

KOLO, AVTOMOBIL, TELEVIZIJA

Wolfgang Ruppert: FAHRRAD, AUTO, FERNSEHSCHRANK Zur Kulturgeschichte der Alltagsdinge, Frankfurt am Main: Fischer Taschenbuch Verlag GmbH 1993. 238 strani, 31 slik.

Urednik knjige FAHRRAD, AUTO, FERNSEHSCHRANK je sociolog, umetnostni zgodovinar in doktor filozofije Wolfgang Ruppert, sicer profesor na visoki šoli za umetnost v Berlinu. Knjiga obravnava in analizira pomen predmetov in naprav, s katerimi se srečujemo vsak dan, kot so: cvetje, kolo, avtomobil, televizijski aparat in letalo. Pri občudovanju in spremljanju vedno novih in sodobnejših izvedb predmetov iz vsakdanjega življenja nas industrija s prijemi sodobnega marketinga obsipa z njihovimi tehničnimi podatki in nas prepričuje o njihovi sodobni zasnovi, varnosti in še čem. Prav avtomobil, letalo in televizijski aparat so izumi, ki so v zadnjem stoletju temeljito posegli v navade ljudi in postali sredstvo v boju za prestiž ali prepoznavnost. Knjiga FAHRRAD, AUTO, FERNSEHSCHRANK skuša cvetje, kolo, avtomobil, televizijski aparat in letalo v posameznih poglavjih bolj ali manj osvetliti tudi s te plati in nakazati njihov pomen tudi zunaj načrtovane uporabnosti posameznega predmeta. Ima osem poglavij: Uvod, H kulturni zgodovini predmetov v vsakdanji rabi, Proizvodnja od zavesti pri porabi predmetov, ... Povedano s cvetjem, Kolo, Avto, Televizijski aparat, Super Constellation.

V uvodnih dveh poglavjih skuša avtor Wolfgang Ruppert osvetliti pojem kulturne zgodovine predmetov iz vsakdanjega življenja, njihov pomen v svojem času in njihovo povezanost s civilizacijskimi procesi. Predmeti iz vsakdanjega življenja so vpeti v kulturne, socialne in oblikovalske procese, njihova zgodovina pa govori o krajevni in kulturni zgodovini, različnem trajanju uporabe in sprejetosti med potrošniki zaradi njihove estetske privlačnosti. Predmeti nam kažejo vzorce okusov svojega časa in so največkrat povezani s stopnjo tehnologije proizvodnje in materialov v času njihovega nastanka. Prehod iz obrtniške proizvodnje v industrijsko, v 19. stoletju, je s povečanjem proizvodnje omogočil tudi znižanje cen posameznih artiklov. Ti so tako postali dostopni širšim slojem prebivalstva. V drugi polovici 19. stoletja so se

na trgu pojavili že industrijski proizvodi, kot so porcelan, šivalni stroji, kolesa, pisalni stroji in pohištvo. Nova odkritja na področju kemije in elektrotehnike ob koncu 19. stoletja so s pomočjo industrijske proizvodnje uvedla v gospodinjstva vedno nove naprave in pripomočke. Ura in klobuk kot simbola pripadnosti višjemu sloju družbe 19. stoletja sta postopoma izgubila svoj pomen, tovrstno sporočilnost pa je prevzelo razlikovanje okusa, proizvodne znamke, tipa predmeta in njegove sodobnosti po zasnovi in obliki. Vsak novi predmet, ki se pojavi na trgu, ima svoj prestižni status toliko časa, dokler ga industrija tehnološko ne razvije do te mere, da ga je možno serijsko izdelovati, kar poceni njegovo proizvodnjo in ga naredi dostopnega tudi širšemu sloju. Ko postane predmet zaradi množične proizvodnje dostopnejši, postopoma izgublja na prestižu. V zelo industrializiranih državah se je v 20. stoletju poleg dostopnosti vrste novih predmetov za vsakdanjo rabo pojavil še nov moment: ponudba vedno novih, izpopolnjenih izvedb posameznih predmetov, povzroča njihovo hitro zastaranje in izgubo vrednosti ter sili potrošnika k njihovem sprotne obnavljanju. Čas, ki poteče od pojava nekega predmeta na trgu do razvoja in plasiranja nove izpopolnjene izvedbe, postaja vedno krajši. Ob tem lahko kolesu, avtomobilu ali televizorju, kot morda najznačilnejšim predstavnikom takšnih predmetov, ob koncu stoletja dodamo še osebni računalnik, za katerega verjetno ni sporna trditev, da je predmet, ki zaradi hitrega razvoja računalniške tehnologije, najhitreje zastara. Razvoju računalniške opreme sledi tudi industrija programske opreme, ki z nezdržljivostjo novih in s starimi dodatno poskrbi za to, da računalniku skrajša uporabno življenjsko dobo.

Na uvodni del knjige se navezuje tudi tretji prispevek avtorja Davida Sabeana, ki govori o oblikovanju potrošniške miselnosti skozi značilnosti in specifičnosti trgovanja in potrošništva ter njihovem družbenem vplivu v obdobjih od renesanse preko (po Hansu Meddicku) plebejske kulture 18. stoletja, ki naj bi predstavljala kulturo industrijskega proletariata, do današnjih dni. S tem prispevkom je avtor skušal utemeljiti svojo tezo, da izmenjava dobrin nikakor ni avtonomno dejanje, ki ne bi imelo zveze s proizvodnim procesom. Potrošniške aktivnosti, kot so poraba in nakupovanje, lahko označimo za kroženje dobrin v smeri komunikacije in menjave, kjer ne gre za odnos subjekt – objekt temveč objekt – objekt.

V prvem primeru avtor poseže v obdobje renesanse, in obravnava karnevale ob koncu sezonskih obdobj. K dogajanju na karnevalu je kot del množice prispeval sleherni posameznik. Udeleženi so bili vsi, ni bilo igralcev ne gledalcev. Trgovanje je bilo kolektivno opravilo in družabni dogodek. V tem času so bili v nekaterih evropskih deželah ali pa mestih (npr. Champagne, Köln, Solun) veliki sejmi, po večini mest pa vsaj trgi in sestanki krošnjarjev, romarjev, kmetov. Podobna oblika trgovanja in dogajanja na sejmih je poznana že iz obdobj v barbarski in začetni fevdalni dobi¹. Ob koncu 16. stoletja sta se trgovina in potrošništvo individualizirala. Razvila so se merila prestiža in luksuza, ki so vedno bolj opredeljevala status družine in doma ter porušila dotedanjo medsebojno povezanost med prebivalci. Status prestiža kot izkaz samozavedanja se je uveljavljal na primerih, kot so oblačenje po modi, kupovanje uvoženih produktov (kava, sladkor ipd.). Ko so se v 19. in 20. stoletju novi izumi vedno znova pojavljali v izdelkih široke porabe, so ti postopoma z industrijskim načinom proizvodnje postali dostopni širšemu sloju.

