

zništva in podobnimi. Raziskovanje odpira vedno nova in nova vprašanja kot tudi spoznanja.

Po kratkem pregledu bi lahko rekli, da je vožnja s taksijem »najbolj intimna oblika javnega prevoza«, tako za nas kot tudi za našega voznika. S tem ko vstopimo v taksi, vstopimo tudi v voznikov osebni prostor – njegov drugi dom. Taksist nas seznanja z najnovejšimi novicami, je naš zaupnik in celo nekakšen psiholog.

Sicer se verjetno nihče med nami ne zaveda vloge taksista v svojem življenju, saj vanj ponavadi vstopa neopazno, pa vendar vpliva na nas, naše razmišljanje, mišljenje in ravnanje. Biti voznik taksija je veliko več kot običajna služba, saj se mora taksist znati prilagoditi različnim situacijam ter se v trenutku preleviti iz turističnega vodnika v svetovalca. To ni le poklic, je način življenja.

TAKSISTI – ZGODOVINSKI IN SODOBNI (V)POGLED

Slovenski etnološki leksikon nas pouči, da je taksist »poklicni voznik osebnega avtomobila – taksija, s katerim prevaža ljudi. Lahko je lastnik taksija ali uslužbenec. T. so nasledili voznike kočij, zato so jim starejši preb. v večjih mestih še po 2. sv. v. pravili fjakarji. Kakor izvoščki¹ so bili tudi t. od zač. organizirani, imajo pravila za delo in pravila vedenja do strank« (Bogataj 2004: 621).

Številne poklicne skupine imajo svoje pravilnike, ki podrobneje narekujejo opravljanje njihovega dela, zajemajo pa tudi pravila medsebojnih odnosov znotraj poklicne skupine ter v razmerju do strank. Prav zato pravilniki v veliki meri pomagajo pri raziskovanju načina življenja posameznih poklicnih skupin. Na njegovi podlagi lahko ugotovljamo razmerja tako med pripadniki poklicne skupine kot tudi razmerja do drugih poklicnih skupin. Predpisi vnašajo v njihovo delo in življenje red in pravila obnašanja, ki pa lahko postanejo tudi navade. V nekaterih primerih so to le nenapisana pravila, ki jih pripadniki prav tako upoštevajo, v drugih primerih pa gre za posebej izdana in objavljena pravila. V članku se osredotočava na primerjalno analizo skozi čas, tj. taksiste v preteklosti in danes; začenjava s Pravilnikom izvoščkov, ki je v Celju izšel leta 1929 – del Pravilnika so pravila o opravljanju dela in obnašanju do strank. V njem se ponovi mnogo členov iz njegovega predhodnika, tj. Pravilnika za izvoščke v Celju, ki ga je leta 1895 izdal Mesti magistrat in ga objavil na tamkajšnji oglasni deski. Posebej je treba poudariti, da Pravilnik iz leta 1929 šteje 32 členov in je namenjen voznikom »s konjsko kakor tudi motorno silo« (Bukošek 1993: 66), medtem ko se tisti iz leta 1895 (s 24 člani) nanaša izključno na izvoščke z vozovi. V Pravilniku (iz leta 1929, o. p.) so poleg splošnih določil na-

Viri in literatura

BOGATAJ, Janez: Promet, komunikacijska sredstva in komunikacije. V: *ETSEO 4*. Ljubljana: Raziskovalna skupnost slovenskih etnologov, 1976, 1–34.

HART, Tom: Transport and the city. V: Ronan Paddison (ur.), *Handbook of Urban Studies*. London: Sage Publications, 2001, 102–123.

JEZERNIK, Božidar: Od vzpona nacije do nacionalizacije. V: Jože Dežman, Jože Hudales in Božidar Jezernik (ur.), *Slovensko meščanstvo: od vzpona nacije do nacionalizacije*. Celovec: Mohorjeva založba, 2008, 17–66.

KREMENŠEK, Slavko: Slovenska etnologija in mesta. *Etnolog* 4, 1994, 9–16.

