišljenju motordžije, on i jeste u „spoljašnjem svetu” i ogleda se s njim kroz upravljanje motorom, samo onda kada u punoj meri oseća nalete izazvane kretanjem u prirodnom, fizičkom svetu.

Uopšte uzevši, motordžije ne pokušavaju da umanje efekat zanošenja vetrom. Jakne su delimično otvorene i nisu zakopčane do grla, pojasevi se ne nose. Nema ničega što bi jaknu držalo uz telo, pantalone nisu uvučene u čizme i čarape, nema ničega što bi sprečilo vetar da se zavuče u rukave. Ukrasi na jaknama i vratne

*) Zakon sada zabranjuje vožnju motociklom bez kacige. To nije bio slučaj 1969—70, kada je ovo istraživanje bilo preduzeto.

marama koje slobodno lepršaju doprinose, premda delimično, potpuno nepotrebnom zanošenju, što bi konvencionalni motociklisti izbegli.

Odsustvo kacige dozvoljavalo je vetru da slobodno zabacuje unazad dugu kosu, i to je, uz ukrašene jakne i agresivan stil vožnje, davalo motordžijama užasavajući izgled koga je uvećavao divlji, bučni, zaprepašujuć i zastrašujući prizor motora. Suština brze vožnje bila je iskustvo, izražajna snaga, predstava u javnosti — nikada sama činjenica — brzine.

To su bili neki od dijalektičkih uticaja motora na izgled i iskustvo ovih mladića. S druge strane, taj odnos prema motoru navodio ih je da prave fizičke izmene na mašinama. Delimično su menjali objektivnu prirodu motora, ne bi li tako bolje izrazili svoja omiljena značenja.

Ručke na upravljaču su često ličile na velike kravlje rogove, što je zahtevalo sedenje u uspravnom položaju i ruke ispružene u visini ramena. Ovo je znatno povećavalo zanošenje i, gle ironije, ograničavalo najveću brzinu motocikla. Poboљšavalo je, međutim, upravljačke sposobnosti i dramatično povećavalo osećaj brzine. Konvencionalni motociklisti postupaju upravo suprotno, spuštajući ručke na upravljaču i pomerajući pedale unazad, tako da telo zapravo leži duž motora i minimalno se izlaže otporu vazduha. Obostrano postavljene hromirane cevi auspuha i veoma veliki blatobrani doprinosili su preterano snažnom, „divljem” izgledu motora. Bilo je uobičajeno skinuti prigušivače sa auspuha kako bi izdurni gasovi izlazili direktno iz cilindra i eksplodirali u atmosferi. Učinak je mogao biti zapanjujući. Daščuci, glasan, pomalo nepravilan prasak i pucanj izazivali su kretanje tvrdog i snažnog metalnog klipa u metalnom cilindru, naglo i neizbežno ga odbacujući ponovo nazad, eksplodirajući pravo u nepomičan vazduh. Brižljivo izvedeni okret ručice za gas unosio je snagu i neljudsku surovost pravo u ranjivo područje ljudskih čula.

Jedan je puteljak vodio od crkve do kafića u klubu. Članovi su svoje motore često parkirali duž tog uzanog prolaza i stajali uz njih razgovarajući, paleći i turirajući svoje motore, raspravljajući o tehničkim stvarima ili, zapravo, o bilo čemu. Buka je često bila zaglušujuća: kao da glasno brujanje motora najavljuje iznenadni pokret i akciju, ali do toga ne dolazi. Stranci i početnici mogli bi da budu dovedeni do ivice nerava neprestanim razmišljanjem o bekstvu kako bi se spasli neke fantastične eksplozije pokreta i agresije.

Motor, buka, vozač, odeća *u pokretu* davali su zajedno neverovatan izraz identiteta ovoj kulturi

i snažno su razvijali mnoge od njenih centralnih vrednosti.

Možda je opšta dijalektička snaga ukrašenih, friziranih motora koja je u najvećoj meri delovala na kulturu motocikla i njene oblike svesti, bila snaga smrti. Smrt, razmišljanje o njoj i oblici njenog subjektivnog i društvenog usvajanja bili su u srcu te kulture. Mogućnost nesreće bila je priznata — iako ne i tražena — i prošle nesreće bile su glavna tema razgovora. Smrt na motociklu zauzimala je suštinsko mesto u ovoj kulturi. To je bila krajnja simbolika koja sumira svu hrabrost, muževnost i egzibicionizam.

Džo: Mislim da je tako najbolje. Voziću do 35-te, znaš. Mislim da je to najbolji način da se umre... Voleo bih da odem brzo, znaš, kao svetlo, „beng“ ... brzo, kao, otprilike 100 milja na sat ... da udarim u kola ... da tresnem pravo u nešto.

