

menta marca 1870 začeli prizadevati za spravo s staroslovenci. Levstik pa se s tem ni strinjal, zato je začel pisati kritično tudi o mladoslovencih in o slogi, ki je bila sklenjena za čas volitev (kljub opozorilom, naj tega ne počne). Njegova trma je bila zanj usodna. Mladoslovenci, ki so ga sicer podpirali, so mu počasi pričeli obračati hrbet, dokončen prelom pa se je zgodil v šesti številki, ko si je Levstik privoščil grob napad na prijatelja Zarnika, ki je zaradi želje po ohranitvi deželnozborskega mandata pred volitvami v Trebnjem požrl svoje politično prepričanje in pokleknil pred prvaki. V komentarju karikature na naslovnici, na kateri Zarnik sedi na tleh med staro in mladoslovenskim stolom, je Levstik pisal, da je zaradi barantanja za poslanski stolček opustil načelni in radikalni pristop. Zarnik je bil ogorčen. Časopis Slovenski narod je javno obsodil Pavliho, naročniki pa so začeli vračati list in odpovedovati naročnino. Levstik je poleg podpore mladoslovencev izgubil tudi podporo dunajskih studentov. Med Levstikovimi prijatelji je ostal zagovornik Pavlihe samo Jurčič. Zadnja, sedma številka Pavlihe je izšla s primanjkljajem. V njej je Levstik znova grajal Zarnika, ki da bi moral vztrajati pri prvotnem programu in samostojni kandidaturi. Na naslovnici je imela aktualno Klíčevo karikaturu najhujšega zunanjega sovražnika monarhije, pruskega ministrskega predsednika Bismarcka, s katero je najbrž želel dokazati, da tudi največjim političnim osebnostim ne more biti prizaneseno, če delajo napake.

Konec Pavlihe je usodno vplival na Levstikovo časopisno in javno delovanje ter na njegovo življenjsko pot. Po letu 1870 Levstik skorajda ni več deloval kot časnika in politični publicist. Posvetil se je literaturi in jezikoslovju. Avgusta 1872 se je zaposlil kot skriptor v ljubljanski licejski knjižnici. Sicer je bil načelen mož, poln idealov, za realno politiko pa ni imel nobenega občutka. In prav to ga je stalo nadaljnjega aktivnega udejstvovanja v slovenskem političnem prostoru, saj se je po tej »avanturi« popolnoma umaknil iz politike.

Globočnikovo celotno delo, ki se loteva slovenske politike preko satire na nov način, vsekakor prinaša nove poglede na politično življenje avstrijske ustavne dobe. Z njegovim študijem pridobivajo satirični listi na Slovenskem še dodatni moment pri preučevanju politične taktike slovenske strani, ki se je vseskozi ločevala glede na svetovni nazor, kljub temu da je zaradi svoje šibkosti vse do začetka 90-ih let morala ostajati enotna. Pavliho, ki nikakor ni večerno branje, pač pa mikroanaliza Levstikove politične držbe in politike nasploh, bodo vsekakor morali upoštevati raziskovalci druge polovice 19. stoletja, ne bi bilo pa nič narobe, če bi jo med svoje police (ob obveznih izvodih javnih knjižnic) uvrstila še marsikatera domača knjižnica.

Filip Čuček



Dve kolesi in par nog, publikacija TMS 48 (ur. Boris Brovinsky). Bistra pri Vrhniki* : Tehniški muzej Slovenije, 2010, 108 strani.

Izdajo knjige, ki je izšla v nakladi 500 izvodov, je omogočilo Ministrstvo za kulturo RS. Čeprav je direktor Tehniškega muzeja v kratkem predgovoru označil publikacijo kot katalog k razstavi, je ne moremo prištevati h klasičnim tovrstnim katalogom s preglednim seznamom in predstavitevjo razstavljenih predmetov ter z bolj ali manj obsežno uvodno študijo oziroma spremnim besedilom. Ker so v njej prispevki več avtorjev, bi jo že zaradi tega prej lahko poimenovali zbornik. Avtor istoimenske, študijsko izredno dobro pripravljene razstave, Boris Brovinsky, je na njej predstavil predvsem princip delovanja in tehnični vidik razvoja kolesa kot prevoznega sredstva ter razvoj slovenske industrije koles. Publikacija pa je, tudi s prispevki zunanjih sodelavcev, dopolnil še z obravnavo številnih drugih tem, ki so povezane z uveljavitvijo, vlogo in razvojem enoslednega vozila na nožni pogon in so zanimiv prispevek k podobi vsakdanjega življenja v času od srede 19. pa vse do konca prvega desetletja 21. stoletja, zato je branje privlačno tudi za povprečnega bralca. Prav tako so tehnična izhodišča razvoja kolesa podana tako, da jih lahko razumejo tudi tehnično manj podkovani bralci.

