

# MOBILNO ŽIVLJENJE TOVORNJAKARJEV, TRANSNACIONALNOST IN KOZMOPOLITSTVO

Izvirni znanstveni članek | 1.01

**Izvleček:** V pričujočem prispevku avtor predstavlja tovornjakarje, mobilne delavce, katerih večji del vsakdana je vožnja in z njo povezano premikanje med različnimi kulturnimi konteksti. Na podlagi podatkov, zbranih z večletnim terenskim delom, med opazovanjem z udeležbo in s pomočjo videografije avtor sodobni poklic tovornjakarja poveže s konceptoma transnacionalnosti in kozmopolitstva.

**Ključne besede:** tovornjakarji, poklicna skupina, mobilno življenje, mednarodni promet, kulturno posredništvo, prehajanje med kulturnimi konteksti, opazovanje z udeležbo, videoetnografija, transnacionalnost, kozmopolitstvo

**Abstract:** The article focuses on truckers as mobile workers who spend most of their working day driving their truck, thus moving between different cultural contexts. Based on data collected through several years, on the method of participant observation, and on videography this modern occupation is linked with the concepts of transnationality and cosmopolitanism.

**Key Words:** truckers, occupational group, mobile life, international traffic, cultural mediation, switching between cultural contexts, participant observation, videoethnography, transnationality, cosmopolitanism

## Uvod

Tovornjakarji v mednarodnem prometu so mobilni delavci, ki iz domačega okolja nenehno odhajajo za krajša ali daljša časovna obdobja na pot in se ponovno vračajo. Sama pot na koncu predstavlja večino njihovega vsakdanjika. Zaradi tega so v očeh zunanega opazovalca videti kot skupina s posebnim življenjskim slogom. V pričujočem prispevku<sup>1</sup> predstavljam vpetost tovornjakarjev v širši družbeni, politični in ekonomski kontekst in se sprašujem, ali jih mobilnost umešča med transnacionalne kulture in ali sta mobilnost tovornjakarjev in vzpostavljanje kozmopolitske perspektive neločljivo povezana. Nenazadnje pa me zanima, kakšne informacije prenašajo tovornjakarji in na kakšen način. Temelj analize in teoretske izpeljave je koncept transnacionalnosti, znotraj tega pa Hannerzovo (1996) pojmovanje kozmopolitstva.

Maloštevilne raziskave tovornjakarjev bi lahko razdelili na podrobne in obširne etnografije vsakdanjega življenja (Agar 1986), ki želijo čim boljše zajeti večplastnost tega poklica; na raziskave, ki se tematike prevoznitstva in/ali voznikov lotevajo z vidika širše zgodovinske kontekstualne umeščenosti (Braudel 1989; Makarovič 1982; Hammer 2002); in tiste, katerih skupni imenovalec so raziskave poklicnih skupin (Bogataj 1982; Baš 1967; Oder 1995; Firt 1979; Stanonik 1987; Wallman 1979). Raziskave o mobilnih in sezonskih poklicnih skupinah (Baš 1974; Ravnik 1980; Počkar 1982; Šega 1997) dodatno osvetljujejo problematiko prehajanja skozi različne kulturne kontekste v sodobnosti, kar je značilno za tovornjakarje.

## Metodologija

Za glavno metodo raziskovalnega dela sem si izbral videoetnografijo<sup>2</sup> oziroma njeni dve področji – snemanje in analiranje lastnega vizualnega gradiva<sup>3</sup> ter analizo arhivskih posnetkov, povezanih z raziskovalno tematiko in pridobljenih iz Arhiva RTV Slovenija. Videoetnografija mi je omogočila boljši vpogled v raziskovalno tematiko, vključevanje več zornih kotov in natančnejšo analizo terenskega dela. Vizualni zapis zajame več informacij in zornih kotov, ki jih je brez pomoči tehničnih sredstev težko ali nemogoče zajeti. Poleg tega ponovni pregled posnetega vizualnega materiala omogoča naknadno vključevanje sogovornikov. Vozniki so mi na ta način lahko ponudili dodatna pojasnila, zabeležil sem lahko njihove odzive, ki so bili zelo povedni, in seveda njihove lastne poglede oziroma refleksije.<sup>4</sup> Analiza posnetega mi je prav tako omogočila avtorefleksijo, prepričevanje in razumevanje lastne pozicije – pozicije raziskovalca (MacDougall 1998; Pink 2001; Moličnik 2003).

Za raziskovanje tovornjakarjev se mi je zdelo najprimernejše opazovanje z udeležbo. Prvič zato, ker o načinu življenja tovornjakarjev obstajajo maloštevilne raziskave, ki se bodisi ukvarjajo s tujimi tovornjakarji (Agar 1986) ali pa dokumentirajo predvsem ekonomsko-politični kontekst njihovega poklicnega udejstvovanja (Hammer 2002). Drugič pa zato, ker lahko samo s pričujočo metodo neposredno dokumentiramo tiste sestavine njihovega življenja, ki jih ne moremo z občasnimi, na primer novinarskimi intervjuji. Marsikaterega problema brez aktivnega opazovanja z udeležbo ni mogoče niti načeti, saj drugače ni mogoče priti do podatkov (Bernard 1994: 142). Z nekaterimi vozniki sem tako vozil, spal in jedel v isti kabini. Med dolgimi

1 Članek je nastal na podlagi avtorjeve diplomske naloge iz leta 2007 z naslovom *Tovornjakarji: mobilno življenje poklicne skupine, ki je nastala na Oddelku za etnologijo in kulturno antropologijo Filozofske fakultete Univerze v Ljubljani pod mentorstvom izr. prof. dr. Rajka Muršiča.*

2 Videoetnografija združuje kulturno antropologijo in videografijo (Susan 2001) z namenom boljšega razumevanja kulture in načina življenja znotraj vsakokratnega konteksta.

3 Gradivo je bilo posneto med raziskovalnim terenskim delom – opazovanjem z udeležbo.

4 Po terenskih izkušnjah sodeč je raba kamere prej spodbujala kot ovirala vzpostavljanje stikov s sogovorniki.

voznjaki so mi vozniki posredovali veliko osebnih informacij, do katerih, razen z ustvarjanjem medsebojnega zaupanja raziskovanega in raziskovalca, ne bi mogel priti. Na začetku raziskave sem izvajal nestrukturirane intervjuje, da bi čim bolj spoznal polje raziskave. V drugem delu raziskave, ko sem že vedel, katere teme me posebno zanimajo, sem uporabil tudi tehniko polstruktuiranih intervjujev, da bi tako dobil gradivo, ki bi ga bilo mogoče primerjati.

Podatke sem zbiral na poteh tako po Sloveniji kot tujini, ko sem štopal ali krajši čas vozil manjši tovornjak in kombinirano vozilo. Terensko raziskavo sem opravil v obdobju od jeseni 2003 do pomladi 2007.

### Mobilno življenje

Mobilni, latinsko *mobilis*, pomeni 'gibljiv, premičen, prenosljiv' (Bihajli-Merin 1973). Vozniki so gibljivi v smislu premikanja po geografskem prostoru. Njihova mobilnost določa njihov način življenja in izbiro vsakdanjih praks. Mobilnost pogojuje tudi socialne stike doma in na poti. Nenazadnje pa določa tudi njihove prehranjevalne navade, način oblačenja, možnosti intelektualnega, duhovnega in umetniškega udejstvovanja. Z gibanjem po prostoru se vozniki premikajo med različnimi kulturnimi konteksti.

Za voznike je najpomembnejša kabina tovornjaka, v kateri preživijo večino časa. V kabini se šoferji prehranjujejo, berejo, gledajo televizijo, se pogovarjajo in igrajo družabne igre z drugimi vozniki, spijo in imajo spolne odnose. Kabine, zasebni prostori voznikov, so različno opremljene. Nekatere imajo po dve postelji, nekatere eno ali pa sploh ne (v manjših tovornjakih). Poleg funkcionalne tehnične opreme (npr. satelitski telefon za sprejemanje naročil in lokacij natovarjanja)<sup>5</sup> se v njej lahko nahajajo tudi pripomočki za lajšanje življenja na poti. To so prenosni televizor, hladilnik, CB sprejemnik, osebni dekorativni predmeti. Navzven so na kabini opazne kovinske tablice, na katerih so napisana imena ali vzdevki (npr. Angel, Goran), ki jih nato uporabljajo kot identifikatorje pri komuniciranju s CB oddajniki. Podoba kabine dopolnjujejo nalepke, poslikave z motivi divjih živali, motivi fotomontaže – npr. zlitja ženske in mačje podobe glave, slike golih žensk ter šaljive skice in karikature. Pogosti so napisi, kot na primer: »It's showtime folks, here come's BAUR power.«<sup>6</sup>

Na notranjo stran vetrobranskih stekel nekateri obešajo raznovrstne igrače (plišaste medvedke, figurice na vzmeteh, itd.), z vrsto praznih pločevink energetskih pijač pa dekorirajo vetrobranska stekla. Na sredini so na vrhu vetrobranskega stekla na vrvici obešene zastavice s fotografijami tovornjakov določenega proizvajalca – propagandni material. Tam so tudi viseče kompaktno plošče (CD), viseča srca, prebodena z Amorjevimi puščicami, ter različni osvetljeni predmeti. Opaziti je mogoče tudi pomanjšane tkane zastavice različnih držav v sklopih po tri skupaj (na primer nemška, italijanska in španska v srbskem tovornjaku), tkane zastavice proizvajalcev tovornih vozil, tkane zastavice z umetelno pozicioniranimi ženskimi akti, pritrjene na vetrobransko steklo

5 Po mojih opažanjih uporabljajo predvsem stacionarne telefaksne aparate na postajališčih in v podjetjih. Druga možnost so sms sporočila na mobilnih telefonih. Satelitskih telefonov je bilo manj.

