

gične i koherentne celine. Tako nam čudesni svet ovih stanovnika tropskih šuma postaje začudjuće jasan i zanimljiv, mada se autoru možda može staviti zamerke da u nekim slučajevim (npr. obredi u ruševinama starih majanskih centara *Palenquea* i *Yaxchilana*) ne objašnjava značenje koje su ovi gradovi imali i imaju za Lakandonce. Naime, oni ih na neki način »vezuju« za »klasičnu majansku civilizaciju«, ali u vreme dolaska Lakandonaca u ovo područje od te civi-

lizacije su ostale samo ruševine (u džunglama, naravno). Onima koji se bave prekolumbovskim kulturama dodatna objašnjenja o odnosu mitova i istorije u ovom slučaju sigurno ne bi smetala da ih pročitaju još jednom, a čitaocu koji se po prvi put sreće sa ovom problematikom ona bi i te kako dobro došla. Takođe, prava je šteta što je u isto vreme kada je ovaj tekst predat u štampu (1984) R. Jon McGee objavio izvanredan tekst o reliktima »klasičnih« majanskih verovanja kod

Lakandonaca – s obzirom da se opisi i određenja nekih božanstava malo razlikuju, bilo bi zanimljivo videti Boremanseov odgovor.

Ali ovo su više tehničke primedbe i odnose se na nešto što spada u isključivi domen stila rada, kao i na »višu silu«. U mnogobrojnim napomenama sadržana je čitava mala enciklopedija podataka, u čijem obilju se autor snalazi veoma uspešno.

Aleksandar Bošković

Marija Stanonik

PROMET NA ŽIROVSKEM

Žiri 1987, 131 str., foto.

Kadar se lotevamo prikaza določene strokovne publikacije, se na začetku morda najprej vprašamo, katerim bralcem je naš prikaz najprej in predvsem namenjen. Ali tistim, ki knjige še ne poznajo in jim želimo s svojim prikazom vzbuditi zadržano mero zanimanja, da bi si jo kdaj pozneje sami prebrali. Ali pa je naš prikaz namenjen hkrati ali celo bolj tistim, ki so delo sami že prebrali ter je naš cilj dati tem bralcem še neko novo videnje, novo dimezijo, na katero sami morda niso bili pozorni oziroma je niso zaznali. Obe vrsti bralcev sta enako pomembni, pravilen odgovor

pa najdemo v vzpostavitvi ravnovesja, v katerem bomo dovolj razumljivi prvim in hkrati ne dolgočasni drugim. To pa ni lahka pot.

Drugo vprašanje je, kako zajeziti lastni subjektivizem v razumne meje (seveda menim, da je težnja po popolnem abstrahiranju subjektivnega v etnološkem raziskovanju in vztrajanje na neki občji, objektivni in zato že kar abstraktni ravni, zgrešena). Odnos do vsebine v strokovnem delu si izoblikujemo namreč bolj ali manj prek svojega odnosa do stroke, prek svojega videnja raziskovalnega dela. Knjigo cenimo toliko bolj, kolikor več smo o

njej našli odgovorov na lastna vprašanja in hkrati spodbud za lastno delo. Knjiga za nas torej ni samo tisto, kar v njej je, ampak na nek način tudi tisto, česar ne vsebuje. Vsak prikaz strokovnega dela je potemtakem nujno razpet med pozitivnim (ali negativnim) odnosom do njegove konkretne vsebine in do tistega, česar v knjigi ni, pa bi morda lahko bilo.

Razprava Marije Stanonik *Promet na Žirovskem* nedvomno zasluži našo pozornost. Zasluži si, da si vzamemo zanjo nekoliko več časa, kajti šele po natančnem, pozornem ukvarjanju z njo se nam izostrijo mnoge nesporne kvali-

tete tega dela kot tudi nekateri širši obči problemi našega današnjega etnološkega raziskovalnega dela sploh.

Predmet raziskovanja je bil torej promet na Žirovskem, ki ga je avtorica razporedila v več poglavij. Naj omenim zanimivejša:

- prometne poti (pomembnejši je opis cestnih povezav);
 - prometna sredstva v kmečkem gospodarstvu (največ pozornosti in truda avtorica nameni opisu kmečkega voza);
 - vprežne živali (zanimivejši je del o odnosu do vprežne živine);
 - osebna vozila (kolo, motorno kolo);
 - vožnja kot gospodarska dejavnost (furmanstvo in avtomobilizem);
- Zanimivo je, da je avtorica k prometu prišla tudi pošto (njen razvoj) in druge oblike obveščanja (radio, TV), ki govorijo o dojemljivosti kraja za vključevanje v tok širšega družbenega razvoja.

