

Resnično središče slovenskega družabnega življenja v mestu je predstavljal Narodni dom. Za nemški del meščanstva pa je isto funkcijo opravljala leta 1907 zgrajena Nemška hiša. Večina gostinskih lokalov si je prizadevala za čimbolj pestro gostinsko ponudbo. Poleg dobre hrane in odlične pijače so boljše gostilne poskrbele še za godbo, nekatere pa so rade prirejale t. i. Hausbale in jour-fixe, na katerih je bilo vedno poskrbljeno za zabavo s petjem in plesom. Gostilničarji so pogosto prirejali tudi pojedine, t. i. vinske trgateve in veselice. Nočno življenje mesta ni obšla tudi najstarejša obrt — prostitucija, kateri je avtor odmeril precej prostora v poglavju o nočnih lokalih. Zelo pogosti so bili tudi pretepi. Dober pretep z noži ali drugim priročnim orodjem je bil pospremljen z načelom »Aufbiks! Kri v luft, čreve na plot!«. Veselica brez pretepa ni bila prava veselica. Pretepi pa so najpogostejše izbruhnili zaradi nacionalne nestrpnosti. Stroga nacionalna razmejitve se je, podobno kot v celotnem družabnem življenju, kazala tudi pri plesih. Mestna promenada, še posebno nedeljska, je imela izrazit razkazovalni značaj. Edino, kar je bilo pomembno, je bilo to, da so te opazili. Udeleževali so se je tako bogati kot revni, stari in mladi. Bolj petični so prisotne poskušali prepričati, da je njihova garderoba najlepša in najbolj fina, skratka, da je zadnji krik mode.

Na družabnem področju se je največ dogajalo ob sobotah in nedeljah (številne veselice, promenada, izleti ipd.). Zavestno ukvarjanje s športom je bilo na prelomu stoletja manj intenzivno in slabše organizirano kot danes. Kljub temu so ob koncu prejšnjega stoletja v Celju delovala številna športna društva, iz katerih so se postopoma razvili pomembni športno-rekreacijski zavodi. Vzroki za nastajanje športnih društev so bili največkrat nacionalno-politično obarvani. Na koncu knjige pa je avtor namenil nekaj več besed še razgibanemu gledališkemu, glasbenemu in društvenemu življenju. Nacionalna nasprotja so se na prelomu stoletja tako zaostriila, da sta se obe strani spustili v boj za vsakega posameznika. To je bistveno prispevalo k pozitivni društvenega in družabnega življenja v mestu, ne glede na ozke nacionalno-politične cilje. Vsaka uspešna prireditev na področju vsakdanjega družabnega življenja je namreč tako eni kot drugi strani služila kot argument pri dokazovanju slovenskega oziroma nemškega značaja mesta. Okoli te osi se je skratka vrtelo celotno dogajanje v mestnem vsakdanjiku.

Knjiga Janeza Cvirna si vsekakor zasluži pohvalno oceno in mislim, da bo nateleta na zelo dober sprejem tudi pri drugih bralcih. Edina pomanjkljivost, ki jo moram na tem mestu omeniti, je, da je oblikovalec sicer zelo lične in z obilico domišljije zasnovane naslovnice Jure Čizmek, pozabil pripisati naslovu tudi najpomembnejše, t. j. ime in priimek avtorja.

Andrej Studen

Tadej Brate, Ljubljanski tramvaj 1901—1958. Ljubljana : Državna založba Slovenije, 1990, 200 strani.

Potem ko so tramvaj kot mestno javno prometno sredstvo že marsikje odpisali, se to, na urbane razmere zreducirano vozilo, zmožno v vlakovni izvedbi velikih razdalj in hitrosti, spet vrača. Ne gre le za nostalgichen odnos do preteklosti, marveč predvsem za racionalen ekonomski izračun in za ekološki poseg proti pretiranemu hrupu, energetski in prostorski požrečnosti ter onesnaževanju zraka. Zaradi teh razlogov ga načrtujejo v začetku naslednjega tisočletja tudi v Ljubljani.