6 Komične besedne igre in skovanke iz uveljavljenih fraz. Moj prevod zveni takole: »Ljudje, čas je za šov, prihaja kmečka moč.«

v obliki trikotnika, od katerega vrh predstavlja enaka zastavica s fotografijo tovornjaka iste znamke, na katerem je vse skupaj pritrjeno. V kabini turškega voznika sem opazil kovinsko tablico z verzi iz korana, ki voznika varujejo pred nesrečo. Vidimo lahko molilne pripomočke, rožni venec ali miniaturne pravoslavne ikone: »Svetnik, ki gleda v kabino, je službeno odgovoren za voznikovo življenje« (Hahonina 2004). In še: »Obstajajo celo molitve, ki jih najpogosteje skrbne mame ali žene napišejo na listek, iztrgan iz šolskega zvezka, in naročijo možakarjem, naj svete besede nosijo v denarnici ali pa naj listič zataknejo v enega od žepov na vratih tovornjaka« (Hahonina 2004).

Pomen čistoče kabine za molitev je po pisanju Ksenije Hahonine omenil 33-letni Erkam, musliman: »Kar se čistoče tiče, je bila oblazinjena kabina brezhibna. To je še posebej poudarjala ločnica med šofersko 'spalnico' in 'kabinetom' – (umetelno izdelana, op. p.) snežno bela zavesa, kakršne v Sloveniji opazimo le na oknih kakih roza hišic z redno vzdrževano trato.« Erkamov starejši kolega je menil, da je zavesa »tudi romantični element za morebitno začasno prijateljico, ki bi Erkama utegnila kratkočasiti na poti« (Hahonina 2004). Na terenu sem naletel tudi na težave, povezane z intimnostjo prostora – kabine. Turški tovornjakarji mi niso dovolili vpogleda (kaj šele snemanja) v njihove kabine. Eden od njih je to utemeljil tako: »To je naš dom, hiša. Saj me Slovenci tudi ne bi kar tako povabili v dom, razumeš? To je isto.«

Umetno cvetje, blazine s srčki in reklamne kape so prav tako del okrasja. Kabine opremljajo tudi z brisačami in s plakati, na katerih se ponavljajo motivi tovornjakov, žensk in živali. Kabino dveh Rusov je krasil erotični koledar z ženskami. Na splošno pa velja, da so mlajši vozniki kreativnejši pri opremljanju kabin kot starejši, ki dekoriranju ponavadi pripisujejo manjši pomen. Eden od starejših voznikov iz Turčije mi je povedal, da v kabino ne dodaja dekoracij, še posebno ne golih žensk, saj je to zanj bogokletno dejanje, v isti sapi pa je dodal, da ima ženo, sinove in vnuke. Da bi se lahko oni kdaj pa kdaj usedli v njegov kamion, si takšnih dekoracij ne more privoščiti.

### Premikanje med kulturnimi konteksti

Šofer v mednarodnem prometu se poslovli od družine oziroma prijateljev in se odpravi na »furo«, ki traja v poprečju en teden. Čeprav so že dolgo v tem poklicu, se nekateri težko odpravijo na pot, saj njihova odsotnost vpliva predvsem na medosebne odnose. Ratimir je povedal, da je po petih letih prvič uspel priti na vnukov rojstni dan, kar mu je bilo v »posebno radost«. Pravi, da gre vedno težje od hiše in da bi včasih vse skupaj nekam poslal. Ko pa gre od hiše, poskuša probleme pustiti doma in skoncentrirano kreniti na pot.

Preden se tovornjakar v mednarodnem prometu odpravi na daljšo pot, mora opraviti določene obveznosti. Različni gospodarski, politični ter kulturni sistemi nacionalnih držav<sup>7</sup> določajo trajanje vožnje, priprave pa so odvisne tudi od vrste tovora. Pred potjo je veliko načrtovanja, treba pa je pripraviti tudi tovornjak. Pomembna sta pravočasno natovarjanje tovora in urejanje papirjev, ki prikazujejo vrsto tovora ter lastnosti vozila. Prevozniki dokumenti so potrebni za carinske in policijske kontrole, tu so še računi in garancije za končnega naročnika – podjetje v tujini. Ko

7 V EU naj bi precej poenotena pravila veljala za vse države članice.

so našteje obveznosti urejene, gre voznik lahko na pot. Marsikdaj je to že v nedeljo zvečer, ko se prepoved vožnje za tovornjake s skupno težo nad 7,5 tone izteče.<sup>8</sup> Vozniki si za na pot pripravijo potrebno hrano, pijačo in oblačila. Nekaterim priložne živilske pakete pripravijo žene oziroma partnerke ali vztrajne mame.

Voznik zapusti domače okolje ter se preseli v kabino tovornjaka, ki za več dni postane njegov dom. Priprave na pot so pri voznikih v notranjem prometu bistveno drugačne od onih v mednarodnem. Ti vozniki dnevno odhajajo na delo in se še isti dan tudi vračajo, zato ne potrebujejo posebne zaloge hrane in oblačil. Tudi časovni intervali natovarjanja se razlikujejo od natovarjanja v mednarodnem transportu.

Premikanje in postanke vozila beleži ter determinira »črna skrinjica« tovornjaka, to je tahograf. Tahograf je poseben mehanski števec, ki z risalno iglo na papirnat kolut v števcu beleži hitrost in čas vožnje ter počitke voznikov.<sup>9</sup> Merila so zapisana v prometnih zakonih posameznih držav.<sup>10</sup> Na dolgih vožnjah lahko zaradi časovnih omejitev s strani naročnikov prevozov sodelujeta dva voznika, ki se v vožnji izmenjujeta. Obstaja določilo, da mora vozilo po določenem številu ur vožnje daljši čas mirovati.

Kar zadeva Evropsko unijo, so najstrožji zakoni v Franciji, »najbolj sproščeno« pa se vozi po Italiji in Španiji. Vozniki poskušajo na različne načine prelističiti kontrole<sup>11</sup> dovoljenega časa vožnje. Zahteve po čim hitrejši dostavi tovora postajajo vse večje. Tako tovornjakarji nemalokrat vozijo prehitro in predolgo zato, da bi zadostili svojim delodajalcem, ti pa naročnikom. Včasih delodajalec vozniku naroči kršenje prometnih določil in se ustno zaveže, da bo v primeru kontrole poravnal kazen. Vendar pa je kazen napisana na voznikovo ime in v primeru neizpolnjene obljube jo ta plača sam. Vozniki včasih štoparjem, ki jih vzamejo s sabo na pot, napišejo nov tahografski listek, da izgleda, da vozita dva, v bistvu pa vozi eden. Ob površni kontroli se ta način obnese.

Ratomir je povedal, da sta se s sovoznikom dogovorila, da je vozil eden sedem dni skupaj v tujino, medtem ko je drugi ostal doma – in obratno. To se je dogajalo še v času Jugoslavije, ko so bile kazni milejše. Napetost, je povedal Ratomir, sodi k poklicu. Šofer se navadi na neprestano akcijo in ne more več brez nje.

Zahteve naročnikov prevozov ter prometna določila določajo čas ter način vožnje. Določeni so tako pot kot okvirni termini postankov. Zaradi upoštevanja navodil se zdi, da voznik pri

8 <http://www.amzs.si/default.asp?podrocje=7&novica=679>, 30. 4. 2009.

9 Omejitve hitrosti vožnje za tovornjake priklopnike se gibljejo med 70 in 80 km/h + 10 odstotkov tolerance na Zahodu. Tovornjaki do 7,5 tone skupne teže z ABS zavornim sistemom in nekatere izjeme lahko na avtocestah vozijo 100 km/h. Za cisterne, ki prevažajo nevarne snovi, veljajo strožje omejitve. Analogne tahografe danes v novih tovornjakih nadomeščajo digitalni. Glej tudi: Zakon o varnosti cestnega prometa, Uradni list RS, št. 133/2006, <http://www.uradni-list.si/1/objava.jsp?urlid=2006133&stevilka=5573>, 2. 4. 2009.