Posebnost potrošništva 20. stoletja, ki ga obravnava prispevek, predstavlja obračanje denarja in oglaševanje v športu. Dohodki športnikov v 20. stoletju dosegajo predvsem v ZDA vrtočlave vsote. S profesionalizacijo športa so pričela moštva zaposlovati strokovnjake s področij prava, medicine, ekonomije, psihologije, borzništva in še katerega. Šport je pritegnil tudi marketing. Agencije in posamezniki s področja marketinga so v športu odkrili enega najučinkovitejših načinov reklamiranja izdelkov in storitev.

Ob rob temu primeru "nove industrije" v 20. stoletju bi lahko dodali še filmsko in glasbeno industrijo, ki ima svoje korenine prav v uporabi novih izumov in naprav, dostopnih najširšemu krogu ljudi. Za glasbeno industrijo, ki jo lahko danes postavimo ob bok industriji profesionalnega športa, verjetno ni sporna trditev, da je to postala zahvaljujoč izumom 20. stoletja, v elektrotehniki in telekomunikacijah, kot so fonograf, gramofon, magnetofon in radijski sprejemnik. Izum zvočnega zapisa, njegovega ojačanja in modificiranja je pomenil pevcu in glasbeniku to, kar je pomenilo motorno vozilo pešcu, hkrati pa je omogočil tudi njegov trajnejši zapis.

Joachim Krausse se je v svojem prispevku z naslovom *Kolo -- od otroške kombinatorike k montaži osredotočil na izum dvokolesa in njegov razvoj do oblike, kakršno poznamo danes. Pri tem se ni toliko ukvarjal s pomenom kolesa kot prevoznega sredstva oziroma športnega rekvizita ali z vplivom in posledicami, ki jih je prinesla množičnejša uporaba koles v prometu. Prispevek skuša osvetliti kolo bolj z razvojno tehničnega stališča, opozoriti skuša na vpliv, ki ga je imela proizvodnja in konstrukcija kolesa v določeni fazi npr. tudi na razvoj avtomobila, saj sta Daimler in Benz načrtovala svoja prva vozila po vzoru koles (lahka cevna šasija in vitka kolesa z naperami). Karl Benz je svoj lahek avtomobil, ki ga je predstavil leta 1893 in velja za prvi serijsko izdelovani avtomobil na svetu, poimenoval Velo², po kolesu z velikim sprednjim in majhnim zadnjim kolesom imenovanem velociped³. Ob koncu prispevka Krausse zanimivo interpretira stavek Isidora Ducasseja, znanega pod psevdonimom grof de Lautremont (1846-1870): "Lep kot naključno srečanje šivalnega stroja in dežnika na šivalni mizi", ki so ga nadrealisti velikokrat navajali in ga je v tridesetih letih fotografsko upodobil fotograf Man Ray. Če v prispevku analiziramo konstrukcijo obeh tako različnih predmetov, kjer je dežnik primer za lahko konstrukcijo z vitkimi naperami, preko katerih lahko napnemo opno velike površine, in šivalni stroj vrhunec montažne industrijske proizvodnje ob koncu 19. stoletja, lahko iz analize razvijemo konstrukcijo kolesa, kjer so združeni elementi konstrukcije in tehnologije dežnika in šivalnega stroja. Ob bok primerjavi kolesa z avtomobilom je zanimivo dodati misel Marshalla McLuhanna o povezavi kolesa in letala na način, da je dvokolo dvignilo kolo na stopnjo aerodinamičnega ravnotežja in ne ravno posredno ustvarilo letalo. Brata Wright nista bila po naključju kolesarska mehanika, kakor niso bila prva letala naključno podobna dvokolesom⁴. Izkušnje pri razvoju letal si je, z izdelavo in prirejanjem dirkalnih koles, s katerimi je tekmoval, pridobil tudi slovenski pionir letalstva Edvard Rusjan.*

² Paul Siebertz: *Karl Benz*, J. F. Lehmanns Verlag München/Berlin 1943, str. 159.

³ Slovar slovenskega knjižnega jezika, Znanstvenoraziskovalni center SAZU, Inštitut za slovenski jezik Frana Ramovša, DZS, Ljubljana 1994, str. 1502, velociped.

⁴ Maršal Makluan: *Poznavanje opštita človekovih produktov*, Prosveta Beograd, 1971, str. 235.

¹ Robert S. Lopez: *Rojstvo Evrope*, Državna založba Slovenije, Ljubljana, 1969, str. 339.

Kolo kot osebno prevozno sredstvo ne nadomešča mišične moči človeka, temveč jo najučinkovitejše izrablja. V predhodniku današnjega kolesa, enosledni tekalni pripravi izumitelja Karla Friderika Draisa von Sauerbrona, ki je imela prednje kolo vrtljivo okoli navpične osi (smerno krmilo), sta združena principa vrtavke in drsalke. Voznik je sedel na pripravi in se z nogami odganjal naprej. Pomemben korak v razvoju kolesa je pomenila vgradnja pedala - ročice na prednje kolo. Avtor navaja, da je težko ugotoviti, kdo se je prvi domislil vgradnje pedal na kolo. Prvo kolo, ki je doživelo širši uspeh, naj bi izdelal Francoz Pierre Michaux. Javnosti ga je predstavil leta 1867 na svetovni razstavi v Parizu. Njegovo kolo je imelo pedala pritrjena neposredno na os prednjega kolesa. Nedvomno gre pri Michauxovem kolesu res za prvo kolo, ki je bilo širše sprejeto in je pomenilo mejnik v razvoju in proizvodnji koles. Vsekakor pa bi morali kot pomemben mejnik v razvoju kolesa upoštevati tudi kolo Škota Kirkpatricka Macmillana⁵ iz leta 1839. Pri Macmillanovem kolesu je voznik preko vzvoda poganjal zadnje kolo, kar zelo spominja na zasnovo kolesa z verigo, kakršnega poznamo danes. Ob tem predstavlja Michauxova zasnova kolesa z neposrednim pogonom na prvo kolo v razvojnem smislu določen korak nazaj. Michaux je leta 1868 zgradil tovarno koles. V tem času je razvoj koles dosegel stopnjo tehnologije izdelave kočij. Kolesa so v Franciji in ZDA kmalu prišla v modo. Ustanavljali so kolesarske šole, klube, izdajati so začeli kolesarske časopise. Leta 1869 so v Parizu odprli prvo kolesarsko razstavo na svetu. V tehničnem smislu so se na kolesih pojavile nove rešitve, kot so lahka kovinska konstrukcija, cevni okvir, kroglični ležaji, kolesa z jeklenimi platišči in z obroči iz polne gume. Za drugo polovico 19. stoletja značilna uporaba lahkih paličnih konstrukcij tako pri gradnji stavb kakor tudi pri izdelavi predmetov za vsakdanjo rabo, kot je npr. dežnik, se je uveljavila tudi pri proizvodnji koles, kjer so težka lesena kolesa zamenjala lahka kolesa s špicami. Nožni pogon se je v tem času dokončno uveljavil tudi na najprominentnejšem industrijskem izdelku precizne mehanike iz konca 19. stoletja - šivalnem stroju.

