

turiste, ki jih zanima čebelarstvo. To jima prinaša veselje, obenem pa tako širita zdrav pogled na življenje, spoštljiv odnos do okolja, predvsem pa pozitiven odnos do trdega in vztrajnega dela, ki je nujen sestavni del vsakega izpolnjenega življenja.

Francu Šivicu je v življenju najvišji vzor čebelar, duhovnik, gospodarstvenik in predvsem dobrotnik Peter Pavel Glavar. Ta je ob koncu 18. stoletja napisal prvi čebelarski učbenik, ki je bil sploh prva slovenska knjiga z gospodarsko tematiko v slovenščini. Ustanavljal je čebelarske šole in mlade kmečke fante učil napredno čebelariti, s čimer je pustil za seboj sled vse do današnjih dni. Nedvomno se je Franc Šivic od njega navzel plemenitosti, saj s knjigo želi nagovoriti čebelarje in nečebelarje, predvsem pa starše in vzgojitelje, da bi svoje otroke in mladostnike spodbujali k vključevanju v čebelarske krožke, jih navduševali nad čebelarstvom, ki bi jih nato veselilo in osrečevalo na podoben način, kot so skozi njegovo življenje čebele osrečevale njega.

324

Barbara Sosič

Marc Augé: *Hvalnica kolesu*. Ljubljana: Maska, 2021, 67 str.

Hvalnica kolesu je v francoskem originalu izšla leta 2008. Na spremnem zavihku tega kratkega eseja francoskega antropologa Marca Augéja lahko preberemo, zakaj smo dobili tudi slovenski prevod. Ker se je v zadnjem letu vse vrtelo okoli kolesarskih pedal (epidemija covid-19 in kolesarske dostave, dvojna slovenska zmaga na dirki Tour de France, končanje zasedbe nekdanje tovarne koles Rog in kolesarski protesti proti avtoritarni vladi). Marc Augé v eseju splete, zaplete in odplete zelo raznolike vidike kolesarjenja, preko spominov, mitov, kolesarskih dirk, s pomočjo antropoloških in filozofskih drobcev govori o novi svobodi kolesarjenja, svobodi navdiha, ki jo prinaša pisava kolesa.

V kratkem uvodnem poglavju *Kolo, od mita do utopije* Marc Augé izvede kratek lok od kolesa, ki je del zgodovine oziroma spomina vsakega izmed nas (prve kolesarske učne ure so posebni trenutki otroštva, odkrivamo svoje telo, telesne zmogljivosti in svobodo, ki sodi zraven), do hkratne skupne zgodovine, saj si te občutke delimo z milijoni drugih ljudi po svetu. Kolesarstvo se razmahne in doseže popularnost po drugi svetovni vojni, epske razsežnosti pa doseže zlasti z oživitvijo dirke Tour de France po drugi svetovni vojni.

Drugi moment oživitve kolesarjenja je v spremembah urbanih politik. Mesto je postalo, za razliko od podeželja, s čudežem kolesarjenja znova prostor avanture. Amsterdam in København sta po njegovem primera takih mest, ki jih je krojil ta čudež in doprinesel k njihovi čarobnosti. Z razraščanjem sistemov za izposojlo koles se prebivalci, »videvajo, srečujejo, polnijo ulice, poustvarjajo kraje življenja, sanjajo mesto ... Spremeniti življenje danes, predvsem pomeni, spremeniti mesto ... Toda že to je nekaj, da je vsaj ena utopija dobila svoj prostor« (str. 11).

V poglavju *Mit, ki smo ga živeli* se Augé vrne na konec štiridesetih let dvajsetega stoletja, v čas ko je bilo kolo sredstvo najskromnejših, pa tudi simbol sanj in pobega. Augé preskakuje med opisovanjem filmov (omenja *Tatove koles* de Sice ter Tatijev *Praznik*, katerih glavna junaka družita raba kolesa), kolesarskimi zvezdniki tistega časa (Fausto Coppi), omenja prepevanje o kolesarjenju (Bourvil in njegovo pesem *À bicyclette*) ter branje športnih časopisov (*Miroir Sprint, But et Club*) ... Trdi, da so bili kolo in kolesarski šampioni v tem času predmet nacionalnega kulta, katerega moč danes ponehuje, »kajti vez med vsakdanjim življenjem in mitom je nedvomno močno popustila ... Oddaljevanje krajev bivanja od delovnih mest in sistematična raba avtomobila sta potisnila kolo na področje športa in rekreacije« (str. 17). Kljub temu, da nekoč zvoneče dirke zgubljajo na pomenu, ostaja Tour de France »s svojimi iluzijami 'kraj spomina' *par excellence*« (str. 18). Tu seveda odzvanja Augéjev slavni koncept iz knjige *Nekraji* (2011), v katerem zoperstavlja nekraje (letališča, avtoceste, nakupovalna središča, hotele) in antropološke kraje, kjer nastajajo identitete in razmerja. V tem kontekstu gre za igro in grajenje skupnih pomenov, doživljanje, spominov in izkustev (lastnega kolesarjenja) skozi mitski Tour de France. Tour de France je ob športnih vidikih hkrati tudi kazalec političnih težav. Mit o kolesarstvu je »dvakrat osvobojen politične dimenzije: kolo ne igra več iste vloge za širše množice in kolesarstvo kljub opaznim in inteligentnim televizijskim dosežkom vse manj in manj preskrbuje geografsko, nacionalno in politično zavest. Šport brez krajev – ali je še smiselno da obstaja?« (str. 21). Tak razvoj, zamenjava nacionalnih in regionalnih moštev z ekipami velikih blagovnih znamk, po njegovem samo potrjuje zmagošlavje potrošniške družbe.