10 »Najkasneje po šestih urah neprekinjenega dela mora voznik napraviti odmor. Delovni čas se prekine z odmorom, ki traja najmanj 30 minut, če skupno število do tedaj opravljenih delovnih ur znaša med šest in devet ur, ter z odmorom najmanj 45 minut, če skupno število delovnih ur znaša več kot devet ur.« Glej tudi: Zakon o delovnem času in obveznih počitkih mobilnih delavcev ter o zapisovalni opremi v cestnih prevoznih, Uradni list RS, št. 64/2007, <http://www.uradni-list.si/1/objava.jsp?urlid=200764&stevilka=3466>, 2. 4. 2009.

11 Policija lahko zahteva izkaz tahografskih lističev za obdobje preteklih sedmih dni od trenutka kontrole.

gibanju ni svoboden. Vendar pa si deloma čas in kraj postanka odmerja sam. Deloma zato, ker lahko svobodno razpolaga s samo enournim zamikom postanka med vožnjo in ker je vezan na postajališča ob avtocestah in cestah. Vprašal sem Darija, če se zdi šoferjem to, da jih nihče neposredno ne nadzoruje, dobro, pa je odgovoril: »Ni. Ko si sam, prelevaš stvari (smeh). Te žena vara, te ne, je kdo drug? Tako je, preveč časa imaš za razmišljanje. Steza je ravna, 600 kilometrov, pa pelješ. In sploh ne opaziš več prometa in ničesar, si tam nekje, s svojimi mislimi, kdo bi vedel, kje.«

Na poti si, razen ob prepovedi vožnje ob koncu tedna, šoferji ne morejo ogledati kraja postanka. Ob postankih med delovnim časom vozniki največkrat popijejo kavo v bifeju na postajališču ali kaj malega prigriznejo. Tu je priložnost za kratek pogovor z drugimi vozniki ali za dopolnitev zaloge živil. Po petinštiridesetih minutah<sup>12</sup> se odpravijo naprej. Med daljšimi postanki na urejenih postajališčih (spanje, konec tedna) se nekateri tuširajo v temu namenjenih prostorih. Med nočnimi vožnjami lahko opazimo tovornjake, parkirane na manjših postajališčih, ponekod tik ob avtocesti. To pomeni, da so vozniki presegle čas dovoljene vožnje in niso uspeli priti do večjega, osvetljenega postajališča ali pa so se preko CB-postaje pri kolegih vnaprej pozanimali o zasedenosti zelenega parkirišča. Ob večji utrujenosti se vozniki za krajši čas ustavijo. Po nekaj minutah, ko se nadihajo svežega zraka, se odpravijo naprej. Za preganjanje zaspanosti si poiščejo sogovornika na enem med več deset CB-kanali.<sup>13</sup> Na splošno si prizadevajo dalj časa počivati in spati na večjih, osvetljenih, ponekod tudi varovanih postajališčih (v Italiji na primer nekatera postajališča varujejo oboroženi karabinjerji).

Postajališča so pogosto tarča organiziranih kriminalnih skupin, ki najprej prerežejo ponjavo tovornjaka in pregledajo vsebino blaga, pozneje pa ukradejo blago ali cel tovornjak. Sogovornik je povedal, da so »postajališča na Zahodu dobra, medtem ko v nerazvitih deželah na postajališčih ješ v prahu. Ne ješ v miru, vedno kdo prosi za denar in stvari. Nadlegujejo te, saj so reveži in nimajo.« Vozniki so pogosto govorili o nevarnostih, ki jim pretijo na poti. Te zgodbe se prenašajo med vozniki in tako ustvarjajo učinkovit »informacijski sistem«, ki opozarja na nevarnosti.

Tovornjaki pa se morajo zaradi policijskega in carinskega nadzora ustaviti tudi ob prehodu državnih meja. Ob vstopanju v novo državo policijski organi vozilo stehtajo in ugotavljajo usklajenost zapisane teže tovora z dejansko stehtano težo vozila. Carinski organi preverjajo istovetnost tovora ter po potrebi tovor na odprtinah prostora za natovarjanje tudi zapečatijo s carinskimi plombami. Na mejnih prehodih zaradi čakanja na prestop meje pogosto nastajajo kolone tovornjakov. Za šoferje pa je to območje, kjer je največ časa za pogovore s kolegi vozniki, ki jih tu slučajno srečajo. Eden od njih je povedal: »Veliko kolegov poznam, ampak v glavnem se srečujemo, ko stojimo na mejnih prehodih. Malo se pogovorimo. Srečaš dva, tri, pet, odvisno, včasih se zgoti, da ne srečaš nikogar. Takoj ko urediš s papirji, voziš dalje.« Čakanje na meji lahko traja dan, dva ali več.<sup>14</sup> Vsi sogovorniki

12 V primeru deveturnega delovnika. Glede na število ur vožnje se spreminja tudi čas vmesnega postanka ali postankov znotraj enega delovnega dne.

13 Slovenski vozniki uporabljajo kanal 16.

14 Ko je Ratomir leta 1987 vozil v Irak, v državo, ki je bila takrat v izgradnji, so po njegovih besedah na meji nastale tudi do 120-kilometrskе kolone tovornjakov. Ta položaj so s pridom izrabljali roparji (Ratomir jih

se strinjajo, da je to marsikdaj najbolj mukotrpen del poti, kjer napetost doseže vrhunec, saj se v koloni le počasi premikajo. Položaj najbolje orišejo voznikove besede: »*Moraš se ugrizniti v jezik, drugače ti vrnejo dokumente in lahko čakaš še dlje.*« Posledice neuskkljenih dokumentov najprej občutijo vozniki. Dogaja se tudi to, kot v Ratomirovem primeru, ko so ga zaradi neurejenih dokumentov s hrvaško-srbske meje poslali nazaj na slovensko-hrvaško ali celo na italijansko-slovensko.<sup>15</sup>

To pa še zdaleč ni najhuje, kar se lahko zgodi vozniku ob prestopu meje. Ob dogodkih poleti 1991, med agresijo JLA na Slovenijo, so tovornjakarji s svojimi tovornjaki postavljali cestne barikade, ki so tankom otežile napredovanje k mejnemu prehodu Šentilj. S to akcijo so se uprli okupatorju, ki je želel zasesti mednarodni mejni prehod Šentilj, in posledično pomagali preprečevati mednarodno izolacijo Slovenije, do katere bi lahko prišlo v primeru zasedbe mejnih prehodov in razglasitve državljanske (jugoslovanske) vojne. V Pesnici, v bližini mejnega prehoda Šentilj, sta bila v zračnem napadu na kolono tovornih vozil ubita dva tuja državljana – tovornjakarja (Pirtovšek 1991).

Po letu 1991 je RTV Slovenija poročala tudi o pogrešanih, napadenih ali kako drugače ogroženih tovornjakarjih in njihovih vozilih, ki so vozili predvsem po širnih območjih nekdanje ZSSR (Koren 1996; Šrimf 1999). Navzlic še vedno živim spominom, ki jih vozniki v obliki anekdot radi izpovejo sogovornikom, je poročil o tovrstnih napadih manj, čeprav ti tudi v Zahodni Evropi niso več novost.

Ko šofer pripelje tovornjak do zelene lokacije, ponavadi sledi ponovno urejanje papirjev v carinarnici, ki je najbližja podjetju, kjer raztovarja.<sup>16</sup> V nekaterih podjetjih, ki imajo t. i. hišne carine, pa se postopek poenostavi, saj tovornjakar lahko raztovori samo ocarinjeno blago. Nato se voznik odpelje do druge lokacije, kjer znova raztovarja; tako kroži v radiju več sto kilometrov ter raztovarja pripeljani tovor<sup>17</sup> in natovarja novega. Nenatovorjen tovornjak namreč lastniku prinaša izgubo. Tako vozniki na določeni lokaciji čakajo na tovor tudi po dva dni ali več. Voznik se počasi vrača proti izhodiščni lokaciji svoje poti takrat, ko ima tovornjak polno naložen ali pa mu delodajalec sporoči, da nima več naročil za njegov tovornjak in se lahko vrne. Opisani način transporta tovara se imenuje *zbirnik*.

Vozniki tovornjakov v mednarodnem prometu se gibljejo po vnaprej določenih cestah. Koordinatni sistem gibanja določata predvsem naročnik prevoza in delodajalec, ki izbira najkrajšo oziroma najcenejšo pot. Vozniku preostane le to, da se prilagaja razmeram na cesti ter izbira lokacije postankov. Kljub omejenemu gibanju se vedno znova znajdejo v neznanih situacijah.

Čas je pomemben dejavnik za razumevanje položaja tovornjakarjev. Zdoma so skoraj ves teden, nekateri tudi dva ali več, doma pa samo dan ali dva na teden. V celem letu so nekateri doma neprekinjeno le 21 dni, med letnim dopustom. Večino časa so na poti, kar pomeni, da je tujina njihov glavni socialni življenjski prostor. Prostor, ki ga tu imenujem kulturni kontekst, je od kraja

je označil za Kurde).

15 Širitev EU in vključevanje novih držav članic v skupni mejni nadzor je večini slovenskih avtoprevoznikov in voznikov, ki vozijo v države EU, olajšalo delo zaradi odprave mejnih nadzorov na notranjih mejah EU in s tem povezanega čakanja in stroškov carinskih postopkov.