Prispevek o razvojni poti kolesa se konča z opisom konstrukcije kolesa iz začetka 20. stoletja, kakršno v osnovi poznamo še danes. To ima

prednje in zadnje kolo enakega premera in pogon preko pedalov in verige na zadnje kolo. Ali so takšno kolo res razvili šele ob koncu 19. stoletja in kdo ga je pravzaprav prvi izumil? Odgovor na to vprašanje lahko osvetlijo raziskovanja del Leonarda da Vinci. Vincijev učenec Salai naj bi že okoli leta 1493 izdelal skico kolesa s kolesoma enakega premera in prenosom preko pedal in verige oziroma usnjenega traku na zadnje kolo⁶. Izdelano naj bi bilo iz lesa. To odkritje nas privede do zaključka, da se je v 19. stoletju vrsta izumiteljev in podjetnikov desetletja ukvarjala s procesom razvoja naprave, ki naj bi jo že v 15. stoletju izumil en sam človek. Ne glede na to pa se razvojna pot kolesa s tem še ni končala, kar dokazuje pestra ponudba koles na trgu za različne namene in priložnosti ob koncu 20. stoletja. Razvoj koles je v tem stoletju šel glede na njihovo namembnost v več smeri. Prestave na kolesih so danes že nekaj vsakdanjega. Že tako izpopolnjen mehanski zavorni sistem na tekmovalnih gorskih kolesih zamenjuje hidravlični, povzet iz avtomobilske industrije. Za izdelavo tekmovalnih koles se uporabljajo lahki kompozitni materiali. O vlogi, ki jo je odigralo kolo kot prometno sredstvo ali rekvizit za šport in prosti čas, pa bi tudi lahko še precej napisali.

Karin Hausen, avtorica tretjega poglavja, z naslovom *Povedano s cvetjem*, nas s svojim prispevkom seznanja s cvetjem, ki si je, predvsem v zadnjem stoletju, poleg množice tehničnih predmetov pridobilo status predmeta široke porabe. Dejanska uporabna vrednost cvetja je sicer vprašljiva. Največkrat služi kot dekoracija stanovanja, hiše ali vrta. Posamezne vrste in barve cvetja ali sestavi v obliki šopkov, vencev, ikeban pa največkrat vsebujejo neko svoje posebno sporočilo. Skozi stoletja je cvetje navdihovalo umetnike, narekovalo modo, oblikovanje, dekoriranje in podajalo svojo sporočilnost. Po navedbi avtorice prispevka se je posebna sporočilnost cvetja v Nemčiji uveljavila v začetku 19. stoletja. V sredini tega stoletja so se gojitelji cvetja pričeli povezovati v združenja, kjer so izmenjevali znanje in izkušnje in izdajali strokovne časopise. Ob tem, ko si je cvetje postopoma pridobivalo status nepogrešljive dobrine vsakdanjega življenja, so vrtnarji v cvetju odkrili dober vir zaslužka in poleg drugih poklicev se je

⁵ Rudolf Krebs: *Fünf Jahrtausende Radfahrzeuge*, Sprinter Verlag Berlin, Heidelberg 1994, str. 286, 287.

⁶ Wiebe E Bijker: *Of Bicycles, Bakelites, and Bulbs - Toward a Theory of Sociotechnical Change*, Massachusetts Institute of Technology, Cambridge, Massachusetts, 1997 str. 20, 21.

uveljavil tudi poklic cvetličarja. V Nemčijo so uvažali tudi cvetje iz Belgije in Nizozemske, z otvoritvijo St. Gothardske železniške proge leta 1882 pa se je ponudba na nemškem trgu s cvetjem iz sredozemskega dela Italije in Francije še povečala. Industrijsko gojenje cvetja v rastlinjakih in cvetličnih vrtovih je dokončno zadovoljilo povpraševanje po kakršnikoli vrsti cvetja, v kateremkoli letnem času. Za primerjavo s slovenskim ozemljem je zanimivo navesti, da se je širše industrijsko pridelovanje cvetja pri nas pričelo šele v 70. letih z otvoritvijo vrtnarije Agrarija v Čatežu, ko so ponudbo na slovenskem trgu popestrile tudi nove kulture, kot so gerbere, nova vrsta odpornejših nageljnov ipd. V zadnjem stoletju se cvetje množično uporablja ob raznih praznovanjih jubilejev, pogrebih, dnevu mrtvih ipd. V Nemčiji se je v času gospodarske krize med 1. in 2. svetovno vojno npr. uveljavilo praznovanje materinskega dneva, cvetličarji povojne Jugoslavije pa so se najbolj veselili osmega marca, ko so komaj zadovoljevali množično povpraševanje po cvetju. Razmeroma nov primer množične uporabe cvetja je tudi okraševanje delovnih mest s cvetjem in zelenjem. Avtorica prispevka navaja, da je do širše uporabe cvetja za okraševanje delovnih prostorov v Nemčiji prišlo po letu 1935, ko so nacionalsocialisti pričeli s posebnim gibanjem pod geslom sonca in svetlobe vsem, ki ustvarjajo. V današnjem času velja cvetje sicer za eno izmed manj potrebnih, pa vendar nepogrešljivih stvari v vsakdanjem življenju. Vsakdanje navade in običaji, praznovanja jubilejev, dogodkov ali posebnih praznikov omogočajo vrtnarski in cvetličarski industriji obstoj in dober zaslužek. Prodaja cvetja se je iz rastlinjakov preselila v cvetličarne in tržnice ter se v zadnjem času razširila tudi v blagovnicah. Za dostavo cvetja na določen naslov ob točno določenem času poskrbijo posebne agencije. Trgovina s cvetjem dandanes presega ponudbo večine ostalih trgovin s precej pomembnejšimi artikli, kot je cvetje.