Razpravo, za katero je avtorica vestno in z mnogo truda zbirala gradivo s presledki več let, je temeljno opredelila odločitev, da se zbrano gradivo predstavi deskriptivno. Cilj je bil »oteti pozabi« določene segmente iz materialne kulture, zato je to knjiga, ki se loteva predvsem minulih obdobj, govori o spremembi njanju časa, žal pa teh sprememb ne (ali morda ne dovolj) problematizira. Težko bi zato govorili o ravnesju v knjigi, saj je socialna dimezija tista, ki ostaja

bolj ali manj na obrobju.

Škoda je, da avtorica ni izpeljala nekaterih področij iz družbenega življenja: utiranje gazi kot družabno opravilo (str. 12), pluzenje cest s konjsko vprego, ki je imelo značaj obreda (str. 17), družabni stiki med žirovskimi študenti na peš poti iz Ljubljane (str. 28); kot tudi nekaterih drugih širših vidikov s področja družbenega življenja: spori med sosedi in mejaši zaradi poti (str. 20), hirearhičnost znotraj družine kot tudi širša socialna diferenciacija, kar se odraža skozi procese delitve dela in posedovanja (oziroma neposedovanja) določenih (prestižnih) elementov (npr.: kolo v družini je bilo na začetku bolj kot družinska predvsem očetova osebna lastnina), odnosi med različnimi socialnimi skupinami (kmetje-furmani) itd.

Mentaliteta, vrednote in pomen statusnih simbolov določenih elementov (npr. kolesa ali poznejše avtomobila) se zgolj omenjajo. Pomankljivo je tudi vključevanje širših družbenih sprememb (npr. vpliv nacionalizacije in drugih sprememb v prvem povojnem in kasnejšem obdobju, ki so vplivale na razvoj kraja) v razpravo. Seveda je potrebno opozoriti in poudariti, da te pomankljivosti nikakor ne izhajajo iz premajhnega interesa avtorice za tovrstna vprašanja, ampak iz osnovnega

koncepta dane razprave. Zato bi si želeli, da se pod njenim vodstvom (ali avtorstvom novega pobudnika) koncept razširi in delo morda dopolni, kar bi nedvomno veliko prispevalo k boljšemu poznavanju obravnavanega kraja in njegovih ljudi.

Avtoričina energija je bila torej usmerjena na podajanje konkretnih dogodkov, življenjskih zgodb, delovnih postopkov, tehničnih pogojev dela po posameznih področjih ter na podajanje natančnih opisov predmetov in prometnih sredstev, kar je najtesneje povezano s terminologijo (avtorica je skušala natančno slediti domačim nazivom in jih je večinoma pisala fonetično v narečju). Na tem področju je naletela na mnogo težav: »Na koncu tega poglavja je treba reči še kaj o terminologiji. Kaže, da je slovenska, da ne rečemo slovanska, prvotnejša, s spopolnjevanjem posameznih delov in tipov vozov pa je udirala v predmetno besedišče tuje terminologije, praviloma nemške izposojenke. Vendar to še ni vse. Hujša težava je v tem, da je marsikdaj nejasno, ali gre za negotovost informatorjev ob poimenovanju posameznih delov voza ali za uresničenje pregovora 'vsaka vas ima svoj glas' v tem smislu, da imajo eni in isti deli v različnih vaseh drugačna imena. Toda to še ni vse. To, kar me bega, je, da informatorji omahujejo v poimenovanju posameznih delov in se zato

dogaja, da se en in isti naziv sliši za različne dele voza. Npr. za enega je 'štesl' varovalna kapica na pestu, za drugega pa zatič, ki drži to kapico na njem, da ne zdrsne z osnika. Eni ločijo spredaj 'ridof' in zadaj 'oplen', drugi pa pravijo, da sta 'ridof' in 'oplen' eno in isto, vendar pa oplenu zdaj nikoli ne bodo rekli opleni. Takih in podobnih terminoloških zagat, s katerimi sem se srečevala na terenu, je precej. Tudi zaradi njih štejem pričujoči poskus bolj za pobudo, da bi se bolj poklicani zadeve lotili temeljiteje.» (Str. 43).

Menim, da je poleg raziskovalnega koncepta, ki sem ga skušala razčleniti, prisotna še ena okoliščina, ki je razpravo *Promet na Žirovskem* bistveno označila. Žiri so namreč rojstni in domači kraj Marije Stanonik in razprava je bila (kot je izjavila) pisana predvsem za domače ljudi. Takšna pozicija raziskovalca ima lahko dobre in slabe strani, vsekakor pa poraja mnoga vprašanja in tudi dileme.

Zdi se, da je etnolog zaradi narave svojega dela, predvsem, kadar dela na terenu in ima opraviti z ljudmi, poseben ko se loteva »kočljivih« tem iz področja socialnega življenja (spolnost, alkoholizem, samomor itd.), često blokiran z mnogimi mehanizmi znotraj in zunaj sebe, ki mu kažejo na meje možnosti in zmožnosti njegovega raziskovalnega dela. Kadar raziskuje etnolog

znotraj svojega domačega kraja, ima lahko to pozitiven vpliv (ljudje so lahko bolj odprti in potrpežljivi), lahko pa je tudi vzrok pritiskom, ki jih povzroči razpetost etnologa med svojim osebnim in svojo vlogo strokovno-raziskovalnega delavca.