16 Razen v primeru prevoznikov iz držav EU in prometa znotraj EU.

17 Tj. več enot za več naročnikov v funkciji večje ekonomske učinkovitosti.

do kraja ter od države do države različen in hkrati podoben – glede na ozko začrtane poti voženj, katerih skupni imenovalci so cesta, obcestna postajališča in srečevanja z različnimi ljudmi.

Prehranjevanje tovornjakarjev je še posebno zanimivo in značilno prav zanje. Vrsto hrane izbirajo glede na svoje navade<sup>18</sup> in okuse, hkrati pa jo dopolnjujejo z izdelki iz tujine. Poleg sveže hrane, ki jo nosijo od doma, je zanje nepogrešljiva dalj časa obstojna konzervirana hrana. Tovornjakar mora imeti v primeru, da pride do nepričakovanih zapletov (kot na primer daljšega čakanja na mejnem prehodu, kjer ni živilske oskrbe), v shrambi tovornjaka vedno dovolj hrane (za »*pet do deset dni*«, po voznikovih besedah). Vozniki si hrano ponavadi pripravljajo sami, saj je tako predvsem ceneje. Jedo manj kuhane in več »suhe« hrane. Kuhajo na prenosnih plinskih štedilnikih. Pod prostorom za tovor (*kesonom*) so pritrjeni eden ali več kovinskih zabojev za shranjevanje živil ter plastične posode za vodo. Na postajališčih lahko opazimo voznike, ki ob teh odprtih zabojih posamično ali skupno obedujejo. Ob tem najpogosteje sedijo na zložljivih stolčkih. O načinu obedovanja voznikov bi lahko nekdo, ki posplošuje, rekel, da je enak pri vseh. Vendar pa nekateri bolj sproščeno jedo zunaj ob tovornjaku ali v prazni prikolici, medtem ko jedo drugi v kabini (odvisno od vremenskih in prostorskih razmer ter kulturne prakse). Prehranjevanje tovornjakarjev lahko zaradi podrejenosti delu oziroma vožnji primerjamo s prehranjevanjem popotnikov. Poleg tega se tovornjakarji držijo nasveta, da ponoči ali utrujeni raje vozijo s praznim želodcem. V obcestnih restavracijah jedo le malokdaj, le takrat, ko iz lastnih izkušenj ali izkušenj kolegov tovornjakarjev izvejo za dobro razmerje med ceno, kakovostjo in količino ponudbe.

Ob postankih, včasih pa tudi med vožnjo, se šoferji krepčajo z napitki, kot so kava ali druge energijske pijače. Zdrava meja je relativno vprašanje, na katerega voznik Darij zagotovo nima odgovora: »*Ah, strupa spijemo, vidiš, črni strup pravijo temu. Kdo ve, koliko tega spijemo?*« Ob daljših postankih ob koncu tedna ali med tednom si pred spanjem privoščijo tudi alkoholno sprostitivo. Turki, ki sem jih na postajališču Barje ob Ljubljani snemal med obedom, ob katerem so pili žganje, so povedali, da v Turčiji v javnosti ne smeš piti alkohola oziroma biti pijan, saj je to sramotno. Veliko jim pomeni občutek svobode, ki ga občutijo pri nas. Sprostitve pa so lahko tudi drugačne narave. Tudi prostitucija je na območjih tranzitnih poti, posebno na Vzhodu, najbolj v razcvetu. Vozniki si lahko ženske izbirajo na določenih mestih ob cestah ali na parkiriščih in v določenih gostilnah oziroma klubih. V večini primerov z njimi spolno občujejo v kabini tovornjaka, lahko pa tudi v stanovanjih zvodnikov. »Kar se je na flosu zgodilo, je na flosu ostalo« (Baš 1974: 241). Enako velja za kabino tovornjaka. Angelos Baš v delu *Savinjski splavarji* piše, da so se splavarji posluževali tovrstnih metod za zadovoljevanje osebnih potreb. Za čas do konca druge svetovne vojne piše, da so »... splavarji spričo določenih razmer na vožnjah edina skupina v našem podeželskem prebivalstvu, ki je kaj več zahajala v javne hiše, vendar se je to dogajalo daleč od domačega kraja.« Ta okoliščina in dejstvo, da so bila ta dejanja skrita javnosti, sta bila po Bašu za to aktivnost najpomembnejša dejavnika (Baš 1974: 241). Ti ugotovitvi, čeprav okoli sto let pozneje in v drugi poklicni skupini, veljata tudi za voznike tovornjakov. To počnejo

18 Navade njihovega izvirnega okolja.

daleč od doma in skriti pred javnostjo.<sup>19</sup> Večina mojih sogovornikov ima družine in tega ne počne. Eni spoštujejo zavezo, drugi se bojijo spolno prenosljivih bolezni in/ali imajo zadržke pred rabo kondoma. Nekateri so se s temi aktivnostmi postavljali pred kolegi. Tako na primer mlajši voznik, ki je povedal, da je imel na poti v Ukrajini spolni odnos s 14-letno deklico za pet evrov. Vedo pa tudi povedati, da redne stranke lahko »koristijo usluge« tudi samo v zameno za hrano. Nekatere ženske se v tovornjakarje tudi zaljubijo in se jim ponudijo brezplačno.

### Tovornjakarji v vlogi posrednikov materialnih dobrin

Prenos dobrin, ki ga izvajajo tovornjakarji, lahko v glavnem primerjamo s priložnostnimi nakupi v tujini, kot jih poznamo še iz časa Jugoslavije. V manjšem obsegu dodatni prenos dobrin poteka še danes. Dejavnost je odvisna od tega, kam voznik vozi, kakšne so njegove potrebe in potrebe njegovih bližnjih ali znancev. Razlika je, denimo, ali vozi v države z visokimi in urejenimi trgovinskimi standardi ter primerno visokimi cenami dobrin ali pa vozi v vzhodne države z nestabilnimi cenami ter aktivno sivo ekonomijo. V prvem primeru danes na globalnem trgovinskem trgu skoraj ni razlik v ceni in kakovosti v Sloveniji ali Zahodni Evropi kupljenega blaga. Z gledišča voznika, stanujočega v Srbiji, ki vozi na relaciji Srbija–Italija, pa to razmerje izgleda malo drugače. Nekaterih dobrin v Srbiji ni mogoče kupiti, zato si jih voznik priskrbi v Italiji.

Tako Ratomir, ki je znanec povedal, da jim ne želi kupovati stvari v tujini, saj za to ob vožnji nima časa, kupuje določene dobrine predvsem za svojo družino: »*Za dom prinesem, kar potrebujejo. Zelo popularna je bila italijanska kava. Kilogram, dva vzamem, mogoče še kakšne kavbojke. Kupil sem tudi kosilnico za travo in Candy pralni stroj leta 1992, ampak se je pokvaril.*« Franc Izidor, ki iz Slovenije vozi v Črno goro in na Kosovo, mi je povedal, da je tam kupil mnogo stvari, saj so cene neprimerne nižje kot v Sloveniji, čeprav je kakovost vprašljiva. Kupil je nekaj izdelkov bele tehnike, sinu videorekorder, na tržnici celo pištolo.

S prenosom določenih dobrin, ki so v domačem okolju novosti, vozniki nedvomno vplivajo na spremembe v pogledih domačinov in predvsem na primerjave med lastnim standardom in življenjskim standardom v drugih državah. Ratomir, ki prihaja iz Bosne in Hercegovine, je pripovedoval o zdomcih, ki delajo na tujem, se občasno vračajo v domovino ter z dobrinami in vedenjskimi vzorci vplivajo na izvorno okolje.

### Tovornjakarji v vlogi kulturnih posrednikov

Opazanja in videnja drugih življenjskih okolij vozniki medsebojno izmenjujejo ter prenašajo v svoja primarna kulturna okolja. Na to je opozoril že Janez Bogataj v uvodu k četrtemu zvezku *Etnološke topografije slovenskega etničnega ozemlja*, ko pravi, da v okviru prometa govorimo o prenašanju kulturnih sestavin (1976: 2). To aktivnost dovolj nazorno prikaže mnenje voznika o lastni poziciji v kontekstu prenašanja informacij:

To je zelo točno opažanje, zelo natančen podatek. Na primer, jaz sem bil danes v Hamburgu, videl sem, kaj se tam

dogaja, kako se delajo stvari, v nekaj urah bom doma in tam bom povedal, o tem pripovedoval. Lahko bi rekel, da so to skoraj elektronske informacije, s tako hitrostjo potujejo. Najbolj natančno bi jih opisal kot šofersko-ekspresne informacije. To so po mojem mnenju najbolj hitre in predvsem preverjene informacije. Kje so dobre poti, kakšna je hrana. V Španiji je na primer zelo dobra hrana, v Franciji je tudi dobra, ampak je zelo draga. Skratka, vse informacije imaš: vidiš, slišiš in jih prenašaš naprej. Jaz na primer moji hčerki in ona dalje drugim: moj oče je videl to in to ...

Za tiste, ki niso imeli ali nimajo možnosti prehajanja na tuje, je (bil) lahko voznik tovornjaka v mednarodnem prometu dobra iztočnica za spoznavanje drugih okolij.