Mit, nadaljuje Augé, je močnejši, če odmeva v izkušnjah svojih poslušalcev in mladostniki v petdesetih letih so vsi poskušali biti sprinterji ... Kar naredi ta mit še posebej močan, je v izkušnji otipljive svobode in pridobivanju nove avtonomije. »V nekaj sekundah se razprejo meje obzorja, pokrajina se zgane. In jaz sem že drugje. Jaz sem nekdo drug in vendarle sem jaz kot še nikoli doslej; jaz sem tisto kar odkrivam« (str. 22). Spoj tehnologije in telesnosti, postopno spoznavanje sebe, ki sovпада z učenjem vožnje, pusti nepozabne in nezavedne sledi.

V poglavju *Kriza* Augé razvija naprej dialektiko kolesa kot simbola izginulega delavskega razreda in športnih spopadov na eni strani in simbol ekološke bodočnosti jutrišnjega mesta, ki pa je (bo) zveden na imperativ potrošništva. Ali ima lahko kolo kakšno pomembnejšo vlogo v transformaciji mesta? Velemesto in urbanizem nasploh diktira potreba po odpiranju navzven, za zagotavljanje čim hitrejšega dostopa in izstopa. Mesta se decentralizirajo, urbano se razteza na vse strani. Kolo ima pri tem nasprotno vlogo, saj lahko s preobratom gibanja, ki se osredotoča na mesto samo, znova pridobimo zavest o sebi in krajih, v katerih živimo – da stara mesta ne ostanejo le prazne školjke, dekor za turiste ali pa muzeji pod vedrim nebom. Tu Augé veliko možnosti za uspeh pripiše sistemom za izposojanje koles (Vélib' v Parizu, v Ljubljani poznamo BicikeLJ). V njih vidi komunizem za kolesarske voznike, ki jih povezujejo skupna etika in pravila obnašanja. Vzniknili so zopet flanerji, tokrat kolesarski, ki so z vetrom v laseh znova odkrili, da je mesto ustvarjeno za to, da ga gledamo in da z močjo meč na novo odkrijemo, da so tudi najpreprostejše ulice lepe. Z množično uporabo koles (sistema Vélib' v Parizu) so si uporabniki znova prisvojili javni prostor in si povrnili »realno mesto – mesto običajev,

izmenjav in vsakdanjih srečanj» (str. 37).

V poglavju *Utopija* Augé razpreda o biciklu svobode ali bolje rečeno svobodi bicikla, kjer je avtomobilski promet v središču mesta prepovedan (razen za vozila posebnega pomena – tramvaji, avtobusi, taksiji), prevladujejo površine za kolesarje in pešce. Ljudje svoja kolesa »posebijo«, jim dodajajo okraske, osebno noto, tako kot nekdanj avtomobilom (Miller 2001). Kolesa so opremljena z različnimi dodatki in prikolicami, pogosto so predelana. Pomudi se tudi pri električnih kolesih, ki jih vidi kot neizpodbitno obliko pozitivne diskriminacije, saj pomagajo tistim, ki so tako ali drugače hendikepirani. »Pravi kolesar je popoln samo takrat, ko najde izgubljeno polovico svojega prvotnega bitja in z njo soobstaja« (str. 42). V zanosu ga kolesarjenje ponese celo k Marsu (»odkar je prvi človek pedaliral na Mars«).

326

V poglavju *Vrnitev na Zemljo* Augé opozori na čudežnost kolesa, saj je »prijazen opomnik biološkega reda, enako kot vsem, ki ga uporabljajo, nalaga vsaj minimalno previdnost« (str. 52). Pride »do zaključka, da je vožnja s kolesom ključna življenjska izkušnja, ki zavaruje vse, ki se ji zavestno predajajo: pedaliram, torej sem« (str. 52).

Spremna beseda Tjaše Pureber *Kolesarski protesti 2020: razpoke svobode* je politična intervencija in pregled protestov proti avtoritarni vladi Janeza Janše. Prežema jo motiv kolesarjenja (tudi živordeča naslovnica knjige je ilustracija tega – slovenski grb, v katerem Triglav nadomešča kolo). V kontekstu epidemije in protestov ravno protestno kolesarjenje resno jemlje epidemijo – z metodo kolesarjenja vzdržujemo medsebojno varnostno razdaljo. Hkrati pa je to individualizirano kolesarjenje tudi komunitarno – kolesarimo skupaj, za skupen cilj, z isto gesto.