P. V.: Šta misliš kakve su ti šanse da doživiš ozbiljnu nesreću?

Džo: Pa, ja sam lud čovek, znaš, na motoru bi to moglo da se desi. Promašivao sam zamalo nekoliko puta, znaš, kroz ograde na putu, i imao sam prelome i takve stvari bez kacige.

P. V.: Pa je li te to nateralo na razmišljanje?

Džo: Ne, čudo da nije, svi su rekli „Kladim se da te to nateralo da razmisliš“ ... Vidiš, baš zato i mislim da bih mogao da umrem na motoru.

Fred: Ja bih voleo da umrem na njemu ... Voleo bih da umrem na motoru, tako bih ja želeo da odem, jebi ga, mrzim da ostarim.

P. V.: Zašto

Tim: Pa zato što —

Fred: Čekaj, ti luda pičko.

Tim: Ja bih voleo.

Fred: Bila bi to luda stvar, da rikneš na motoru... Voleo bih da jebeni tresak bude dobar, ili mi se ne ide.

Sigurno je da procenat pogibija u motociklističkim udesima u klubu bio zastrašujući. Ovo je deo zvaničnog izveštaja koji se tiče letnjeg perioda 1967-me: „Ovaj je period doneo znatan broj velikih nesreća članovima kluba, i u pogledu telesnih povreda i pogibija na drumu. Samo su u avgustu zabeležena četiri smrtna slučaja, i svaki je naneo veliki udarac organizaciji uz osećanje beznadežnosti i očaja ... Pogrebima je

prisustvovao veliki broj članova odevenih u uobičajenu odeću (motociklističku opremu i sl.), a kovčege su nosili prijatelji.

Smrt na motociklu uticala je ne samo na svest, već i na materijalnu organizaciju kluba, što je zauzvrat, naravno, dalje razvilo posebna značenja i vrednosti unutar ove kulture. Na oltaru*) je stalno ležala otvorena velika, reljefima ukrašena knjiga, sa imenima i datumima smrti nekadašnjih članova kluba, koji su poginuli na drumu. Stranice su svakodnevno prelistavane da bi se podsetili tačnih godišnjica. Uobičajen prizor u klubu bio je videti same, ili u grupi, nekadašnje devojke, prijatelje, poznanike ili poštovaoce određene žrtve nesreće kako gledaju u knjigu u svečanoj, ritualnoj tišini.

Obično bi se motordžije prema crkvi odnosili sa potpunim zanemarivanjem. Pre razgovora bi se Džo, Mik i drugi često igrali velikom medicinkom, dobacujući je jedan drugom i gađajući njome oltar. Ovo nije podrazumevalo svetogrđe. Oni su se jednostavno prema crkvi odnosili kao prema bilo kojoj zgradi. Pa ipak, kada bi neki član kluba poginuo u motociklističkoj nesreći, u crkvi bi se uvek održao veoma posećen pomen i svečano bi se upisalo njegovo ime u knjigu poginulih. U ovim posebnim trenucima krize motordžije bi se okretale crkvi ne iz religijskih osećanja, već u znak onoga što su oni smatrali važnim događajem sa zvaničnim značenjem. Smrt na motoru tražila je ritualizovano, formalno izražavanje, nasuprot ujednačenom, svakodnevnom ponašanju. Motordžije nisu imali sopstvenu ustanovu za obeležavanje nekog događaja tako izuzetne važnosti. Crkva, njene parafernalije i rituali bili su pretvoreni u tu ustanovu jer su kreativnom usvajanju i prilagođavanju nudili unapred spremne i naširoko priznate *formalne* načine da se nečemu prida značaj. Vozač je ispravno i istinski bio priznat kao mrtav, i mogao je kao takav, i da traje, upravo zahvaljujući crkvenom pomenu, i kao takav bio je označen u knjizi poginulih: nekoj vrsti formalnog korena za mračnu slavu, kolektivnoj mitologiji kulture motocikla. Nije bilo bitno što crkveni rituali nisu bili shvaćeni — oni ne bi ni mogli biti shvaćeni na način kako bi to crkva želela i, uostalom, bila su im pridana nova značenja iz spoljnog sveta. Ono što je bilo bitno bio je osećaj prisutnosti, smisao za red, osećanje da je neki suštinski događaj bio označen u vremenu. Tako je, u to vreme, postojao vrlo poseban spoj tradicionalne, prihvaćene i moderne, neformalne forme. Motordžije, koji su se u tolikim drugim prilikama oduševljavali vrđanjem konvencionalnog društva, u izvesnom trenutku unutarnjeg izražajnog života sopstvene kulture — u tački koja je istovremeno označavala i krizu i

