

lahko posegali po zametkih že obstoječega krščansko-verskega besedišča v slovanščini, ki ga tudi prevoda Psalterija in Nove zaveze, ki sta delovala kot nekakšna norma, nista povsem zatrla. – Uwe Ludwig (str. 809–827) povzema stanje raziskav Čedajskega evangeliarja in posebej obravnava spominske vpise osebnosti iz slovanskih oblastnih tvorb. V kateri cerkvi natančno se je evangeliar nahajal, ko so se vanj vpisovali v drugi polovici 9. stoletja, ostaja nejasno; vendar jezikovni pokazatelji – „romanska“ pisava slovanskih in germanskih imen – z gotovostjo kažejo na Furlanijo. – Janez Stanonik (str. 829–837) v koncentraciji cerkva, posvečenih francoskima svetnikoma sv. Martinu in sv. Egidiju med Savinjsko dolino in Sotlo ter na območju med Pohorjem in Savinjskimi Alpami vidi indic za to, da bi se mogli tu vse do visokega srednjega veka ohraniti ostanki romanskega prebivalstva. – Prispevek Darje Mihelič o „Etnični podobi Karantanije in njenih prebivalcev v spisih zgodovinarjev od 15. do 18. stoletja“ (str. 839–948) po obsegu dosega manjšo monografijo. Avtorica razlikuje tri skupine: najstarejša dela se še neposredno navezujejo na srednjeveško izročilo. Druga skupina stremi k eksplicitno germanski, tretja k slovanski identifikaciji. Le delo Marcusa Hansiza ne vsebuje protonacionalne programatike.

Po povzemajočih poročilih predsednikov posameznih sekcij so natisnjeni tudi prispevki sklepne diskusije. Na tem mestu naj omenimo v latinščini predstavljeno stališče Milka Matičetova, ki nasprotuje pristašem venetske teorije, po kateri so Slovenci avtohtoni potomci Venetov (str. 1005–1009). Aktualnost navidez tako oddaljene teme, kateri je bil posvečen simpozij, se pokaže v izvajanjih Hans-Dietricha Kahla (str. 978–993) o novih stolničnih vratih v Ljubljani, na katerih je poleg drugih spominskih krajev slovenske zgodovine upodobljen tudi knežji kamen na Gosposvetem polju na Koroškem in zvoniki cerkve pri Gospe Sveti. Kahlu se to zdi neprimerno prilaščanje zgodovinske dediščine, kajti zgodovino Koroške naj bi jasno razlikovali od zgodovine Slovenije. Karavanško mejo primerja z mejo ob Renu, ki odmejuje Alzacijo. Recenzent ob pogledu na vrata verjetno ne bi bil začuden, kajti izbira spominskih krajev je vselej poljubna. Ena izmed možnih perspektiv slovenske narodne zgodovine je v tem, da izhajajoč iz etnične kontinuitete vključuje v zgodovino, ki je opredeljena kot lastna, tudi sledi nekdanj večjega slovanskega poselitvenega prostora.

Naposled se vsi prispevki umestijo v „konvencionalno“ dojemanje poznoantičnih in zgodnjersrednjeveških etnogenetskih procesov v prostoru med vzhodnimi Alpami, Panonsko nižino in severnim Jadranom ter ga potrjujejo s pomočjo nadaljnje diferenciacije posameznih pojavov. Zbornik prav zato deluje v smeri preprečevanja šablonskih zgodovinskih konceptov, ki jih je mogoče agresivno nacionalno instrumentalizirati. Dolgoročno gledano predstavlja neobhodno izhodišče za vsakogar, ki se ukvarja s starejšo zgodovino Slovenije in njenih sosed.

Ludwig Steindorff
prevod Amalija Mergole

Janez Cvirn, Andrej Studen, **“Ko vihar dirjajo hlaponi”**. K socialni in kulturni zgodovini železnice v 19. stoletju. Ljubljana : Slovenske železnice ; Železniški muzej, 2001. 70 strani. (Zbirka Tiri in čas ; 12).

