

je imela premajhen delež železa in omogočili Auerspergu, da je z zaprtjem livarne, odprodajo inventarja, kalupov, polizdelkov in izdelkov končal nekaj desetletno agonijo obrata, ki bi lahko ugasnil precej bolj dostojanstveno, kot je. Resnici na ljubo Dvora niso pokopale (zgolj) slabe prometnice, slaba ruda ali božja volja - med naravne nesreče bi lahko sodili tudi Auerspergi sami, ki so v dveh primerih dokazano ravnali v škodo obratu. V dveh primerih so nenazadnje tudi v lastno škodo odpustili direktorja, ki bi obrat še lahko držala nad vodo, za nemeček pa sta morala po sramotnem odpustu svojo zasluženo pokojnino iztožiti na sodišču (Horst, Engelthaler). Ker so imeli knezi v ognju več želez, pa tudi zaradi omenjene slaboumnosti, so bili edine žrtve zapiranja obrata okoliški prebivalci, ki jim je livarna rezala kruh. Del jih je knez »očetovsko« upokojil ali »očetovsko« prezaposlil (KID je za Jesenice v paketu s stroji »kupila« tudi delavce, prav tako Samassa), veliko pa jih je moralo »desetobratovsko« po svetu.

Takšna je torej kratka pa resnična pripovedka o dvorski livarni - obratu, ki se je začel kot zgodba o uspehu in končal kot neugledna ruševina nekje Bogu za hrbtom. Knjižico (z obširnim nemškim prevodom), ki vse to popisuje, lahko nasploh zelo pohvalimo - svežino ji dajeta kombinacija virov (inventarji ob prevzemu in predaji upravniške funkcije, načrti, fotografije, spisovno gradivo) in tekoče pisanje, zaradi obilice strokovnih izrazov in opisov postopkov pa vsem, ki si jo bodo privoščili, svetujem nekoliko železarske »naobrazbe«.

Aleksander Žižek

VOZI ME VLAK V DALJAVE

Janez Cvirn, Andrej Studen; »Ko vihar dirjajo hlaponi«. K socialni in kulturni zgodovini železnice v 19. st., Tiri in čas 12, Ljubljana, maj 2001, 70 strani.

(Po obsegu) skromna knjižica dveh zgodovinarjev se nostalgичno loteva »najpomembnejše inovacije 19. stoletja«, kot sta železnico poimenovala avtorja. Delo sta začela s predgovorom, v katerem sta osvetlila zgodovino železnic na Slovenskem, ki sta jo usmerjala previdnost in nezaupljivost habsburške hiše ter pohlepno vizionarstvo judovskega kapitala. Revolucionarna iz-

najdba je v svetu in pri nas namreč precej naglo premagala pot od igračke občudovalcev tehnike do uporabnega sredstva za prevoz blaga in ljudi. V družbi, v kateri je promet (njegova hitrost in obseg) od nekdaj veljal za merilo napredka, je železnica definirala popolnoma nove pojme. Človeštvo je bilo spričo hitrosti, moči, dostopnosti in točnosti novega sredstva za potovanja in prevoz stvari v svoji navdušenosti enotno kot že dolgo ne, čeprav so se ob prihodu »železnega slona« čuli tudi svareči in odklonilni glasovi.

Slovenijo je ožilje železniških prog prepredlo v dobrega pol stoletja, čeprav je resničen prihod te uporabne novotarije pomenilo že dokončanje južne železnice v Trstu leta 1857.

Avtorja sta v začetnem poglavju obdelala začetek, potek in dokončanje del na trasi južne železnice na Slovenskem, pri čemer sta poleg faktografskih virov uporabila tudi nadvse zanimiva pričevanja sodobnikov, ki so opisovali trume tujih delavcev (zlasti Italijanov) - graditeljev prog in železniških objektov, ki so s svojim prihodom razgibali zaspane, odročne zaselke ter pogosto prihajali navzkriž z lokalnim prebivalstvom in postavami. Omenjene spominske vire učinkovito dopolnjujejo odlomki iz časopisov, katerih uredniki so tedaj do popolnosti odigrali svojo vlogo mnenjskih voditeljev. Ljudi je bilo namreč treba prepričati v prav modrega cesarja, da z novotarijo ogrozi preužitek tega ali onega posameznika v korist celotnega kraja, dežele in države nasploh. Za svojo eksistenco so trepetali predvsem tisti, ki jih je železnica obšla, medtem ko so ljudje v bližini nastajajoče proge vsaj v času gradnje »nesramno« dobro živeli. Odprtje posameznih odsekov proge z obiski kronanih glav in lokalnih veljakov vred je ponavadi pomirilo vse negodovalce, saj so vdani v usodo pač uvideli, da napredka ni moč ustaviti. Železnica je že med gradnjo »kultivirala« pokrajine, ki jih je prečkala - spodbujala je stike med ljudmi, omogočala hitro potovanje novic, skratka širila je obzorja preko domačega zvonika in manjšala svet, čeprav je bilo treba za pravo predstavo o tem čudežu seveda sestiti na vlak. Vožnja z vlakom je v ljudeh budila različne občutke - strah, tesnobo in navdušenje, nevarni predori pa so v dedcih budili grešne misli, ki so jih osamljene gospe učinkovito odganjale z ustnimi iglicami.

