



NORI ŠOFER POD KRINKO

DAMIJAN VINTER
finance@finance.si

Potrebovali so čisto norega vzhodnjaka, igralec **Branko Završan** pojasnjuje, kako se je znašel v filmu Tir, ki je pred kratkim v Rimu dobil glavno nagrado.

Branku **Završanu** je ponudba filmskih vlog po uspehu Nikogaršnje zemlje resda upadla, a še vedno posname približno tri četrt filma na leto, upoštevajoč še delo zunaj. Je pa bolj produktiven pri posojanju glasu, saj ga približno enkrat na leto slišimo v kakšni izmed sinhroniziranih risank. Če bi ga pred leti povprašali, čemu bi dal prednost: gledališču ali filmu, bi vam odvrnil, da ga zanima samo film. Zdaj je drugače. »Film je ljubica, gledališče pa žena. In mene čedalje bolj vznemirja žena.« A če bi bila slovenska filmska produkcija bolj množična, bi ga morda spet premamila kakšna »ljubica«. In prav to se je, sicer prek meje, zgodilo spomladi, ko se je za nekaj mesecev prelevil v pravega šoferja.

Na lov za dovolj norim vzhodnjakom

Zamisel o nenavadni zgodbi, ki razkriva življenje voznikov težkih tovornjakov, po domače kamionarjev, se je Albertu Fasulu porodila pred devetimi leti, ko v Italiji zaradi tovornjarske stavke nikakor ni mogel pravočasno prispeti na prizorišče snemanja. »Od takrat ga to ubrano pleme, ki je izredno povezano, zanima in po petih letih je dozorela ideja za film Tir.«

Sedemindesetletni italijanski režiser je pred tremi leti začel snemanje dokumentarnega filma v italijanskem podjetju, ki se ukvarja s prevažanjem hrane. Sodeloval je s pravim kamionarjem, ki je bil po iz-

obrazbi učitelj. A se je izkazalo, da z naturščikom ne bo šlo. Za pristni dokumentarizem je bil potreben profesionalni igralec in tu je nastopil Završan.

Za sodelovanje se ima zahvaliti italijanskemu prijatelju in kolegu Andrei Collavinu, s katerim so pred leti delali predstavo Nikogaršnja zemlja. »Zaupal mi je, da mu je Alberto rekel, da potrebuje enega dovolj norega, pravzaprav čisto norega vzhodnjaka, ki bi bil pripravljen film posneti v borih nekaj mesecih.«

Branko je sprva vse skupaj vzel z rezervo. »Severna Italija, Trst in Videm imajo kar nekaj agencij, ki na veliko iščejo vzhodnjaške igralce, da bi delali kakšen snemalni dan za dva groša. Že italijanskim kolegom ponujajo tako mizerne začetniške honorarje, da te je sram. Nas pa ima jo za še cenejše. A po več kot 50 celovečernih filmih se kakšni od teh izkušenj lahko tudi odrečem.«

Kmalu po sklenjenem dogovoru je v dobrem mesecu dni naredil potrebne izpite za vse kategorije. V Sloveniji, seveda, ker je bilo to lažje zaradi jezika in vseh formalnosti, pa tudi šole so mu časovno šle na roko, saj je moral znanje osvojiti v zelo kratkem času. »Očitno pa sem tudi malo nadarjen, kot so ugotovili inštruktorji,« ponosno dodaja. In tako se je začela njegova »filmsko-tovornjarska« izkušnja, v kateri je prevozil več kot 40 tisoč kilometrov.

Delo pod krinko

»Moj lik je pripadnik slovenske manjšine na Reki s hrvaškim drža-

vljanstvom,« poudarja, da bi se izognil nekaterim zavajajočim podatkom, da je glavni junak bosanski šofer. Njegov dom je za tri mesece postal klasičen 16-metrski vlačilec volvo, ki ga je popeljal po vsej Evropi.

