

# Cokle, turkizne telovadke in vse šelesti!

**Brane Završan, igralec *Tovornjakar*, ki ga je odigral v nagrajenem filmu *TIR*, je metafora za izkoriščane**

Verjetno se še spomnite, da je film *TIR* italijanskega režiserja Alberta Fasula, v katerem je Brane Završan odigral glavno vlogo – voznika tovornjaka Branka –, na mednarodnem filmskem festivalu v Rimu novembra lani prejel nagrado za najboljši film, kar je izjemen dosežek. Zdaj je *TIR* na sporedu 16. festivala dokumentarnega filma v Ljubljani, ki se začne v četrtek, 13. marca. Ker je bilo o njem že veliko napisanega, smo zaprosili Završana, da z nami deli vpogled v življenje tovornjakarjev. Ko je zaradi filma opravil vse izpite, da je lahko sedel za volan kamiona, se je zaposlil v veronskem prevoznem podjetju in tri mesece prevažal hrano po Evropi.

**ROBERT REBOLJ**

**Veliko ljudi na cestah čuti strašen odpor do tovornjakov in njihovih voznikov nasploh, večina se strinja, da bi moral iti tak tovor na vlak. Ste tudi vi pred svojo kamionarsko izkušnjo čutili podobno?**

Seveda sem in še vedno menim, da bi morala večina tovora na vlak, je najbolj gospodarno. Tudi z vidika ekologije bi bilo najbolj smiselno. Celo kompozicijo vlaka vleče ena dizelska ali električna lokomotiva, če pa preštujemo vse tisoče ton nafte, ki jo vsak dan pokurijo tovornjaki, je jasno, da to ni do okolja prijazno početje. Kar zadeva strpnost do tovornjakarjev, pa je popolnoma drugače. Zdaj si zelo dobro predstavljam, saj se fantom dogaja v kabinah in v določenih situacijah, zato proti njim nisem več niti malo nastrojen.

**Denimo?**

Omejevalnik vsakega voznika je tahograf, ta določa največjo hitrost. In med njimi so odstopanja tudi do več kot 5 km/h. Moj tovornjak je imel največjo hitrost 93 km/h, kar je več od splošne omejitve 80 km/h, ampak to se tolerira. Če vozim za nekom, ki lahko vozi s hitrostjo 89 km/h, se to na prvi pogled ne zdi nič posebne-

ga. Vsi se razburjamo, ko se ta spravi prehitovati počasnejšega, češ pa kaj za božjo voljo rineš, saj ti ga bo komaj uspelo prehiteti. Ampak na dolgi rok, mesečno, letno gledano, to za hitrejšega pomeni na stotine več prevoženih kilometrov in s tem bistveno ugodnejši delovni položaj. Poleg tega vsak voznik osebnega avtomobila ve, kaj pomeni ostati ujet za počasnejšim vozilom, kaj šele za tovornjakom, ko ti pogled zapira ponjava ali rit hladilnika. To je mora in enako velja za tovornjakarje. Pri njih to namreč lahko traja ure in ure, saj se na marsikateri avtocesti po Evropi med seboj ne smejo prehitovati. In to na izjemno dolgih odsekih, lahko so celo daljši od 150 km. Pri nas je glede tega še v redu, Italija pa je recimo katastrofalna. Takrat se ti res meša, to je živčna vojna. In še to, dragi šoferji, ko se tovornjak vključuje v promet, dajte, spustite ga noter. Če se 40 ton ustavi na vključevalnem pasu, resnično nastane cel kaos, preden jih spet poženeš na potovalno hitrost. Za navaden avto pa to pomeni približno tri sekunde voznikovega življenja in vse je spet normalno! Ampak glede tega smo Slovenci kar togi, če kaj poznamo, je to zakon o CPP in tam me »noben ne bo jebal!« (smeh)

**Verjetno res. Kakšni pa smo sicer kot vozniki v primerjavi z drugimi?**

Vozil sem samo znotraj schengenskega območja in hudih nestrpnosti nikjer nisem doživel. Tudi tovornjakarji čvrsto držijo med sabo. Samo v Sloveniji me je nekdo nadrl, in to že takoj na počivališču Barje. Jaz sem prevažal hrano, ta se vozi v hladilniku in hladilniki imajo poseben dizelski motor, ki skrbi za hlajenje ter se seveda izmenično prižiga in ugaša. Zato je etično, da so ta vozila parkirana čim dlje od drugih, ker je zraven njih res težko spat. Kar je v Sloveniji problem, saj so parkirišča in počivališča majhna. No, ko sem se na večer ustavil na Barju, me je kolega iz vzhodnega dela Slovenije takoj nadrl, kaj se grem, naj se takoj umaknem. Po tablicah je sprva menil, da ga ne razumem. A tudi ko je ugotovil, da ga, ni dosti pomagalo, najraje bi me zbutal, da bi bilo veselje. Šele ko se je ves zaripel izpihal, sem mu lahko povedal, da sem se ustavil samo za 15 minut.