Na prihod železnice je vezana tudi demokratizacija turizma. Vedno širši krog ljudi si je namreč lahko privoščil izlete v poletno svežino na

deželo, na morje (Trst) ali v hribe, priljubljena pa so postala krožna potovanja z ogledi mest in znamenitosti. Lokomotive so vlekle vso paletu socialnih slojev - aristokratsko-veleburžjski prvi razred, meščanski drugi in delno še tretji ter proletarski četrti, in vsi so neglede na debelino denarnic dosegli cilj v istem času.

Potniki so premagovali razdalje v nekakšni časovni kapsuli, brez neposrednih stikov s pokrajino, kraji in ljudmi izven vlaka. Narava je kot impresionistično platno brzela mimo ljudi, ki so se v vagonu pomenkovali, dolgočasili in nenazadnje tudi brali in pisali.

Železnica je kot rečeno preoblikovala prostor, v katerega so jo včrtali. Manj radikalen je bil ta poseg vzdolž same proge, medtem ko so kolodvorji postajali nov dodatek vedutami mest in pogosto tudi dopolnilno poselitveno središče. Pogosto so železniške postaje nekako »ustvarile« kraj - primer za to sta vozlišči Zidani most in Pragersko. V bližino proge in postaj pa se je selila tudi industrija.

Železnica na Slovenskem je v začetku tretjega tisočletja z omenjeno knjižico dobila svojevrsten spomenik, množica navdušencev pa prijetno čtivo za na vlak ali pa za krajšanje nepredvidenih postankov ob delih na cesti ali za trenutke počitka pred spuščeni zapornicami.

Aleksander Žižek

OD TEATRA GROZE DO DISKRETNIH USMRTITEV

Jürgen Martschukat, *Inszeniertes Töten. Eine Geschichte der Todesstrafe vom 17. bis zum 19. Jahrhundert*, Böhlau Verlag, Köln / Weimar / Dunaj, 2000, 365 strani.

Fascinantna knjiga o zgodovini smrtne kazni od 17. pa vse do 19. stoletja, ki jo je avtor, privatni docent na univerzi v Hamburgu, zasnoval na podlagi številnih neobjavljenih in objavljenih virov ter obsežne relevantne literature, pomeni zlasti za zgodovinarje, ki se ukvarjajo s preteklostjo mehanizmov kaznovalne tehnologije in govorico nasilja nad človeškim telesom, pravo osvežitev. Avtor z vso potrebno erudicijo naniza številne primere usmrtitev, ki opisujejo nadvse

zanimivo zgodovino smrtne kazni od teatra groze, značilnega za zgodnji novi vek, pa do diskretnih in mehaničnih justifikacij dobe meščanstva, v katero sodi kot svarilen zgled izum giljotine. Naprava, poimenovana po dr. Guillotinu, ki jo je v času francoske revolucije ob svoji zahtevi po enaki smrti kazni za vse predlagal narodni skupščini, pomeni odslej na simbolni ravni adekvatno in obenem bolj "humano" sredstvo za "pošiljanje" hudodelcev iz tostranstva v onstranstvo.

Nasilje, kot je nekoč poudaril Umberto Eco, je bilo v okviru naše kulture pojmovano izključno negativno - skorajda vsakdo nasprotuje nasilju. Toda istočasno je široka mreža vsakdanjika prepletena z različnimi oblikami nasilja, ki ga stalno reprezentira poplava slik in besedil. Za primer lahko vzamemo npr. fotodokumentacijo organizacije Amnesty international, ki nas seznanja z naravnost grozljivimi podobami mučenja in nasilja današnjega časa. Nad grozljivimi nasilnimi dogodki, o katerih nas pogosto z nekakšnim senzacionalnim užitek obveščajo mediji, smo seveda nadvse pretreseni, včasih naravnost šokirani, toda obenem čutimo, kako ima nasilje nad nami nek težko določljiv učinek privlačnosti. Umberto Eco se morda ne moti, ko ugotavlja, da je navkljub naši zgroženosti nad nasiljem, istočasno začutiti tudi nekakšen užitek ob njem, vsaj, če se povrnemo v vsakdanjik, brez nasilja si ne moremo predstavljati gledanja televizije. Brez njega bi bil en sam dolgčas, pa naj gre za nedavna grozljiva poročila o vojnih zdrahah na Balkanu ali pa za film *Ko jagenčki obmolknejo*. Nasilje, tako vsaj meni Eco, naj bi bilo "vir naslade".

Če je Umberto Eco skušal postaviti diagnozo sedanosti, pa se je Jürgen Martschukat kot zgodovinar ubadal s podobnim vprašanjem in skušal slediti konstituciji načina mišljenja, zaznavanja in ravnanja v preteklosti. Pri tem ga je iskanje vodilo predvsem v 18. in 19. stoletje, ko je bilo nasilje razglašeno za arhaičen fenomen iz domnevo "barbarskih" prejšnjih časov, ki se zdi za neko "civilizirano" kulturo ponižujoče in sramotno. Po drugi strani pa so se ravno v tem času namnožila znamenja, ko je bilo nasilje zaznano tudi kot "vir naslade". Avtor je v tem polju napevosti posvetil pozornost predvsem smrti kazni in njeni kulturni vključitvi, njenemu izvrševanju in reprezentaciji. Ukvarja se s vprašanjem, kako naj bi se s strani oblasti ukazana usmrtitev človeka ujemala z raznolikimi načini zaznavanja in in-