Tadej Brate sega v svoji knjigi tudi v to prihodnost, vendar pa je njegovo delo predvsem zgodovinska monografija o ljubljanskem tramvaju, ki je začel voziti leta 1901 in so ga ukinili leta 1958. Začetek je bil v znamenju vključitve v moderne tehnične razvojne tokove, konec pa naj bi pokopal to vozilo z zgodovino v obsegu človeškega življenja, simbolično pa — žalostni humorist Ježek je vozil poslednji tramvaj v preobleki in maski cesarja Franca Jožefa — z vso cesarsko kraljevo ter starojugoslovansko preteklostjo. Kasnejši poskusi s trolejbusi, napovedovanje žirobusov in sedanji avtobusi niso dali zadovoljive rešitve, in tako so se načrtovalci razvoja Ljubljane znova povrnili k kot da za zmeraj opuščeni vrsti mestnega prometa. V kakšni preobleki se bo predstavil prvi voznik obnovljenega tramvaja?

Toda Brate se ne ukvarja s takšnimi špekulacijami, marveč s pravo inženirsko natančnostjo ugotavlja in niza dejstva. Izhaja iz širšega razvojnega prikaza tirničnih in med temi posebej električnih poganjanih vozil, prvič predstavljenih javnosti na sejmju v Berlinu leta 1879 (prav to leto je fizik Stefan odkril zakon o sevanju), na Dunaju pa leta 1883 na mednarodni elektrotehniški razstavi (na kateri je Stefan vodil merjenja—testiranja—vrednotenja elektromotorjev in se je tako поблиže srečal tudi s tramvajem, ki je tedaj vozil med Rotundo in Pratom). Preobilje toka leta 1897 dograjene prve ljubljanske toplotne elektrarne je pospešilo uvedbo tramvaja v Ljubljani, kjer so — za današnja merila — nenavadno hitro prešli od načrtov k uresničitvi. Eden prvih tramvajev, ki so stekli po ljubljanskih tračnicah, se je ohranil in ga je za Tehniški muzej Slovenije restavriral avtor obravnavane monografije.

Knjiga nadrobno obravnava zgodovino ljubljanskega tramvaja pred prvo svetovno vojno, pred drugo (seveda tudi med vojnama) in v povojnem obdobju. Avtor posveča glavno pozornost samim vozilom, zatem progam in njih razvejavanju, manj pa se ukvarja s širšim življenjskim utripom v ljubljanskih mestnih arterijah. Do kulturnozgodovinske razširitve pride predvsem v posameznih epizodah, zlasti pa v slikovni opremi, sestoječi iz več kot sto črnobelih dokumentarnih slik in nekaterih barvnih. Delu se pozna, da ga je pisal tehnik, prav v to značilnost pa je posegla založba v prizadevanju za večjo komercialnostjo knjižnega izdelka. Brez poznanja originalnega teksta ni mogoče sklepati, koliko so bili ti posegi uspešni in koliko so morda zmanjšali informativnost, a pri branju se tu in tam dogaja, da se pripoved nepričakovano začne, da na sredi preskoči ali se na koncu strani odrezano konča. Zares je na Slovenskem s tem težko, ko izidejo tovrstne knjige navadno le v eni inačici in je zato ta kompromisno večnamenska.

V obravnavanem primeru je sicer za najbolj spektakularni del poskrbela televizija, tako da je knjiga zasedla sredino, avtorju pa ostane še možnost strokovne objave v specializirani publikaciji. Takšno kompletiranje bo potem odlično izhodišče vsem, ki se bodo ukvarjali z drugimi vidiki ljubljanskega tramvaja od urbanističnih do etnoloških, kar vse bo kompletiralo vednost o tem vozilu v najširšem kulturnozgodovinskem kontekstu. Avtor in založba pa sta že doslej naredila na tem področju mnogo več, kot je storjenega pri nas na mnogih drugih primerljivih področjih, in česar nimajo iz zgodovine svojega mestnega prometa tudi mnoga večja ter imenitnejša mesta.

