



Udeleženci delavnice.
Fototeka Muzeja novejšje zgodovine Celje, junij 2009



Terensko delo.
Fototeka Muzeja novejšje zgodovine Celje, junij 2009

ZGODBE TAKSISTOV¹

Na Oddelku za urbano etnologijo Muzeja novejšje zgodovine Celje in v okviru Šole muzeologije smo tudi letos organizirali etnološko delavnico z naslovom Urbani fenomeni – muzejske perspektive / CE3. Tokrat smo se podali na lov za zgodbami taksistov, ki so včasih več kot le to. So tudi poslušalci, svetovalci, pomočniki, kritiki, dostavljavci in še marsikaj drugega. V svojem delovnem prostoru (avtomobilu) ne prevažajo le ljudi, ampak tudi njihove zgodbe, težave, anekdote in različne druge življenjske izkušnje. Vse to dobi, skozi oči in ušesa taksista, povsem nove dimenzije, ki smo jih raziskovali in odkrivali na terenu. Pričevanja taksistov in naša opažanja so nam dali rezultate, ki ne le da umeščajo poklic taksista v nek družbeni, urbani kontekst, pač pa prikazujejo tudi drugačno perspektivo načina življenja Celjanov.

Letošnja že tretja delavnica v sklopu raziskovanja urbanih fenomenov je znova pokazala na pomembnost tovrstnih raziskav za samo mesto Celje. Povabilu k udeležbi so se v največji meri odzvale študentke etnologije in kulturne antropologije, med katerimi je bila tudi ena diplomantka. Svoje prve stike z etnologijo in s kulturno antropologijo pa je iskala tudi bodoča študentka. Pri svojem delu na terenu kot tudi pri kabinetnem delu so udeležence pokazale lepo doto znanja, pridobljenega ob študiju, in znova dokazale širino in »življenjskost« vede. Veselili smo se tudi lepega odziva celjskih taksistov in voznikov taksijev, ki so nesebično in z obilico dobre volje z nami delili svoje zgodbe in izkušnje s terena, za kar se jim iskreno zahvaljujemo.

Na delavnici smo se preizkusili v različnih raziskovalnih metodah, in sicer v intervjuju, anketi, zbiranju arhivskih virov in

brskanju po spletu. Na terenu smo se razdelili v štiri skupine; taksiste je vsaka raziskovala s svoje perspektive. Prva se je osredotočila na profil celjskega taksista in njegovo poklicno delovanje. Druga je raziskovala dogajanja v taksijih skozi zgodbe, ki so jih pripovedovali taksisti, in vse skupaj zabeležila v obliki dokumentarnega filma. Tretja je raziskovala glas ljudstva, torej podobo taksista v javnosti. Zadnja pa se je ukvarjala s primerjavo in podobo taksista nekoč in danes, pri čemer je izhajala iz arhivskih virov.

Pogled skozi službo na družbo

Mesto lahko definiramo kot prostorsko naselbinsko obliko, v kateri se – zaradi zgodovinskega razvoja, geografske lege, socialne in profesionalne strukture, prisotnosti sekundarnega in terciarnega gospodarskega sektorja ter oblike politične ureditve – razvije določen način življenja in kultura, da bom preciznejši, načini življenja in kulture (Brumen 1991: 95).

Delavska kultura in načini življenja so Celju, predvsem med industrializacijo, v dobršni meri spremenili urbanistični izgled in hkrati tudi socialni status prebivalstva. Večja podjetja so pomenila več delovnih mest in s tem tudi večje kolektive, ki so začutili potrebo po druženju in povezovanju delavcev istih strok. »Delavstvo pa je socialno profesionalna skupina, ki si v vsakokratnem zgodovinsko družbenem trenutku izoblikuje specifično zavest, način življenja in kulturni stil« (Brumen 1991: 95). V sodobnem času je kolektivne delavske zavesti manj,² a občutek pripadnosti določeni poklicni skupini ostaja, kar pa bi v našem kontekstu težko prisodili voznikom taksijev v Celju. Nimajo ne svojega kolektiva ne posebne sekcije na Obrtni zbornici, še

¹ Poimenovanje »taksisti« v naslovu uporabljam le kot splošno znan pojem, ki označuje voznike taksijev. V samem besedilu pa se, glede na dejstvo, da je 99 odstotkov celjskih voznikov taksijev nekvalificiranih šoferjev in zato težko govorimo o poklicu taksista, raje držim poimenovanja »vozniki taksijev«.

² Kar gre pripisati tudi splošnemu stanju človeškega duha, ki bolj kot kolektiv poudarja posameznika.

več, nimajo niti svojega uradnega pravilnika.³ Razlog za opisano stanje je predvsem ta, da voznikom taksijev v zadnjem obdobju ni treba biti več kvalificiran voznik s posebnim vozniškim znanjem; zadostuje namreč že izpit B-kategorije. S tem se je izgubila vsakršna stanovska pripadnost, ki je sicer značilna za delavce iste stroke. Namesto stanovske kolegialnosti vlada med vozniki nezdrava konkurenca, ki se pogosto kaže v lovu za strankami. Vozniki so namreč pogosto plačani tudi od dnevnega prometa. Namesto poklicnega stanu tako sodobne celjske voznike taksijev družijo slabi delovni pogoji in neurejen delovni status. Ampak to je že druga zgodba, ki pa kljub temu nakazuje, kako daleč lahko sežejo muzejske perspektive in kako pomemben člen pri raziskavah urbanega načina življenja je lahko kustos etnolog. »Prav ti so lahko kronisti dogajanja v nekem mestnem okolju na eni strani in ažurni raziskovalci vsega, kar izhaja iz kategorije urbanosti in sodobnosti« (Roženbergar Šega 1999: 121).

