

današnjega poimenovanja, če ni povsem brez osnove v virih, se podpisnemu zdi smiselna že zaradi praktičnosti. Le koliko bralcev zna na zemljevidu najti *Curzolo* ali morda *Lussin* ter tako znamenito *malo vasico Caporetto*. Prav pogled na zemljevid pa je pri branju knjige - kot je Sondhausova - neizogiben. Priznati pa je treba, da se je Sondhaus potrudil vsaj z nekaterimi prevodi, ki jih je vključil tudi v indeks. Mnogim se še kaj takega zdi odveč.

Rok Stergar

Janez Puh - Johann Puch, človek, izumitelj, tovarnar, vizionar. Ptuj : Zgodovinski arhiv, 1998. 239 strani. (Gradivo in razprave, 3).

Nove razmere v slovenskem zgodovinoisju, ki jih odlikuje večja strpnost, kot nekoč, predvsem pa večja volja za razumevanje preteklosti, so omogočile, da Slovenci na novo odkrivamo Janeza Puha. Mož, ki je bil rojen v začetku ustavnega življenja in umrl na predvečer I. svetovne vojne (1862-1914), pri nas nikoli ni bil neznan, smo pa bili z njim v nekakšni zadregi. Temeljno vprašanje je bilo, na kakšni podlagi ga smemo šteti za Slovenca. Politično se ni izjasnjeval, pesmic ni pisal, narodnega gibanja ni podpiral. Vse od leta 1886 je živel v Gradcu in postal tam ugleden tovarnar. V tem pogledu ga takrat med Slovenci gotovo ni nihče prekašal, kljub temu pa sloves najbogatejšega Slovenca še vedno pripada Josipu Gorupu. Argument za prištevanje Janeza Puha k našim je predvsem njegov kraj rojstva, to je Oblaček v občini Sakušak pri Juršincih ali po starem Sv. Lovrenc v Slovenskih goricah. Njegovi starši so bili Slovenci in s sorodniki je ostal povezan do svoje smrti. Še več! Gospodarsko je pomagal okrečiti svojo želarsko domačijo. Do smrti je imel v domačih krajih vinograd. Kot pravi Prlek ni ljubil le prleške hrane in domačega vina, ampak tudi konje. To je pravzaprav več kot dovolj. No, tistim, ki jih moti način pisanja njegovega priimka naj povemo, da so ga ob poroki 18. septembra 1889 v graški stolni cerkvi v tamkajšnjo matično knjigo vpisali kot Puha. Po »slovensko« torej. Potomcev ni imel.

Janez Puh je bi po svojem bistvu tehnik in gospodarstvenik, tudi kmet, če pomislimo na njegovo pripadnost Prlekiji. Politika in narodno gibanje ga nista pritegnila in po današnjem vedenju tudi ni iskal povezav z njima. Svojo temeljno strokovno izobrazbo je dobil v Radgoni in nato v skladu s tedanjo obrtniško tradicijo odšel na vdanranje, ki ga je 1885. leta ustalilo v Gradcu. Popravljanje dvokoles ga je pripeljalo k njihovim izboljšavam. znižal je okvir in vanj namestil dve enaki kolesi s pedalom in pogonom na zadnja kolesa. Tehnični uspeh ga je pripeljal h gospodarski osamosvojitvi, ustanovil je lastno tovarno. Kolesom so se kmalu pridružili motorno kolo in avtomobili. Nesreča pri zrakoplovu, ki ga je gnal njegov motor, ga je prestrašila in je svojo tovrstno dejavnost opustil. 1912 je Puhova tovarna zaposlovala 1100 delavcev. Letno je izdelala 16.000 koles, 300 motornih koles in 300 avtomobilov. K razvoju prometnih sredstev je prispeval še številne druge izboljšave. Njegova nekdanja tovarna se je 1935 združila v koncern Steyr - Daimler - Puch Werke A.G. Še danes je zelo prisotna, tudi pri nas. Slovijo predvsem njihova zahtevnejša specialna vozila za potrebe vojske in policije. Obe ti dve dejavnosti tudi pri nas dostojno reklamirata Puha.

Seznam Puhove zapuščine nam pove, da mož niti ni bil bogat. Ob smrti je bilo njegovo premoženje vredno dobrih 115.000 kron. To je za podjetnika njegovega kova izjemno malo. Posredno nam ta podatek razkriva dejstvo, da je oznaka podjetnik za Puha celo malo pretirana. Očitno so ga ves čas bolj kot zaslužkarska plat njegovega delovanja pritegovali tehnični problemi in konji. Umrl je namreč na konjski dirki v Zagrebu, ki ga je tako razburila, da je njegovo oslabiljeno srce odpovedalo.