Urednikov prispevek v knjigi FAHRRAD, AUTO, FERNSEHSCHRANK z naslovom *Avtomobil - gospodovanje nad prostorom in časom* je še posebej zanimiv, ker osvetljuje predmet, ki je ob koncu 20. stoletja v razvitem svetu zasedel enega najvišjih mest na lestvici uporabnih dobrin iz različnih zornih kotov. Prvo poglavje z naslovom *Avtomobil kot objekt industrijske kulture* obravnava razvoj cestnoprometne infrastrukture, ki ga je narekoval tehnični razvoj avtomobila po eni strani in množičnost uporabe

po drugi. Nova vrsta cestnega prometnega sredstva je zahtevala posodobitev obstoječega cestnega omrežja in gradnjo novih sodobnejših brezprašnih cest, ki so morale omogočati vse večje hitrosti. Množična uporaba avtomobilov je narekovala uvedbo vse bolj natančnih prometnih predpisov in ureditev prometa s signalizacijo. Načrtovanje parkirnih prostorov in garažnih hiš je postalo sestavni del urejanja prostora v mestih. Načrtovanje prometa, preskrbe in cestne mreže pa je danes značilen sestavni del industrijske kulture. Z avtomobili so se pojavile tudi nove storitvene dejavnosti, kot so servisne delavnice, bencinski servisi, trgovine z avtomobili in avtomobilsko opremo. Razvila se je industrija, ki izdeluje dodatno avtomobilsko opremo, npr. enostaven lepotni dodatek ali zahtevno napravo, namenjeno izključno avtomobilu (radioaparar, telefon, alarmna naprava).

Avtor uvodoma seznanja z zgodovino motorizacije in rastjo števila avtomobilov v Nemčiji v tem stoletju. Avtomobil je bil sprva rekvizit za zabavo in prosti čas. Upravljanje avtomobila je bilo v začetku še tako zahtevno in avtomobili še tako nezanesljivi, da so imeli lastniki avtomobilov zaposlene svoje šoferje, ki so bili hkrati tudi mehaniki. S pojavom avtomobila je postala zamisel o delu v mestu in bivanju na deželi lažje uresničljiva. V dvajsetih letih tega stoletja je avtomobil že postal vsakodnevno uporabno prevozno sredstvo. Manj premožnim so vstop v svet avtomobilov omogočili avtomobili lahke zasnove, t. i. cyclecars, ki so v svoji zasnovi združevali veliko enostavnih tehničnih rešitev iz proizvodnje koles. Množična proizvodnja avtomobilov znamke Ford T na tekočem traku v ZDA je v tem času že omogočila tako nizko ceno, da je ta avtomobil postal dostopen najširšemu sloju prebivalstva. Tehnologija montaže vozil na tekočem traku se je v Nemčiji pojavila leta 1924. V tem času je bil Fordov model T, ki so ga proizvajali tudi v Evropi, že zastarel. To je spretno izkoristil drug avtomobilski koncern v ZDA, General Motors, ki je uvidel novo strategijo: trgu so ponudili širok izbor avtomobilskih modelov po hierarhiji od najcenejšega do najprestižnejšega in s tem tudi najdražjega. Tretji značilen razvojni korak v množični avtomobilski proizvodnji je bila politika hitre menjave avtomobilske mode z načrtovanim zastaranjem avtomobilskih modelov. Moda in atraktivno oblikovanje avtomobilskih karoserij sta postala pomembna dejavnika pri načrtovanju proizvodne politike avtomobilskih podjetij.

Gospodarske razmere v Evropi so šele ob koncu 30. let dozorele za razmišljanja o nekakšnem ljudskem avtomobilu. V Italiji so začeli izdelovati topolina, v Nemčiji pa volkswagen. Načrte je prekrizala 2. svetovna vojna. Vstop v svet motorizacije so delavcu in uslužbencu iz ZRN v 50. letih omogočili cenovno ugodni mopedi in skuterji, ki so bili udobnejši od klasičnih motornih koles. Za zaščito voznika pred vetrom so imeli vgrajene ščitnike za kolena. Skuterji s kabino, kot npr. BMW Isetta, so bili naslednja faza v razvoju udobnejših motornih koles, ki so po videzu postali že povsem podobni avtomobilu, njihova cena pa je bila še vedno bistveno nižja od cene pravega avtomobila. Na tem mestu lahko naredimo primerjavo s Slovenijo, kjer so Tomosovi mopedi v 60. letih (več kot 10 let pozneje kot v Nemčiji) postali prvo najširše dostopno lastno motorno prevozno sredstvo. Proizvodni programi tovarne je namreč temeljil na motornih kolesih s prostornino 50 ccm. Ti so z vgrajenimi dodatnimi ščitniki za noge po svoji zasnovi kar najbolj združevali udobje skuterjev ter enostavnost, zanesljivost in ekonomičnost mopedov. Skuterji s kabino v Jugoslaviji niso odigrali takšne vloge kakor v Nemčiji, saj se nobena od jugoslovanskih tovarn ni odločila za njihovo izdelavo. Zaradi razmeroma nizke cene BMW-jevih Isset je Jugoslavija nekaj teh skuterjev s kabino uvozila za potrebe vojnih invalidov. To je bil tudi razlog, da so jih pri nas povsem neupravičeno imenovali invalidski avto.

Volkswagnov hrošč je v Nemčiji šele v 50. letih postopoma prevzel vlogo ljudskega avtomobila. Druga nemška avtomobilsko tovarna Opel se je po vzoru matičnega koncerna General Motors opredelila za strategijo širše ponudbe avtomobilskih modelov (Rekord, Kapitän, Admiral in kasneje še Kadett). V Jugoslaviji je, za primerjavo z Nemčijo in ZDA, v 60. letih nekakšen ljudski avtomobil postal Zastavin model 750. Zastava je jugoslovanskemu trgu sicer ponudila tudi avtomobil srednjega razreda znamke 1300, vendar bi kot jugoslovanski primer General Motorsovega modela prej lahko navedli Tomosovo paleto Citroenovih avtomobilov od osnovnega modela 2 CV – spaček preko amija do modela visokega razreda DS – žaba.