»To, kar se morda komu zdi zanimivo, je bilo zame prekleto težko: zaposlil sem se v podjetju in nihče razen lastnika ni smel vedeti, da sem igralec.« Če bi se izdal, ga sodelavci ne bi sprejeli kot sebi enakega in si ne bi mogel pridobiti njihovega zaupanja. Na srečo so bili tam zaposleni že navajeni, da je Alberto naokoli hodil s kamero, še ko je delal z naturščikom. Branko je bil kmalu na preizkušnji. »A moram priznati, da sem doživel mali triumf, saj sem se hitro izkazal in je po nekaj dneh zakrožilo po firmi: kdo je pa ta norec?«

Snemanje je bilo precej zahtevno, saj se je moral izpeljati določen urnik, zraven pa še snemati. »Vse aktivnosti, povezane s filmom, so zahtevale svoj čas, jaz pa nisem smel izgubiti niti ure. Tudi teh uradnih devet ur počitka, kolikor naj bi ga imeli tovornjakarji, je pesek v oči. Med tem časom moraš marsikaj postoriti, pa tudi potem je vprašanje, ali ti sredi dneva, ko je na vrsti počitek, sploh uspe zaspati.«

Na Brankovih ramenih

V prvih dveh tednih snemanja so odpadli preostali člani ekipe in naslednja dva meseca sta ostala sama z Albertom, ki je bil kameraman, tonski mojster in direktor fotografije hkrati. »A dogajanje sem mo-

Page: 17

Reach: 0

Country: SLOVENIA

Size: 815 cm2

2 / 3

ral gnati jaz. Samo od mene je bilo odvisno, kako se bom odzval, kako se bom znašel v novih razmerah. Alberto v tem smislu ni mogel opravljati klasične funkcije režiserja.« Čeprav so bile določene zgodbe zamišljene, je bilo veliko prepuščeno naključju. »Nismo mogli vedeti, kaj se bo zgodilo na poti, koga bomo srečali.« Glavno vodilo je bil Albertov napotek: »Kabina je tvoj dom. Živi kot pravi šofer. Karkoli se zgodi, gre lahko v zgodbo.«

Še posebej se je Branko angažiral pri dialogih. »Alberto ne govori ne slovensko ne hrvaško, moj lik pa s sodelavcem Makijem (soigralec Marijan Šestak, op. a.) in tovornjakarji govori hrvaško, z ženo (upodablja jo **Lučka Počkaj**, op. a.) in drugimi člani družine pa slovensko.« Posneli so obsežne, tudi več kot 40 minut dolge kadre in režiser mu je zaupal, da bo ob koncu dneva ocenil vrednost posameznih kadrov, saj režiser dialogov ni razumel. Povabil ga je tudi k postprodukciji. »Nisem želel sodelovati pri montaži. Da bi cele dneve ta ksiht od Završana gledal, lepo vas prosim!« Kar je bilo čisto razumljivo, saj je bilo za izdelavo končne verzije treba izbirati med 90 urami uporabnega materiala.

Če se ob tem naključno komu poraja vprašanje, ali je film dokumentarni ali igrani, je Branko odločen: »Film je absolutno igrani. Že če v njem nastopa igralec, je težko kaj drugega kot igrani. Temelji pa na dokumentarističnem pristopu s stalno improvizacijo.«

Pasje življenje tovornjakarjev
Med snemanjem je dodobra spoznal šoferstvo življenje. Med plusi na prvem mestu poudarja občutek neizmerne svobode. »Na voljo imaš ves čas tega sveta.« Pri tovornjakarjih hiša potuje z njimi. Ko pozneje pristanejo v pisarni kot prometniki, so praviloma nesrečni, saj še vedno pogrešajo ta občutek prostosti.