Po drugi strani ima lahko svoje pasti tudi koncept, ki strokovno delo namenja prvenstveno »svojim« domačim ljudem. Vsako strokovno delo preide neodvisno od tega, komu je bilo prvotno ali predvsem namenjeno, na širšo občo strokovno ravno in je izpostavljeno množici različnih kriterijev.

Lahko rečemo, da je avtorici uspelo obrniti svojo navzočnost raziskovalke v domačem kraju v veliki meri strokovnosti v dobro, četudi ima bralec včasih občutek, da se vsem psihološkim oviram vendarle ni mogla ubraniti (glej tudi str. 71).

Ravno tako moramo dati priznanje za njeno uspešno doseženo ravnovesje med ravnijsanjanja za t.i. nestrokovne bralce in doseženo strokovno ravnijs. Vendar pa bi rada v zvezi s tem opozorila na dve pomanjkljivosti. Prva je v nezadostni strokovni opredelitvi nekaterih oznak in pojmov. Ilustrativen primer najdemo na strani 11: »Domačin Ivan Počtnik, ki je bil ne le preudaren in napreden kmet, ampak tudi pomemben lokalni kronist...« Oznake »velik«

oz. »napreden in preudaren« kmet nam brez natančne opredelitve ne povedo dovolj. Izgovor, da dotičnega vsi domačini dobro poznajo in vedo, kakšen je bil, je nezadosten in na strokovni ravni nima nobene teže. Nasprotno, kaže nam na trenutke avtoričino ujetost v mrežo svoje dvojne vloge.

Morda bi si včasih zaželeli tudi, da bi avtorica pri prikazovanju razvoja Žirov namenila več pozornosti komparativni metodi. Tako, da bi Žiri umestila v širši prostor, v primerjavo z drugimi kraji in širšimi družbenimi razmerami. S tem bi določeni podatki šele dobili pravo osvetlitev in pridobili na pomenu.

Izredno zanimiv je v knjigi npr. pregled razvoja avtomobilizma v Žireh. Iz njega izvemo, da je bila po zaslugi Avtomobilne družbe Žiri uvedena prva redna avtobusna proga Žiri-Škofja Loka-Ljubljana že l. 1913 in da je omenjena družba l. 1939 razpolagala že s sedmimi avtobusi in enim osebnim avtomobilom. Avtobus je v Ljubljano in nazaj peljal 2- do 3-krat dnevno. Svojo dejavnost so razvili tudi v turizem, saj so ob sobotah in nedeljah vozili z avtobusi na izlete npr. na Brezje, Bled, v Bohinjsko. Enkrat ali dvakrat letno pa celo v Trst in Gorico.

To je gotovo podatek, zanimiv že sam na sebi, ki bi pa povedal o Žireh še več, če bi bila nare-

jena primerjalna analiza z razmerami v nekaterih drugih slovenskih krajih (ali krajih Avstrije, Italije, predelih stare Jugoslavije – lahko bi bil izdelan vzorčni model), kot tudi analiza, ki bi naredila primerjavo skozi različna obdobja. Analiza bi morda lahko nakazala, ali današnja razvitenost Žirov (upoštevajoč primerjalne kriterije) še dosega (ali morda celo presega) nekoč že doseženo stopnjo razvoja. Kot tudi, kaj so Žiri v širšem okolju pomenile nekdanj in kaj pomenijo danes. Žal pa je tako, da omejitve raziskoval-

nega predmeta na enem segmentu potegne za seboj tudi niz drugih omejitev in pomanjkljivosti.

Na koncu je treba poudariti, da je avtorica v vseh ozirih dosegla svoj osnovni cilj, ki jo je vodil pri izoblikovanju omenjene publikacije. Vestno in uspešno nam je predstavila elemente prometa: prometne poti, ki usmerjajo in vodijo k določenemu prostorskemu cilju, načine za doseganje cilja, kot tudi vprežne živali in prometna sredstva, s katerimi lahko dosežemo svoj cilj. Hkrati je obstoj publikacije že zanesljivo jamstvo, da

je avtorici uspelo iztrgati pozabi mnogo elementov predvsem iz materialne in duhovne kulture (zadevna terminologija), ki so povezani s prometom.

Seveda pa predmet raziskovanja s tem še daleč ni izčrpan. Na nekatere neizpolnjene vidike sem želela opozoriti sama, a hkrati tudi čas poraja nove spremembe, znana dejstva postavlja v novo luč in nam odpira nove dimenzije.

Naj nam bo to zadnje dejstvo v vznemirljivo spodbudo za lastno delo.

Daša Hribar