

JEDRA PUNA „ANTIHEROIZMA“.
 POETIKA I POLITIKA PUTOPISA
BESA: BRODSKI DNEVNIK
 JOŽE HORVATA

DOI: 10.17234/SEC.36.19
 Izvorni znanstveni rad
 Primljeno: 3. 6. 2024.
 Prihvaćeno: 4. 10. 2024.

ANDREA MATOŠEVIĆ

Sveučilište Jurja Dobrile u Puli,
 Filozofski fakultet u Puli, Centar za kulturološka i
 povijesna istraživanja socijalizma /
 University of Pula, Faculty of Humanities,
 Centre for Cultural and Historical
 Research of Socialism
 Zagrebačka 30,
 HR – 52100 Pula, Hrvatska / Croatia
 amatoševic@unipu.hr
 orcid.org/0000-0002-8602-6353

Ovaj rad nalazi se u otvorenom pristupu i može se distribuirati u skladu s odredbama licencije CC BY-NC-ND 4.0 HR

U radu se kroz nekoliko dominantnih značajki interpretiraju aspekti putopisa Jože Horvata *Besa: brodski dnevnik*. Nastao kao niz članaka objavljenih u *Vjesniku u srijedu* od 1965. do 1967., ovaj putopis u narativnom i sadržajnom aspektu karakterizira nekoliko specifičnosti poput „antiherojskoga“ i „samoironijskoga“ tona u kojima je pisan, ali i pitanja Drugosti, koje se šezdesetih godina, kada je brodski dnevnik pisan, artikuliraju dvostruko. Posada „Bese“ i sama biva gdjekad interpretirana „Drugom“, budući da dolazi iz socijalističke zemlje, no zasade takvoga društvenoga uređenja istovremeno su interpretacijski okvir u koji autor smješta niz odnosa i situacija kakvima svjedoči.

Ključne riječi: *Besa, Joža Horvat, putopis, „antiheroizam“, samoironija*

U brodogradilištu 'Uljanik' posjetio sam navoz u kojem se gradi naš novi brod. Jedan od varilaca primijeti: – Ovaj će brod stajati mnogo novca! Nisam ni dospio odgovoriti, kad drugi varilac dobaci: – To je zbog toga jer mu brodograđevna škola gradi dva broda: prvi i posljednji!
 (Joža Horvat 1988:26)

Ideja o smrti i neizvjesnosti udaljenima samo četiri prsta od mornara, koliko je u prošlosti na drvenim brodovima iznosila debljina trupa koja ih je odvajala od mora (Papadopoulou 2019:145),¹ nije izgubila na praktičnoj niti na pripovjednoj dramatičnosti u suvremeno doba. Štoviše, nesigurnost i rizik utkani u same temelje mogućnosti ostvarivanja avanture na moru opstali su i nakon što su drveni brodski trupovi zamijenjeni onim čvršćima i izrađenima od čelika, a rute kojima se moreplovcima kreću postale standardizirane i sigurnije. Na tom tragu, iako je sasvim sigurno da je u debljinu njezina trupa s čeličnom oplatom stalo više od mornareva četiri prsta, jedrilica „Besa“ sudionika NOB-a, književnika, scenarista i putopisca Jože Horvata ostaje sinonimom pustolovine dvogodišnjega oplovljivanja svijeta, koje je iskusnim ljudima od mora, znalcima o mnogobrojnim opasnostima takvoga pothvata, djelovalo rizičnim ili čak i neizglednim (usp. Vjesnik u srijedu (dalje: VUS), 12. svibnja 1965.). No, pothvat, da bi se takvim nazvao, i mora djelovati neizglednim i hazardnim. Konstruirana prema zamisli inženjera Živorada Žike Pavlovića od 1. veljače 1963. u radionici pulskoga brodogradilišta Uljanik, na izgradnji „Bese“ radilo je 85 učenika Brodograđevne škole s praktičnom obukom (usp. VUS, 21. travnja 1965.). Takav pomalo i amaterski, ali financijski dostupan pristup konstruiranju broda koji je morao odolijevati nedaćama i neprilikama svjetskih mora (Horvat 1988:207–208), nije jedini kuriozitet jedrilice koja će biti samim temeljem, uvjetom, amaterskoga oplovljivanja svijeta. Jer, kao što je njezin glavni inženjer, a naknadno i član posade, u intervjuu neposredno pred početak plovidbe posvjedočio – „Rok isplavlivanja bio je ljeta 1964. (...) Svi smo se borili da taj rok realiziramo pa je tempo rada bio paklen. Gradnju smo počeli gotovo bez ijednog nacrt a i ja sam u toku gradnje neprestano morao producirati nacрте koje je proizvodnja gutala prije nego što su se pošteno osušili“ (VUS, 28. travnja 1965.). Jedrilica „Besa“ nastajala je prvo kao praksa, spoj različitih sekcija ili dijelova broda, a tek nakon toga kao teorija, nacrt, što je značajna inverzija nužnih koraka u sigurnoj i uspješnoj brodogradnji. Takvo obrtanje ili izvrtanje standardnih procedura u procesu dovršetka broda, „plutajućega komada prostora, mjesta bez vlastitoga mjesta“ (Foucault 1986:27),² reflektira Lévi-Strausovu ideju „naopakosti“ (Lévi-Strauss 2013:109, 152) kojom se ponekad opisuju prakse izvršene redosljedom drugačijim od „nama poznatoga i bliskoga“, ustaljenoga ili pak onoga standardiziranoga.

U ovom nam slučaju ta inverzija, naopakost, otkriva hrvanje s protokom vremena kao temeljno obilježje „Besine“ izgradnje, koje će se se pritom pretočiti i u jednu od značajki njezina užurbanoga putovanja, o čemu na stranicama svojega broskog dnevnika piše

¹ Rad je nastao u sklopu projekta „Poetike i politike etnografije danas“ koji financira Europska unija – NextGenerationEU.

² Prijevod autora.

Joža Horvat. Drugačije rečeno, peteročlanu posadu, među kojom će takav stil plovidbe uzrokovati nemale trzavice, ne bismo mogli smjestiti u kategoriju turista ili bezbrižnih putnika na jedrenjaku dugačkom 15, širokom 4,20 i s gazom 2,20 metara na kojem su se morali osjećati prilično sigurno, budući da ga Horvat mjestimično opisuje i kao „buldožer i tenk“, odnosno „nepotopivu tvrđavu“ (Horvat 1988:208). Pa ipak, unatoč takvoj sigurnosti, Horvat u brodskom dnevniku svoju posadu prije opisuje kao radnike u beskrajnim radnim danima na otvorenome moru posvećene što bržem dovršetku pustolovine, nego kao dokoličare prepuštene užiticima ili dubinskom istraživanju niza podnebalja gdje su kratkotrajno boravili. Možda je to i zato što je sigurna i teška jedrilica pri plovidbi od posade tražila puni i potpuni angažman, znanje u zamjeni i popravcima kvarnih dijelova, pa će ju Horvat nazvati i „pretopotnom životinjom i anakronizmom koji traži robove“ (ibid.:114). Međutim, tom su „ubrzanju“ pridonijeli i skromni materijalni uvjeti kojima je Horvat raspolagao tijekom dvogodišnje plovidbe. No, to je samo manji dio karakteristika dvotomnoga putopisa koji obaseže šest stotina i pedeset stranica.

