



Постоји једно (општинско) место у западној Србији (зваћемо га К) до кога из престонице, уколико сте без аутомобила, можете стићи само возом. Немогуће је, дакле купити аутобуску карту, сместити ствари у бункер, сести на седиште обележено на карти и кренути ка одредишту у назначено време. Уместо тога, нужност вас упућује на железнички превоз и пругу Београд-Бар.

У доба градње, негде 70 – тих, цењено је да та пруга некуда води, те су се житељи К ни криви ни дужни нашли на поменутој траси. Неких тридесет година доцније, закључено је да јужни крак аутопута Хоргош – Пожега не води нигде, што је становнике К оставило ускраћене за слабашну наду да ће неки атобуски превозник наћи интерес да избегавајући планинске ланце заустави своја возила и у њиховој варошици.

Упућен, дакле, на искључиве услуге „Железница Србије“, грађанин места К се суочава са ситуацијама на граници могућег, а вишегодишње исцрпљујуће искуство неминовно га подстиче да се замисли над феноменом личне одговорности. Јер упркос неспорним финансијским и техничким слабостима железница, рационални путник је склон да одговорност за ситуације у које доспева персонализује.

Иако ће неке наредне, (аутентичне) слике из живота, деловати забавно у својој бизарности, редован путник из К, наводи их, међутим, без намере да некога разоноди. Његов мотив је, надасве практичан: верује да ће се Онај, који је обзнанио широку, сопствену одговорност, заинтересовати и за његов проблем.

Слика 1. Воз из Београда креће по реду вожње у 19,25 h, летње време, места (за седење) довољно. Зауоставља се у Раковици и стоји. После пар минута, довољно да путници схвате да је задржавање дуже од потребног крећу нагађања о разлозима стајања. У овој станици то не може бити укрштање (у возу се чешће среће “укрштавање”), па је прва следећа помисао да се покварила локомотива (у возу чешће “машина”). После пола сата чује се да воз заправо чека раднике железнице из Макиша. Задржавање око 1 сат и коначно воз наставља пут К.

Слика 2. Исти полазак, воз креће из станице у 19,25 h, нема веће гужве (углавном) се седи. Стиже се до Лајковца са мањим закашњењем. Стајање опет покреће дилеме – разуме се да од разлога зависи и дужина чекања. Испоставља се да је воз кренуо без кондуктера. Чека се наредних 1,5 сат и воз је спреман да настави пут одредишта, сада са неопходним персоналом.

Слика 3. Исти полазак, неколико година раније, стајалиште Нови Београд. Зима, снег, температура испод нуле. Воз не долази на време. После десетак минута од времена предвиђеног доласка воза са разгласа се најављује кашњење од 30 минута. Путници се ходањем боре са мразом. После 45 минута, са разгласа се очекивано кашњење продужава на један сат. Неки путници пале ватру на перону, мање упорни одустају. Пошто воз не стиже ни у ново време, ишчекује се исти глас са разгласа – време доласка воза још једном се пролонгира за 20-30 минута. Сада су већ сви нервозни, многи одустају, на перону су углавном познаници из К. Када после скоро два сата са разгласа буде објављено да: “Воз данас, изузетно, не саобраћа” (цитат), становник К схвата да и он има алтернативу – наредни воз који у 22,10 h креће са главне железничке станице ка Бару. Жури да нађе такси, стигне до времена поласка воза и упути се у завичај.

Слика 4. Железничка станица у К, недеља или било који други дан после вишедневних празника. (Мада ни претходне три слике нису најчудноватије, потичу из једног, индивидуалног искуства; насупрот, четврта слика је опште место и може Вам је описати сваки становник К.) У један воз је немогуће ући (торбе и путници склупчани су и на улазним степеницама вагона), пропушта се и други (овај пут ни врата се не отварају), коначно машиновођа трећег воза широкогрудно отвара врата своје локомотиве за нестрпљиве путнике (или то чине сами путници свесни да алтернатива – вишечасовно чекање наредног воза не помаже) и најзад крећете.

У избору претходних слика изостављене су честе ситуације вожње без грејања или вишечасовног чекања нове локомотиве (машине) која ће заменити покварену, а све у уверењу да су такви проблеми резултат техничке дотрајалости српских железница. Уместо тога, изабрани су примери који упућују на питање појединачне одговорности или организационих пропуста. Ово стога што је ситуација са гасном кризом у Србији, а пре свега начин њеног разрешења повукао путника из К да поверује како има решења и за његове недаће.

Када је ових празничних дана председник Тадић демонстрирао личну одговорност

укључивши се телефонски у ТВ Дневник РТС, многе грађане је унапред угрејао информацијом да је издејствовао да из суседне земље ускоро потеку извесне количине гаса. Несрећни путник из К отишао је корак даље - почео је да машта о удобнијем путовању железницом (за почетак, у чистом возу).

Путник је само сабрао два и два. Председник је одавно обелоданио интерес за тзв. НИП, ангажујући се као координатор ресорних министарстава. Неповерљивог и навиклог на призоре сличних бескрајних састанака, путника из К та околност није подрмала из вишегодишње путничке летаргије. Није реаговао ни када је председник почео да посећује мања и већа градилишта, чак га ни осмеси радника са обилазнице око Београда (који су очигледно већ тада разумели не само симболичну вредност фотографија са председником) нису пробудили.

Могуће је да би путник из К превидео и далекосежну вредност реченог председниковог укључења у програм РТС, да председник лично није поставио питање одговорности за енергетску кризу у којој се држава нашла. Ваљда обузет изненадним надама (а будући енергетски безбедан те недовољно заинтересован), путник није разумео председниково сугерисање да одговорност сноси влада која је продала Телеком и/или Мобтел (?). Уместо тога, себично је поверовао да ће успети да очигледан интерес председника за инфраструктурне објекте усмери и на железницу.

Изненађен и срећан што је неко (сам председник!) најзад покренуо питање одговорности (које нашег путника већ годинама обузима) и охрабрен његовом невероватном оперативношћу, решио је да председнику укаже на још један проблем.

У то име, уз велика очекивања,

Путник (путница)