ROŽENBERGAR ŠEGA, Tanja: Urbani fenomeni in muzejske perspektive. V: Breda Čebulj Sajko (ur.), *Etnologija in regije: Ljubljana*. Ljubljana: Slovensko etnološko društvo, 2008 (Knjižnica Glasnika Slovenskega etnološkega društva; 42), 83–88.

vedeni tudi pogoji za opravljanje dejavnosti, pravila o voznikovem obnašanju, plačilu voznine, kaznovanju, določila o tehnični opremljenosti in mestih stojišč ter dolžnostih voznikov.

Pravilnik je določal, da so izvoščki (predhodniki taksistov) za izvrševanje obrti potrebovali koncesijsko listino, ki jo je izdal mestni magistrat. Listino so morali imeti vedno pri sebi. Pravilnik je tudi določal, da »imetnik koncesije mora izvrševati obrt sam, ali po uslužbenih voznikih (šoferjih); odgovarja pa za njih delo in morebitno zlorabo« (*ibid*). Opravljanje opisanega dela je bilo torej strogo nadzorovano. Poleg tega, da so izvoščki potrebovali koncesijsko listino, so to delo lahko opravljali »le sposobni, zanesljivi in trezni moški, ki so dopolnili 18. leto starosti, so dostojnega vedenja in govore državni jezik. Imeti ne smejo nalezljivih in gnus vzbujajočih bolezni« (*ibid*). Magistrat in nadzorne institucije so si z nadzorom nad delom izvoščkov prizadevali, da bi ti delo opravljali korektno. Voznik je obrt lahko kadarkoli odjavil.

Za izvoščke so bila posebej določena tudi stojišča (njihova mesta v Pravilniku niso natančno navedena), ob posebnih priložnostih pa je bilo dovoljeno ustaviti voz oziroma vozilo tudi drugje (na primer pred gledališčem). Voznik je moral vozilo parkirati za parkiranim vozilom, in sicer tako, da drugih vozil ni oviral pri odhodu. Prav tako je bilo določeno, da mora biti vsak voznik vedno pri svojem vozu in pred njim čakati na stranko, saj je bilo zapuščenje voza in »lov za strankami« po mestnih ulicah prepovedano. Voznik ni smel nikomur odkloniti vožnje, razen vinnjenim osebam in tistim, »za katere je dokazano, da bolujejo na nalezljivih boleznih« (*ibid*). Voznik je lahko peljal samo toliko strank, kolikor je bilo v vozilu sedežev. Stranka je imela pravico izbrati katerokoli vozilo v vrsti, saj med vozniki ni bilo vrstnega reda glede pobiranja naročil.

V Pravilniku je omenjenih nekaj podrobnosti tudi glede strankine prtljage. Te voznik ni smel sprejeti, preden se s stranko ni

¹ Voznik, ki poklicno prevaža ljudi s kočijo; tudi fjakar, kočijaž, furman (glej Bogataj 2004: 185).



Celjski taksisti nekoč.

Fototeka Muzeja novejšje zgodovine Celje, fond Josipa Pelikana, foto Josip Pelikan, 1935

dogovoril o ceni. Stranki je moral pomagati tako pri natovarjanju kot tudi raztovarjanju prtljage, ampak samo »v kolikor mu je to dovolil nadzor avtomobila« (*ibid*). Voznik je po izstopu stranke iz vozila moral vozilo pregledati in v primeru najdene lastnine to vrniti stranki oziroma jo odnesti na policijsko postajo.