Iako sam se analizom putopisa *Besa*, odnosno brodskim dnevnikom Jože Horvata, već bavio u monografiji *Kolos Jadrana*, tamo sam to prvenstveno činio u kontekstu atipičnoga procesa konstruiranja „Bese“ u brodogradilištu Uljanik kao „domaće majstorije i ručnoga rada“ te kroz rodno pitanje, budući da je kao član posade na jedrilici uz Jožu Horvata, njegova sina Marka, Vladimira Hrlića i Životu Pavlovića isplovila i Renata Horvat, koja je dovršetak „Bese“ u Puli te dijelove putovanja bilježila kamerom (usp. Matošević 2023:111–121). Poglavlje knjige naslovljeno *Besa – Uljanikova domaća majstorija* govori o uvjetima i fazama u kojima je jedrilica nastajala, mikrosvijetu geneze toga broda, odnosno obiteljskom, intimnom, dogovoru da na put krene i Renata Horvat, što nije bilo u suglasju s rodnim determinizmom i isključivošću moreplovne tradicije koja potpada pod „patrijarhalnu matricu u kojoj je putovanje isključivo muška djelatnost“ (Duda 2012:55).³ U ovom ću se radu – naslonjenom na spomenuto poglavlje – prvenstveno

³ Još bih jedanput podcrtao činjenicu da Renata Horvat, iako je na put pošla kao „domaćica“, ravnopravno sudjeluje ne samo u avanturi gdje na brodu uz mušku posadu traži da drži gvardu i da kormilari, već i u bilježenju avanture drugim medijem. Iako će njezin suprug sa širim čitateljstvom korespondirati prvenstveno kroz tekstove objavljujane u *Vjesniku u srijedu*, Renata Horvat – snimateljica Televizije Zagreb – njihovu avanturu bilježi 16 milimetarskom polu-profesionalnom kamerom Bolex. Utoliko posada „Bese“, iako uronjena u tradicijska znanja moreplovstva, istovremeno prkosi pojedinim njezinim nepravednim, pa i mizoginim aspektima, uspostavljajući neke nove obrasce sudjelovanja i govora o toj uglavnom muškoj domeni. Nije nevažna niti dvostrukost „govora“ i svjedočenja o putovanju koje u suvremeno doba daje prednost vizualnoj produkciji nauštrb one literarne (usp. Sloterdijk 2017), dok je svjedočenje o „Besi“ u tom smislu „bilingvalno“, odnosno i literarno i vizualno. Iako možda teže dostupni u njihovoj integralnoj verziji, dijelovi su snimaka, među ostalim, korišteni i u emisiji *Jedrima oko svijeta. Besa zadana oceanima* i dostupni su na: <https://www.youtube.com/watch?v=F2ZNGWZLxJ0>

posvetiti aspektima poetike i politike putopisa kao sastavnom dijelu moreplovne kulture pripremljenom za širu javnost. Pokušat ću ocrtati i analizirati „antiherojski“ ton dijelova putopisa te tekstova koji mu prethode i čitateljstvu *Vjesnika u srijedu* najavljuju putovanje, njegove aspekte uronjene u samoironiju i humor te artikulaciju Drugosti, tu zimzelenu temu antropološkoga pristupa putopisima uz posebnu pozornost na činjenicu da autor dolazi iz zemlje socijalističkoga društvenoga uređenja koja je tih godina već bila angažirana u antikolonijalnim i antiimperijalnim politikama Pokreta nesvrstanih. *Besa: brodski dnevnik*, rezultat oplovljivanja i doživljaja svijeta između kraja kolovoza 1965. i početka srpnja 1967. godine, upravo se dijelom i kroz te aspekte, u periodu standardizacije masovnoga turizma, ispostavlja kao svjedočanstvo mogućnosti „nezavisnoga putovanja“ (Duda 2012:200) kojim dominiraju nesigurnost, opasnost, askeza, dovijanje, improvizacija, ali i samoironija.



Fotografija 1: „Besa“ pod jedrima. *Besa: brodski dnevnik*

ANTIHEROJSKI PRISTUP – AMATERIZAM NA MORU

Cjelokupnom pisanom opusu objavljenom prije, tijekom i nakon „Besina“ isplivljavanja s Jadrana prema svjetskim morima svojstveno je nekovrsno pripovjedno račvanje hazarda. Vrlo je jasno da je tu riječ o dugotrajnom, opasnom i nesigurnom putovanju koje je, simultano s izgradnjom broda u Puli, pripremano nekoliko godina prije samoga polaska iz Splita koncem kolovoza 1965. godine, kada će Renata suprugu

pokazati voštanu vreću „u koju se na otvorenoj pučini stavljaju u more mrtvi mornari (...). Ako se putem kome od nas štogod dogodi... nek se nađe! Ne bih željela da se goste morski psi...“, dok će znanac Horvata pokušati odgovoriti od kretanja na taj put: „Znam da si lud i da ćeš krenuti. Nadam se da si ipak toliko pametan pa ćeš se vratiti prije Gibraltara!“ (Horvat 1988:48, 29). Idejom o oplovljivanju svijeta u osobnom, obiteljskom, aranžmanu nisu bili oduševljeni kapetan bojnoga broda Marko Anić niti kapetan duge plovidbe Bruno Profaca. Iako su putovanje u konačnici podržali, upozorili su i na sljedeće nedostatke:

Mislim da [Joža Horvat] poznaje čudi mora, ali, na žalost, više iz literature, što donekle mijenja stvar. Drugarica Renata, Jožina supruga, neka mi oprost i kao majka dvojice odraslih mladića, ali moram reći da mi se čini da je slaba za taj zadatak. Marko je naprotiv veoma čvrst i rekao bih da ga je Joža u Sparti odgajao, ali ni on zbog svoje mladosti (18 godina) nije potpun član posade i mogu pretpostaviti da će ga more veoma zamoriti.

Govoreći otvoreno, pravi pomorci nisu Horvatovo putovanje oko svijeta shvatili sasvim ozbiljno. Kad kažem pravi pomorci, onda, ukratko pomišljam na ljude kojima morska pučina predstavlja kruh. (...) U jednom VUS-ovu napisu o 'Besi' zgodno je rečeno da će Horvat njome uskoro krenuti u susret ciklonu, tajfunu, monsunu, uraganu i tome slično, premda bi bilo mnogo bolje da im ni po kakvu cijenu ne ide u susret, ako ih može mudro izbjeći. Naime, *očito je da je ova jedrilica u stvari precijenjena kada se ima na umu put koji će prijeći i u tome i jeste veličina cijelog pothvata.* (VUS, 12. svibnja 1965., kurziv A. M.)

Ove analize i predviđanja, objavljeni u *Vjesniku u srijedu*, ukazuju nam na neke od karakteristika planiranoga puta. Riječ je bila o javnom događaju, medijski vrlo praćenom, budući da je VUS bio „jedan od pokrovitelja putovanja s 1500 dolara, dok je od Matice iseljenika posada dobivala još 500 dolara godišnje“ (VUS, 31. ožujka 1965.). Također, sud profesionalnih moreplovaca kako je tu riječ o hazardnom pothvatu govori u prilog „prelaska granice“ iz „jednog semantičkog prostora u drugi“ (Duda 2012:49), odnosno iz sigurnosti svakodnevnice, jednoga poznatoga mora ili standardiziranoga načina plovidbe, u bespuća onih nepoznatih, iz jedrenja Jadranom i kontroliranih uvjeta prema navigaciji svijetom i nepredvidljivim situacijama. Upravo takvo, prema Deanu Dudi, narušavanje ravnoteže omogućuje junaštvo i pripovijedanje o njemu. Ipak, zanimljivo je zamijetiti da Joža Horvat kroz cijeli putopis, ali i tekstove koji mu prethode, vrlo snažno inzistira na pripovjednom tonu i argumentima koje bih nazvao „antiherojskima“. Ponovno na tragu ideje „naopakosti“ (Lévi-Strauss 2013:109), koju se sada može interpretirati praktičnim,

ali i pripovjednim odmakom od standardizacije,⁴ autor u sadržaj pripovijedanja o pothvatu uvodi i cijeli niz intimnih informacija, događaja i razmišljanja kojima intencionalno krnji vlastiti status imalo vještoga moreplovca, ali istovremeno hrani *storiju* i njezinu dramatičnost, pripovijest koju još tijekom plovidbe, preko izvještaja objavljivanih u tjedniku, dijeli s čitateljima.⁵ Putovanje i pisanje, put i objavljivanje pripovijesti o putovanju „Besom“ gotovo su simultani i u kontrastu s klasičnim antropološkim postulatom „biti tamo, pisati ovdje“ (Geertz 1988:32). „Biti tamo, pisati tamo, ali objaviti ovdje“ mogla bi glasiti parafrazirana formula putnika oko svijeta koji za sobom mora i želi ostaviti literarni trag. No, moreplovac–putopisac i nije antropolog, istraživač s namjerama dubinskoga razumijevanja kultura Drugih, pa ga stoga i ne more epistemološki ili etički problemi svojstveni profesionalnom i akademskom istraživanju kulture (usp. Geertz 1988a:1–25, 129–153; Clifford 1997:63–64; Grgurinović 2012). Zaokupljen sobom i vlastitim problemima, pisanje mu u prvom licu jednine – *from my point of view* – otvara golem prostor mogućnosti dramatizacije i dodatnoga koketiranja s rizikom ionako već prilično teškoga i rizičkoga pothvata.