*) Klub je bio smešten na ulazu u crkvu.

njeno prevazilaženje — pretvarali su čin kulturne fuzije u tradicionalnu instituciju da bi pozajmili njenu svečanost i njen ritual. Ovakvo gledanje na smrt, ta fasciniranost njenim ritualima, potreba da se prekorače uobičajene granice sopstvene kulture zarad tih rituala, svedoče o stepenu na kome su smrt i opasnost na motoru bile sastavni deo čitave kulture, i na kome su zatvarale, izražavale i razvijale mnoga svoja značenja.

Apokaliptična smrt na motoru i prometejska inflacija žrtve bile su zabeležene u još jednom dijalektičkom prisvajanju i prilagođavanju neke njima nesvojtvene forme, izabrane zbog u sebi sadržane moći da izrazi značenje. Pomenuli smo da je o pogibijama na motociklu uvek bilo izveštavano u lokalnoj štampi, što nije bio slučaj sa pogibijama na skuterima ili u kolima:

Fred: Oni objave pomen u novinama, možeš da ga izrežeš, ovako, i da staviš u svesku sa isečcima. Oni to urade uvek kad rikneš na motoru, uvek to oni stave u novine, razumeš, ništa skuteri, motori. Džoni Gibson i svi oni, sve jebi ga u novinama.

Džo: Džoni Gibson, to mi je ortak, ja sam pričao s njim, znaš.

I ponovo vidimo iznenađujući spoj sa konvencionalnim društvom i njegovu upotrebu. Samo jedan element konvencionalnog društva bio je kadar da naglasi ili da prida značaj nečemu što je važno unutar te kulture, u obliku u kome to nikako drugačije ne bi bilo moguće. Nikakva unutarnja kulturna forma ne bi mogla da obznanu onu vidljivost i onu opipljivost koju motocikl zahteva. Novinski su članci bili isecani i čuvani, i o njima se nadugačko raspravljalo, kako u vreme događanja tako i nakon njega. Lica iz prošlosti i način na koji su umrli bili su jedna od glavnih tema razgovora među momcima. Pojedinci, koji za života često nisu sticali nikakav poseban status, ubrzo su postajali herojski, mitološki subjekti folklora motociklističke kulture. Podizanje čitavog panteona likova na taj je način veliki deo svoje legitimnosti i zvučnosti dugovalo kreativnom pozajmljivanju i dekontekstualizaciji elemenata konvencionalnog medija časopisa i crkve.

U suštini, motocikl nije bio ograničen na svoju funkcionalnu upotrebu unutar kulture motocikla. Bio je obuhvaćen, a ne blokiran iskustvom. Omogućavao je stvaranje čitavog dijalektičkog registra ljudske kulture. Mehanički kvaliteti su bili priznati, cenjeni, prošireni i preinačeni u ljudske, koji su onda išli za svojim sopstvenim, materijalnim priznavanjem, ustanovljavajući još dalja područja razvoja. Nije reč, o uspostavljanju kibernetičkog modela odnosa između iskustva i

tehnologije gde su mašine uslovljavale i prevlazile specifično ljudske kvalitete. Upravo je obrnuto. To ukazuje na oblik čovekove dominacije nad mašinom. Motocikl mora biti kontrolisan, a direktne fizičke posledice vožnje prihvaćene, pre nego što bi „duh“ motocikla mogao biti usvojen i antropomorfizovan. Motor svoju ulogu igra ne u bilo kako konstruisanom, već u ljudski konstruisanom svetu značenja.

Motocikl nije bio, međutim, jedan iz mnoštva predmeta i aktivnosti koje su činile život neke nepriviligovane grupe. Spoljašnji pojmovi „kulture“ ne bi tome mogli da pridaju više važnosti nego sto ili stolica na kojoj sedimo — funkcionalni predmeti sa totalnim pomanjkanjem „kulture“. U stvari, moralo bi da dođe do čvrstog dijalektičkog oblikovanja značenja i stavova oko na izgled funkcionalnih predmeta iz svakodnevnog života. Tako osoben i pun značenja sklop, tako razvijena *izražajna* funkcija proizašla iz moderne tehnologije, ne može biti prihvaćena kao bezvredan i lišen *kulturnog značenja*. To je sve više i više *oblik* kulturnog života, *svakodnevnog* života, nepriviligovanih grupa.

(Sa engleskog prevela VESNA JAKOVLJEVIĆ)