Sandi Sitar

Ivo Banac, Sa Staljinom protiv Tita. Informbirovski rascjepi u jugoslovenskom komunističkom pokretu. Zagreb : Globus, 1990. 279 strani. (Plava biblioteka)

Ivo Banac, ameriški znanstvenik hrvaškega porekla, profesor na yalski univerzi, je že poznan jugoslovanskim bralcem. Pred leti so pri isti založbi kakor to knjigo izdali njegovo delo o nacionalnem vprašanju v Jugoslaviji. Njegova besedila so objavili tudi v revijalnem tisku. V predgovoru k naši knjigi je zapisal, da je v njej strnil rezultate desetletnega raziskovanja. Njegov namen je bil razkriti, kaj so ibejevci hoteli, na koga so se obračali, kakšne so bile razlike med njimi, če so bile. Zanimalo ga je, če so vsi, ki so jih za ibejevce označili, res pripadali temu gibanju in zakaj 1948. niso uspeli. Pripomnil je, da teh vprašanj ni mogoče celoviteje raziskati brez vpogleda v zgodovino frakcijskih bojov v jugoslovanskem komunističnem gibanju. Ti so bili vedno povezani z nacionalnim vprašanjem. Ibejevci so bili, dodaja avtor, samo ena od sodobnih žarišč sporov v partiji. Njihov razvoj je bil samo nadaljevanje razkolov v času pred in med vojno. Zato je avtor želel določiti mesto kominformščine v okviru razvite tipologije frakcijskih bojov v KPJ. To raziskovanje bi lahko bilo koristno, meni, ne samo za raziskovalce jugoslovanske politike, ampak tudi za raziskovalce komparativnih vidikov komunizma. In končno, obrazec ravnanj, ki so si ga Sovjeti omislili v postopkih proti jugoslovanskemu kominformstvu, je sijajen primer za proučevanje taktike, ki so ji sledili do današnjih dni, in lahko prispeva k razkritju značaja, postopkov in metod sovjetske politike v mednarodnem komunističnem gibanju v letih zatona stalinizma.

Spor med sovjetskim in jugoslovanskim vodstvom in resolucija Informbiroja (IB), ki mu je sledila, je vplival na razvoj pri nas, mednarodno delavsko in ne le komunistično gibanje in mednarodne odnose. Na zadnje v razpravah o tej temi večkrat pozabljajo. Avtorju kaže pritrditi, da je zgodovina Jugoslavije po drugi svetovni vojni malo raziskana. To velja tudi za vprašanja, ki jih avtor obravnava. Ne kaže pa prezreti, da je bilo na to temo izdanih precej knjig, z različnimi pristopi obravnave, številne razprave, članki, spominski zapisi in romani, ki jih tudi avtor navaja. Nimamo pa celovitejšega poskusa obravnave, ki bi temeljil na arhivskem gradivu. Zanj lahko vsaj upamo, da je ohranjeno, doma in v tujini. Avtor povzema Dedijerjevo mnenje, da je bil del našega arhiva uničen. Če me spomin ne vara, tudi pri nas niso objavili vseh pisem, ki sta si jih v začetku spora izmenjali sovjetsko in jugoslovansko vodstvo, in tudi ne vsa v celoti. V zadnjem času je v zvezi z IB v ospredju razpravljanje o Golem otoku. Napak pa bi bilo, če bi ostala druga vprašanja prezrta. Znano je, da je bil na omenjenem otoku eden zaporov, kjer so bili ibejevci zaprti. Temu zaporu (omenja tudi druge) je avtor namenil posebno poglavje. Pritegnil je Zlatku Čepu, da moramo Goli otok ocenjevati v okviru splošnega razvoja v državi, kjer je bila uporaba moči precejšnja, zakoni strogi, zapori sorazmerno polni. Pri tem je bilo mnogo subjektivnih akcij. Sporočila o Golem otoku, ki jih avtor delno povzema, pričajo o človeško nerazumljivih in nesprejemljivih postopkih državne prisile, tudi če so bili ibejevci največja nevarnost za državo. Pisci navajajo različno število ibejevcev. Avtor povzema po Radonjiću, da jih je bilo v letih 1948—1951 55.663. Od teh je bilo 16.288 zaprtih ali