Na tom će tragu s čitateljima podijeliti kako mu je u Puli na liječničkom pregledu, nakon što je „osjetio bolove u predjelu srca“, dijagnosticirano „prošireno srce... prilično veliko“, a koje će ga na otvorenom moru „uzdrmati neobično snažnim ubrzanim i neritmičkim udarcima“ (Horvat 1988:45, 265), sebe je nazivao „žabarom“, čovjekom s kopna i slabim plivačem (ibid.: 13; VUS, 1. rujna 1965.), „samozvanim moreplovcem“

⁴ O takvom načinu plovidbe dalo bi se razmišljati u terminima *chaîne opératoire* (operativne sekvence) koji se koristi u kontekstu govora o tehnici, ali može biti primijenjen i na „tehniku plovidbe“. „Chaîne opératoire nije diktiran putem principa 'one best way' u svrhu izvršavanja zadatka te predstavlja izbor među desetinama, stotinama, pa i tisućama mogućih opcija (...). Riječ je o simultano tehničkom, socijalnom i kulturnom fenomenu“ (Pfaffenberger u Knapp et al. 1998:294, prijevod autora). Drugačije rečeno, u maritimnom kontekstu analiziranoga slučaja, „Besa“ plovi i putuje na svojstven način jer su materijalni uvjeti bili limitirani, jer je posada imala tek skromno iskustvo jedrenja, ali i jer dolazi iz zemlje sa snažnom moreplovnom tradicijom. O potonjem, među ostalim, svjedoči konstantna usporedba s admiralom Ivanom Visinom, koji je oplovio svijet od 1852. do 1859. godine na jedrenjaku „Splendido“, a čiji je portret bio obješen na zid „Besina“ potpalublja. U ovom bi se kontekstu mogla razvijati teza o originalnosti *chaîne opératoire* „Besine“ plovidbe, ali i svakoga drugoga sličnoga pothvata, koji bi uključivao rutu, pojedine reakcije, snalaženja i nesnalaženja, dovijanja, lutanja i načine na koji te odluke, sekvence, utječu na malu zajednicu u pokretu na otvorenome moru *et vice versa*.

⁵ Značajni dijelovi putopisa, brodskoga dnevnika, objavljivani su u *Vjesniku u srijedu* i prije samoga polaska na put, uz odgovore, mišljenja i komentare čitateljstva (usp. VUS, 7. travnja 1965.), čime je obiteljski projekt postao javnim događajem gdje je i peti član posade tražen putem eksplicitnoga poziva objavljenoga u tjedniku – „Tražimo petoga“ (ibid.). Također, jasno je da tu nije riječ o dnevniku intimne prirode, u koji će autor bilježiti podatke, događaje i razmišljanja koje ne namjerava podijeliti sa širom publikom, već o tekstu čiji su značajni dijelovi tijekom puta pripremljeni za javnost i objavljivani u tjednome ritmu.

(Horvat 1988:98), sin Marko zadužen za komunikaciju sa svijetom i praćenje vremenskih prognoza bio je priučen i „tek blijeđa sjena u usporedbi sa znanjem pravog radio-telegrafista“, dok je „vremenske izvještaje primao na staroj trofejnoj radio-stanici, skinutoj s američkog bombardera, koju je odavno trebalo baciti u ropotarnicu“ (ibid.:41, 92). Tijekom plovidbe nerijetko uopće nije znao gdje se nalaze – „Ne znam gdje sam, ne znam što je pred nama! Takav navigator može biti svatko tko se sjeti da stane pred kormilo i vodi brod...“ (ibid.:75), „Kako može ovdje biti kopno? To je nemoguće. Bljesak (svjetionika). Kopno! Nikakve sumnje nema, preda mnom je kopno! Grom i pakao, kamo smo opet zalutali?! (...) Svanulo je odavna, ali mi još uvijek ne znamo gdje smo“ (ibid.:110). U Pacifiku je „[z]alutao 700 kilometara, na krivu stranu sam otišao“ (Molitev pred plovo 2007; Horvat 1988:246). Također, ponekad mu je nedostajalo osnovno oruđe ili podatci za uspješnu i sigurnu plovidbu – „Bilo bi mudro prije mraka potražiti neko zaklonište, ali gdje? Napomenuo sam da *Peljara* ovog dijela Afrike nemam“ (ibid.:125), „[g]lupo je i neodgovorno što do današnjeg dana nitko od nas ne zna sa sigurnošću koliko količinu pitke vode može ukrcati *Besa*“ (ibid.:250).

Premrežimo li ove informacije s onima koje nam podastire o uvjetima i materijalu od kojega je „*Besa*“ konstruirana – „od dijelova opreme“ iz „‘furde’, otpadnog skladišta ratne mornarice“ (ibid.:19) te da tijekom plovidbe „rđa neprestano probija boju pa je u svakoj luci posla napretek“, „električne instalacije nisu izvedene kako treba“, „WC propušta more odozdo, vjetrolovke i zračnici odozgo“, „osovina kormila sve je nepokretljivija jer njezin izvod na palubu nije kako treba“, „podigači jedara i ‘gondolijera’ često se zaglave (...) što nam je već u nekoliko mahova ogorčilo plovidbu“ (ibid.:114), uvidamo da je ovdje riječ o putovanju u kojem je malo toga pripremljeno i izvedeno na zadovoljavajući način. Niti je Joža Horvat bio fizički u potpunosti čio, niti je posjedovao znanja, posadu, iskustvo i opremu nužne za takvo putovanje, a niti je „*Besa*“ u potpunosti izgrađena na optimalan način za brze reakcije u svim zahtjevnim situacijama u kojima se posada zatekla (usp. Matošević 2023:114–115). Ipak, bez tih „amaterskih“ i dramatičnih „antiherojskih“ dijelova utkanih u putovanje ne bi bilo ovakvoga putopisa. Jer upravo je poremećaj ravnoteže u pripovijedanju, odnosno pripovijedanje o „događaju“ nužno za „[m]ijenjanje odnosa među stvarima da bi uopće bile zanimljive i izazvale nečiju znatiželju. U središtu je *događaj* koji izaziva pozornost“ (Duda 2012:48). Stalno unošenje takve neravnoteže moralo je zaokupiti pozornost čitatelja, što u vrijeme standardizirane međukontinentalne ili preookeanske plovidbe od sredine devetnaestoga stoljeća naovamo obilježene „monotonijom, dosadom i razočaranjem“, o čemu pak svjedoče „privatni dnevnic i pisma putnika i namještenika“ (Auerbach 2018:1–44),⁶ možda i nije bila

⁶ Prijevod autora.

toliko jednostavna zadaća kao što bi na prvi pogled moglo djelovati.⁷ Joža Horvat gotovo da u niz zanimljivih situacija s posadom upada kako bi o njima mogao vješto pripovijedati i zaintrigirati čitatelje. Nedostatnost znanja, ali poglavito skromnih materijalnih uvjeta kakve mu je pripovijedanje priskrbilo ugovorom, i samo je bilo dijelom pripovijesti i utkano u naraciju, te uvjetovalo problem viška vremena i izdataka na planiranom trogodišnjem putovanju. Drugačije rečeno, oplovljivanje svijeta u trima godinama bilo je prevelik trošak pa je valjalo skratiti njegovo vrijeme, što je ponovno utjecalo na plovidbu i međusobne odnose posade koje je barba dijelio s čitateljima.

