

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 gospodar - 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

za pogon kosilnice kot čolna. Najpomembnejši njegov prispevek k zgodovini avtomobilizma je električni vžigalni sistem za motorje z notranjim izgorevanjem, ki sta ga razvila skupaj s svakom Stadlerjem. Predlagal je še vrsto novih rešitev za različne motorje in izboljšave njihovega delovanja, najbolj pa ga je privlačila komunikacijska tehnika, kar dokazuje brezžična telegrafija za avstrijsko vojno mornarico, medcelinska radiotelegrafska postaja v Togu in pa odkritja s področja televizije. V zvezi z naslovom knjige dodajmo le še to, da ni bil zgolj navdušen lastnik avtomobila in njegov voznik, ampak tudi velik pristaš avtomobilskega športa.

Naslednji človek, ki ga Sitar obravnava v zvezi z zgodovino avtomobilizma na slovenskem je znameniti Janez Puch, ki mu vse bolj vračajo domovinsko pravico na naših tleh. Poleg njegovih zaslug na področju kolesarstva, motorjev in seveda avtomobilov ne pozablja tudi na nekatere druge njegove tehnične inovacije. Posebne pozornosti sta deležna tudi znana tržiška podjetnika brata Borna, ki pa imata velike zasluge predvsem za populariziranje avtomobilskega športa in družabnega združevanja avtomobilskih lastnikov.

Za razvoj avtomobilizma na Slovenskem ima velike zasluge tudi ing. Stanko Bloudek, ki si ga danes lastijo predvsem športniki. Ti ljudje z zdravim telesom in njemu podrejenim duhom z razglašanjem njegovih zaslug na področju športa dejansko zakrivajo, da mu je ta pomenil umik iz poslovne dejavnosti (Avtomontaža), ki mu je bila primarna. Naj na tem mestu zapišemo, da moramo zelo obžalovati, da je Puch tako kmalu umrl, oziroma, da praktično ni bilo nikakršne možnosti, da bi se z Bloudkom povežala v tandem, ki bi nedvomno veliko prispeval k zgodovini avtomobilizma ne le na Slovenskem, ampak gotovo tudi v Evropi.

V zvezi z zgodovino avtomobilizma našteva Sandi Sitar še številna imena tujih in zlasti domačih avtorjev različnih tehničnih izboljšav, avtomobilskih podjetnikov, dirkačev in drugih ljudi, ki jih je to najznačilnejše prometno sredstvo 20. stoletja zasvojilo. Ob teh imenih bi posebno izpostavili Jerneja Kožarja (1907-1961) iz Hrovače pri Ribnici, ki je zasnoval in izdelal »naš avto«, ki ga je uporabljal celo Tito. Pri nas je še nekaj ljudi, ki imajo določene zasluge za razvoj avtomobilizma, žal pa nikoli niso uživali potrebne podpore domače avtomobilske industrije, ki ji je bil vselej najvišji domet licenčna proizvodnja ali bolj zgolj montaža. Industrijski časi kaj drugega tudi ne dovoljujejo. Povsem drugače pa je bilo še v času med obema vojnama, ko so mnogi mojstri kupovali zgolj motorje in šasije, nadgradnje pa so bile povsem njihove. Prav številna imena mojstrov, ki so sodelovali z našimi tehničnimi fantasti od Antona Codellija do Stanka Bloudka in bili tehnično sposobni realizirati njihove zamisli, kažejo na dejansko raven slovenske obrti in tehnike. Na njej, na domači pameti je nastala Avtomontaža, ki je morala pred kratkim v stečaj. To ni bilo »šraufencigersko« podjetje, kot smo rekli montažerjem v Tomosu oziroma Cimosu, Litostroju in IMV ter v določenih pogledih tudi TAM, se pravi sestavljalcem drugod v delih izdelanih avtomobilov, kjer je bil delež domačega znanja izjemno majhen, ampak rezultat domačega tehničnega in gospodarskega razvoja.

Sandi Sitar zaključuje svojo knjigo o zgodovini našega in siceršnjega avtomobilizma z letom 1998. Trudil se je biti kompleksen in povezati v svoj prikaz vse, kar v tako delo sodi. Torej tudi tehnično pomoč vozniku na cesti kot žalostno statistiko prometnih nesreč. Bogato ilustrirana knjiga velikega formata sloni tako na primarnih virih, nekatere ima celo v privatni lasti, kot bogati literaturi. Pisana je izjemno berljivo. Njen izid je nedvomno velik prispevek k zgodovini tehnične kulture na Slovenskem. Želeti je le, da bi založbe taka in podobna dela dala v strokovni pregled, ki bi odpravil nekatere drobne nebitvene pomanjkljivosti ali pa opozoril še na neke podatke, v mislih imamo nekatere arheološke najdbe, ki naš prostor še bolj vključujejo v takratna sodobna dogajanja.

Po delih Marije Stanonik *Promet na Žirovskem: Etnološki vidik: Od popotne palice do avtomobila: Dlje če greš, dlje ti kaže*, Eve Holz *Razvoj cestnega omrežja na Slovenskem ob koncu 18. in v 19. stoletju*, Mihe Kosija *Potujoči srednji vek: cesta, popotnik in promet na Slovenskem med antiko in 16. stoletjem* in Sandija Sitarja z gornjim naslovom lahko rečemo, da ima projekt *Zgodovina prometa na Slovenskem* svoje »zakonske in nezakonske nasledke«. Sitarjeva knjiga sodi v zadnjo skupino. Tudi če projekta *Zgodovina prometa na Slovenskem* v prihodnosti v prvotni zamisli ne bo mogoče realizirati, bo vendar pustil dragocene knjižne sadove.