Na vlaku pogosto beremo. Največkrat prebiramo najrazličnejše “lahko čtivo”, nekateri, bolj večji koncentracije, pa se morda potopijo tudi v bolj študijsko literaturo. Zdaj lahko eni in drugi sežejo po isti knjigi, ki je po obsegu in pripovedništvu teksta primerna tudi že za razmeroma krajše razdalje. Knjigo “Ko vihar dirjajo hlaponi” je namreč moč prebrati “ko vihar”, lahko pa se “hlapončkom” posvetimo tudi bolj natančno. Zanimivo pa je, da se tokrat naše potovanje skozi besedilo lahko na zelo prikupen način stopi smiselno tudi s sredstvom s katerim potujemo. Nevsakdanji pojav branja kulturne in socialne zgodovine železnice “in situ” nosi poseben čar, ker je to prav posebna knjiga o železnici. Namreč, prebirati resne zgodovinske teze o obojestranskih učinkih med železnico in človekom v XIX. stoletju ter obenem z nasmehom na ustnicah zdrsniti skozi dobro izbrane citate v trenutku, ko po njenih tirih debelo stoletje kasneje letiš kot ptiček iz kraja v kraj, je zelo izvirno in hkrati prijetno opravilo. Prijetno pa gre lahko pogosto tudi s koristnim. Korist iz tega pa bi morda lahko na prikupen način izzval tudi založnik – Slovenske železnice, ki bi lično oblikovan in z lepimi barvnimi reprodukcijami slikovnega materiala obogaten prodajni artikel (le to knjiga založnikom danes vedno bolj predstavlja) ponudil denimo potniku

na paradnem ICS-u in npr. na čedno stojalce natisnil v knjigi objavljeno misel Sebastjana Roša: "Vsaka železnica, kjer koli se je gradila, prinesla je več kulture v tiste kraje, kakor najpametnejše knjiga, katero so kadarkoli napisali." (str. 21) Knjiga o železnici (hkrati tudi cenovno zelo dostopna) na železnici. Zakaj ne? Prihod železnice je v XIX. stoletju hkrati prinesel tudi obogatitev bralne kulture sodobnikom sedečih v kupejih (višjih razredov), svet pa se do danes v samih kupejih še ni tako korenito spremenil, da bi recimo deskanje po internetu postalo dostopno vsakomur. Torej potujmo in berimo.

Ko pa začnemo potovati skozi branje, kmalu ugotovimo, da seveda knjigo ni užitek brati le na vlaku. Za bralca samega postane že kmalu vseeno kje je, saj ga hitro pritegne in posrka vase. Priznana in uveljavljena avtorja Janez Cvirn in Andrej Studen, v zadnjem času v družbi hlepečki predalčkanja vedno pogosteje etabliрана v "mlajšo generacijo slovenskih zgodovinarjev", namreč posvečata veliko pozornost berljivosti njihovih besedil. Obenem pa narativnost besedila prav nič ne manjša znanstvenega poslanstva knjige, ampak dela pogosto suhoparno znanost dostopno. Vseskozi sta zvesta znanstvenemu aparatu in na vsakem mestu kažeta na obvladovanje cele vrste virov slovenske provenience in sekundarne literature (v veliki meri tuje) v tekstu obravnavanih primerov.

Že v začetku knjige je bralec zasut z več tezami in slikovitimi citati o revolucionarnem značaju prihoda železnice. Zvemo o napravi, "ki bo z zidov rezidence pripeljala tudi najbolj oddaljene narode monarhije" (Riepl, str. 5) in o posledicah, ki jih je ta prinesla. "Potovanje z železnico je razveseljivo izboljšanje človekovega življenja. Človek je postal ptica; leti lahko dlje in hitreje kot beli morski vran... Škot, ki se ob rani uri praska v jutranjih meglicah severa, bo jedel ovseno kašo na Piccadillyju še pred sončnim zahodom... Vse je blizu, vse se nemudoma zgodi – čas, razdalja in zamuda so odpravljene." (Smith, str. 4) Toda vsi ti navedki, ki vsekakor držijo, niso obeh avtorjev vodili v zaslepljenost z enim samim pozitivnim učinkom železnice na človeka. Pogled skozi prizmo današnjega časa je namreč vedno obremenjen in nam kaže premočrtno zgodbo o uspehu od ideje naprej. V resnici seveda ni tako in razvoj v svojem toku časa nikoli ni le navzgor usmerjeni vektor, ampak zelo pogosto tudi zaniha. Dober zgodovinar to ve, v zavedanju problematike obravnave posameznih fenomenov pa mora biti pozoren že od samega začetka obravnavanega procesa, ko smo vsakokrat priča "sindromu novotarije". Da so posebej začetni učinki vsake novosti sila različni ali vsaj mešani, se je človek lahko prepričal mnogokrat (nedavno npr. mobilni telefon). Človekova reakcija ni vedno novosti sprejemala z navdušenjem, ampak velikokrat tudi z dvomi in strahom. Nič drugače ni bilo z železnico, saj je njen prihod vidno razburkal mirno življenje, ujeto v toku starih in preizkušenih ustaljenih norm. Marsikoga je navdajala skepsa. Knjiga v kateri se okrog glavne teme – železnice vseskozi suče človek in njegove refleksije na osrednji predmet razprave, mimo tega vsekakor ni smela iti.