ROOTS I ROUTES

Dvostrukost hazarda – opasan put koji Horvat, pristajanjem na njega, a onda i posredovanjem ovakvih, donekle i sasvim privatnih i intimnih – „antiherojskih“ – informacija, čini još rizičnijim, nesigurnijim – odvijala se u specifičnostima vremenskoga okvira koji posadi nije uvijek išao na ruku. Prethodno je navedeno koliko je „Besina“ konstrukcija kaskala za planiranim vremenskim rokovima, te da je isplavlivanje odgođeno za godinu dana. Problem vremena pretočit će se i u samo putovanje – najavljavano u cijelom nizu novinarskih tekstova kao „Put oko svijeta u tisuću dana“ (VUS, 14. srpnja 1965.), odnosno u tri godine, ponajviše zbog skromnih financijskih mogućnosti i visokih troškova „za hranu, gorivo, lučke takse, poštarinu, filmove, lijekove, havarije“ (Horvat 1988:154) oplovljivanje planeta skraćeno je za godinu dana. S više nego jasnim pozivanjem na naslov satiričke uspješnice Julesa Vernea – novele iz 1873. godine *Put oko svijeta u osamdeset dana*, gdje je fikcionalni protagonist Phileas Fogg predstavljen kao „stoički snob, heroj“, ali i „sportaš“, Horvatov se *tour de monde* također, barem donekle, „pretvorio u trku sa satom“. No, „brz prolazak kroz različite lokacije koje Phileas Fogg tijekom utrke nije smatrao vrijednim niti pogleda“ (Sloterdijk 2017:13), nisu u potpunosti vrijedile za posadu „Bese“. Premda će se na pojedinim lokacijama zadržavati dovoljno dugo da promišlja i donosi uvažavajuće

⁷ Pri pristajanju u Papeeteu, Francuskoj Polineziji, nasred Pacifika, u pismu koje mu je stiglo od starijega sina Miće ovaj navodi: „Neka tata shvati da se njegovi članci očekuju s ogromnim interesom i da je on dužan iskusiti znatiželju svojih čitalaca. (...) Zato: više zanimljivih detalja, više opisa ljudi koje srećete, više usporedbi, slika i konkretnog zapažanja. Članak o prelasku Atlantika dosta je slab, posebice onaj dio od Martiniquea do Paname. Sada kada bude pisao o prelasku Pacifika, eto mu zgrade da se iskupi! Ako nema materijala, s obzirom da ste cijelo vrijeme bili na pučini, neka štogod izmisli, čitaoci su gladni i žedni (...)“ (Horvat 1988:317, kurziv A. M.). Ono što je iz Horvatove reakcije na sinove opaske jasno, jest kako je kod pisanja riječ o poslu, odnosno ponekad gotovo i smetnji te plaćenom radu koji nije uvijek jednostavno ugnijezditi među ostale obveze u moreplovnom danu.

i međukulturno tolerantne zaključke poput, primjerice, onoga u Rabatu – „[o]vdje u sjeni dostojanstvenih zidina čovjek možda najbolje osjeti veličinu i duh jednog svijeta, nama na žalost nedovoljno poznatog, svijeta Islama, njegove kulture, pune ravnoteže i smirenja, tako potrebnoga i tako nedostižnoga kulturi Zapada“ (Horvat 1988:128) – istovremeno će Horvat i sam često propuštati prakticirati „duh ravnoteže i smiraja“ tijekom putovanja:

— Momci, jedra gore! Dosta je toga, skrećemo!

Načas me promatraju kao da ne vjeruju. Žika okreće svoju kuštravu glavu put zapada i sumnjičavo pita:

— Jeste li sigurni, družo kapetane, kamo ćemo stići?

Odmahnuo sam rukom: — Brindisi, Bari... svejedno. (Horvat 1988:56)

Iako je ovako dugotrajnu pustolovinu nemoguće svesti na isključiv zajednički nazivnik u pitanju brzine ili stila plovidbe i kretanja, za Horvata je putovanje mjestimično „gubljenje vremena“, ali ujedno i „kronometarska“ disciplina. Barba ponekad prakticira gotovo sportsko-natjecateljski pristup kretanju, prije nego što naliči moreplovcu koji vremenski protok prepušta prilici, a sebe i posadu sporijem užitku putovanja. Na isplovljavanju iz Palermo zabilježio je: „Pomalo zlobno govorim sebi: - E moj kapetane, svaka ti čast! Za lijepa i sunčana vremena lješkaris u luci, a čim munje sijevaju, eto tebe na pučini, da mučiš sebe, brod i ljude“ (ibid.:72). Nepredvidljivost, ponekad i ishitrenost u donošenju odluka, asketizam broskog života, odnosno „stil plovidbe“ (ibid.:132) nagnat će „Besina“ konstruktora Žiku Pavlovića da napusti jedrilicu nakon prelaska Atlantika (ibid.:211).



Fotografija 2: Joža i Renata Horvat. Besa: brodski dnevnik

Pa ipak, ta utrka s vremenom, njegovo skraćivanje i „stil plovidbe“ koji je stremio povratku u Jadran i Jugoslaviju, sadrže u sebi barem jednu nedorečenost. Naime, Horvat je scenarist filmske humoreske *Ciguli Miguli* (1952), filma koji vladajući nisu dočekali dobro te je, nakon optužbi u medijima, na IX. plenumu CK KPH pročitao referat protiv filma i Jože Horvata. Shvaćen je kao antisocijalistički oporbeni pamflet, pa se kritika posebno okomila na Jožu Horvata koji je naknadno, pod pritiskom, i otišao iz zemlje na neko vrijeme (Škrabalo 1998:191–192). Njegovim riječima:

Kad je počela hajka na mene, da sam tobože neki neprijatelj socijalizma, ja sam rekao Centralnom komitetu Hrvatske: 'ja ne mogu više izdržati to što vi radite, pustite me van neko vrijeme. Neću biti emigrant – ostavljam ženu i djecu'. I tako sam dobio skromnu stipendiju da idem u Pariz. (...) A Renata mi javlja da su ih izbacili iz kuće koju smo imali u najmu. Tih je dana u Parizu bio nautički salon. Tamo je bilo stotine jedrenjaka: najednom mi se otvorio novi svijet, svijet slobode, obilja, radosti. Svijet za kojeg se isplati živjeti. Javio sam Renati: 'Nek su nas izbacili iz te kuće naše, sagradit ću kuću na moru, sagradit ću brod, to će biti naša kuća iz koje nas nitko neće moći izbaciti!'. Pun gnjeva vratio sam se u Zagreb, odmah oko sebe društvo – ajmo gradit brod! (Molitev pred plovo 2007)

Možda se u ovom citatu da razaznati barem jedan dio razloga za pothvat gradnje jedrilice i otisnuća prema otvorenom moru, koje predstavlja mogućnost bijega od domovine i šansu novoga početka (usp. Sloterdijk 2006:117). Pa ipak, iz stila plovidbe, žurbe i značajnoga skraćivanja vremena proizlaze pitanja o želji za bržim povratkom u zemlju iz koje je sa srdžbom otišao. Čini se kako je Joža Horvat, i pored činjenice da je njega, Renatu i Marka kod kuće čekao stariji sin Mićo, bio stiješnjen između dvaju egzistencijalnih pitanja koja su na njega i moreplovni projekt vršila pritisak iz sasvim suprotnih strana. Prvo ga, prema njegovim riječima, odguruje iz zemlje prema moru, isprva Jadranskom, a nakon toga i onom svjetskom, gdje je egzistencija slobodna i lišena političkih pritisaka, dok ga drugo pitanje mori na svakodnevnijoj razini i tjera na putovanje u sasvim suprotnom, povratnom, smjeru.⁸ Manjak sredstava, nedovoljne naknade kojima mora pokriti cijeli niz troškova i honorara posadi, guraju ga prema poznatoj *terrafermi* iz koje je vrlo rado, štoviše, s veseljem otišao. Njegovi su roots i routes (Clifford 1997:3), korijeni i rute, zato

⁸ O slobodi će eksplicitno progovoriti i u brodskom dnevniku, uz usporedbu sa sudjelovanjem u NOB-u: „Nalazimo se na 120,40 stupnju zapadne dužine i 14,27 stupnju južne širine. Prije dvadeset i tri godine svuda oko nas bili su fašisti. Sada nas okružuje more. Djelić slobodnog teritorija imali smo i onda, imamo ga i sada. Tada se zvao Kalnik, sada se zove Besa“ (Horvat 1988:257).

premreženi na zaseban način te čine širi, i možda na prvi pogled ne toliko uočljiv, kontekst putovanja. Vjerojatno će baš iz tih razloga oplovljivanje i imati karakteristike sportskoga, ubrzanoga, kretanja morima i lukama, ali uz istovremen mjestimičan „gubitak vremena“. Govori tome u prilog skraćivanje puta čak za godinu dana, kao i primjeri poput onoga kada je „[u] Panami želio ostati četiri dana“, ali je „ostao protiv svoje volje četrdeset!“ (Horvat 1988:223). U srodnom se ključu može sagledati pasus pisan pred sam kraj putovanja, u ožujku 1967. godine, i veselja koje ga je obuzelo u Port Sudanu na putu iz Crvenoga prema Sredozemnom i Jadranskom moru, u trenutku kada je uočio poznat brod:

[p]rimijetili [smo] da je uz obalu vezan sudanski brod El Gezira, koji je istodobno građen u brodogradilištu 'Uljanik' kad i Besa! Koliko sam puta prolazio kraj njega dok je bio na navozu. Nek plovi, nek mu je sretno. Pogled na taj brod nekako me udobrovoljio, na dalekom putu kao da sam sreo još jednog člana naše porodice, porodice brodova koji su krenuli u svijet s našeg malog, ali lijepog Jadrana. (Horvat 1988:623)

Pomalo disparatan dojam protoka vremena u brodskom dnevniku, utrkivanja s njime, njegova nedostataka, pritiska, ali i „gubljenja“, te istovremenoga planiranoga vremena koje se ispostavilo predugim, karakteristika je koja prati pustolovinu od samoga početka „Besine“ gradnje i nastavlja se tijekom plovidbe. Iako se razlozi za razvoj takvoga stila plovidbe sigurno mogu tražiti u neposrednim situacijama u kojima se „Besina“ posada nalazila, njih je moguće deducirati i iz širega političkoga i egzistencijalnoga polja u koje su kapetan, brod i putopis *Besa* umješteni. Iako mjestimično vrlo izazovne, gotovo su sve opisane situacije u brodskom dnevniku dočekane s humorom, odnosno autoironijom karakterističnom za Horvatov stil pisanja. Sastavni dio „antiherojskoga“ pristupa avanturi, takav stil istovremeno rasterećuje nezahvalne situacije i približava ih čitateljima.

DNEVNIČKA AUTOIRONIJA I HUMOR

Otrprike u isto vrijeme kada je „Besa“ isplovila iz Splita, VUS je objavio intervju s Jožom Horvatom koji je „razgovarao“ sa sobom samim. Intervju je sadržavao „neozbiljne“ i humorne odgovore na pitanja koja, u situaciji u kojoj se Horvat nalazio, nisu nužno bila smiješna, a uključuju ona o „pretencioznosti vlastitog imenovanja navigatorom i kapetanom“, „sačinjavanju vlastite oporuke“ ili pitanje o prijenosu vlasništva nad brodom „u slučaju smrti“. Odgovori su, dakako, sadržani već u formi samointervjuiranja i imaju autoironijski prizvuk pa će repliciranja na takva pitanja redom biti – „Prije svega, to je učinila naša štampa, a ne ja. Zatim, budite ljubazni pa mi tu titulu nemojte osporavati,

barem sada dok smo još na kopnu“, „Jesam [napravio oporuku]“, a brod „ostavljam svojim nasljednicima – dubinama mora“. Također, dotaknuo se „indiskretnoga“ pitanja o tome „da ne zna plivati“ i odmah ponudio odgovor – „Oceane namjeravamo preploviti, a ne preplivati!“ (VUS, 1. rujna 1965.). Na potonje je podsjetio i Predrag Matvejević: „Mi znamo odakle je on [iz Međimurja, op. A. M.] (...) znali smo čak i jedan mali indiskretni podatak, da Joža Horvat ne zna plivati. A s njim sam o tome i razgovarao, on kaže – 'ma ne može te spasiti na oceanu ako ti znaš plivati. Ako te bace valovi sa palube tvoga brodića, nećeš isplivati na otok“ (Molitev pred plovbu 2007).

Upravo će takvim opaskama, ujedno i načinom vlastite prezentacije, biti premreženi i značajni dijelovi *Bese: brodskoga dnevnika*, iako kod toga putopisa nije riječ o suvremenom žanru i fenomenu „komičnoga putopisa – čiji je primarni cilj da zabavi, prije negoli da informira čitatelje“ (Jarvis 2023:2). Strategije humora, ali ponajprije autoironije, u ovom se kontekstu ispostavljaju prihvaćanjem i mirenjem s cijelim nizom „neznanja“, sapetosti, previda i manjkavosti, kakvi su se ipak, barem djelomično, dali nadoknaditi i sanirati tijekom priprema za putovanje. Valja primijetiti da i gore navedeni primjeri, kada kapetan i posada „nisu znali gdje se nalaze“, odnosno kada su „zalutali 700 kilometara i otplovili na krivu stranu“, čitatelju mogu djelovati humorno jer počivaju na „iznenađujućem neskladu između prezentacije i očekivanoga“ (Morreall 1983:43) znanja, kakvo bi kapetan u toj situaciji morao imati, ali i jer se čitaju sa svojevrsnim vremenskim odmakom i bez fatalnoga ishoda. Isto vrijedi za informaciju o tome da ne zna plivati, ona djeluje ponajprije nevjerojatnom, ali onda i komičnom, samo zato što ju sam Horvat priznaje i jer za plovidbe nije polučila koban ishod.

Autoironičan pristup u putopisima pritom predstavlja značajan odmak od putopisne tradicije prikaza „smiješnih stranaca“, a zapravo ismijavanja kojim se izražavala vlastita civilizacijska i kulturološka „superiornost“ i njihovo inferiorno mjesto u hijerarhijskom poretku. Joža Horvat u takvom suvremenom autoironijskom pristupu nije usamljen. Robin Jarvis navodi primjer putopisa *A Short Walk in the Hindu Kush* Erica Newbyja iz 1958. godine kada se sa suputnikom Hughom Carlessom pokušao popeti na vrh od 20.000 stopa u Nuristanu, udaljenoj pokrajini u sjeveroistočnom Afganistanu. *A Short Walk* „pripovijeda njihovo putovanje (...) i njihov krajnji neuspjeh da se popnu na tada još neispenjanu Mir Samir (19,058 stopa). Priznanje da ni Newby ni Carless nisu imali planinarskoga iskustva i uključivanje poglavlja koje opisuje na brzinu dogovoren tečaj za stjecanje osnovnih vještina penjanja tijekom vikenda u Walesu, uspostavlja komičan okvir pripovijesti i autora kao nekoga tko je beznadno loše opremljen da dovrši izazov“ (Jarvis 2023:8)⁹. Na tom beznadnom tragu vidimo i kapetana „Bese“, ali s tom značajnom razlikom da je, unatoč mjestimičnoj nepripremljenosti, svoj izazov ipak uspio dovršiti, a za

⁹ Prijevod autora.

što je u pojedinim situacijama trebao puno sreće:

Gospodin Bretegnier molio me da mu pokažem kuda smo se probijali (rijeka Bou Regreg, ulazak u luku Rabat, op. A. M.). Kad sam mu pokazao, ulovio se za glavu. Od odlaska Francuza iz Maroka, a tome je deset godina, bager nije čistio korito rijeke. (...) Ući s brodom kao što je Besa, koji gazi blizu dva i pol metra, to je bila sreća, nečuvena sreća! Nikada se ne bismo probili da u to doba nije bila plima izuzetno visoka, a vjetar je s pučine još pripomogao potiskujući more u rijeku. Od odlaska Francuza brod veličine Bese nije uplovio na ovo sidrište, a po mišljenju gospodina Bretegniera, koji nema visoko mišljenje o Arapima – i neće!