**Vam je uspelo ugotoviti, kako poklic z leti vpliva na te ljudi, kakšne posledice pušča?**

O tem težko govorim, saj tistih, ki sem jih v treh mesecih snemanja spoznal, nisem poznal od prej. Če špekuliram, verjetno čustveno otpijo. Dejstvo je namreč, da si vse dneve sam, čeprav so pogovori po CB-postajah kar živahni. A vseeno, ti ljudje živijo v svojem kamionu 24 ur na dan, 28 dni zapored, nato gredo za teden dni domov – ti pogoji veljajo za tiste bolj človeške, da vsaj malo vidijo družino. Vzhodnjaški vozniki so še na slabšem, delajo tudi enajst mesecev zapored in gredo potem za 28 dni domov. To, o čemer govori film, je prav ta vidik, da se žrtvuješ za družino, s tem pa jo izgubljaš, ker te pač ni. Zdaj o žrtvovanju zagotovo lahko govorimo, ker je poklic tako slabo plačan. Nekoč pa so bili to spoštovani gospodje, ki so dobro zaslužili in so se za poklic odločili zato, da bi relativno kratek čas intenzivno delali, zaslužili za stanovanje ali hišo in potem nehali. Res pa je, da so se potem skoraj praviloma ujeli v začarani krog in iz različnih razlogov niso nehali po nekaj letih, ampak so v poklicu ostajali tudi po več desetletij. Vsekakor pa to niso nobeni čudaki. Prej posebno »pleme«, ki trdno drži skupaj.

**Cehovska pripadnost?**

Takoj ko prideš na parkirišče in izvlečeš svojo posodo za kuhanje, že imaš partnerje, vsak nekaj prinese in akcija steče. Vsi si namreč kuhajo sami, saj radi jedo dobro in poceni, jasno. Restavracije ob avtocestah so svinjsko drage in obupno zanič. Pokusil sem veliko hrane, gospodje res znajo kuhati! (smeh) Nato steče pogovori, vedno iste teme, na kakšen način delodajalec izkorišča svoje delavce in o drugih težavah, potem se pljuva po digitalnem tahografu, ker te neznosno omejuje. Čeprav se ga da tudi preliščiti. To je sicer tvegano, celo nevarno početje, ker se vozilo začne obnašati drugače in je nadzor precej slabši. Nato pa pridejo debate o izkoriščevalskem trgu dela. Plače so se močno znižale, v Italiji so zdaj najbolj aktualni delavci Romuni, ki delajo tudi za borih 1200 evrov na mesec na kabino, v kateri sta dva šoferja! Pred nekaj

Page: 19

Reach: 157000

Country: SLOVENIA

Size: 911 cm2

2 / 3

leti je italijanski voznik v italijanskem podjetju dobil še okoli tri tisoč evrov plače. Sliši se bajno, ampak od tega je treba odšteti vse dnevne stroške in teh ni malo.

**Predstavljam si gospode na eni strani in mladane caplje na drugi ...**

(smeh) Res je, po zunanji podobi je razlika med »zahodnjaki« in »vzhodnjaki« očitna. Nordijci so videti kot ljudje, ki gredo na treking, posebni čevlji in džins, srajce, takoj jih prepoznaš. Španci so gospodje v čevljih in svetlih srajcah, pri Italijanih je očitna razlika med severom in jugom, čeprav oboji že nosijo navadne majice. Mi, vzhodnjaki, pa prav »štrlimo« ven! Vsi bos ali v kakšnih coklah, obupna kombinacija barv in telovadnih hlač, vse je turkizno ali rdeče, vse šelesti ... (smeh) Je pa seveda udobno in to ni zanemarljivo.