Knjiga o Janezu Puhu, ki jo je izjemno bogato ilustrirano izdal Pokrajinski arhiv v Ptujju, je seveda posvečena njegovi dejavnosti, vendar ne gre spregledati dejstva, da je avtorje enakovredno pritegovala tudi želja zblížati znamenitega rojaka s sodobno slovensko družbo. Prav zato, da bi ga kar najbolj vsestransko osvetlili, enako velja za prostor in čas Puhovega življenja, so k sodelovanju pri knjigi pritegnili številne avtorje. Poleg Kristine Šamperl Purg, ki je »duša« tega projekta, so to še: pok. Anton Trstenjak, Jožef Školč, Janko Razgoršek, Franc Kramberger, Ludvik Toplak, Miroslav Luci, Marija Hernja Masten, Jože Jurančič, Jožica Breclj, Andrej Studen, Nada Jurkovič, Ivan Lovrenčič, Nataša Kolar, Elke Hammer, Martin Vidovič, Barbara Pešak Mikec, Saša Serše, Mira Hodnik, Branko

Radulovič, Marta Rau Selič, Anton Klasinc, Antoša Leskovec, Franz Leitgeb, Peter Grom, Sandi Sitar, Hilde Harrer, Breda Kegl, Stanislav Pehan, Štefan Čelan, Boris Brovinsky, Rene Glavnik. Članki imajo nemške in angleške povzetke. Glede na imena sodelujočih - spustili smo le župane, ki so predstavili občine, ki so podprle projekt, zastopane so različne ravni oblasti, Cerkve, znanosti in najvidnejši reprezentanti javnega življenja - smo lahko prepričani, da bo projekt uspel. Potekajo priprave tudi za nove javne prireditve, ki bodo osvetlile Puhovo delo, njegov čas in prostor.

Takih mednarodno pomembnih in uspešnih mož, kot je bil Janez Puh, imamo na Slovenskem še kar nekaj. Žal kažejo trenutno večji posluš za njih naši izseljenci. Sodobna Slovenija je v tem pogledu silno ignorantska in ksenofobična. Zato je tudi tam, kjer je.

Stane Granda

Sandi Sitar, **100 let avtomobilizma na Slovenskem 1898-1998**. Ljubljana: DZS, 1999. 203 strani.

Sandi Sitar je trenutno gotovo največ piščoči zgodovinar tehnike na Slovenskem. Za to nima največ zaslug zgolj njegovo strokovno znanje, ampak tudi dolgoletna novinarska tlaka, ki zahteva posebno hitrost pisanja. Ima tudi izjemen posluš za aktualne trenutke sodobne slovenske družbe, kar dokazuje tudi knjiga *100 let avtomobilizma na Slovenskem*.

Zgodovina prometa na Slovenskem je že več kot desetletje zamišljena kot naslednji zvezek enciklopedične obravnave gospodarske in družbene zgodovine Slovencev. Zaradi organizacijskih in finančnih težav je delo na tem projektu silno upočasnjeno, izhajajo pa nekatere specialne monografije, ki so vsaj idejno povezane s tem projektom. Pri njegovi realizaciji naj bi imel pomembno vlogo tudi Sandi Sitar. Ker vodstvo projekta ni moglo najti sredstev in načina, da bi avtorja tesneje priklenilo nase, je ta opravil delo povsem samostojno in neodvisno. Gornji uvod je potreben zato, ker je iz avtorjevega koncepta knjige razvidno, da je ta zamišljena bistveno širše, kot bi to zahteval zgolj naslov knjige. Tako se avtor spušča v uvodu tako v vprašanje nastanka koles, razvoj vprežnih vozil in iskanje pogona. Poleg tujih primerov vključuje tudi veliko domačega dogajanja. To, prepletanje širšega prostora z dogajanjem na naših tleh, je ena velikih odlik knjige. Omogoča stalno ugotavljanje našega eventualnega zamudništva kot tudi aktivne soudeležbe pri tehničnem razvoju.

Razmah avtomobilizma na naših tleh je tesno povezan z razmeroma ugledno plemiško rodbino Codellijev, ki je prišla k nam v 16. stoletju in so bili povezani z železarstvom in trgovino. Poslovna uspešnost jim je prinesla tudi plemiški naslov, ki so ga okitili z nakupom gradu in zlasti porokami s kranjskimi plemiškimi družinami. Prav zato jih lahko štejemo med pripadnike kranjskega plemstva. Nanje še danes spominja ljubljanski mestni predel Kodeljevo, ki ga poznajo predvsem športniki; nekdanji njihov grad pa je v žalostnem stanju.

Sandi Sitar je v svoji knjigi zapisal, da si je Anton Codelli (1875-1954) bolj kot biti zemljiški gospod - slednje je napačno, ker je bil v tem času lahko le veleposestnik - želel biti inženir. Prav to dokazuje, da nimamo opravka s klasičnim pripadnikom plemstva, ki zametuje kapitalizem in tehnični napredek, ampak s človekom, ki je še vedno izjemno ohranjal smisel za realnost, ki je njegove davne prednike prinesla v naše kraje. Njegova mati iz ugledne rodbine Taufferer je bila glede povezanosti s svojim stanom povsem drugačna, saj ji je bila bližje posest, ki jo je prinesla v zakon, kot pa družinska Codellijeva. Kljub temu je pri vzgoji edinega sina popolnoma odpovedala. Skušala mu je nuditi kar najboljšo izobrazbo, hkrati pa ga je onesposobila za odgovorno družinsko življenje. Anton Codelli ni bil znanstvenik, kot na primer Jožef Štefan, ampak bohem, ki poleg opozarjanja nase s svojo dejavnostjo resnično ljubi le tehniko v smislu njene praktične uporabe.

Codelli je začetnik slovenskega avtomobilizma kot prvi avtomobilski lastnik. Njegove prve avtomobilske avanture so tipične za njegov karakter. Saj se odpravi z Dunaja v Nico, tam zaigra celo avto in se vrne domov z denarjem, ki ga je pred tem podaril svojemu tehničnemu spremljevalcu.

Codellijevo iznajditeljsko delo, povezano z avtomobilizmom, je bilo predvsem v iskanju tehničnih izboljšav njegovih avtomobilov ter v aplikacijah njihovih motorjev, ki jih je uporabil tako