

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



Dokumentarno snemanje na terenu; izsek iz dokumentarnega filma o delu celjskih taksistov.

Foto: Videoteka Muzeja novejšje zgodovine Celje, junij 2009

profesionalnega odnosa tudi vozniki na pogrebi, porokah in drugih, predvsem svečanih slovesnostih. V obdobjih gospodarskih kriz so se ljudje, ki so se vozili s taksiji, celo skrivali, saj je vožnja s tem prevoznim sredstvom veljala za luksuz, kar so nekateri razumeli kot »metanje denarja skozi okno«. Med vozniki taksijev so veljala (nenapisana) pravila, ki so se jih vsi držali, kar je poklicu dajalo še večjo vrednost. Tudi odnos strank do taksistov in njihove opreme je bil spoštljivejši, kot je danes.

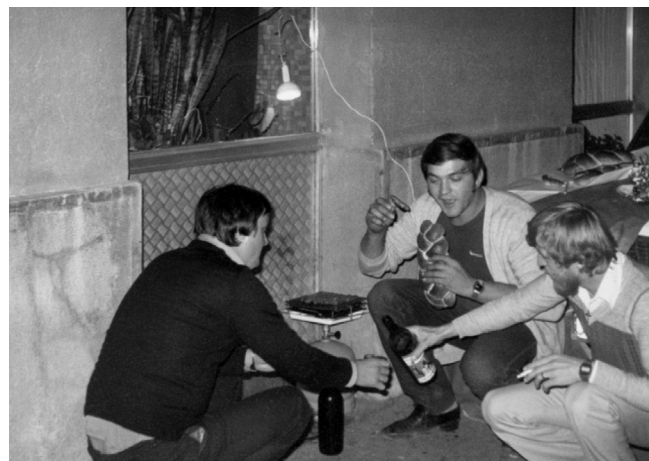
V zadnjem desetletju so se na področju taksi službe začele kazati spremembe. Z njihovim vedno večjim številom je po mnenju »starodobnih« taksistov v Sloveniji nastala prava zmešnjava – ni več vrstnega reda, ni enakih cen, ni pravil o garderobi in bontonu. Hkrati se je uveljavila tudi misel, da je taksist lahko vsak: »Če ne dobiš službe, greš pač vozit taksi,« je danes že skoraj nenapisano pravilo. Zaradi boja za preživetje, ki jim ga prinaša dnevno število prevozov, se je med taksi službami razvilo tekmovanje v lovu za (stalnimi) strankami in tako smo danes priča pojavu spreminjanja tradicionalnih gentlemanov v »urbane ribiče«. Večja ko je konkurenca, nižje so cene; boj je vse bolj zaostrjen, med taksisti prihaja celo do fizičnih obračunov.

Taksist več kot le voznik taksija

Kljub številnim spremembam v zadnjih letih pa je na tem področju večinoma še vedno dovolj pristnega stika človeka s sočlovekom. Taksi je še vedno zaseben prostor, v katerem si ljudje zaupajo, prostor neštetihih zgodb in dogodkov, tako žalostnih kot veselih.

V taksi se ljudje usedejo v različnih stanjih. V tistem trenutku se taksist spremeni v nekakega psihologa, ki se mora znati prilagoditi stranki ter novonastalemu položaju. Voznik tako lahko postane zaupnik, poslušalec, svetovalec, taksi pa se spremeni v prostor, v katerem so ujete neštete zgodbe.

Pogovor sprva običajno teče o vremenu, zdravju, aktualnih temah, med vožnjo pa stranke svojemu vozniku mnogokrat zaupajo svoje osebne težave, poslovne skrivnosti, zgodbe, ki so jih slišali, in dogodke, ki so jim bili priče. Včasih poslušajo celo zgodbe, ki se pozneje pojavijo v časopisih, vendar te le redko zapustijo stene avtomobila. Med vozniki velja nekaka »poklicna molčečnost«, ki jo najbolje opiše stavek celjskega taksista:



Taksi piknik po službi.

Foto: Jože Rozman, Celje, 1980

»Vidite to je tak, kot da bi jaz vas pelal v eno in isto gostilno desetkrat na dan, pa vam ne bom reku, da ste pijanec. To se mene ne tiče in tega tud ne bom izdal, če bi me kdo kaj o vas vprašal.« S tovrstno diskretnostjo in profesionalnostjo si vozniki pridobijo zaupanje ter stalne stranke.

V nekaterih primerih se splete celo vez, ki lahko preraste v posebno vrsto »prijateljstva«. Tako na primer mnogi vozniki prepoznajo stalne stranke že po glasu, vedo, katero glasbo poslušajo, poznajo njihove opravke in poti, po katerih jih dnevno vozijo, nekaterim pa pomagajo celo z nakupi živil in drugih potrebščin in jim jih dostavijo na dom, ter z raznimi drugimi prevozi.³ Tovrstne nakupe in prevoze opravljajo predvsem za starejše stranke. Med taksisti obstaja celo nekaj »taksi« humor, ki privre na dan predvsem zunaj njihovega delovnega časa. Običajno gre za prav posebne vragolije, ki jih pripravljajo drug drugemu in si tako malce ponagajajo – kaj in kako, je odvisno od domišljije udeležencev ter dobrega poznavanja sovoznikov. Mnogi si čakanje kratkočasijo z igranjem šaha in s klepetanjem na skupnih zbirališčih, nekateri pa si občasno privoščijo celo »taksi piknik«.⁴

Taksi predstavlja voznikov »drugi dom« in vsak si ga uredi po svojem okusu. Za srečno vožnjo brez nesreč, nezgod ter drugih nevšečnosti, takšnih in drugačnih, imajo mnogi taksisti svoje talismane⁵ in druge spominke. Po navadi »bingljajo« z vzratnega ogledala ali pa so skriti med sedeži, v predalih ali pa ležijo na armaturi. Običajno jih spominjajo na prvo vožnjo, prevoz kake določene osebe ali pa jim že na splošno prinašajo srečo. Te manjše »dekoracije« naredijo voznikov delovni prostor bolj domač in oseben. Nenazadnje v njem preživi večji del svojega časa.

Sklep

Kljub slabi raziskanosti tematike, tako na območju Slovenije kot tudi v drugih delih sveta, je temo mogoče povezati z drugimi, sorodnimi, kot na primer s temami javnega prevoza, avtoprevo-

3 Med take prevoze spada na primer vožnja (manjših) hišnih ljubljencev.

4 Piknike so redno organizirali celjski taksisti.

5 Zajčji repi, plišaste živali, ki prinasajo srečo (štiriperesne deteljice, podkve, ipd.), predmeti z nabožno vsebino.

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 prevažajo 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. organiziranja, 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 prevažajo ljudi s kočijo; tudi fjakar, kočijaž, furman (glej Bogataj 2004: 185).

* Maša Zavrtanik, univ. dipl. etnol. in kult. antropol. 5292 Renče, Martinuči 38, E-naslov: zmsk1984@gmail.com; Sandra Jazbec, študentka na Oddelku za etnologijo in kulturno antropologijo Filozofske fakultete Univerze v Ljubljani. 1000 Ljubljana, Celovška 181, E-naslov: sandrantropologinja@gmail.com.