V preteklosti je bilo kar nekaj poklicev, ki so širili obzorja posameznikov.<sup>20</sup> Savinjski splavarji, ki jih je predstavil Angelos Baš (1974), so bili prav tako ustni prenašalci informacij o krajih in državah, skozi katere so pluli. Pri plovbi in prodaji lesa so imeli stike z obsavskimi in obdonavskimi trgovci ter kmeti. Imeli so možnost neposrednega opazovanja »vrste prvin v življenju teh narodov« (Baš 1974: 224). »Za njih pomembnejša pa so bila opažanja o materialnem standardu tujih krajev in primerjava z domačimi razmerami« (Baš 1974: 225). Savinjski splavarji so v obdobju do konca druge svetovne vojne opažali nižjo življenjsko raven na Hrvaškem, v Bosni ter v Srbiji kot doma. Tako so te kraje posplošeno poimenovali celo kot »ciganija« (Baš 1974: 226).

Čeprav s skoraj stoletnim zamikom, lahko v obratni smeri opazujemo vrednotenje tujih držav skozi Ratomirovo izkušnjo. Še posebno od leta 1991, od razpada Socialistične federativne republike Jugoslavije, ko je začel delati v severni Italiji, je zahodne države sprejemal kot razvite, njegova domovina Bosna in Hercegovina pa je ostajala manj razvita in jo je v najinem pogovoru pogosto primerjal z razvitim zahodnim svetom.

Tako lahko shematično prikažem točko A, ki je domači, življenjski kontekst, točke B, C, D, E ... pa so različni kulturni konteksti, v katere tovornjakarji prehajajo na poti. Teh slednjih ne obravnavam kot ozemlja različnih držav (čeprav vozniki z njimi povezujejo doživeto ob pripovedovanju), ampak ožje, kot situacije življenjskih praks v tujem okolju. Te zajemajo doživetja, od dogodkov na cesti in ob njej do raznovrstnih postankov ter soočanj z nepričakovanim. Vse doživeto pa v obliki kulturnega

20 »Iskanje dela in zaslužka na tujem (npr. sezonsko delo notranjskih in doljenjskih fantov in mož v 19. stol. pri sečnji v hrvaških in bosenskih gozdovih, pretežno sezonsko izseljevanje Rezijanov, ki so od 16. stol. trgovali z železjem po avstrijskih in nemških deželah, na Češkem in Moravskem, sezonsko izseljevanje agrarnih delavcev iz Prekmurja pred prvo svetovno vojno in po njej, kostanjarji, sodavičarji in krošnjarji od konca 19. stol. na Dunaju, prekupčevanje z živino, tihotapljenje, trgovanje fužinarskih krajev, prodaja pridelkov v oddaljenih mestih, npr. doljenjske jajčarice v Trstu, prevoznništvo, sezonsko delo in stalno zaposlovanje primorskih deklet in fantov v Trstu in okolici do druge svetovne vojne, ribniški prodajalci suhe robe po Srednji Evropi in še dlje, savinjski in dravski splavarji, ki so izvažali les tudi do Beograda, v 2. pol. 19. stol. pa deloma prek železnih vrat v Romunijo, itd.) pa tudi stiki med prebivalci manj oddaljenih krajev (npr. krošnjarji ali krojači, šivilje in čevljarji, ki so hodili na štero po domovih, shodi ob sejmih) so bili v času manj razvitih komunikacijskih sredstev vir informacij in močan kulturni vpliv« (Ravnik 1980: 143). Ne smemo pa spregledati tudi »informacijske vloge« vojakov in obrtnih vajencev (Muršič 2000).

19 Janez Trdina je v svojih *Spominih* (1967/68) zapisal, da so se hrvaški katoliški duhovniki v 19. stoletju raje kot celibata držali starega ljudskega rekla, da je greh storjen samo takrat, ko te kdo vidi (Zajc 2007: 22).



Med snemanjem intervjuja.  
Snemalec: Aleš Lamut, 2004

kapitala nosijo v sebi in posredujejo naprej, zlasti v izhodiščno točko, točko A. Z izrazom »domače okolje« mislim na družino, prijatelje, znance in druge sogovornike. Skratka, gre za jezikovno domače okolje voznikov, ki sem jih spraševal po teh informacijah. Za prikaz omenjenega procesa navajam podatke o drugih kulturah, kakor sta mi jih posredovala dva sogovornika, Ratomir in Franc Izidor.

Ratomir je v okviru tistega, kar je sam poimenoval »gibanje v različnih sredinah (okoljih)«, omenil razmere na jugu Turčije, po kateri je vozil leta 1985. Dejal je, da tam Kurdi živijo v jamah skupaj z živalmi, da je to borno življenje, da pozimi spijo zunaj, ker je v votlinah premrzlo. Za kurjavo uporabljajo zmes posušenih iztrebkov in slame, namočene v vodi. Končal je z besedami: »Tega tukaj ne vidiš.« Franc, ki že 16 let vozi na relaciji Slovenija–Črna gora–Kosovo, mi je posredoval nekaj praktičnih nasvetov za upravljanje z denarjem in s potnim listom. Tako naj imam vedno drobiž in naj ne razkazujem večjih bankovcev, saj bi me kaj kmalu lahko oropali. Njegove informacije nadalje pripovedujejo o medijski kontroli v Srbiji v času razpadanja nekdanje Jugoslavije in odnosu Srbov do njega kot voznika: »Slovenci to, Slovenci ono, samo jaz kot šofer nisem imel v Srbiji nikoli nobenega problema, da bi mi kdo rekel: 'Slušaj, Slovenac, zašto ste vi ono ...' Sem rekel: 'Veš kaj, jaz nisem politik, jaz to moram delati,' in adijo, pa če je bilo potrebno, sem plačal pivo.« Govoril pa je tudi o Črnogorcih, ki so veseli, če se trudi govoriti v njihovem jeziku, na drugi strani pa je poudaril, da »so pa izredno borbeno razpoloženi«. Pripovedoval je, da je na tržnici v Podgorici mogoče za 20 evrov kupiti pištolo.

Ti prinese sveto pismo, normalno sveto pismo, kot da bi ti zdaj naše, ki je tako veliko, debelo. Pa ga gledaš, zakaj le ta fant hodi s svetim pismom, deset-, enajstleten. Misliš, dobro, mogoče je vernik. Potem pa pravi: »Dober dan, Slovenac, kako ste, bi radi videli to sveto knjigo?« »Pa, pokaži!« Že zaradi lepšega rečeš, da naj pokaže. Odpre: »Vi samo izbirajte, katero boste.« Notri ima eno (pištolo, op. p.), zraven pa priložene vzorce, slike ven izrezane. In si potem samo izbereš in rečeš: »To bi imel.« »Prinesem za deset minut, vi mi dajte samo denar in ni problema.« Potem ti pištolo k avtu prinese, pa še kakšen sok zraven. Zdaj, če je prava, kdo bi vedel. Kupiš pač na lastno odgo-



Turški vozniki med obedom na postajališču Barje.  
Snemalec: Aleš Lamut, 2004

vnost. Potem te pa še vpraša: »Potrebujete še koruzo?« Izraz koruza uporabljajo za naboje. Za pištolo in puško pa uporabljajo izraza kratka in dolga cev.

Kot naslednjo stopnjo prenosa informacij lahko obravnavamo dejanja, ko vozniki znanje, pridobljeno na poteh v drugih okoljih, skušajo uporabiti doma. Ratomirjevo domače okolje je Republika Srbska (po rodu je Bosanec), ima pa italijansko delovno vizo. S pomočjo svojih povezav z naročniki, ki jim vozi tovor v Italiji, poskuša vzpostaviti poslovno povezavo italijanskih vlagateljev z vodilnimi v propadajoči tekstilni tovarni v svojem domačem kraju, in pravi:

Bil bi srečen, če bi lahko naredil nekaj takega, pa kjerkoli že, v Bosni ali v Srbiji, ni pomembno kje, ker vem, kako trpijo ljudje, ki ne delajo. Če bi prišel in začel delati, bi to nekako premaknilo stvari naprej, mogoče bi to opazil kakšen drugi Italijan, pa bi se pridružil, pa mogoče še kdo tretji, ni važno. Pomembno je, da nekdo pride in začne, da zažene stvar. To bi bila zame največja radost, če bi lahko pripeljal nekoga, ki bi mi pomagal rešiti te ljudi.

Iz njegovih besed je mogoče izluščiti tudi način gledanja na lastno kulturo, ki je oblikovan tudi z vidiki drugega, ekonomsko bolj razvitega kulturnega okolja.