Boris Brovinsky se v uvodu v svojem prvem prispevku (S kolesi iz zbirke Tehniškega muzeja Slovenije skozi čas, str. 7–30) najprej ustavi ob vprašanju, kdo je prvi izumil kolo in navede kot za zdaj nesporno dokazljivi primer prve praktične uporabe tega vozila Dreisov izum enoslednega dvokolesnika, t. i. tekalnega stroja, ki ga je ta patentiral že leta 1817. Slovencem so njegov izum predstavili leta 1864 v Bleiweisovih novicah pod imenom samovoz. Pomemben mejnik v razvoju kolesa je bila vgradnja pedal na kolo v 60. letih 19. stoletja. Vozilo, ki so ga imenovali velociped, naj bi se najpozneje pomladi leta 1869 pojavilo tudi v Ljubljani. Napredek v metalurgiji in jeklarstvu ter tehnologiji obdelave kovin v drugi polovici 19. stoletja so omogočili nove tehnične rešitve pri izdelavi koles, kot so: lahka kovinska konstrukcija, cevni okviri, kroglični ležaji, kolesa z jeklenimi naperami in platišči ter obroči iz polne gume. Da bi kolo opravilo čim daljšo pot že pri enem obratu pedala, so močno povečali premer prednjega kolesa, vendar na takem kolesu kolesar z

* V kolofonu kraj izida knjige ni naveden, v katalognem zapisu o publikaciji pa je naveden kraj izida: Bistra pri Vrhniki. Najverjetneje je kraj izida Ljubljana, kjer je sedež uprave Tehniškega muzeja Slovenije, ki je izdal in založil publikacijo, v Bistri pri Vrhniki pa ima le največ oddelkov muzeja svoje razstavne prostore, depojne ipd.



nogami ni mogel doseči tal in je bila vožnja z njimi vse prej kot varna. Zato so izdelovalci koles še pred koncem stoletja poslali na trg t. i. nizko varnostno kolo. Ves čas so tudi izboljševali konstrukcijo kolesa in okvirja ter neudobne trde gume zamenjali s pnevmatikami. Na prehodu 19. v 20. stoletje kolo ni bilo več samo športni rekvizit, velikoserijska proizvodnja koles je omogočila tudi njegovo uporabo kot cenenega prevoznega sredstva. Brovinsky se posveti nekoliko še začetkom kolesarskega športa, proizvodnji koles, namenjenih ženskam, izdelovanju koles za dva – tandemov ter nato nekoliko podrobneje razvoju različnih tipov koles v zadnjih 100 letih, ko so postala vedno bolj prilagojena svojemu namenu oziroma uporabnosti. Zadnji del svojega prispevka nameni še prikazu razvoja sestavnih delov kolesa, vključno s potrebno opremo za kolo v prometu, kot so zvonci, svetilke, torbica z orodjem ipd.

Že leta 2003 so se v muzeju lotili obsežnega projekta restavracije in konserviranja zbirke koles iz 19. stoletja. Dušan Oblak v naslednjem prispevku (Konserviranje in restavriranje visokega kolesa, str. 31–37) opiše potek restavratorskih in konservatorskih del na visokem kolesu iz srede druge polovice 19. stoletja, ki jih je opravil v okviru praktičnega dela strokovnega izpita za konservatorskega tehnikarja.

Vlogo in pomen kolesarstva v javnem življenju do prve svetovne vojne podaja Borut Batagelj (Z biciklom na levo!, str. 39–50), ki v svojem sestavku

poudari, da je kolo konec 19. stoletja tudi na Slovenskem v pojavnosti prehitelo druge letne športe in hkrati ponudilo meščanom nov vzorec izletništva, zabave in potovanj, postalo pa je celo simbol ženske emancipacije. Kljub vedno večji razširjenosti je kolo pred prvo svetovno vojno predstavljalo statusni simbol, saj so bile cene koles zelo visoke. Gonilna sila razvoja kolesarstva v javnem življenju so bila kolesarska društva, od katerih jih je bilo največ registriranih v Mariboru, ki sta mu sledila Ljubljana in Celje, zelo številna pa so bila še društva na Primorskem. Pomemben del kolesarstva so moškim članom društev predstavljala kolesarska tekmovanja, vendar tekmovalci niso tekmovali samo za čast in so zmagovalci tekmovanj prejeli še od vsega začetka tudi darila, pozneje pa so tekmovali predvsem za denar. Ker so bili člani posameznih kolesarskih klubov angažirani predstavniki nacionalnih ideologij, so seveda tudi tekmovanja odražala nacionalno usmeritev svojih prirediteljev. Kolo pa se ni uveljavilo le kot športni rekvizit, temveč tudi kot prevozno sredstvo v mestnem in primestnem prometu, zato so oblasti skušale kolesarski promet urediti s kolesarskimi redi, s katerimi so predpisale še obvezno opremo koles.

