

*Přehled kapitoly***Nová technika v průmyslově nerozvinutém světě**

► *Proč Evropany a Američany technika ovlivnila jinak než obyvatelé Asie a Afriky?*

Nový způsob života v průmyslově rozvinutém světě

► *Jak se nové objevy počátkem 20. století projeví v každodenním životě lidí?*

Nová Indie, 1905–1947

► *Jak její hnutí za nezávislost ovlivnila nová masová média?*

Mexiko, Argentina a Brazílie, 1917–1949

► *Nakolik byly zdejší ekonomické a technické změny slučitelné se sociální spravedlností v Latinské Americe?*

Subsaharská Afrika, 1900–1945

► *Proč se změny probíhající v této době Afriky téměř vyhnuly?*

Závěry

- **HMOTNÁ KULTURA** Zvony, gongy a bubny
- **PROSTŘEDÍ A TECHNOLOGIE** Nové materiály
- **ROZMANITOST A NADVLÁDA** Gándhí a média



Doprava pomocí rikš Rikša, vynalezená v roce 1869, změnila městský život ve východní Asii a zemích kolem Indického oceánu.

Revoluce ve způsobu života, 1900–1950

V roce 1869 zareagovali tři japonské podnikatelé, konkrétně bývalý kuchař, obchodník s ovocem a zeleninou a stavitel povozů, na obavy vlády z přelidnění ve městech a podali si žádost o povolení vyrábět džinrikšu (doslova „dopravní prostředek poháněný člověkem“). Vozidlo charakterizovali jako „malé sedadlo západního stylu, posazené na kolech, aby jej bylo možné táhnout“, a při jeho popisu zdůrazňovali, že „se ve srovnání s tradičním dvoukolákem tolik netřese, lehce se s ním otáčí, nebude překážet ostatním účastníkům provozu, a protože ho může táhnout pouze jedna osoba, je také velmi levné“.¹ O rok později se pak první jejich vozidla, kterým se hned začalo říkat rikši, objevila v ulicích Japonska, a v roce 1871 kvůli nim země přijala první patentový zákon. Trojice podnikatelů v této souvislosti požádala o poskytnutí exkluzivního práva na výrobu dotyčného prostředku, ale v té době už je nabízel tak velký počet firem, že jejich patentová přihláška byla zamítnuta.

Na tokijský magistrát se ovšem obrátil Američan Jonathan Goble, baptistický misionář poněkud vznětlivé povahy, a chtěl, aby mu byla vyplácena část daní, uvalených na třicet tisíc tehdy provozovaných rikš, jelikož prohlašoval, že tento „dvoukolák“ vynalezl on. Podpořila ho v tom i řada lidí ze Západu žijících v Japonsku; někteří prohlašovali, že rikšu sestrojil pro svou nemocnou manželku, a podle dalších zase vznikla na žádost jistého japonského důstojníka, protože ji chtěl používat v „císařském zábavním parku“.

Tvrzení, že k vynálezu rikši došlo v Japonsku, je nicméně velmi důvěryhodné, navíc v roce 1900 podpořené skutečností, že jeho vláda zmíněnou trojici podnikatelů odměnila jistou finanční částkou. Dvoukolové vozíky s podobným uspořádáním tyčí, za něž se táhly, se totiž na japonských farmách a také za účelem přepravy zboží používaly dávno předtím, než se země v padesátých letech 19. století otevřela vyspělému světu (viz kapitolu 27), nemluvě o tom, že je ve velkém vyvážela do nejrůznějších dalších částí Asie a oblasti Indického oceánu. Pro Evropany a Američany byla ovšem verze baptistického misionáře přijatelnější, protože měli nemalý problém uznat, že něco vynalézt nemusí umět jen oni.

Dnes lidé často při zpětném pohledu žasnou nad neuvěřitelnými materiálními proměnami, kterých byli jejich rodiče a prarodiče svědky ve 20. století. V jeho první polovině doznaly rozšíření jak film, rozhlas a televize, tak telefony, auta a letadla, a normy 19. století musely ustoupit novému chápání řady projevů každodenního života.

V mnoha případech se to ovšem týkalo spíše průmyslově vyspělých zemí Evropy a Severní Ameriky než těch částí světa, kde se většinou před druhou světovou válkou nacházely kolonie imperiálních mocností, nebo tak jako v případě Latinské Ameriky sice politicky nezávislé státy, ale s ekonomikou ovládanou západními společnostmi. Automobily nejspíš opravdu změnil způsob, jakým se lidé dopravovali na rande ve Spojených státech, nikoliv však v Číně nebo Indii, kde auta vlastnilo velmi málo soukromých osob. Stejně tak lze říct, že telefony umožňovaly snadnou komunikaci lidí s jejich rodinnými příslušníky nebo přáteli v Evropě, ale ne v Africe, protože tam natažení měděných drátů neslibovalo západním investorům žádný zisk.

¹ F. Calvin Parker, *Jonathan Goble of Japan: Marine, Missionary, Maverick*, Lanham, MD: University Press of America, 1990, 222.