Žika preko glasnogovornika uspostavlja vezu. Napokon doznamo: ušli smo tamo gdje ne treba, u vojni dio luke! Baš smo genijalni! Prošle smo noći, ne znajući kada, preorali podmornički poligon, ove noći evo nas između razarača i krstarica! Pilotina nam daje znak da je slijedimo i mi to činimo bez pogovora, tihi, skromni i poslušni kao što je red da budu ratni zarobljenici! (Horvat 1988:127, 111)

No, tamo gdje je za britanske putnike samoironija zbog povijesnoga i kolonijalnoga naslijeđa mogla djelovati u polju strategije „antiosvajanja“ (Pratt 1992), odnosno „[v]lastita parodija nudila je samozaštitu“ (Holland i Huggan prema Jarvis 2023:9), u Besi djeluje potezom kojim se priopćava i priznaje manjak vlastitoga subjektiviteta – što god činili, koliko god se trsili ovladati čak i relativno jednostavnim situacijama poput plovidbe uz obalu ili uplovljavanja u luku, one su uvijek veće od vas i zapravo vladaju vama, a vaši potezi u njihovu rješavanju ne mogu biti doli nesmotreni, pogrešni i smiješni. Pa ipak, značajna je ironija i sasvim ozbiljna činjenica da je upravo niz takvih poteza Jože Horvata i njegove posade rezultirao uspješnim preplovljavanjem geografskih etapa, a na koncu i oplovljavanjem svijeta. No unatoč snažnom naglašavanju, Horvatova samokritičnost ipak nije jedina zaodjenuta u humor. Rijetko kada, ako i uopće, ismijava „smiješne strance“. Tu vrstu nešto okrutnijega humora čuva za one koji drže moćnije pozicije, poput policajaca ili nekadašnjih kolonizatora Engleza. Na tom su tragu i dva primjera iz Španjolske: „Svugdje u svijetu čim se dva policajca nađu zajedno, jedan je od njih uvijek pametniji, drugi nešto gluplji. Ovaj je sam. Da je još s kime, bio bi valjda 'onaj drugi!'“ (Horvat 1988:100). Također, pri prolasku kroz Gibraltar u razgovoru s Vladom Hrlićem:

- Zar tu ima majmuna? Odgovorio sam poznatom, upravo toliko duhovitom koliko i zlobnom frazom: - Dok je Engleza u Gibraltaru, bit će i majmuna! (ibid.:112).



Fotografija 3: Kompletna „Besina“ posada. Besa: brodski dnevnik

DRUGOST BESE I ANTIKOLONIJALNI ASPEKTI PUTOPISA

Na tragu spomenutih odnosa moći, kakvi se mogu reflektirati u humoru, ironiji, sarkazmu ili ismijavanju, Horvat se, što nije uvijek situacija s njegovim članovima posade, najčešće smije pripadnicima prvoga svijeta – Britancima, Francuzima, ali i Amerikancima koje je susreo u Fort-de-Franceu, glavnom gradu Martiniquea: „Putnici su mahom Amerikanci koji su pobjegli od zime na krstarenje po toplom Karipskom moru. Da Renata ima nešto više vremena i smisla za humor, snimila bi reportažu na temu: ženski šeširi. Nevjerojatno kakva sve gnijezda Amerikanke nose na glavi“ (Horvat 1988:184). Bez obzira na to je li on sam ponekad bio subjektom razočaranja i ismijavanja ili je pak druge prikazivao smiješnima, njegovi su susreti s drugim kulturama i zajednicama u pravilu bili kratki i efemerni, a izneseni dojmovi artikulirani u tom ključu najčešće na lakonski način. Nužnost brzoga kretanja, zaokupljenost financijskim, tehničkim i inim problemima, ali i upozorenje na obavezu da u putopisnim izvještajima zadovolji „glad i žed“ čitatelja, prinudile su ga da o Drugosti piše unutar okvira „razgledničkoga iskustva [*postcard experience*]“ (Geertz 1988a:130). U praksi je to značilo da o tim temama piše u formi skica te na razmeđu „etnografije, književnosti, historiografije i publicistike“, što i jest karakteristika putopisa (Grgurinović 2012:41).

Ipak, značajan dio aspekata „Besina“ putovanja i refleksije Drugih dotaknute su činjenicom da posada dolazi iz socijalističke zemlje, što je u političkom, svjetonazorskom,

administrativnom te interpretativnom smislu utisnulo jedan od pečata slojevitom putovanju. Pritom svakako valja imati na umu da je Jugoslavija tih godina već bila istaknuta članica Pokreta nesvrstanih, odnosno uključena u „aktivnu neutralnost“, „antikolonijalne politike“, zagovarala „emancipaciju od velikih sila“ i težnju za „suradnjom na osnovama ravnopravnosti“ (Kardelj 1975:6–8; usp. Jakovina 2011:60–61). Iako se nesvrstanost u *Besi* ne elaborira eksplicitno već aluzivno, poput slučaja pilota Egipćanina koji ih je pratio kroz Suez i nije volio Nasera niti socijalizam jer „kad god Tito posjeti Nasera, u Egiptu slijede novi zakoni i nacionalizacija“ (Horvat 1988:637), antikolonijalan ton i osuda povijesnih nepravdi naspram niza naroda i zajednica izviru iz zabilježenih putopisnih redaka. Možda su upravo zato baš Amerikanke, putnice iz najprivilegiranijega dijela svijeta, sa „gnijezdima na glavi“ prikazane smiješnima.¹⁰ Više je smjerova u kojima se ideja socijalizma račva u *Besi*, no onaj najzamjetniji sigurno proizlazi iz situacija u kojima je posada strepila poradi problema koje im je mogla prouzročiti činjenica da dolaze iz zemlje socijalističkoga društvenoga uređenja. Dva se takva primjera posebno ističu, prvi iz, kako navodi, „neprijateljske Španjolske“, gdje je vladao Francisco Franco, dok je drugi zabilježen pri pokušaju boravka na otočju Galapagos, pod administrativnom upravom Ekvadora:

Prije dvadeset i osam godina želio sam krenuti u Španjolsku da se kao dobrovoljac borim u redovima republikanaca. Nisam otišao. Eto me sada u Španjolskoj, kad to nisam želio. Od karabinijera generalisimusa Franka dijeli me još nekoliko metara (...). Silazim u salon da priprelim dokumente. Drhtim. Drhtim od umora, od iznemoglosti, od studeni, od brige, od nemira (...). Karabinijer se oprezno spušta stepenicama i počinje ispitivanje: tko smo, što smo, odakle smo stigli, kamo idemo? Jugoslaveni...? Naoko baš ničim nije pokazao svoje čuđenje što se tu u njegovoj Garruchi pojavio jedrenjak pod crvenom zvijezdom, kao da ih svaki dan vidi desetak!

Gospodin konzul, vrlo pažljivo začušljan gentleman, njegovanih brčića, čim je čuo da sam Jugoslaven, odmah je dignuo obje ruke, iskrenuo dlanove i odlučno izjavio: — Nou! Pobojao sam se da on možda misli kako mi nemamo novca da platimo vizu, no gospodin konzul ostao je uporno pri svojoj odluci: — Nou... Nou! Konzul je postao nervozan, razmahao se rukama, nemirno šetao gore-dolje po kabinetu, izvlačio neke spise (...).

¹⁰ Pritom ne treba smetnuti s uma da su pokrivala za glavu denotirala klasnu pripadnost i nepomirljivost, kao što je u filmu *The Bowler and the Bunnet* pokazao Sean Connery 1967. godine (usp. Matošević 2023:167–168). Klasnoj interpretaciji, svojom opaskom, Joža Horvat pridodaje i onu geografsku, ali i rodnu.

Pocrvenio je kao kuhani jastog. Svim komunističkim zemljama Ekvador je zabranio pristup u svoje luke, pa tako i na otoke Galapagos. Pokušao sam ga uvjeriti da je Jugoslavija nezavisna i slobodna socijalistička zemlja, no gospodin se konzul trese kao u groznici i neprekidno viče: — Nou...! Nou...! Jugoslavo, socialisto, comunisto... Nou... nou...! (Horvat 1988:99, 212–213)

Ovi nam primjeri, među kojima se prvi, unatoč snažnim dvojabama o mogućnosti boravka u Španjolskoj poradi jasnih ideoloških razlika dviju zemalja, ispostavio uspješnim, dok se pokušaj pristajanja i „uživanja u ljepotama pustog arhipelaga, što ga je zanimljivo ocrtao Darwin u svojoj knjizi *Putovanje jednog prirodoslovca oko svijeta*“ — na snažno iznenađenje cijele posade — ispostavio neuspješnim, govore u prilog geopolitičke podijele svijeta tih godina. Takve podjele i mjestimične promjene političkih sustava na moreplovce i njihovu sigurnost mogu djelovati presudno jer u Španjolsku je Horvat, zbog snažnoga nevremena, morao pristati i da mu je iskrcavanje zbog socijalističke provenijencije zabranjeno, što je bila realna mogućnost, toga se balasta koji bi bio nauštrb sigurnosti cijele posade ne bi mogao lako otarasiti. No, sreća je što na mjestu gdje mora pristati, ali snažno sumnja da može, ipak uspijeva, dok na mjestu gdje to iz pomalo dokoličarskih razloga želi i gdje je na vlasti u tom trenutku vojna hunta, ne uspijeva ishoditi „posebnu dozvolu“ i usidriti se.¹¹