V drugem poglavju *Avtomobil kot objekt sodobnega časa* je avtor skušal opredeliti uporabno vrednost avtomobila in opozoriti na tiste njegove značilnosti, ki so v določenem obdobju njegove zgodovine zapustile največji vtis.

Hitro gibanje skozi prostor je bila že sanjska želja predindustrijskih kultur in starih civilizacij. Osnovna misel starih mitov o preseganju meja človeške sposobnosti je našla svojo sodobno uresničitev v prometnih sredstvih 20. stoletja. Avtomobil je v zadnjem stoletju zasedel eno najvišjih mest na lestvici uporabnih dobrin, ki dvigajo kvaliteto življenja. Tehnične pridobitve sodobne civilizacije so v začetku 20. stoletja pripeljale do zaničevanja preteklosti. Ko je avtomobil prebolel otroške bolezni, je postal simbol hitrosti, svobode, podrejanja časa in prostora. V začetku tega stoletja so se nad stroji navdihovali futuristi, ki so človeku omogočali polastiti se sveta in avtomobil je za njih postal tudi lepotni objekt. Največkrat se kot začetek futurističnega gibanja omenja letnica 1909, ko je 20. februarja Filipo Tommaso Marinetti v pariškem časopisu *Le Figaro* objavil manifest z naslovom *Le Futurisme*. V njem je med drugim zapisal, da je veličino sveta obogatila nova lepota: lepota hitrosti in da so tuleči avtomobil, ki se zdi, kot da jaha na topovskem izstrelku, ali dirkalni avtomobil, ki ga krasijo debele cevi, podobne kačam z eksplozivno sapo, lepši od samotraške Nike. Na tem mestu bi lahko dodal, da so umetniki pozneje še večkrat uporabljali avtomobil za izražanje svojih vtisov bodisi o avtomobilu samem kot predmetu, bodisi o predmetu, ki je odigral določeno vlogo v družbi in načinu življenja ljudi. V obdobju umetnosti POPART, ob koncu 50. in v 60. letih, se je avtomobil večkrat pojavljal v umetniških delih, kjer so ga marsikdaj satirično upodabljali kot npr. Edward Kienholz, ki je s svojo skulpturo *Back seat Dodge* – ljubezen na zadnjem sedežu avtomobila in steklenica piva na travi – skušal ponazoriti ameriški način življenja v tem času.⁷

Uporabna vrednost avtomobila, ki izhaja iz izboljšanja funkcionalne kvalitete vsakodnevne opravnosti (od prevoza dobrin, vsakodnevnega prevoza na delo in domov, za nakupe, izlete, počitnice), je z leti prihajala vedno bolj do izraza. Avtomobil je stroj, ki je človeku pomagal, da je presegel sposobnosti svojega telesa in nadaljeval pot, ki jo je začrtalo kolo. Prednosti avtomobila v primerjavi z železnico je več. Celoten aparat, ki ga za svoje delovanje potrebuje železnica (železniška mreža, postaje, signalne naprave, nadzorni sistem), je pri avtomobilu odveč. Avtomobil omogoča dostop do skoraj vsake hi-

⁷ Lucy R. Lippard: *Pop art, Thames and Hudson Ltd, London, 1974.*

še in zaselka, načrtovanje poti in njeno prilagajanje dovoljuje zasebno uporabo in neodvisnost od voznega reda. Po drugi strani pomeni vožnja z avtomobilom prehod na individualizacijo gibanja in v primerjavi z železnico zagotavlja avtonomnost in zasebnost. Vožnja z avtomobilom lahko omogoča tudi posebno doživetje, v katerem je človek v nasprotju z opazovanjem filmskih kadrov pokrajine ali fotografij sam svoj režiser. Izrazito povečanje mobilnosti in hitrosti potovanja z avtomobilom je privedlo do načrtovanja, racionaliziranja in optimiranja vsakdanjih opravkov in po drugi strani do nervoze ter neprestanih napetosti zaradi odvisnosti od prometnih razmer.

Naslednje dokaj obsežno poglavje prispevka se ukvarja s simboličnimi in estetskimi vidiki avtomobila. Avtomobil je simboliziral željo po svobodi. Pionirska leta avtomobilizma, ki so bila še v znamenju iskanja ustreznega tipa vozila in primerne pogonskega stroja, je že skoraj od vsega začetka spremljalo preizkušanje zmogljivosti in vzdržljivosti avtomobilov na tekmovanjih. Ob preizkušanju konstrukcijskih rešitev in trdnosti materialov so dirke avtomobilov predstavljale posebno doživetje tudi za gledalce, športni uspeh pa je za avtomobilsko tovarno predstavljal svojevrstno reklamo. Vzporodno z razvojem avtomobila so se glede na njegovo namembnost razvijale tudi karoserije, ki so s prostorom za voznika in potnike, kot njegovim najbolj reprezentativnim delom, navzven izražale udobje, oblikovalske trende svojega časa in določale hierarhijo prestiža. Prav karoserija je najočitneje simbolizirala položaj lastnika avtomobila v družbi. Značilna oblika hladilnika in emblem na njem sta naredila določeno avtomobilsko znamko in z njo povezano statusno pripadnost že od daleč prepoznavno. Pri dragih avtomobilih je dajala dodaten vtis udobnosti in prestiža tudi izbira posebnih materialov za opremo notranjosti. V začetku 20. stoletja je oblika karoserije z dolgim pokrovom motorja poudarjala moč pogonskega stroja. Okoli leta 1910, ko so vojaške ladje nemškega imperija paradirale po svetovnih morjih, je vitka oblika ladijskega trupa pomenila tehnično dovršenost in simbol hitrosti, kar se je odražalo tudi pri oblikovanju avtomobilskih karoserij. V 30. letih so pri načrtovanju avtomobilov posebno v ZDA pričeli upoštevati tudi zakone aerodinamike. Aerodinamična karoserija je postala izhodišče za novo merilo estetike, ki je vplivalo tudi na oblikovanje predmetov iz vsakdanjega življe-

nja, kot so: svinčnik, radijski aparat, hladilnik ipd. Aerodinamični stil oblikovanja avtomobilov je nato v 50. letih prešel v stil sanjskega avtomobila prihodnosti, kjer je kromirani prednji del cestnih križark spominjal na čeljusti morskega psa in simboliziral naraščajoči življenjski standard. V tem obdobju so pričeli proizvajalci avtomobilov s posebnimi izvedenkami avtomobilskih modelov zadovoljevati tudi individualne okuse posameznih kupcev. Pridružila se jim je industrija dodatne opreme, s široko ponudbo funkcionalnih dodatkov in okrasnih predmetov, kot so: nalepke, talismani ipd. Z njimi si je lastnik priredil avtomobil po svojem okusu.