Zelo pomemben je bil tudi zunanji izgled vozila. »Vozila morajo biti močna glede na uporabljivost, solidna in v zunanji obliki prikupljiva ter vselej dobro vzdrževana« (*ibid*). Za vzdrževanje, čistočo in zunanji izgled vozila so morali skrbeti vozniki sami. Pravilnik je prepovedoval vzdrževanje in čiščenje vozila na javnih mestih. Tudi skrb za vzdrževanje vozila je bila kazalnik njihove resnosti in odgovornosti do opravljanja poklica. S tem so tudi stranki izkazali spoštovanje in ji tako nudili več ugodja. Pravilnik je obsegal tudi pravila, ki so se nanašala na tehnično opremljenost vozil. Vozila so morala biti tehnično brezhibna, Pravilnik še posebej poudarja, da mora biti številka vozila dobro vidna, vprežna vozila pa so morala biti opremljena s številkami tudi na svetilkah. Na vozilu sta morala biti tudi dobro vidna ime in priimek voznika. Vozila so morala biti opremljena z lučmi, njihov soj pa ni smel biti premočan. Prav tako je bilo prepovedano povzročanje hrupa, uporabljati so smeli le »nizko zvoneče signalne naprave (hupe)« (*ibid*).

Stranka je morala plačati vsako vožnjo, višino plačila je določal Pravilnik. Pri zaračunavanju niso smeli prekoračiti maksimalnih cen. Stranka tako ni bila opeharjena, vozniku pa ni mogla očitati preveč zaračunane vožnje. Poleg plačila vožnje je morala stranka plačati tudi stroške cestnine, mostnine ali mitnine, in to tudi za smer, v kateri se je voznik vračal. Tarifa je bila enotna za vse dneve v letu, razlik ni bilo niti med nočnimi in dnevnimi tarifami. Pravilnik omenja tudi vračilo plačila prekinjene vožnje. Kadar je vožnjo prekinil voznik, ta ni imel pravice do plačila in je moral denar za že vnaprej plačano vožnjo vrniti. Kadar pa je prekinitev vožnje zahtevala stranka, je vozniku pripadala polovica voznine za neizvršeni del vožnje.

Tudi med izvoščki in njihovimi strankami je prihajalo do kršitev. Pri reševanju vseh nepravilnosti in kaznovanju je posredoval mestni magistrat oziroma celo sodišče. Za prekrške je bila predvidena denarna kazen, v nekaterih primerih celo nekajmesečna zaporna kazen.



Taksi služba danes.

Fototeka Muzeja novejšje zgodovine Celje, junij 2009

In kakšni so današnji pravilniki za taksiste – naslednike izvoščkov? Za občino Celje žal ne obstaja, zato sva si pomagali s podatki za občino Velenje² iz leta 2005, tj. z 18-členskim Odlokom o avto-taksi prevozih. Predstavljeni Pravilnik iz preteklosti in današnji Odlok imata v načinu podajanja predpisov približno toliko skupnega kot knjiga o bontonu in suhoparno pravniško poročilo; slednji na določenih mestih deluje nekoliko nedosledno in podaja predvsem določila pravniško-tehnicistične narave, ki se pretežno nanašajo zgolj na vozilo (splošne določbe, dovoljenje za prevoz, postajališča, nadzor in kazenske določbe, prehodne in končne določbe), medtem ko teme, kot so bonton, osebna higiena, oblačilna kultura voznika, ipd., povsem izpusti. Olike, ki je bila v starejših pravilnikih posebej poudarjena, današnji Pravilnik ne omenja. Za ilustracijo podajava primer: »Ti (vozniki, o. p.) so dolžni, da se dostojno vedejo; oporečeni vozniki se morejo po policijskih odredbah izključiti od zaposlitve v tej obrti« (Zdovec 1994: 69), kar je dodatno potrdil najin sogovornik:

Ja seveda, so (manire, o. p.) ble drugačne. Meni je bil en taksist vzornik, pisal se je Čelik, drugač pa je bil avtotaksi prevozi, od žene starši so se še s fjakarji vozili. In ta taksist Filipič, ki je bil v Celju, in ta človek je bil krasno vzgojen taksist, on je pred avtom stal, prej je mel konja, je stal pred konjem ... če je delu dvanajst ur, je dvanajst ur pred avtom stal, pa stranke čaku (VA, junij 2009).

Razlika je (bila) kajpak opazna tudi v praksi.