**Je res, da gospe prostitutke na parkiriščih dobesečno skačejo iz kabine v kabino?**

Prostitucije je veliko, presenečen sem bil, koliko se dogaja že podnevi, ponoči pa je posla še bistveno več. V predmestju Rima sem opoldne videl tako lepotico, da se lahko vse naše femme fatale skrijejo pred njo. Napol gola je marširala po zbirnem centru, to so take ogromne tržnice na debelo, kjer se raztovarja. A tako »pravljico«, kot ste omenili, ravno ni, saj se gospe v resnici bojijo vstopati v kabine in avte, sploh če so tujih registracij. Še posebno se bojijo mercedesov z zatemnjenimi stekli. Ker jih je bilo že veliko ugrabljenih. To nama je z režiserjem povedala ena od prostitutk, s katero sva se pogovarjala v Padovi. Trgovina z belim blagom je v polnem razmahu in ta poklic je izjemno nevaren. Tu so

še vse mogoče bolezni, ki so jim izpostavljene ... res grd svet. Po drugi strani je ob velikih središčih ogromno klubov različnih rangov, v najboljših imajo džakuzije in vse druge vrhunske, visokotehnološke dobrrote, spremstvo poljubnega števila deklet in podobno. O cenah sicer nisva spraševala, ampak tam ne gre več za kakršnokoli cenenosti.

**Zdi se, da lahko najdemo kar nekaj vzporednic med življenjem tovornjakarja in kulturnika, ves čas na poti, večno ločen od družine, razdajanje za druge.**

Res je. Jaz sem bil sicer odsoten samo tri mesece in vmes sem dvakrat prišel malo domov, ampak vzporednic je veliko. A vzroki, ki te privedejo do enega ali drugega poklica, so verjetno le drugačni. Če pustimo ta vidik ob strani, pa marsikaj drži. Ko sem bil samostojni kulturni delavec, sem enkrat delal v Novi Gorici, drugič v Trstu, potem v Celju in tako naprej. In četudi je bilo to samo v Sloveniji, ki je menda majhna, ugotoviš, da tako grozno majhna pa le ni in da ne moreš kar v vsakem trenutku prileteti domov, tudi če te potrebujejo! Zdaj, ko delam v celjskem gledališču, se vsak dan ponoči vozim domov. Delovnik je takšen, da imamo vajo od 10. do 14. ure, potem sem nekaj ur »prost«, a takrat se moram bodisi pripraviti na naslednjo vajo bodisi na predstavo in nato ob 19. uri naslednji zbor. Kar pomeni, da sem okoli polnoči doma v Ljubljani.

**Na normalno družinsko življenje torej lahko pozabite?**

Ne vem, kako bi bilo, če z Lučko ne bi bila v istem poklicu. Jaz nimam izkušenj življenja z nekom, ki ni v teh vodah. Gotovo se da na marsikaj

navaditi, ampak prednost pri tem je, da ni treba vsega razlagati in o tem debatirati, ker je obema jasno in razumljivo. Vendar so takšne zveze prej izjema kot pravilo.

**Kaj konkretno dobrega vam je prinesla prestižna nagrada?**

Konkretno dobrega nič. Prinesla pa mi je obilo dobre volje in neprecenljivih odzivov občinstva. To potem zares utrdi smisel vsega tega početja. Ta film sem šel namreč delat zgolj zaradi ideje, režiserja, ki še nikoli prej ni delal z igralcem, pred tem sploh nisem poznal. Ampak kot se je izkazalo, je že prav, da se je vse to zgodilo. Tak kozmični prav! (smeh) Verjetno je res pravi čas, da se je ideja realizirala in da se je lahko podala takšna sporočilnost. Film je gotovo vredno videti, ne zato, ker bi si želel, da gledate moj obraz na velikem platnu, ampak zato, ker je voznik metafora za vse izkoriščane, ki jih je zdaj v naši Evropi veliko, preveč. Marsikdo se bo hitro prepoznal.

**Se je že oglasil kak tovornjakar, ki ste ga vlekli za nos, češ da ste »samo« eden od njih?**

Na projekcijo v Pordenonu jih je prišlo kakih trideset, ki so prostovoljno sodelovali v edini režirani sceni v filmu, to je tista stavka. Takrat se je pripeljala kakšnih 40 kamionov, s katerimi smo potem postavili barikade itd. Ampak nikoli ni bilo govora o tem, da bi jih vlekel za nos. Rekli so mi samo: »Branko, absolutno govoriš o nas, hvala ti!« To pa je tisto, kar je res lepo in te pogreje pri srcu. Pa nekateri me dodajajo na facebooku, zagledam kak obraz in se spomnim: »Ta je pa kamionar!« (smeh)