Začetne negativne predstave (predvsem kmetov) je pomagalo razbijati predvsem časopisje, takšni in drugačni "višji interesi" pa so spet kmalu spremenili človeka prisiljenega v večno prilagajanje. Železnica je hočeš – nočeš kmalu postala vsakdanjik. To pa je postala še preden so dejansko stekli prvi vagoni po tirih. Prebivalstvo ob trasi je čutilo spremembe že ob njenem nastajanju, ko je gradnja v okolico podeželskih krajev prinesla z tujimi delavci nemir. Domačinom so namreč preglavice povzročali gradbeni delavci – tatinski "gastarbajterji", ki so ob krajih sadja in poljedelskih pridelkov postali kdaj tudi tarča "obstreljevanj" prizadetih domačinov.

Železnica pa je ob preglavicah prinesla kmalu tudi praznik. Avtorja se bistveno posvečata le hrbtnici slovenskih železnic – Južni železnici, katere prihod lahko po posameznih poglavjih natančneje spremljamo. Posebej podoživeti so slavnostni prihodi železnice v Celje (1846), Ljubljano (1849) in v Trst (1857). Živahno odprtje odsekov proge so slavnostno označile drage ceremonije, zastave, venci, godbe, banketi in seveda odlični gosti. Toda presvetli cesar se je udeležil le slavja v Trstu. Zvonov vseh ljubljanskih cerkva in slavnostnih salv s topov ljubljanskega gradu 16. septembra 1849 ni slišal, ker naj bi ga našla bolezen.

Učinek železnice je bil velik. Železnica ni prinesla le tako pogosto poudarjenega napredka pri industrializaciji, ampak je sekundarno z njenim skokovitim razvojem mreže bistveno pripomogla tudi k kulturni in politični integraciji slovenskega prostora. Postala pa je tudi eden najpomembnejših faktorjev razvijajočemu turizmu, saj je pomenila sredstvo, ki je omogočilo hitro in udobno potovanje in bistveno približalo počitniško letovišče ali pa zanimivo deželo. Novi prostor z "vmesno geografsko dimenzijo nič" pa je postal tudi smisel sam sebi s t.i. panoramskimi vožnjami ali pa še bolj z "veseličnimi vlaki", novostjo francoskega upravitelja Južne železnice v šestdesetih letih, ki je bila bolj kot cilju namenjena radoživemu potovanju.

V zvezi z omenjenimi posledicami uveljavitve železnice pa so gotovo najzanimivejša tista poglavja iz

druge polovice knjige, ki se dotikajo z železnico povzročena "uničenja prostora in časa". Dejansko je v teh poglavjih najbolj izpostavljena sprememba struktur starejše družbe. V teh najbolj ambicioznih poskusih iskanja historičnih zakonitosti in globljih resnic družbene zgodovine železnice v XIX. stoletju nam avtorja razkrivata in upravičita bistvo tovrstne sodobne zgodovinske študije – razumeti vzpostavitev novih prostorskih in časovnih dimenzij.