Tomaž Pavlin v svojem sestavku osvetli razvoj kolesarstva kot športne panoge v času prve in druge Jugoslavije (Kolesarstvo kot šport, str. 51–64), Milan Knez pa razvoj kolesarskega športa po osamosvojitvi Slovenije (Želje so postale stvarnost, str. 65–70). Prvi v svoj prispevek vključuje tudi ponovno organizacijo kolesarstva po prvi svetovni vojni med primorskimi Slovenci, ki so šport in s tem tudi kolesarstvo izkoristili za zbiranje slovenske mladine, dokler ni leta 1927 fašistična Italija ukinila vse slovenske športne klube ter društva. Oba avtorja najprej obdelata organizacijo športnega kolesarstva, nato pa preideta na opise kolesarskih tekmovanj ter na dosežene rezultate posameznih slovenskih kolesarjev tako na umetnih dirkališčih kot na cestnih in gorskih trasah, in to na lokalni, državni in mednarodni ravni. Jugoslovanska državna kolesarska reprezentanca je mednarodne nastope odprla leta 1924 na pariških olimpijskih igrah, na katerih je bil najbolje uvrščen jugoslovanski kolesar Slovenec, ki je pristal na 35. mestu med 107 kolesarji iz 25 držav. Poleg tekmovalnega se je vse bolj širilo izletniško in rekreativno kolesarstvo. V zadnjih dveh desetletjih 20. stoletja pa sta pridobivala vse večjo veljavo gorsko kolesarstvo ter proizvodnja specializiranih gorskih koles in leta 1990 so v Sloveniji ustanovili prvi gorsko-kolesarski klub. Po osamosvojitvi Slovenije se je slovenska kolesarska zveza ločila od kolesarske zveze Jugoslavije in bila že v začetku leta 1992 sprejeta v članstvo mednarodne kolesarske zveze. Zelo kmalu je organizirala prvo mednarodno etapno kolesarsko dirko po Sloveniji, ki je postala tradicionalna in so jo leta 2010 izpeljali že petnajstič.

Zadnja dva prispevka Boris Brovinsky posveti pregledu proizvodnje koles na Slovenskem (Kratek zgodovinski pregled proizvodnje koles na Slovenskem, str. 71–86) in zgodovini tovarne Rog (Rog – največji slovenski izdelovalec koles vseh časov, str. 87–105). V prvem sestavku avtor navede prve trgovce koles na slovenskem ozemlju, ki so imeli poleg trgovine pogosto odprte tudi mehanične delavnice oziroma popravilnice koles, nato pa poda kratek pregled proizvodnje koles, in to od njenih začetkov pa vse do današnjih dni. Med začetniki industrije koles v avstro-ogrski monarhiji je bil tudi slovenski rojak Janez Puh, ki je leta 1889 začel izdelovati kolesa v lastni delavnici v Gradcu, nato pa je dokaj naglo postal prepoznaven in uspešen podjetnik najprej koles, nato pa tudi motornih vozil. Le nekaj let za Puhom je njegov svak Franz Neger v svoji mehanični in galvanski delavnici v Mariboru pričel poleg šivalnih strojev izdelovati tudi kolesa, njegova delavnica je kmalu prerasla v tovarno. V začetku 20. stoletja je začel v delavnici v Gorici Franc Batjel izdelovati kolesa različnih vrst in tipov, tudi Batjelova delavnica je kmalu prerasla v tovarno, ki jo je po koncu prve svetovne vojne preselil v Ljubljano. Med kolesi, ki so bila naprodaj do druge svetovne vojne, so bila njegova kolesa cenovno najbolj ugodna. Pred in tudi po drugi svetovni vojni je izdeloval pod lastno blagovno znamko Valy moška, ženska in dirkalna kolesa Ivan Valant, ki je po letu 1954 prevzel vodenje oddelka za izdelavo dirkalnih, poldirikalnih in izvenserijskih koles in prototipov v tovarni Rog. Kolesa oz. okvirje za dirkalna kolesa je izdeloval še po upokojitvi. Po osamosvojitvi Slovenije je nekaj zasebnikov poskusilo izdelovati okvirje za specialna kolesa, vendar so večinoma kmalu opustili proizvodnjo, saj niso mogli konkurirati proizvajalcem iz vzhodne Azije. V Italiji in na Daljnem vzhodu izdelujejo okvirje za kolesa, ki so jih zasnovali v Sloveniji, tudi za danes vodilno slovensko blagovno znamko koles Cult. Za širjenje kolesarstva je bila seveda odločilna tudi cena koles. Avtor zato podaja pregled cen posameznih znamk koles vse do druge svetovne vojne in jih primerja s povprečno plačo uradnika, nameščenca ter kvalificiranega in nekvalificiranega delavca.