Raziskovanje urbanega načina življenja Celjanov odpira nove poglede na družbo in hkrati ponuja muzeju nove raziskovalne možnosti. S tem »ne le da vzpodbuja zavest o mestu in radovednost o njem, krepí občutek prispevanja h kulturi in življe-

3 Več v članku Sandre Jazbec in Maše Zavrtanik.

nju mesta, temveč je tudi del socialnih procesov in enakovreden instrument komuniciranja v urbani krajini« (Roženbergar Šega 2008: 84). Z letošnjo delavnico urbane etnologije z naslovom Zgodbe taksistov smo v muzeju stopili še korak dlje, saj smo se s celostnim pristopom k predmetu preučevanja znebili stare etnološke prakse, ki je preučevala mesto kot »razdeljen prostor različnih življenjskih praks, načinov življenja in miselnih sistemov« (Brumen 1994: 28). Seveda pa ob tem ne gre za nikakršno antropologizacijo etnologije, pač pa za sodobni muzeološki pristop, ki v svojo spoznavnost in preučevanje problematike vključuje različne metodološke prakse.

Viri in literatura

BRUMEN, Borut: Evropske urbane študije pred durmi posturbanosti. *Etnolog* 4, 1994, 19–33.

BRUMEN, Borut: Raziskovanje mestne in delavske kulture v ZRN, NDR in Švici. *Časopis za zgodovino in narodopisje* 1/27, 1991, 95–101.

ROŽENBERGAR ŠEGA, Tanja: Kustos etnolog – kronist mesta. *Etnolog* 9(2), 1999, 119–125.

ROŽENBERGAR ŠEGA, Tanja: Urbani fenomeni in muzejske perspektive. V: Breda Čebulj Sajko (ur.), *Etnologija in regije Ljubljana: Urbana etnologija in identitete Ljubljane*. Ljubljana: Slovensko etnološko društvo, 2008 (Knjižnica Glasnika SED; 42), 83–87.

TAKSISTI – URBANI RIBIČI

V drugi polovici 20. stoletja se je stroka v svojih raziskavah začela zavedati pomena mest in njihovih prebivalcev. Tako se je uveljavilo spoznanje, da so »mesta organski sestavni del načina življenja tega časa in tako organski sestavni del problematike, s katero se etnologija ukvarja« (Kremenšek 1994: 11). V nenehno spreminjajočih se urbanih prostorih namreč živi vse več ljudi, s tem ti prostori dobivajo vedno nove podobe in oblike, posledično pa raziskovalcu ponujajo pester in raznolik izbor tem. Nekatere med njimi so povezane tudi s transportom, prometom, komunikacijskimi sredstvi.¹ Kljub številnim raziskavam pa so nekatere teme še vedno slabo raziskane, mednje spada tudi življenje in delo taksistov.

Odnos med transportom in mesti

Odnos med transportom in mesti ima dolgo in kompleksno zgodovino. V kulturi in načinu življenja ljudi se s pomočjo transporta, prometa in komuniciranja razvijajo in oblikujejo medsebojni stiki. Največje spremembe predvsem zaradi kulturnega in tehničnega napredka, ekonomske rasti ter rasti populacije opazimo po letu 1870 (Hart 2001: 102). Skozi leta so se vrste transportnih in prometnih sredstev spreminjale in razvijale, hkrati s tem pa tudi njihova raba ter številčnost. Njihov stranski produkt je

prav tako pomembno vplival na življenje ljudi: rušenje tradicije in spoštovanja (Ježernik 2008: 17), kar se odraža tudi v delu in življenju taksistov.

Promet je bil v preteklosti odraz gospodarskih in socialnih razlik (Bogataj 1976: 2), saj so si lastno prevozno sredstvo lahko privoščili le premožnejši. Danes je raba transportnih sredstev predvsem zaradi pestre ponudbe javnega prevoza² večja, dostopnejša in ugodnejša.

Transportna sredstva pa so tudi pogoj za oblikovanje različnih življenjskih podob (Bogataj 1976: 2), ki jih lahko raziščemo z zbiranjem osebnih zgodb prebivalcev mest in njegovih predelov, hkrati pa tudi z dokumentiranjem njihovih spominov, spominov na mesto, njegov ritem, njegove podobe in procese (Roženbergar Šega 2008: 85).

Od gentlemana do ribiča

S pojavom avtomobilov v Sloveniji so furmani zamenjali svoje konje za jeklene konjičke in nadaljevali tradicijo prevoza ljudi. Biti taksist je bilo nekoč spoštovanja vredno početje, voznik taksija pa je veljal za gentlemana, saj je bil točen, urejen in dosleden. S tem je pokazal spoštljiv odnos do strank in si pridobil njihovo zaupanje. Tako so bili taksisti v preteklosti prav zaradi

1 Pogosto obravnavana tema so bili furmani, tovornjakarji, avtoprevozniki.

2 Mestni in medkrajevni avtobusi, vlak in nizkocenovni letalski prevozniki.

* Ana Beno, absolventka na Oddelku za etnologijo in kulturno antropologijo Filozofske fakultete Univerze v Ljubljani. 1230 Domžale, Brejčeva 8, E-naslov: ana.beno@gmail.com; Ana Bezek, študentka na Oddelku za etnologijo in kulturno antropologijo Filozofske fakultete Univerze v Ljubljani. 1352 Preserje, Rakitna 100, E-naslov: ana.bezek@gmail.com