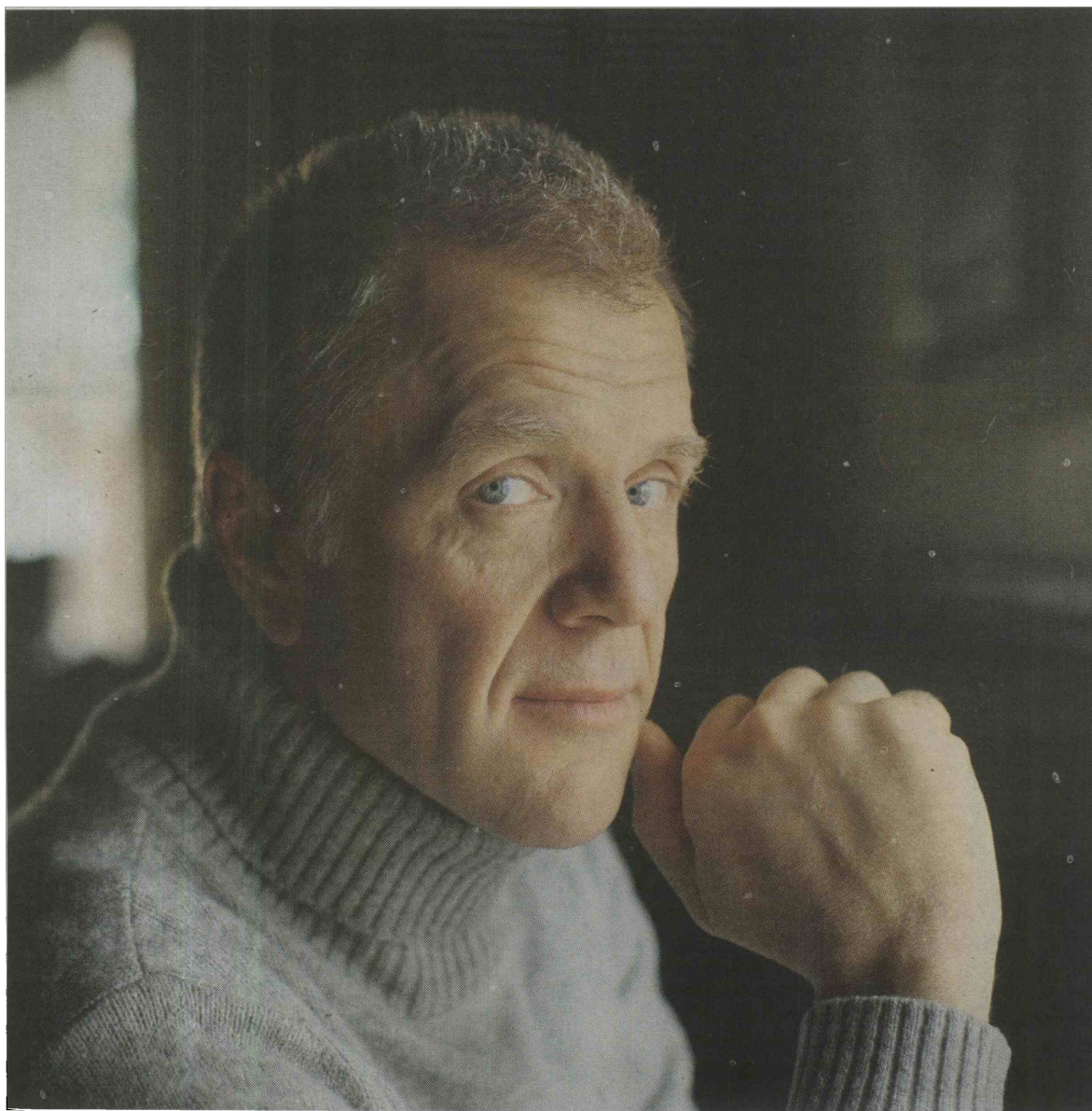
Page: 19

Reach: 157000

Country: SLOVENIA

Size: 911 cm2

3 / 3



Brane Završan FOTO JURE ERŽEN

Festival dokumentarnega filma Ljubljana bo potekal od 13. do 20. marca. Vsako leto ponuja vpogled v produkcijo sodobnega dokumentarnega filma, hkrati pa si je kot poslanstvo zastavil, da odločno posega v srž največjih družbenih in političnih problemov. Petič bo potekal tudi tekmovalni spored na temo človekovih pravic v sodelovanju z Amnesty International Slovenija. »FDF morda ni tako zelo velik, vsebinsko pa je precej močen in profiliran, skrbno izbere teme, o katerih govori. Zato je zelo fino, da smo tukaj,« je o festivalu povedal Završan. Film bodo predvajali v četrtek, ponovitev bo v nedeljo.