Navdušila ga je tudi opremljenost kamionov. »Tovornjak, ki sem ga vozil, je bil perfekten. Že zmogljivost motorja in zavore. Ustaviti 40 ton ni kar tako!« Pohvali pa tudi udobje. »Sedež je bil tak, da me nikoli ni bolel hrbet - kar se rado zgodi v mojem avtu. Tovornjak je iz kabine izredno pregleden in z navigacijsko opremo vedno natančno veš, kje si.«

Kar je morda moteče ali utesnjujoče, je zavedanje, da ima podjetje nenehen nadzor nad voznikom. »Prek satelitskih povezav prometniki vedno vedo, kje si, katera vrata si odprl ali zaprl ter kdaj se je odprl keson.« A priznava, da je to tudi koristno. »Ko recimo spiš in se vrata zadaj odprejo, te takoj opozorijo, da se nekaj dogaja.« Med nevarnostmi, ki preživijo na voznike tovornjakov, so namreč tudi kraje.

Najhujši pa so urniki in izsiljevanja. »Norme v prevoznikem poslu so katastrofalne. Nenehno poslušajš: Prepozen si! Zamujaš! Zaradi teh pritiskov se pojavijo tudi kršitve. Vanje te sili delodajalec, delodajalca trg, trg pa narekuje porabnik.« Kratko pa seveda vedno potegne zadnji v vrsti, torej šofer. In kakšen je delovnik? »Mi smo vozili štiri tedne in imeli teden dni prosto, v preostalih delih Evrope pa je pogosto tako, da so šoferji letno na poti 11 mesecev, en sam pa jim ostane za domače.« Tako ni čudno, da se med seboj pogovarjajo: »Mi smo psi. Spimo v uti in ščijemo po zadnjih kolesih.«

Nasploh se zdi temeljno poslanstvo tovornjakarjev, kako ukraški čas. »Tahografi, čeprav digitalizirani, se prirejajo, ljudje so neprespani, da ne omenjam prostorov za odvajanje in spanje.« Vsake toliko moraš počivati, a kaj, ko na parkiriščih ni prostora. »Tahograf je neizpros. Če te ustavijo, ko iščeš prosto parkirišče, a si že prekoraj čas, si v prekršku. Če pa bi začel že po štirih urah vožnje preverjati parkirišča, bi

te to preveč upočasnilo.« Pravi, da je to miselni boj samega s sabo.

Odtujenost od doma je najbolj zanimala tudi režiserja. Paradoksalno dejstvo, da izgubljaš družino, ker delaš zanjo. Želel je izpostaviti umestno vprašanje: Kaj je bolj vredno? Preživljati čas z družino ali jim pošiljati denar?

Nagrada v Rimu

Kljub vsemu se je vložil trud izplačal. Film je bil na nedavnem festivalu v Rimu med štiristotimi nagrajen kot najboljši. »Za Alberta in zame (ter druge soscenariste) je bila prva nagrada, da film sploh je. Da se je vse skupaj pretvorilo v neko filmično celoto. In to kljub temu, da je kamera večino časa samo v kabini. Že tega, da je film povabljen na festival, nismo pričakovali, kaj šele, da bo uvrščen v glavno selekcijo. Potem pa dobimo še glavno nagrado - nepojmljivo!«

Branko je tudi prepričan, da je bil film nagrajen, ker je zanimiv. »Po podelitvi so k meni z veliko naklonjenostjo pristopili žirantje in mi zapali: Ali poznate pravila? Če dobi film glavno nagrado, ne more dobiti nobene druge.« Vse skupaj v smislu, da obžalujejo, da mu niso mogli dodeliti posebne nagrade za igro. »Alberto mi je potožil, da bi bilo pravično, da bi bil jaz nagrajen, pa sem mu dejal: Čakajte, glavna nagrada je ja največ.