V zadnjem poglavju skuša avtor opozoriti na prihodnost, kjer naraščajoča motorizacija prinaša s seboj škodljive vplive na okolje. Zaradi individualne mobilnosti in udobnosti, ki jo dovoljuje avtomobil, se mu v bližnji prihodnosti verjetno ne bo mogoče odpovedati. Delno rešitev tega problema vidi avtor v omejevanju avtomobilskega prometa z razdelitvijo državnega prostora na območje, kjer je vožnja z avtomobilom dovoljena, in na cone, zaprte za individualni avtomobilski promet. Ena od možnosti je tudi razvoj posebnih majhnih mestnih avtomobilov, s čimer se danes avtomobilске tovarne že ukvarjajo. Zadnji primer je razvoj mestnega avtomobila Smart pri družbi Mercedes Benz.

Med izumi 20. stoletja, ki so poleg avtomobila dali pečat osebnemu standardu, so vsekakor tudi telekomunikacijske naprave za široko uporabo. Enega od njih, *televizijski sprejemnik*, je osvetlil prispevek Knuta Hickethierja. TV sprejemnik je po avtorjevem otrok prastarih želja človeka, da bi lahko gledal na daljavo, ne da bi ga pri tem ovirali horizont, naravne ali kakšne druge prepreke. V tehničnem pogledu je izum prenosa slik na daljavo neposredno povezan z odkritjem prenosa radijskih valov. Za razliko od radijskega sprejemnika, ki je v osnovi ostal nespremenjen že desetletja, je razvoj TV aparata za širšo uporabo trajal veliko dlje. Pravzaprav se ta razvoj še ni končal, saj se v zadnjem obdobju pojavljajo vedno novi aparati z daljšimi in ožji izvedbami ekranov. Vsekakor pa je do ekrana, ki bi zavzemal velikost stene dnevne sobe, še dolga razvojna pot. Z razvojem naprave za prenos slike na daljavo se je ukvarjal tudi Ljubljčan, izumitelj Anton Codelli, ki mu je bil leta 1930 priznan prvi jugoslovanski patent brezžične televizije.⁸ Prednost televizije pred ostalimi mediji je, da prenaša dogajanje s sliko in zvo-

kom neposredno v dnevno sobo stanovanja in jo informacijsko kar najpopolneje poveže s svetom. Začetki množične uporabe televizije segajo v 50. leta. Tedaj je bila slika sveta v stanovanju še redkost. Televizija je postopoma vedno bolj posegala v kulturne značilnosti dežel. Posamezne regionalne značilnosti z narečji so ob podpori televizije hitreje izginjale in se med seboj zlivale v širših skupnostih. Ob naraščanju gospodarskega napredka in modernizaciji na vseh področjih družbe je televizija nudila svojo komunikativno podporo. Do pojava sredstev za arhiviranje posnetega materiala je prenos programa potekal v živo. Arhiviranje videografa je z režijo, obdelavo in montažo na eni strani omogočilo predvajanje dokumentarnih posnetkov, televizijskih dram in filmov, po drugi strani pa prirejanje in selekcioniranje informacij pri poročanju o dogajanjih z namenom ustvarjanja določenega javnega mnenja. V letih, predvsem med 1989 in 1991, se še spominjamo televizijskih prispevkov beograjske televizije o političnih dogajanjih v Sloveniji, ko je ta s spretno montažo in priredbo ustvarjala negativno javno mnenje o Sloveniji.

Posedovanje TV sprejemnika je bilo v 50. letih še znamenje prestiža. Do leta 1990 je imelo v Nemčiji 95 % gospodinjstev svoj TV sprejemnik. Zanimiv je podatek avtorja, da je ob koncu 60. let 72,3% delavskih družin s prihodki pod 800 DEM imelo svoj TV sprejemnik, ob tem pa je le 18,6% teh družin imelo električni kuhalnik in 32,5% pralni stroj. Televizor je v nekem smislu ustvaril nov bivalni prostor v stanovanju - dnevno sobo in postal prepotrben element stanovanjskega pohištva. V večernem času je pritegnil družino izza kuhinjske mize na fotelj dnevnice. Arhitektom in oblikovalcem pohištva predstavlja televizor danes enega od izhodišč pri načrtovanju in opremljanju notranjosti stanovanjskih prostorov. Industrija se skuša z oblikovanjem TV sprejemnikov in izborom materialov za njihova ohišja približati oblikovalskim trendom svojega časa. Ko so s pomočjo tranzistorske tehnike v 60. letih razvili manjše, prenosne izvedbe radijskih aparatov, gramofonov in televizorjev, je tudi televizor kmalu postal nepogrešljiv predmet na počitnicah, kjer je ob večerih družino zadrževal pred šotorom ali

bivalno prikolico. Pojav televizije je pripeljal do prerazporeditve večernega časa v družini, ki je postal med 19. in 22. uro večinoma rezerviran za televizijske oddaje. Čas za potrebna vsakodnevna hišna opravila se je prilagodil televizijskemu sporedu. Televizija je pripeljala tudi do zmanjšanja aktivne porabe prostega časa na račun ogledov televizijskih prenosov dogodkov v živo. Množica satelitskih in kabelskih programov postavlja gledalca pred dilemo, kateri televizijski program naj gleda v določenem trenutku. TV pilot - naprava, s katero gledalec izbira programe na TV sprejemniku, ne da bi mu bilo potrebno vstati iz udobnega fotelja, je postala najbolj uporabljan pripomoček v gospodinjstvu in zato tudi večkrat predmet spora v družini. Avtor prispevka navaja podatek, da je v začetku 90. let le ena polovica gledalcev gledala določeno televizijsko oddajo do konca, pri kabelski televiziji pa naj bi ta delež znašal samo še eno tretjino. Prihodnost razvoja televizijske tehnike vidi avtor v povezavi z računalniško tehniko navidezne resničnosti.