Na podlagi rezultatov smeja skleniti, da so bile usluge taksistov včasih povezane s statusnim simbolom in prestižem, medtem ko so danes dostopne vsakomur, v skladu s poudarjenim dejstvom pa so se v različnih zgodovinskih obdobjih spreminjali tudi razmere in pogoji obravnavanega poklica, ki v današnjih časih na trenutke oziroma v posameznih primerih delujejo precej anarhično.

Če temo pogledamo nekoliko širše, pa morda ugotovimo, da včasih lahko taksist v nas (strankah) sproži celo kakšno spozna-

2 Poleg mestne občine Velenje imajo Odlok o avto-taksi prevozih urejene še naslednje občine: Ljubljana, Maribor, Koper in Kranj.

nje ali zavedanje,³ bodisi v etnološkem/antropološkem bodisi v povsem življenjskem smislu, kot se je to zgodilo eni od avtoric članka ali, denimo, antropologinji dr. Svetlani Slapšak: »Rock in druge stvari tiste generacije so postali pomembni za etnografsko risanje zemljevidov: tega sem se zavedela, ko me je v ZDA prvič vozil taksist, star čez 60 let, ki je veselo migal v taktu uspešnice iz sedemdesetih let minulega stoletja« (Slapšak 2009b). Skratka, z dodatno svojevrstno etnografsko izkušnjo v žepu se nadejava, da študent(k)e etnologije in kulturne antropologije tudi prihodnja delavnica popelje skozi zanimivo temo.

3 Več o tem vesta kolegici, ki sta obravnavali psihološki vidik taksistov.

Viri in literatura

- BENEDIK, Božo: Čolnarji in izvoščiki na Bledu. *Kronika: časopis za slovensko krajevno zgodovino* 32(2–3), 1984, 214–223.
- BOGATAJ, Janez: Izvošček (geselski članek). V: Angelos Baš (ur.), *Slovenski etnološki leksikon*. Ljubljana: Mladinska knjiga, 2004, 185.
- BUKOŠEK, Metka: AŠ 72 *Inventarji 4: Mestna občina Celje II. del (1919–1941)*, fasc. 7603. Celje: Publikacije Zgodovinskega arhiva Celje, 1994.
- Mestna občina Velenje: Odlok o avto-taksi prevozi. *Uradni vestnik Mestne občine Velenje* (9), 2005, 11–12.
- PEŠAK MIKEC, Barbara: Ljubljanski fijakarji. *Kronika: časopis za slovensko krajevno zgodovino* 53(1), 2005, 1–13.
- SLAPŠAK, Svetlana: Rusfet. *Večer (Sobotna priloga)*, 30. april 2009.
- SLAPŠAK, Svetlana: Ko poslušam Vlada Kreslina. *Večer (Sobotna priloga)*, 6. junij 2009.
- ZDOVC, Hedvika: *Inventarji 4: Mestna občina Celje I. del (1850–1918)*. Celje: Publikacije Zgodovinskega arhiva Celje, 1994.

CELJSKI TAKSISTI IN NJIHOVE STRANKE

Sobota pozno zvečer je in zadnji avtobus je že odpeljal. Sama stojim na avtobusni postaji in razmišljam, kako naj pridem pravočasno domov, da mama ne bo jezna. Hitro pobrskam po telefonskem imeniku in pokličem taksi! Po desetih minutah, kot je bilo dogovorjeno, me taksist pobera na postaji in že se odpraviva. Hvala Bogu! Petnajstminutna vožnja hitro mine zaradi klepeta s taksistom, ki kot navit govori o vsem mogočem. Domov prispem pravočasno in se izognem maminemu neprijetnemu pridiganju o zamujanju (Tadeja Valentan).