V luči uspehov slovenskih profesionalnih kolesarjev, kolesarskih protestov, pandemije covid-19 in pomanjkanjem vsega v zvezi s kolesarjenjem (koles, rezervnih delov) se zdi, da se je Augéjeva utopija uresničila v Sloveniji. Videti je, kot da so Augéjev klic »Kolesarji vseh dežel, združite se!« slišali in uresničili v Ljubljani. Toda pogosto spregledan pogled na kolesarje z modrimi in rdečimi (sedaj rumenimi) torbami na hrbtnih govori nekaj drugega – resnico o prekarnem delu in revščini. V najhujši epidemiji smo lahko na cestah gledali kolesarje, ki ob vseh mogočih in nemogočih urah dostavljajo hrano.

In kako ironično – kolo, ki je do nedavnega veljalo za prevozno sredstvo manj premožnih, je z novim kapitalističnim obratom postalo sredstvo prestiža (danes je kolo digitalno in zeleno). In ta nova električna ali pa kar »navadna« kolesa so naenkrat postala dražja od rabljenega avtomobila.

Augéjev pogled na kolesarjenje je tako nostalgichen, vizionarski kot šaljivo nadrealističen (pedaliranje na Mars). Njegov razmislek je tudi politična gesta, govori namreč o tem, da si morajo ljudje nasploh, ne le kolesarji, ponovno priboriti javni prostor. Ne smemo pozabiti, da so (ameriška pa tudi novejša evropska) mesta grajena po meri avtomobila (Urry 2004; Miller 2001) in nam je bil avtomobilski pogled na svet položen že v zibko. Mimogrede, ob vseh argumentih, da se s širitvijo cest in obvoznic promet povečuje, bomo v Ljubljani deležni širitve obvoznice. Če hočemo, da postanejo mesta zopet »realna mesta – mesta običajev, izmenjav in vsakdanjih srečanj«, kolesarjenje ne sme biti le prostočasna dejavnost, temveč integralna izkušnja posameznika, ki mu je

omogočeno, da se s kolesom varno pelje v službo, pelje otroka v vrtec, gre po nakupih, na koncert ali v gledališče ...

REFERENCE

- AUGÉ, Marc
2011 *Nekraji: uvod v antropologijo nadmodernosti*. Ljubljana, Maska.
- MILLER, Daniel (ur.)
2001 *Car cultures*. Oxford: Berg.
- URRY, John
2004 The 'system' of automobility. *Theory, Culture & Society* 21 (4/5): 25–39.

327
Gregor Ilaš

Maja Godina Golija, Vanja Huzjan in Špela Ledinek Lozej: *Govorica predmetov*.
Ljubljana: Založba ZRC, ZRC SAZU, 2021, 171 str.

Knjiga je plod dela treh avtoric, etnologinj in kulturnih antropologinj, zaposlenih na Inštitutu za slovensko narodopisje ZRC SAZU, z dolgoletnimi raziskovalnimi izkušnjami, povezanimi (tudi) z materialno kulturo. V knjigi se lotevajo teoretičnih razmislekov o razmerju med človekom in predmeti, orišejo in ovrednotijo dosedanja raziskovanja materialne kulture na Slovenskem ter predstavijo rezultate treh svoje raziskav s področja stanovanjske, oblačilne in prehranske kulture.

V prvem poglavju z naslovom *Razmerje med človekom in predmetom* Vanja Huzjan najprej tematizira razmerje med snovjo in kulturo ter primerja etnološko in antropološko definicijo materialne kulture. Zanima jo nastajanje razmerij med človekom in obdajajočo materialno kulturo, ki se začne že v otroštvu. Sledi razmislek o tem, kako je na razmerje med človekom in predmetom gledala in gleda etnologija. V začetku 20. stoletja so razmerja med predmetnim svetom in jezikom začeli raziskovati v graški filološko-etnološki šoli (Wörter und Sachen). Sledile so obravnave predmetov, ki so izhajale iz njihovih simbolnih pomenov. Hermenevtika npr. poudarja pomen, ki ga imajo predmeti za posameznike in skupnost. Znotraj strukturalizma in poststrukturalizma gre za širitev jezikovnih sistemov zakov na predmetni svet, pri čemer predmete obravnavajo povezane v sistem. Predmeti imajo velik simbolni pomen, »so materializirani označevalci, ki ustvarjajo raznovrstne pomene« (str. 19). Evokativno moč pa imajo le, ko dobijo tudi simbolni pomen. V nadaljevanju kot odgovor na semiotične obravnave materialne kulture avtorica predstavi »raziskave materialne kulture«, znotraj katerih ima pomembno mesto Daniel Miller, ki meni, da ljudje ustvarjajo predmete, predmeti pa po drugi strani oblikujejo ljudi, tako z ustvarjanjem predmetov posameznik ustvarja tudi sebe. V nadaljevanju so predstavljeni raziskovalci materialne kulture, ki so se s t. i. »ontološkim obratom« vrnili k raziskovanju »življenja stvari same in med stvarjo in mislijo postavili enačaja« (str. 21),