Zadnji prispevek avtorja Christopha Asendorfa z naslovom *Super Constellation* - letalo kot kulturna izkušnja⁹ obravnava nekaj primerov vpliva letalstva na druga področja, od prometa, arhitekture, raziskav do umetnosti. Človek se je s pomočjo priprave prvič uspešno dvignil od tal 21. novembra 1783. To je uspelo Francozoma Pialtru de Rozieru in Marquizu d' Arlandesu, ki sta v Parizu poletela z balonom bratov Montgolfier. Manj je znano, da naj bi le leto za tem dogodkom baron Žiga Zois botroval prvemu poskusu (najverjetneje je šlo le za modelni poskus) letenja z balonom na Slovenskem¹⁰. Kot prvega Slovenca, ki je letel, ob njegovih poletih z balonom med leti 1810-14 največkrat omenja jo zdravnik dr. Gregorja Kraškovića¹¹. V vseh naštetih primerih je šlo za letalne naprave, lažje od zraka. Ko gre za letalne naprave, težje od zraka, nas legenda o Dedalu in Ikaru spomni na razmišljanja o letenju že v 8. stoletju pred našim štetjem. V renesansi se je z razvojem letalne naprave ukvarjal Leonardo da Vinci (1452-1519).

⁹ *Super Constellation - pomen: 1. tip letala družbe Lockheed; 2. Constellation - sozvezdje, fig. tmenitna družba. Po: Anton Grad, Ružena Škerlj, Nada Vitorovič: Veliki angleško slovenski slovar, DZS, Ljubljana 1994.*

¹⁰ *Več o tem: Sandi Sitar: Slovensko letalsko pionirstvo, Zbornik za zgodovino naravoslovja in tehnike, zvezek 11, Slovenska matica, Ljubljana 1991.*

¹¹ *Sandi Sitar: Slovensko letalsko pionirstvo, Zbornik za zgodovino naravoslovja in tehnike, zvezek 11, Slovenska matica, Ljubljana 1991, str. 158.*

⁸ *Branko Ozvald: Ljubljancan baron Anton Codelli - eden najplodovitejših izumiteljev na Slovenskem, Zbornik za zgodovino naravoslovja in tehnike Slovenska matica, Ljubljana 1991, str. 143.*

Izum uspešne letalne naprave, težje od zraka, je bil torej neposredno povezan z odkritjem primernega pogonskega stroja z veliko specifično močjo (razmerjem med močjo in težo stroja). Takšen stroj se je z motorjem z notranjim izgorovanjem pojavil šele ob koncu 19. stoletja. Kljub posameznim poskusom letenja z motornimi letali že ob koncu 19. stoletja je prvi uspešen polet z motornim letalom uspel šele bratoma Wright, v Ameriki, decembra leta 1903. S tem dogodkom, ko se je uradno začelo obdobje letalstva, pričanja svoj prispevek tudi avtor Christoph Asendorf. Zanimanje širše javnosti za letalstvo se je začelo s preletom Rokavskega preliva 25. julija 1909. V tem letu je tudi Edvard Rusjan izvedel svoje prve uspešne poskuse letenja s svojim letalom Eda I; skupaj s svojim bratom se je začel ukvarjati z letalstvom že leta 1897¹². Letalstvo so v letih pred 1. svetovno vojno popularizirali na t.i. letalskih tednih. Na enem takšnih dogodkov v Brescii je svoj letalski krst doživel tudi italijanski pesnik, futurist Gabrielle d'Annunzio, ki je postal oficir vojnega letalstva in se opredelil za fašizem. Ni naključje, da je v letih pred 1. svetovno vojno letalo, kot vrhunski dosežek tehnike, simbol hitrosti, obvladljivosti prostora navduševalo predvsem futuriste in vojaške strokovnjake. Letalo je bilo za umetniško avantgardo posebnega pomena. Utelešalo je sposobnost gibanja v najvišji obliki in linije letal, ki so imele oblike čistih matematičnih krivulj, so ustvarile nov objekt lepote in kriterije estetike. Letalski propeler je postal primer absolutne lepote in popolnosti, ki upodablja razmerje med materijo in energijo. Letala in baloni, ki so človeku omogočili osvojitve tretje dimenzije, so po 1. svetovni vojni vplivali tudi na slikarsko umetnost, saj so slikarji pogosto upodabljali panoramske motive. S pogledom na zemljo iz zraka, od koder je le-ta videti pisana ploskev, se je trodimenzionalni vtis prostora zmanjšal in s tem tudi prepoznavnost terena, objektov in predmetov na njej. Za razpoznavanje terena v izvidniške, kartografske in druge znanstvene namene je bilo zato potrebno izšolati strokovnjake, saj neizkušenemu očesu množica linij in ploskev ne pove kaj dosti. Osvojitev tretje dimenzije se danes v najvišji stopnji obrestuje z uspešnejšimi geološkimi, meteorološkimi, ekološkimi in drugimi raziskavami našega planeta.

Letala so pričeli uporabljati v civilne namene šele po 1. svetovni vojni, ko je njihova tehnologija izdelave napredovala. V tem času so vezana plošča in lahke kovine kot glavni material za gradnjo letal postopoma izpodrinile lesene letve, platno in žice. Z razvojem in izpopolnitvijo letalskih instrumentov in navigacijskih naprav je postalo letenje bolj varno tudi v manj ugodnih vremenskih razmerah. Hitrejša letala z množico instrumentov in vedno bolj zahtevnimi letalskimi lastnostmi so zahtevala primerno usposabljanje pilotov na simulatorjih letenja. Ti so z razvojem računalniške tehnologije ob koncu 20. stoletja postali že tako izpopolnjeni, da skoraj v popolnosti ponazarjajo pravo letenje v najrazličnejših razmerah. Lastnikom osebnih računalnikov so dandanes dostopni programi v obliki iger, ki že tako popolno simulirajo letenje z vojaškimi, potniškimi in športnimi letali, da nekatere od njih uporabljajo tudi pri osnovnem šolanju pilotov.

Razvoj in oblikovanje gladkih in zaokroženih linij letalskih konstrukcij, ki jih je narekovalo upoštevanje zakonov aerodinamike, je imelo svoj vpliv tudi na oblikovanje avtomobilskih karoserij in celo predmetov iz vsakdanjega življenja, kot so radijski sprejemnik, pohištvo ipd. Neposreden primer takšne aplikacije izkušenj iz letalske industrije v avtomobilsko lahko najdemo pri slovenskem konstruktorju Stanku Bloudku, ki je med prvimi konstruktorji v svetu razvijal letala z zaprto kabino. Ko je Bloudek v 30. letih opustil razvoj letal, je pri tem pridobljene izkušnje iz aerodinamike, snovanja udobnosti pilotove kabine in tehnologije izdelave letal, prenesel na razvoj avtomobilov.