### Mobilnost in transnacionalnost

Opis domačega okolja in načina življenja tovornjakarjev v mednarodnem prometu vsiljuje zgodovinsko vzporednico s furmani. Zdi se, da poklicni skupini, katerih glavna dejavnost je vožnja, ločuje zgolj tehnološki napredek. Marija Stanonik podaja v raziskavi furmanstva na Žirovskem (Stanonik 1987), ki zajema obdobje od konca 19. stoletja do časa po drugi svetovni vojni, ko je furmanstvo zamrlo in so njegovo vlogo prevzela motorizirana prevozna sredstva, vrsto dejstev, ki veljajo tudi za sodobne tovornjakarje:

1. tudi v tistem obdobju so nekateri od prevoznikstva živeli, medtem ko je bilo za druge zgolj dodaten zaslužek;
2. kakor sodobni tovornjakarji so tudi furmani izhajali iz ruralnega okolja in so se za dejavnost odločali z namenom lažjega preživljanja družine. »Filip Kolenc je imel številno družino, ki se ni mogla preživljati le z obdelovanjem zemlje, zato je

- zredil par konj in začel furati. Pozimi, ko prevoznništvo ni neslo, je po hišah pomagal s klanjem prašičev« (Stanonik 1987: 61);
3. solidarnosti in enačenju furmanov v smislu, »da so razred zase« (Stanonik 1987: 61);
  4. »Eni so bili navdušeni, da imajo 'fajn' konje in so se ponašali z njimi« (Stanonik 1987: 62);
  5. posebnosti povezane s prehranjevanjem na poti;
  6. povezovanje furmanstva s pojmom svobode in mobilnosti; »Tudi mobilnost, stalno gibanje, ki je ponujalo priložnost za vedno nove preizkuse in doživetja, je verjetno dajalo prevozništvu svoj čar« (Stanonik 1987: 62). Polona Šega (1997) v raziskavi slovenskih kostanjarjev na Dunaju, ki zajema obdobje od druge polovice 19. stoletja, predstavi kostanjarje kot »svojevrstno kulturno enoto s svojimi značilnostmi in zakonitostmi« (Šega 1997: 11). S kostanjarji lahko primerjamo splavarje, furmane in sodobne tovarnjakarje, saj vsaka od štirih skupin tvori svojevrstno kulturno enoto. Stanonikova za furmane navaja, da izhajajo iz ruralnega okolja in so se za dejavnost odločali med drugim tudi zaradi možnosti solidnega zaslužka. Kostanjar se je »domov vrnil premožnejši in lepše oblečen, prinesel pa je tudi darila, četudi skromna: Nobeden ni prazen prišel« (Šega 1997: 104). Pri splavarjih opazimo enak motiv za delo, saj so celo v primerjavi z obrtniški ali s trgovskimi pomočniki bolje zaslužili in družinam prinašali darila, med drugim predmete, ki se jih je na jugu dalo dobiti, v Savinjski dolini pa so bili redkost (tekstil, tobak, južno sadje, itd.) (Baš 1974). Tovornjakarji se prav tako odločajo za poklic iz želje po večjem zaslužku, hkrati pa domov prinašajo dobrine, ki jih doma ni mogoče kupiti.

Stanonikova je poudarila svobodo in mobilnost, ki je furmanstvu dajalo svoj čar. Po pripovedih nekaterih tovarnjakarjev bi se s tem deloma strinjal. Kot sem že omenil, so vozniki izhajali in še vedno izhajajo pretežno iz podeželskega okolja, kjer ni bilo veliko možnosti za potovanja in odkrivanja tujih svetov, saj so bili (in so) vezani na opravila za vzdrževanje domače gospodarske enote. Kot je dejal makedonski voznik, je kot deček vzljudil to delo, saj je želel potovati v tujino in spoznavati svet. Tudi splavarjem sta bili dodatni motivaciji za tovrsten poklic določen užitek in vožnji in menjava okolja: »Zlasti mlajši med njimi so imeli v pozni pomladi in poleti življenje v vodi, in sicer ob lepem vremenu in na nekaterih lažjih odsekih vožnje, za neke vrste turizem ali za dobrodošlo spremembo okolja, ko so prihajali v tolikanj oddaljene kraje« (Baš 1974: 242).

Pomembna lastnost kostanjarjev je dejstvo, da se »kulturne sestavine njihovega življenja na Dunaju niso bistveno razlikovale od življenja v domačem kraju« (Šega 1997: 104). Tu se kaže jasna vzporednica s tovarnjakarji, ki na številnih poteh v tujini uporabljajo sebi lastne oblike načina življenja oziroma lastne domačemu kraju in kulturi, zato pa manj ali nič elementov drugih kultur, skozi katere se gibljejo.<sup>21</sup>

Ferenc Hammer (2002) obravnava tovarnjakarje v kontekstu prehajanja meja ideološko zaprte države. Mediji so zaradi lastno-

sti, ki so jih pripisovali temu poklicu, oblikovali podobo tovarnjakarjev kot oseb, ki odhajajo v neznan ter prinašajo novosti. Skonstruirali so podobo ljudskega heroja, mitskega junaka, katerega življenje je svobodno in skrivnostno. Raziskavi furmanov ob prehodu iz 19. v 20. stoletje Stanonikove in Hammerjevih tovarnjakarjev v 70. letih 20. stoletja pokažeta podobne iztočnice, ki vplivajo na oblikovanje podobe o tovarnjakarjih, kar nakazuje, da ta podoba ni niti povezana z ideološko zaprtimi prostori niti ni novost, nastala zaradi prisotnosti medijev. Prej bi lahko rekli, da na sodobno podobo tovarnjakarjev vplivajo vrednote, povezane že s tradicionalnimi oblikami prevoznništva.

Zdi se, da sama mobilnost, premikanje med različnimi kulturnimi konteksti, bistveno zaznamuje poklic tovarnjakarja in je zadosten razlog, da ga lahko povezujemo s pojmom kozmopolitstva in s tem tudi z vlogo prenašalcev kulturnih vzorcev, izkušenj in védenj o kulturah, s katerimi se na poti srečujejo. Toda če je tovrstna označba še mogoča za furmane, zaradi sprememb v dožemanju časa in prostora ni več povsem ustrezna za tovarnjakarje.

Izraz kozmopolitstvo je v humanistične raziskave vpeljal sociolog Robert Merton leta 1957. Uporabil ga je v raziskavi »vzorca vplivov« na malo vas na vzhodni obali ZDA med drugo svetovno vojno. V njegovem času je bila raziskava postavljena v nacionalni kontekst, kar pomeni, da je kot kozmopolite označil prebivalce, ki niso delovali zgolj na lokalni ravni, temveč so bili vključeni v širše nacionalne tokove. Od obdobja, ko je bila opravljena njegova raziskava, se je polje neke dane kulture in družbene strukture razširilo. Kar je veljalo v 40. letih za kozmopolitstvo, bi danes označili kot razširjeno lokalno. Gre za »manjšanje sveta«, kot je opozoril David Harvey v knjigi o pogojih postmoderne (1989). V odvisnosti od ekonomskega razvoja se razvija tudi transport, ki povzroča kompresijo časa in prostora.

Jameson (1998) je obdobje, v katerem živimo danes, opredelil kot obdobje multinacionalnega ali potrošniškega kapitalizma (s poudarkom na prodaji in potrošnji – ne več na proizvodnji) nuklearne in elektronske tehnologije. To obdobje kapitalizma je po Jamesonu zapovedalo kulturno prakso, označeno kot postmodernizem, ki ni prineslo radikalno novega načina življenja, temveč je obdobje, ki ga zaznamuje dokončna kolonizacija tretjega sveta, nezavednega in estetskega. Postmodernizem določa dokončna in popolna inkorporacija kulture v sistem potrošnje (Bulc 2004). Kakor vključuje vsaka uspešna ekspanzija kapitalističnega sistema določeno tehnološko revolucijo, tako vključujejo spremembe v družbeno-ekonomskem življenju tudi spremembe časovne in prostorske paradigme. Obdobje postmodernizma (posebno v zadnjih 20., 30. letih) zaznamuje pospešeno spreminjanje (moda, življenjski stili, prepričanja). Najbolj nenavadno pri tem je, da se te spremembe dogajajo brez opozicij; da so to spremembe brez prave transformacije. Hkrati lahko izkusimo spremembe in standardizacijo življenjskega sveta. Zato sama asimilacija predmetov oddaljenega izvora v lokalno okolje ni zadosten razlog za trditve o vzpostavljanju stika z drugimi kulturnimi okolji oziroma ni dokaz za prenašanje določenih kulturnih vzorcev, ki naj bi se simbolno povezali s predmeti.

Tovornjakarji prinašajo s poti predmete, po katerih obstaja povpraševanje v domačem okolju. Prinašajo materialne dobrine, s katerimi izboljšujejo svoj življenjski standard, a še vedno na podlagi vzorcev lastnega kulturnega okolja, kar opisuje izjava enega med njimi:

<sup>21</sup> Tu imam v mislih način življenja kot vsoto za raziskovalca opaznih vzorcev obnašanja, govora, pripisovanja pomenov (npr. v kontekstu prehranjevanja, oblačenja, izbiranja tem pogovorov, itd.). Obstajajo seveda izjeme, ki potrjujejo pravilo, in ti vozniki – izjeme so po mojih opažanjih mlajši.