Vsak od nas se lahko kaj hitro znajde v podobni situaciji, ko tako ali drugače ostane brez prevoza in s tem tudi z vsemi nevšečnostmi, ki temu sledijo. Prav v taki situaciji so taksisti zelo priročni. Taksisti pa so lahko še kaj več kot le šoferji; so tudi poslušalci, svetovalci, včasih pomočniki in kritiki. Skupaj z ljudmi, ki se usedejo v njihovo vozilo, prevažajo tudi zgodbe, začinjene z njihovimi trenutnimi težavami, veseljem ali s splošnimi življenjskimi izkušnjami. Tako šofer taksija z vsako novo vožnjo in vsako novo stranko pridobiva nove izkušnje in nov pogled na svoj poklic ter navsezadnje tudi vsakič znova sliši kako novo zanimivo zgodbo. Vse to smo letos v sklopu etnološke delavnice, tretje po vrsti v organizaciji Oddelka za urbano etnologijo Muzeja novejših zgodovine Celje, raziskovale študentke. Z delom na terenu, ki mu je sledilo kabinetno delo, smo raziskovale različne teme. Naju so zanimale predvsem zgodbe in razmišljanja taksistov in ljudi, ki jih prevažajo. V ta namen sva intervjuvali številne taksiste, med naključno izbrane ljudi pa razdelili anketo. Podnevi in ponoči, vedno na preži in na lovu za strankami! Vsakič znova, ko poženejo taksimeter, zapišejo novo zgodbo tako v svojih očeh kot tudi v očeh stranke. Vsak ima svoj pogled na

vožnjo s taksijem in svoje lastne izkušnje. S taksiji se vozimo iz različnih razlogov. Kot je pokazala anketa, najpogosteje takrat, kadar nimamo drugega prevoza, smo v vlogi turista ali kadar kaj popijemo. V navadi je, sodeč po anketi, da ga pokličemo po telefonu, nemalokrat pa jih zaustavimo kar na cesti, ko švigajo mimo nas. Po mnenju anketirancev pa so taksi službe pomembne zlasti takrat, ko priskočijo na pomoč vinjenim ali starejšim prebivalcem. Vedno znova zanimiva tema pogovora, tako na splošno kot med taksistom in stranko, je cena ali taksoimena tarifa, za katero stranke rade barantajo; to so nama zaupali taksisti. Najini anketiranci pa so povedali, da barantajo le ob ponujeni priložnosti, sicer pa ne. V anketi sva zastavili tudi vprašanje, ki se je navezovalo na mnenje o cenah prevozov. Seveda nihče ni menil, da so cene prenizke, temveč da so normalne in seveda tudi, da so previsoke.

Na splošno je uporabnikom vseeno, ali jih vozi voznica ali voznik. Se pa, kot vedno, najde par izjem, ki izrecno zahtevajo taksista ali taksistko. Razlog za to je, po mnenju nekaterih, da so »moški boljši vozniki«, včasih pa na izbor vplivajo tudi negativne izkušnje: »taksistka je zaspala za volanom, neprofesionalen odnos.« Spet drugi si želijo taksistke, ker »so bolj prijazne in zaradi neprimerne obnašanja taksistov«. Moteča je tudi prehitra vožnja taksistov in se z voznico za volanom počutijo bolj varne. Skratka, izbira je sorazmerna z izkušnjami tistih, ki se pogosto vozijo s taksiji.

Vožnja s taksijem je za večino strank sproščujoča, v njem se počutijo varne in zadovoljne. Vožnja s taksijem pa je lahko tudi neprijetna predvsem zaradi, kot so nama zaupali anketiranci, neprimerne vedenja taksistov; včasih so tudi preveč vsiljivi ali celo nesramni. Nekateri od naših anketirancev pa se v taksiju – v

* Tadeja Valentan, absolventka na Oddeku za etnologijo in kulturno antropologijo Filozofske fakultete Univerze v Ljubljani. 2000 Maribor, Dogoška 61, E-naslov: tadeja.valentan@yahoo.com; Tjaša Kunst, študentka na Oddelku za etnologijo in kulturno antropologijo Filozofske fakultete Univerze v Ljubljani. 3000 Celje, Celestinova 9a, E-naslov: taja.kunst@gmail.com