V drugem sestavku Brovinsky obdela vzpon in padec največjega in najpomembnejšega slovenskega izdelovalca koles po drugi svetovni vojni. Tovarno Rog so ustanovili leta 1949 in je v začetku šestdesetih let 20. stoletja postala največji proizvajalec koles v Jugoslaviji in to ostala vse do osamosvojitve Slovenije. Izdelovali so mestna, turna in športna kolesa, moška in ženska, od srede šestdesetih let zlozljiva kolesa z majhnimi kolesi, t. i. ponije, v osemdesetih letih pa še otroška ter športno dirkalna kolesa, ki so se jim konec osemdesetih let pridružila tudi gorska kolesa. Po obsegu proizvodnje je bila druga polovica osemdesetih let za tovarno najuspeš-

nejša. Leta 2002 je dobila tovarna novega lastnika, in sicer družbo Skimar, v katere lasti je bil že Elan. Odtlej so pod blagovno znamko Rog izdelovali kolesa nižjega in srednjega cenovnega razreda, pod blagovno znamko Elan pa športna kolesa (gorska, cross in trekking) višjega cenovnega razreda. Kljub temu da so se Elanova kolesa uveljavila tudi izven meja Slovenije in kljub ambicioznim načrtom za prihodnost, je zamenjava vodstva Skimarja kot največjega lastnika Elana leta 2005 privedla naslednje leto podjetje v stečaj.

Vsi prispevki so na strokovno visoki ravni in avtorji jih zaključijo s seznamom pri delu uporabljenih literature in bolj ali manj ohlapno izdelanim seznamom virov. Žal pa pogrešamo nekoliko natančnejše informacije, od kod so podatki, ki so navedeni v posameznih tekstih, saj so prispevki brez opomb, niti ni tega mogoče razbrati iz samega besedila. Članki niso zaradi tega nič bolj poljudni, vsekakor pa ta pomanjkljivost jemlje kredibilnost njihovim avtorjem. Pri tem pa velja navesti, da so zelo natančno dokumentirane vse objavljene fotografije.

Člankom sledi seznam koles in okvirjev, ki jih hrani muzej v svojih depojih (Druga kolesa in okvirji iz zbirk Tehniškega muzeja Slovenije, ki niso razstavljena ali posebej izpostavljena v tem katalogu, str. 106). Ni pa v publikaciji objavljen seznam oziroma katalog razstavljenih koles in drugih kolesarskih predmetov ter demonstracijskih pomagala. Vse razstavljene eksponate lahko najdemo med različnimi drugimi fotografijami v publikaciji. Od ostalih fotografij jih ločimo po logotipu slovenskega (TMS) oziroma berlinskega tehniškega muzeja (Deutsches Technikmuseum), s katerim so označene. Čisto na koncu (str. 107) je objavljena še zahvala donatorjem eksponatov ter vsem, ki so kakorkoli pomagali osvetliti zgodovino domače proizvodnje koles. Prav gotovo bo vsakemu muzealcu zaigralo srce ob velikem številu donatorjev.

Brez dvoma ni 48. publikacija Tehniškega muzeja zanimiva le za ljubitelje zgodovine tehnike, za ljubitelje kolesa kot prometnega sredstva ali za ljubitelje športnega kolesarstva. Ker prispevki v njej osvetljujejo tudi proizvodnjo koles ter njihovo vključitev v mestni in podeželski vsakdan oziroma v javno življenje, bodo po njej z veseljem posegli vsi, ki jih zanimajo podobe iz življenja od srede 19., na Slovenskem zlasti od preloma 19. v 20. stoletje, pa vse do danes.

Ljudmila Bezljaj Krevcl