V potniškem prometu so pričeli letala uporabljati šele po 1. svetovni vojni. Zgodovina potniškega letalskega prometa je v veliki meri povezana z nizozemsko letalsko družbo KLM in njenim ustanoviteljem, znanim graditeljem lovskih letal med prvo svetovno vojno Anthonyjem Fokkerjem. Fokker je po vojni pričel z gradnjo linijskih potniških letal za svojo letalsko družbo. Prvo velikoserijsko letalo za prevoz potnikov tipa Junkers F13 iz leta 1919 je imelo poleg dveh pilotskih še štiri potniške sedeže. Majhno število potnikov posameznim letalskim družbam kljub istočasnim prevozom tovorov in pošte ni zagotavljalo gospodarnosti. Letalo je bilo v tem obdobju razmeroma neudobno in nezanesljivo prevozno sredstvo. V 30. letih 20. stoletja, ko je tehnologija gradnje letal že znatno napredova-

¹² Sandi Sitar: *Rusjanov poskus letalske industrije, Zbornik za zgodovino naravoslovja in tehnike, Slovenska matica Ljubljana 1987, str. 15, 16.*

la, je nastalo letalo DC 3, ki je s 13000 izdelanimi primerki postalo eno najuspešnejših letal vseh časov. To letalo je npr. z 21 potniškimi sedeži letalskim družbam zagotovilo donosnost pri potniškem prometu, neodvisno od pošte ali tovara. Potniški letalski promet je dobil v 50. letih z medcelinskimi poleti nov zagon. V tem obdobju so tudi letališča iz nekakšnih brezobličnih površin s posameznimi objekti postopoma dobivala svojo posebno prepoznavno podobo. Vse večja letala so od arhitektov zahtevala nov pristop pri načrtovanju hangarjev. Ker streh velikih površin pri hangarjih ni možno podpirati s stebri, kot npr. pri tovarniških halah, so izpopolnili tehnologijo gradnje školjkastih strešnih konstrukcij. Takšna oblika se je v 50. letih tudi širše uveljavila. Primer takšne gradnje, ki je tudi nam dobro znan, je npr. Hala A ljubljanskega Gospodarskega razstavišča.

Ko se ob prehodu v novo tisočletje ozremo v zgodovino lahko sklenemo, da so ljudje množično sprejeli vse tiste tehnične predmete, ki človeka razvajajo. Večina od njih niti ni rezultat njihovega načrtnega razvoja, temveč so nastali kot rezultat raziskav in odkritij za potrebe gospodarstva, znanosti, tehnologije, raziskav v vojaške namene ipd. Trditev, da je avtomobil nastal kot rezultat odkritja motorja z notranjim izgorevanjem, bi bila sporna. Dejstvo pa je, da je avtomobil lahko postal uporaben šele takrat, ko so zanj razvili primeren pogonski stroj, kakršen je npr. motor z notranjim izgorevanjem. Slednjega so intenzivneje razvijali v 19. stoletju kot stabilni motor za pogon strojev v manjših industrijskih obratih in delavnicah, kjer so potrebovali manjši, cenejši, varnejši in prilagodljivejši pogonski stroj¹³. Motorji z notranjim izgorevanjem so se v industriji obdržali razmeroma kratek čas (z elektrifikacijo so jih kmalu izpodrinili električni rotacijski stroji), najbolj pa so se uveljavili za pogon motornih vozil. Podoben primer je televizija, danes ena najmnožičneje uveljavljenih telekomunikacijskih naprav, računalnik, letalo ipd.

Uredniku je v veliki meri uspelo zbrati prispevke, ki obravnavajo najpomembnejše pred-

stavnike predmetov in naprav iz vsakdanjega življenja. Tematike, ki jo obravnava knjiga, ni možno na nobeni točki skleniti. Čeprav ne gre za predmet ali napravo, bi bilo knjigo zanimivo dopolniti tudi s prispevkom o umetnih snoveh. Te so bistveno pripomogle k množični proizvodnji naprav in predmetov iz vsakdanjega življenja, in to zaradi razmeroma nizkih proizvodnih stroškov pri njihovi predelavi in zaradi množične uporabe. Zato verjetno ni sporna trditev, da je bilo 20. stoletje tudi v znamenju umetnih snovi, s svojimi uporabnimi prednostmi na eni in posledicami, ki jih je njihova proizvodnja, uporaba in odlaganje pustila na okolju na drugi strani. Morda bo tej knjigi sledilo nadaljevanje, kjer se bodo kolesu, letalu, avtomobilu, televizorju in cvetju pridružile tudi plastične mase, računalnik, avdio naprave, ali pa hladilnik, pralni stroj, električna ročna orodja ipd. Knjiga je zanimiva tako za povprečnega bralca kot za nekoga, ki išče nove možnosti in oporne točke pri raziskovanju, obravnavi ali interpretaciji obravnavanih in tudi drugih predmetov iz vsakdanjega življenja. Zato bo dobrodošla vsakomur, ki bi si pri obravnavanju takšnih predmetov želel s tehničnega razširiti obzorje tudi na širše področje kulturne zgodovine.

Boris Brovinsky

NEPOZABEN PORTRET MOŽGANSKE SMRTI NEKEGA NARODA

Jung Chang, Divji labodi : tri hčere Kitajske. Ljubljana : Samozaložba Vanda Cedilnik, 1997. 604 strani.

Redka so dela, ki so hkrati prodajne uspešnice, kritiški hiti in še korektna (čeprav malce drugačna) zgodovina. Vse troje se je posrečilo v Veliki Britaniji živeči Kitajki Jung Chang, profesorici lingvistike na London University. Čeprav je knjiga v Veliki Britaniji izšla že 1991. leta in bila v slovenščino prevedena lani, mislim, da si še vedno zasluži predstavitev.

Zgodba treh generacij žena avtoričine družine je hkrati zgodba mnogih Kitajcev, ki so živeli v času velikih sprememb – v 20. stoletju. Yufang, njena babica, se je rodila v družini provin-

¹³ Več o tem:

Erik Eckermann: Vom Dampfwagen zum Auto - Motorisierung des Verkehrs, Rowohlt Taschenbuch Verlag GmbH, Reinbek bei Hamburg 1981.

Joachim Varchmin/Joachim Radkau: Kraft, Energie und Arbeit, Rowohlt Taschenbuch Verlag GmbH, Reinbek bei Hamburg 1981.