Močan efekt železnice na prostor se kaže od novih planiranj urbanizacije mest do človekovih osebnih doživljanj in vzpostavljanja novih geografsko neodvisnih prostorov na vlakih ter povsem novih predstav o okolju. Skladnosti med pokrajino po kateri so nekoč s kočijami potovali in med geografijo ni več. Potnik je nekje vstopil, določeno število ur prebil (pil, jedel, bral...) v neki novi, njemu finančno ustrezajoči družbeni kasti (potovalnem razredu) in izstopil na drugi postaji v čisto drugi svet. Podobno je železnica vehementno spremenila dojemanje časa. Čas merjen prej s krajevnimi cerkvenimi zvoniki je namreč ob dejstvu, da so ti kraji z izmerjeno medsebojno povezavo morali vzpostaviti natančna medsebojna merila, privedel do natančnega poenotenja medkrajevnih časov. Hitrost je dokončno prinesla točnost. Vzajemna sinhronizacija, ki je med drugim povzročila tudi masovno uporabo žepnih ur, je privedla tudi do mednarodne standardizacije enotnega časovnega štetja. Sinhronizacija vlakovnih kompozicij pa je ob železniških tirih vzpostavila tudi vzporedno mrežo, ki je omogočala delovanje živčevju železnice – telegrafu, takrat izvirno slovensko poimenovanemu "urnokaz". Četudi zaradi cene storitve smrtniku takrat zelo težko dostopna, je informacija prvič dobila možnost bliskovitega potovanja. Skratka, tudi v tej knjigi ne moremo mimo dejstva, da sta se svet in predvsem človek s pomočjo inovacij bistveno spremenila, a dodatna kvaliteta knjige je, da avtorja tudi takšne podatke, ki bi utegnili izpasti kot neizogibno faktografsko zgodovinarjevo naštevanje inovacij, spretno vtaka v zgodbo, ki bralcu odpira nova razmišljanja o nastanku modernega sveta, pravzaprav bolj rečeno sodobnega življenjskega sloga, danes tako močno zaznamovanega z globalizacijo, točnostjo, hitrostjo, redom...

Knjiga je v slovenskem okolju aktualna, ker išče zakonitosti socialne zgodovine železnice za slovenski prostor. Vendar slovenski plot jo prostorsko in metodološko ne determinira. Avtorja se zavedata, da so bile slovenske dežele vedno del širšega zgodovinskega prostora. Kot je razvidno iz sprotnih opomb ob robu teksta, je raziskovalni pristop k sistematičnemu dokazovanju določenih zgodovinskih tez med obravnavo največkrat tak, da avtorja prepogosto ne izhajata iz slovenskega prostora, ampak povzemata teze iz sorodnih nemških študij in kasneje te bogatita z domačimi dokazi, največkrat kar z odličnimi citati. Omenjena metoda obravnave slovenskega prostora v XIX. stoletju dokazuje še enkrat, da za slovenski prostor lahko mirno obvelja večina generalnih tez širšega srednjeevropskega okolja.

"Ko vihar dirjajo hlaponi", dvanajsti zvezek zbirke Tiri in čas, je dobrodošla in prijetna novost predvsem zato, ker je prvič na Slovenskem izrazito namesto kilometrov tirov in predorov v ospredju človek in njegovo doživljanje železnice v določenem času. Veseli pa tudi to, da je z vidika zgodovine železnic (kot zelo specifične teme) družbena zgodovina železnice odlično predstavljena skozi pravoverno zgodovinsko metodo in ni (tako kot opažamo včasih na posameznih podobnih temah) zgodovinski pojav obravnavan skozi strogo tehnično navdahnjeno miselno mrežo avtorjev, ki imajo (družbeno) zgodovino bolj kot nujno zlo stlačeno kdo ve kam.

Borut Batagelj

Iz zgodovine Celja 1918-1941. Celje : Muzej novejšje zgodovine, 2001. 368 strani. (Odsevi preteklosti ; 3)

Preučevanje lokalne zgodovine ima v Celju že bogato tradicijo. V zadnjih letih mu je dal nov zagon Muzej novejšje zgodovine Celje, ki si je vzporedno z delom na novi stalni razstavi Živeti v Celju zastavil zahteven krajevnozgodovinski raziskovalni projekt oziroma izdajo petih zbornikov razprav v zbirki Odsevi preteklosti. V posameznih zbornikih naj bi bili po kronološkem zaporedju objavljeni najnovejši izsledki o Celju in Celjanih od konca 18. stoletja do izteka drugega tisočletja s področja političnega, upravnega, urbanističnega, gospodarskega, socialnega in kulturnega razvoja, posebej pa naj bi bile v prispevkih osvetljene tudi spremembe v načinu življenja oziroma utrip vsakdanjika. Tako vsebinsko široko zasnova-