To pomeni, da je moje delo v harmoniji z vsem, kar smo počeli.«

Kako zdaj gleda na to posebno »pleme«? »Absolutno popolnoma drugače. Veliko bolj miren sem na avtocesti in bolj razumem, zakaj je nekomu pomembno, da z 92 kilometri na uro prehiteva nekoga z 90. Ta dva kilometra zanj v mesecu dni pomenita več sto kilometrov. Danes to niti ne pomeni več denarja, temveč preprosto, da boš zaradi tega morda obdržal službo.«

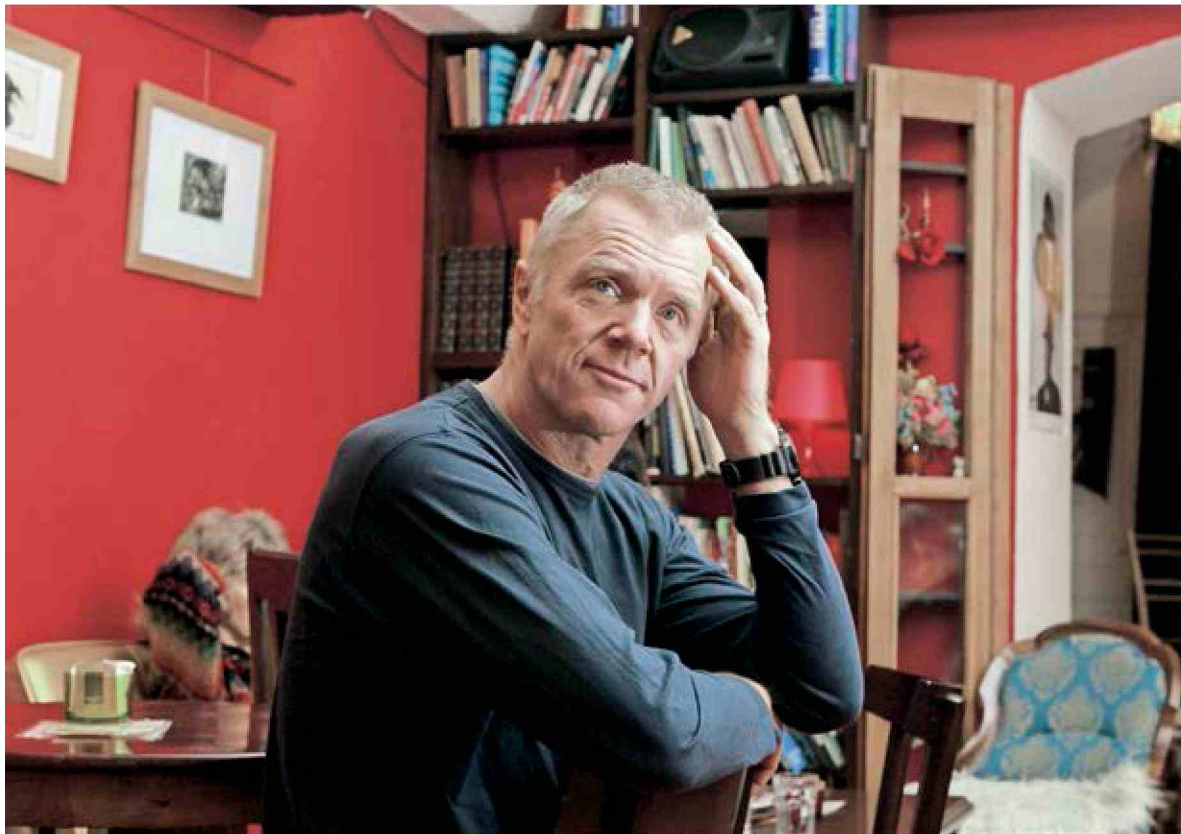
Page: 17

Reach: 0

Country: SLOVENIA

Size: 815 cm2

3 / 3



■ **»Norme v prevozniskem poslu so katastrofalne. Nenehno poslušajš. Prepozen si! Zamujaš!« iz prve roke pravi igralec Branko Završan, ki je za volanom tovornjaka za film Tir v nekaj mesecih prevozil več kot 40 tisoč kilometrov.**