Tijekom puta susreću i narode koji u tom periodu dekolonizacije (usp. Ramšak 2023:60) još uvijek žive pod europskim upravama, kao što je to slučaj sa zajednicom na atolu Makemo u Francuskoj Polineziji, gdje je „Besin“ kapetan vodio znakovit dijalog sa starosjediocima, koji se, unatoč duhovitoj prezentaciji publici, može interpretirati u „autokolonijalnom“ ili „filokolonijanom“ ključu:

Na žalü (...) sačeka nas grupica domorodaca. Jedan od njih kako-tako natucao je francuski. Uz njegovu pomoć zaredaše pitanja... Jugoslaveni...? Ma, gdje je to? Je li to Afrika, Evropa, Amerika...? (...) Što znači ona zvijezda na zastavi...? Nisam ni dospio odgovoriti na sva ta pitanja, kad me jedan od njih, debeljuškasti i bosonogi sugovornik zaskoči:

¹¹ Nešto drugačiji, pa i sretniji, primjer na temu mogućih improvizacija i dovijanja čini onaj iz Sueskoga kanala i povratka u Sredozemno more. Naime, tijekom svibnja 1967. „Besa“ prolazi tim tjesnacem, a iz njega izlazi koncem svibnja kada Horvat unosi tekst u svoj dnevnik iz Port Fauda i Port Saida 24. i 25. svibnja. Manje od dva tjedna nakon toga započet će izraelsko-egipatski sukob, a Suez biti zatvoren za promet do sredine '70-ih. Postavlja se pitanje bi li stigao proći tim kanalom da je uspio pristati i boraviti na Galapagosu? Kuda bi se vratio na Mediteran i u Jadransko more u slučaju da je do Sueza došao tek početkom lipnja? Bi li putopis u tom slučaju trajao prvobitno planiranih „tisuću dana“, tri godine?

— Koje su vaše kolonije?

Kad sam odgovorio da mi nemamo kolonije, svi su se nekako pokunjili i ražalostili. Neki su čak prezirno odmahnuili rukom i razočarani pošli svojim putem. U izrazu njihova lica kao da sam čitao: — Jebeš bijelca koji nema kolonije! (Horvat 1988:284)

Unatoč pretpostavkama pojedinih skeptika tih godina da „Jugoslaveni — građani bijele i industrijalizirane zemlje — nisu sposobni razumjeti probleme južne hemisfere“ (Ramšak 2023:62), Horvat na vlastitom primjeru pokazuje kako tomu nije tako. Obznanjivanjem ovakvih dijaloga nekadašnji sudionik NOB-a služi se narativno i stilski suptilnim i bogatim repertoarom „skica“ u ocrtavanju paradoksa (post)kolonijalnoga svijeta. Dijelom toga podređenoga svijeta još uvijek vlada ideja o pozitivnom naslijeđu kolonijalizma, njegovu svojevrsnom dobrom monopolu na prošlo ili sadašnje geopolitičko uređenje i odnose među ljudima. No, autor brodskega dnevnika prema takvom interioriziranom kolonijalizmu, iako ga teorijski ne razrađuje ili direktno osuđuje, mjestimično zauzima jasan stav.¹² Slučaj je to i s dijelom intervjua što ga je snimio na magnetofonsku vrpcu tijekom boravka na Tahitiju, francuskom protektoratu, s lokalnom djevojkom Solange. U maniri kritičke etnografije, među ostalim, ona mu je posvjedočila i sljedeće:

Mali je Tahičanin sretan u prirodi i jedino zadovoljan u svom obiteljskom krugu, u kojem se služi svojim jezikom (...). Glupo je, recimo učiti ga historiji francuske, ako ne uči i ne poznaje povijest svoje vlastite zemlje. Njemu je teško zamisliti zimu, snijeg, maslinu, ili lozu, teško mu je učiti anatomiju neke životinje ili strukturu nekog cvijeta, kad nema pojma kako to izgleda. Njemu je besmisleno govoriti francuski, kad on, čim odbaci školsku torbu, govori jedino tahičanski. Uostalom, nitko u njegovoj obitelji neće im pomoći rješavati školske zadaće niti će raspravljati o školskim problemima. Roditelja ne može zanimati škola u kojoj djeca uče da su 'njihovi preci Gali imali plavu kosu i plave oči' (Horvat 1988:349).

¹² Takvih se geopolitičkih tema i njihove lokalne artikulacije nipošto ne libi dotaći od samoga početka putopisa. Slučaj je to s tromeđom Španjolske, Velike Britanije i Maroka čiji se teritorijalni interesi dodiruju na „Gibraltaru [koji] je danas otvoren i pristupačan podjednako pomorcima i turistima, na dohvat je svima, samo ne Španjalcima na čijem se teritoriju nalazi. Sa tri strane oplakuje ga more, a sa četvrte – mržnja! To je ona strana gdje britanski aerodrom presijeca najuži dio poluotoka. Španjolci kažu: 'presijeca nam grlo...!'. Začudo ti isti Španjolci zaboravljaju da oni na afričkoj obali drže Ceutu, drugi Herkulov stup i grčevito ga brane od Marokanaca, kojima, po pravdi i Alahu, pripada. Arapi u Ceuti zacijelo ne kažu 'Presijecaju nam grlo...', ali da o Španjalcima misle isto što Španjolci misle o Englezima, to je izvan svake sumnje!“ (Horvat 1988:117).



Fotografija 4: Solange. Besa: brodski dnevnik

Ovakve pronicljive zamjedbe, dodatno je značajno, dolaze od djevojke, a one u francuskim kolonijama nisu uvijek bile poticane na obrazovanje poput dječaka (usp. Barthel 1985) te se smještaju na intersekciji kolonijalne kritike i roda. Iako Horvat njezinim riječima ne dodaje komentar, činjenica da je zajedno sa suprugom prkosio ustaljenim i rodno determiniranim obrascima moreplovstva, čemu je posvetio cijeli niz redaka (usp. Horvat 1988:457–458), ukazuju na osjećaj za razumijevanje rodnoga iskustva i rodne razlike postojanja u specifičnim situacijama ili tradicijama. Premda je teško brodski dnevnik čitati isključivo kao kritiku (post)kolonijalnoga svijeta, njegovi su dijelovi odista impostirani i u tom ozbiljnom ključu. Činjenica da autor dolazi iz zemlje socijalističkoga društvenoga uređenja, koja je u trenutku publiciranja dijelova putopisa već bila jednom od predvodnica Pokreta nesvrstanih, ali čiji se „duh nesvrstanih“ osjećao godinama prije formalnog pokretanja na samitu u Beogradu u rujnu 1961.“ (Stubbs 2023:21) čini ne samo formalni već i idejni, ali i „pedagoški“ okvir unutar kojega Joža Horvat progovara o mnogostрукim aspektima slobode te o iskustvu podređenosti koje je i sam tijekom života iskusio.

* * *

„Mi smo danas samo neka vrsta mehaniziranih nadvodnih vozara“, pisao je kapetan Dragutin Iskra, zapovjednik motornoga broda „Romanija“ kapetanu „Bese“ 15. lipnja 1966. i time podcrtao razliku između vlastitoga standardiziranoga moreplovstva i