... Bil sem v Italiji, bil v Nemčiji, bil v Avstriji, na Nizozemskem; in kaj naj rečem, videl sem tam vse, kar je dobro, pa sem si rekel, če je to dobro, bom pa še jaz to napravil. Če je dobro za to državo, zakaj ne bi bilo dobro za mojo. Zakaj ne bi bilo to dosegljivo tudi pri nas? Zakaj bi moral človek po to v Nemčijo?

Ta pojav ni povezan zgolj s poklicem tovarnjakarja, ampak je splošen pojav, povezan s širitvijo trga. Jameson meni, da v postmodernizmu poteka proces pronicanja kulture v vse pore družbe in da kultura postaja sestavni del življenja:

Kultura se je namreč razširila in se spojila s tržno družbo na tak način, da ni več omejena na prejšnje, tradicionalne ali eksperimentalne oblike, temveč je konzumirana skozi vsakdanje življenje, skozi potrošnjo, poklicno udejstvovanje, v različnih, pogosto televizijskih oblikah priložnostnih dejavnosti, v oblikovanju trga in potrošnji produktov trga, v resnično najbolj skrivnostnih zavihkih in vogalih vsakdanjega (Jameson 1998: 111).

Novi družbeni realnosti ustreza nov način pojmovanja kozmopolitstva. Hannerz (1996) razlage kozmopolitstva ne gradi več na vzorcih vplivov in binarne pozicije lokalno – univerzalno, temveč vzpostavi nov pogled, pri katerem ga kozmopolitstvo zanima kot miselnost, perspektiva oziroma način, na katerega posameznik oblikuje in ustvarja pomene. Ohlapno uporabljeno besedo »kozmpolit«, ki opisuje skoraj vsakogar, ki se giblje po svetu, Hannerz uporabi kot opis za osebo, ki ji je zaradi intelektualne in estetske odprtosti omogočeno prepoznavanje različnih kulturnih sistemov pomenov. Kozmopolitstvo opredeljuje kot orientiranost ali pripravljenost prepoznavanja določenega sistema pomenov, pri čemer gre za iskanje razlik in ne podobnosti.

Pri tovarnjakarjih gre, ravno nasprotno, za pozicijo iskanja podobnosti, za vzporejanje z lastno kulturo. Drugo kulturo in različne kulturne kontekste, med katerimi se gibljejo, prepoznava na način, pri katerem ostaja referenčno polje lastni kulturni milje. Novoopažene prakse primerjajo s standardi, ki jih prepoznava v lastnem okolju, in jih ocenjujejo z merili, značilnimi za svoje okolje.

Ratomir je omenil, da smo Slovenci, kar zadeva odgovornost pri delu, za eno miljo pred Bosanci. Povedal je tudi, da Kurdi živijo siromašno življenje in da tega ne vidiš tukaj, na Zahodu. O Italijanih je Franc Izidor povedal naslednje: »Italijani bi, oprosti izrazu, požrli vse. Jaz vem. Moj stric je lovec. Leta nazaj, ko so prišli Italijani k nam loviti, meni osebno so ustrelili štiri mačke, to so vse postrelali, kar je migalo, to bi vse postrelali, pizdomater, vse bi požrli. Jaz ne vem, česa Italijani ne jedo.«

Zaradi tovrstne naravnosti ostaja mobilnost, ki bistveno zarisuje vsakdanjik tovarnjakarjev, zgolj to, kar Paul Theroux (po Hannerz 1996: 104) poimenuje s terminom *home plus* ('drugi dom, dodatni dom'; op. p.). Prednosti mobilnosti ostajajo strogo regulirane. Tovarnjekarji se ne gibljejo v različnih okoljih z namenom ali željo po izkušnji spojitve s tujo kulturo ali z namenom vključitve vanjo, temveč je to zanje nujnost, da si povečajo socialno varnost. Tovarnjekarji v mednarodnem prometu so socialna skupina, ki jo je mogoče obravnavati s konceptom transnacionalnosti. Gre za prenos informacij in dobrin s točk B, C, D, E ..., s poti v izvorno okolje, točko A. Manj uspešen je prenos v obratni smeri, saj se v drugih kulturnih kontekstih zadržujejo le malo časa in imajo zelo omejene stike s tam živečim prebivalstvom.

Svoje domače kulturno znanje tako večinoma predajajo kolegom voznikom na poti. Če primerjamo tovarnjakarje s priseljenci, ki vzdržujejo redne stike z matično državo in imajo hkrati kulturne in druge vplive na aktualno bivanjsko okolje druge države, je definicija transnacionalnega v smislu prenosa informacij deloma neskladna z dejanskim prenosom, kot ga izvajajo tovarnjakarji.

## Sklep

Raziskava zgodovinskih virov, njihovo vzporejanje s sodobno pojavnostjo in problematikami voznikov tovarnjakov, kakor so prikazane v medijih, ter oblikovanje lastne raziskovalne izkušnje z dlje časa trajajočim terenskim delom mi je ponudila odgovore na vsa v začetku zastavljena raziskovalna vprašanja. Videoetnografija s poglobljeno refleksijo ponuja vpogled v tovarnjakarski vsakdan. Način življenja tovarnjakarjev je odvisen tako od vplivov izvornega okolja, poklicne determiniranosti, kakor tudi političnega reguliranja ene pomembnejših ekonomskih panog – avtoprevoznitva. Braudelova trditev, da je prevoz »nujna končna stopnja proizvodnje« (Braudel 1989: 422), velja še danes. Vendar jo je treba za današnji čas dopolniti z dejstvom, da prevoznitvo ni več samo končni člen proizvodnje oziroma produkcije, temveč postaja povezovalni člen med posameznimi proizvodnimi fazami globalnega ekonomskega sistema. To je v sodobnosti bistveni element moči avtoprevoznitva.

Zaradi določenih skupnih značilnosti (npr. mobilnosti, solidarnosti in načina prehranjevanja) ter zgodnje in v sodobnosti primerljive diferenciacije delovnih nalog v prevoznitvu lahko tovarnjakarje vzporejamo z drugimi oblikami prevoznikov v zgodovini. Vrednote tovarnjakarjev kažejo na močno povezanost z izvornim okoljem. V tujih okoljih se ne gibljejo z namenom spojitve s tujo kulturo, temveč je to zanje nujnost, da si povečajo socialno varnost. Pri tovarnjakarjih ne gre toliko za stik s pomeni drugih kulturnih krogov in njihovo inkorporiranje v lastno izkušnjo, kolikor za pozicijo iskanja podobnosti, za vzporejanje z lastno kulturo.

Vrednote tovarnjakarjev določa njihovo izvorno okolje, ki omejuje vzpostavitev novega, avtonomnega vrednostnega sistema in posledično homogenost poklicne skupine ali kozmopolitsko perspektivo gledanja na svet. Avtonomni vrednostni sistem in homogenost skupine ljudi sta bistveni značilnosti klasičnih podkultur.<sup>22</sup> Nanda podkulturo definira kot »sistem percepcij, vrednot, verovanj in običajev, ki se opazno razlikujejo od tistih v dominantni kulturi, čeprav imajo nekaj skupnega z dominantno kulturo« (Nanda 1991: 73). Pri opredelitvi skupine za podkulturo je torej najpomembnejši sistem vrednot. Tovarnjekarji gojijo močno zavestno in emocionalno navezanost na izvorno okolje, zato jih ne moremo določiti za podkulturo. Predvsem zaradi poklicne determiniranosti<sup>23</sup> lahko tovarnjakarje določimo za

22 Subkultura oziroma podkultura je sicer zastarel pojem. Namesto njega se danes uporabljata pojma življenjski slog in pa scena, ki sta dosti bolj prehodni kategoriji, saj »ponujata le eno od možnih identifikacijskih polj, ki skupaj (so)tvorijo sodobne skupnosti na najrazličnejših ravneh« (Muršič 2000: 254). Zaradi sprememb sodobnega življenja in nepreglednega prepleta kulturnih sestavin se moramo zavedati, da je »vsaka kultura podkultura in vsaka podkultura je kultura. In ni vrhnje kulture in tistih spodnjih« (Muršič 2000: 248).

23 »Delo je tako socialna transakcija kot materialna produkcija. Resnični pomen dela leži v kvaliteti odnosov, vključenih v razporeditev, produk-



skupnost znotraj skupnosti – za poklicno skupino, ki še posebej pride do izraza v trenutkih socialnih transakcij (Firth 1967) med šoferji (medsebojna pomoč, informiranje, zabava, itd.).

Tovornjakarji ali mobilni delavci – kot so poimenovani v zakonskih aktih Republike Slovenije – so poklicna skupina, povezana s transnacionalnim delovnim trgom. Iz domačega okolja, ki predstavlja bazo, nenehno za krajša ali daljša obdobja odhajajo na pot in se ponovno vračajo. Sama pot na koncu predstavlja večino njihovega vsakdanjika. To jih v očeh zunanjega opazovalca vzpostavlja kot skupino s posebnim življenjskim slogom. Njihova mobilnost jih umešča med transnacionalne kulture, katerih bistvo je začasno prehajanje v druge teritorialne kulture. Pri tem ne gre za vzpostavljanje kozmopolitske perspektive pogleda na druga kulturna okolja, ampak je zanje bistvenega pomena stik s pomeni drugih kulturnih krogov in njihovo inkorporiranje v lastno izkušnjo.