Horvatova „pasioniranog jedriličarstva i prelaska na navigaciju“, a zbog čijih mu se opisa „pomalo i ježila koža dok je čitao reportaže“ (Horvat 1988:359). Istovremeno javni događaj i privatni, obiteljski, projekt oplovljivanja svijeta, Besa se odista račva na „dva prepletana broda“. To nisu nužno onaj „prvi i posljednji“ koje spominje varilac s početka ovoga teksta u Uljaniku, zadirkujući kapetana zbog „visoke“ cijene kakvu bi mogao platiti za izgradnju jedrilice. Dva se broda mogu nazrijeti u konstruiranoj „Besi“, robusnoj, nekoliko tona preteškoj i prepunoj nedostataka, ali koja je baš kao takva bila izvorom pripovijesti iz tjedna u tjedan dijeljenih sa širim i involviranim čitateljstvom kojemu su mjestimično mogle i „ježiti kožu“. Avantura je satkana i od vještoga prepričavanja, opisa dogodovština gdje, za razliku od „mehaniziranih nadvodnih vozara“, svaki manevar nosi u sebi poseban rizik, a tamo gdje i nije tako — prema preporuci — „glad i žeđ“ čitatelja valjalo je zadovoljiti čak ponekim dovijanjem i „izmišljanjem“. Čini se kako niti dva izražena stanja u moreplovnoj svakodnevicu — „dosada i usamljenost“ (Sampson 2021:87) — kakve je posada „Bese“ iskusila, nisu smjela biti dosadna i monotona. Vjerojatno baš u tom kontekstu potrebe za dramizacijom treba shvaćati i informacije osobne, gotovo intimne, prirode, kao i one koje kapetana jedrilice smještaju u autorefleksivno polje dovijanja, nesnalaženja i lutanja te ga ocrtavaju kao svojevrsnoga moreplovnoga nevježu i komedijaša, ali komedijaša koji, unatoč cijelomu nizu grešaka, zahtjevno i opasno putovanje uspješno dovršava. Put do cilja, od Jadrana do Jadrana preko svjetskih mora i kontinenta, čitamo između redaka brodskega dnevnika, nije jedan niti standardiziran, što je uostalom i karakteristika narativnih postupaka kojima ovaj *tour de monde* posreduje ideju „mondijalnosti“. Satkan od niza skica kojima se osvrće na lokalne realnosti, nerijetko ih interpretira u međusobnim odnosima moći, podređenosti i nadređenosti, a koje ga se gdjekad i samoga direktno tiču. Iskustvo socijalizma u tom je smislu u *Besi* ambivalentno, istovremeno utječe na mogućnost kretanja, ali je i interpretativna, u natruhama i (post)kolonijalna emancipacijska, prizma i društvena kritika kroz koju nekadašnji sudionik NOB-a sagledava svijet i dijeli ju sa širokim čitateljstvom u vlastitoj domovini.

- AUERBACH, Jeffrey A. 2018. *Imperial Boredom. Monotony and the British Empire*. Oxford: Oxford University Press.
- BARTHEL, Diane. 1985. „Women’s Educational Experience under Colonialism: Toward a Diachronic Model“. *Signs*, vol. 11/1:137–154. DOI: <https://doi.org/10.1086/494204>
- CLIFFORD, James. 1997. *Routes: Travel and Translation in the Late Twentieth Century*. Cambridge – London: Harvard University Press.
- DUDA, Dean. 2012. *Kultura putovanja. Uvod u književnu iterologiju*. Zagreb: Ljevak.
- FOUCAULT, Michel. 1986. „Of Other Spaces“. *Diacritics*, vol. 16/1:22–27. DOI: <https://doi.org/10.2307/464648>
- GEERTZ, Clifford. 1988. „Being There, Writing Here“. *Harper’s Magazine*, vol. March:32–38.
- GEERTZ, Clifford. 1988a. *Works and Lives: The Anthropologist as Author*. Stanford: Stanford University Press.
- GRGURINOVIĆ, Ivona. 2012. „Antropologija i putovanje: praksa i tekst“. *Studia ethnologica Croatica*, vol. 24:31–44. URI: <https://hrcak.srce.hr/93965>
- HORVAT, Joža. 1988. *Besa 1 i 2. Brodski dnevnik*. Zagreb: Mladost.
- JAKOVINA, Tvrko. 2011. *Treća strana Hladnog rata*. Zaporešić: Fraktura.
- JARVIS, Robin. 2023. „A short history of humour in travel writing“. *Studies in Travel Writing*, vol. 26/1:1–18. DOI: <https://doi.org/10.1080/13645145.2023.2218048>
- KARDELJ, Edvard. 1975. *Istorijski korijeni nesvrstavanja*. Beograd: Izdavački centar „Komunist“.
- KNAPP, A. Bernard, Vincent C. PIGOTT i Eugenia W. HERBERT. 1998. *The Archeology and Anthropology of Mining. Social Approaches to an Industrial Past*. London: Routledge.
- LÉVI-STRAUSS, Claude. 2013. *The Other Face of the Moon*. Cambridge – London: The Belknap Press of Harvard University Press.
- MATOŠEVIĆ, Andrea. 2023. *Kolos Jadrana. Industrijski film i brodogradilište Uljanik u drugoj polovici XX. stoljeća*. Zagreb: Srednja Europa.
- MORREALL, John. 1983. *Taking Laughter Seriously*. Albany: SUNY Press.
- PAPADOPOULOU, Chryssanthi. 2019. „What we think when we think about ships: a journey through philosophical metaphors“. U *The Culture of Ships and Maritime Narratives*, ur. Chryssanthi Papadopoulou. London – New York: Routledge, 129–153.
- PRATT, Mary-Louise. 1992. *Imperial Eyes: Travel Writing and Transculturation*. London: Routledge.
- RAMŠAK, Jure. 2023. „Non-Alignment, Yugoslav Diplomacy and the Establishment of Cross-Cultural Links with Africa“. U *The Culture of the Non-Aligned: The Clash of Cultural and Political Narratives*, ur. Barbara Predan i Daša Tepina. Ljubljana:

- University of Ljubljana, Academy of Fine Arts and Design, 59–81.
- SAMPSON, Helen. 2021. „The Rhythms of Shipboard Life: Work, Hierarchy, Occupational Culture and Multinational Crews“. U *The World of the Seafarer: Qualitative Accounts of Working in the Global Shipping Industry*, ur. Victor Oyaro Gekara i Helen Sampson. New York: Springer, 87–99.
- SLOTERDIJK, Peter. 2006. *Il mondo dentro il capitale*. Roma: Meltelmi editore.
- SLOTERDIJK, Peter. 2017. „Tractatus Philosophico-Touristicus“. U *Die Gesellschaft auf Reisen – Eine Reise in die Gesellschaft*, ur. Harald Pechlaner i Michael Vlogger. Berlin – Heidelberg: Springer, 11–23.
- STUBBS, Paul. 2023. „The Non-Aligned Movement and the New International Economic and Information Orders: Yugoslavia, the Global South and the UN“. U *The Culture of the Non-Aligned: The Clash of Cultural and Political Narratives*, ur. Barbara Predan i Daša Tepina. Ljubljana: University of Ljubljana, Academy of Fine Arts and Design, 21–41.
- ŠKRABALO, Ivo. 1988. *101 godina filma u Hrvatskoj: 1896. – 1997*. Zagreb: Nakladni zavod Globus.

TISAK

- Vjesnik u srijedu, „Strah me kopna, a ne mora“, 31. ožujka 1965.
- Vjesnik u srijedu, „Tražimo petoga“, 7. travnja 1965.
- Vjesnik u srijedu, „I mi ćemo ploviti 'Besom'“, 21. travnja 1965.
- Vjesnik u srijedu, „Čovjek koji se smiješi“, 28. travnja 1965.
- Vjesnik u srijedu, „Kapetani su skeptični“, 12. svibnja 1965.
- Vjesnik u srijedu, „'Besa' položila ispit“, 14. srpnja 1965.
- Vjesnik u srijedu, „Joža Horvat intervjuira kapetana 'Bese' Jožu Horvata: Do viđenja!“, 1. rujna 1965.

OSTALO

- Jedrima oko svijeta. Besa zadana oceanima*. Mario Saletto, Hrvatska radiotelevizija, 1995., URL: <https://www.youtube.com/watch?v=F2ZNGWZLxJ0>
- Joža Horvat – Molitev pred plovo*. Luftmedia za RTV Slovenija, bez autora, 2007., URL: <https://www.youtube.com/watch?v=KQWoOeRg534>

Sails Full of “Anti-heroism” – Poetics and Politics of the Travelogue *Besa: Ship’s Log* by Joža Horvat

Andrea Matošević

The paper interprets aspects of Joža Horvat's travelogue *Besa: brodski dnevnik*. Created as a series of articles published in *Vjesnik u srijedu* from 1965 to 1967, this travelogue is characterized by several specificities, i.e. the “anti-heroic” and “self-ironic” tone in which it was written. Also, the question of Otherness that arose in the logbook is articulated in a twofold manner. On the one hand, the *Besa* crew itself is sometimes interpreted as the “Other” since it comes from a socialist country, but at the same time socialist ideas serve as an interpretive framework in which the author places a series of relationships and situations he comes across.

Keywords: *Besa*, Joža Horvat, travelogue, “anti-heroism”, self-irony



Articles published in this journal are Open Access and can be distributed under the terms and conditions of the Creative Commons license Attribution-NonCommercial-NoDerivatives 4.0 (<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/>)