Za transnacionalno kulturo tovornjakarjev je značilno prenašanje interpretiranih vidnih in zaznavnih informacij. Slednje pa je povsem v skladu z Jamesonovo (1998) ugotovitvijo, da je sodobna kultura učinek vizualne in narativne reprezentacije.

#### Viri in literatura

AGAR, Michael H.: *Independents Declared: The Dilemmas of Independent Trucking*. London: Smithsonian Institution Press, 1986.

BAŠ, Angelos: *Gozdni in žagarski delavci na Južnem Pohorju v dobi kapitalistične izrabe gozdov*. Maribor: Obzorja, 1967.

BAŠ, Angelos: *Savinjski splavarji*. Ljubljana: Cankarjeva založba, 1974.

BERNARD, H. Russell: *Research Methods in Anthropology: Qualitative and Quantitative Approaches*. 2. izdaja. Thousand Oaks, London in New Delhi: Sage, 1994.

BIHALJI-MERIN, Oto (ur.): *Mala splošna enciklopedija*. 3. knjiga. Ljubljana: DZS; Beograd: Prosveta, 1973.

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

BOGATAJ, Janez: *Mlinarji in žagarji v dolini zgornje Krke*. Novo mesto: Dolenjski list in Dolenjski muzej, 1982.

BRAUDEL, Fernand: *Igre menjave: materialna civilizacija, ekonomija in kapitalizem, XV.–XVIII. stoletje*. I. knjiga. Ljubljana: Studia Humanitatis, 1989.

BULC, Gregor: *Proizvodnja kulture: vloge in pomen kulturnih posrednikov*. Maribor: Subkulturni azil, 2004.

FIRTH, Raymond (ur.): *Themes in Economic Anthropology*. ASA Monograph 6. London: Tavistock, 1967.

HAHONINA, Ksenja: Kamion – moj dom: od pornogalerije do molilnice – bivalna kultura na dolgih progah, *Mladina*, 12. januar 2004.

HAMMER, Ferenc: A Gasoline Scented Sindbad: The Truck Driver as a Popular Hero in Socialist Hungary. *Cultural studies* 16(1), 2002, 80–126.

HANNERZ, Ulf: *Transnational Connections: Culture, People, Places*. London in New York: Routledge, 1996.

HARVEY, David: *The Condition of Postmodernity: An Enquiry into the Origins of Cultural Change*. Cambridge: Basil Blackwell, 1989.

JAMESON, Fredric: *The Cultural Turn: Selected Writings on the Postmodern, 1983–1998*. London in New York: Verso, 1998.

KOREN, Janja: Kranj: avtoprevoznik Martin Pavlič izginil, *TVD* 2, 21. oktober 1996.

LAMUT, Aleš: Vozniki tovornjakov v mednarodnem prometu, seminarska naloga 2. Mentor: izr. prof. dr. Rajko Muršič. Oddelek za etnologijo in kulturno antropologijo Filozofske fakultete Univerze v Ljubljani, 2004. Radenci, Lenart, Maribor, Ljubljana idr., 2004. Scenarij in strokovno vodstvo: Aleš Lamut; snemalec: Aleš Lamut; montaža: Aleš Lamut; režija: Aleš Lamut. Mini DV, 20 min., antropološki video.

LAMUT, Aleš: Tovornjakarji: mobilno življenje poklicne skupine. Diplomska naloga. Mentor: izr. prof. dr. Rajko Muršič. Oddelek za etnologijo in kulturno antropologijo Filozofske fakultete Univerze v Ljubljani, 2007.

LAMUT, Aleš in Vesna Moličnik: Tovornjakarji: mobilno življenje poklicne skupine. Mentor: izr. prof. dr. Rajko Muršič. Oddelek za etnologijo in kulturno antropologijo Filozofske fakultete Univerze v Ljubljani, 2007. Lendava, Maribor, Ljubljana, Nova Gorica, Italija, Madžarska idr., 2006/2007. Scenarij in strokovno vodstvo: mag. Vesna Moličnik; snemalec: Aleš Lamut; montaža: Aleš Lamut; režija: Aleš Lamut in mag. Vesna Moličnik. Mini DV, 51 min., etnografski film.

MAKAROVIČ, Marija: *Strojna in Strojanci: narodopisna podoba koroške hribovske vasi*. Ljubljana: Založba Mladinska knjiga, 1982.

MacDOUGALL, David: *Transcultural Cinema*. Princeton University Press, 1998.

MOLIČNIK, Vesna: Antropologija in vizualno – simbolni prostor kulture. *Glasnik SED* 43(3), 2003, 6–11.

MURŠIČ, Rajko: *Trate vaše in naše mladosti: zgodba o mladinskem in rock klubu*. Ceršak: Subkulturni azil, 2000.

NANDA, Serena: *Cultural Anthropology*. Belmont: Wadsworth Publishing Company, 1991.

ODER, Karla: Etnološko raziskovanje poklicnih skupin. V: Rajko Muršič, Mojca Ramšak in Monika Kropelj (ur.), *Razvoj slovenske etnologije od Štreklja in Murka do sodobnih etnoloških prizadevanj: zbornik prispevkov s kongresa*. Ljubljana: Znanstveni inštitut Filozofske fakultete, 1995 (Knjižnica Glasnika Slovenskega etnološkega društva; 23).

PINK, Sara: *Doing Visual Ethnography*. London: Sage, 2001.

PIRTOVŠEK, Srečko: Vojna – 1. dan. Maribor, *TVD* 2, 27. 6. 1991.

POČKAR, Ivanka: *Slivarji*. Brežice: Posavski muzej, 1982.

RAVNIK, Mojca: Družbeno življenje. V: Angelos Baš (ur.), *Slovensko ljudsko izročilo: pregled etnologije Slovencev*. Ljubljana: Cankarjeva založba, 1980, 133–144.

STANONIK, Marija: *Promet na Žirovskem: etnološki vidiki*. Žiri: Knjižnica žirovskega občasnika, 1987.

SUSMAN, Tara: Watch and learn. Video ethnography. *Jump Cut* 39, 1994, 122–131, <http://www.quirks.com/articles/a2001/20011205.aspx?searchID=67931&sort=9>, 10. 10. 2006, 2001.

ŠEGA, Polona: *Slovenski kostanjarji na Dunaju: prebivalci nekdanjega velikolaškega okraja kot kostanjarji v cesarskem mestu*. Novo mesto: Dolenjska založba, 1997.

ŠRIMEF, Marjan: Ptuj: vrnitev ugrabljenega avtoprevoznika, *TVD* 22. marec 1999.

ZAJC, Marko: Kocine zgodovine: nečloveški celibat. *Nedelo* 94, 2007, 22.

WALLMAN, Sandra: Introduction. V: Sandra Wallman (ur.), *Social anthropology of work: Association of Social Anthropologists of the Commonwealth*. London: Academic Press Inc., 1979, 1–22.

WHITTEN, Phillip in David Hunter (ur.): *Anthropology: Contemporary perspectives*. Harper Collins College publishers, 1993.

ZAKON o delovnem času in obveznih počitkih mobilnih delavcev ter o zapisovalni opremi v cestnih prevozi (uradno prečiščeno besedilo) (ZDCCO-PMD-UPB2), Ur. l. RS, št. 64/2007 z dne 16. 7. 2007, str. 8913, <http://www.uradni-list.si/1/objava.jsp?urlid=200764&stevilka=3466>, 2. 4. 2009.

ZAKON o varnosti cestnega prometa (uradno prečiščeno besedilo) (ZVCP-1-UPB4), Ur. l. RS, št. 133/2006 z dne 18. 12. 2006, str. 14685, <http://www.uradni-list.si/1/objava.jsp?urlid=2006133&stevilka=5573>, 2. 4. 2009.

cijo ali distribucijo virov, ne pa v golih dejstvih materialnega preživetja (Firth 1967: 4).

## The Life of a Trucker: Mobility, Transnationality, and Cosmopolitanism

The article focuses on truckers as mobile workers who spend most of their working day driving their truck, thus moving between different cultural contexts. The research method employed in the study spanning several years is the method of videography. The initial presentation of the trucker's work environment, the truck bed, is followed by a discussion of the impact of mobility on the trucker's everyday lifestyle and social interactions. Emphasized are interpersonal relations connected to the already covered journey and to his or her social origin. In documenting the transfer of material goods and information about certain cultural elements it has been established that the principal reference point of the truckers' evaluations of, and comparisons with, alien cultural contexts encountered on their journey is their domestic social milieu. Rather than experiencing contact with other culture circles and their incorporation into the truckers' own experience (the cosmopolitan perspective) this process involves a search for similarities and comparison with their own culture. The statements given by the truckers indicate that due to the nature of their work as well as the key impact of their original value systems a typical feature of their transnational culture is a transfer of visual and perceptual information. Rather than aiming at merging with alien cultures they move through alien territories in order to increase their own social security.

