

## **PRONAĐENO U PRIJEVOZU: STUDENTSKE PRAKSE I ISKUSTVA U AUTOBUSU IZMEĐU PULE I PADOVE**

**ANDREA MATOŠEVIĆ**  
Sveučilište Jurja Dobrile u Puli  
52100 Pula  
Preradovićeve 1/1

**UDK 314.745.3-054.7-057.875(497.5  
Pula:450.347)**  
Izvorni znanstveni rad  
Original scientific paper  
Prihvaćeno / Accepted: 14. 6. 2010.

*Studenti su danas sigurno privilegirana društvena kategorija, no oni koji su na mjesto studija putovali javnim prijevozom bili su prisiljeni prolaziti kroz niz neugodnih i ne uvijek benignih situacija u autobusu. Rad analizira iskustva troje studenata Sveučilišta u Padovi kojima se pridružuju, u vidu autoetnografije, i autorova sjećanja na mnogobrojna putovanja linijom koja vozi na relaciji Pula – Padova – Pula. Iako je akcent u članku stavljen na individualno putovanje pullmanom (tal. autobus za dugu vožnju), upitnice otkrivaju mnogo šire dinamike koje uključuju obitelj, prijatelje, suputnike, granične policajce i vozače kao aktivne aktere, kreatora kvalitete i uspješnosti putovanja. Upravo se u porama tih "značajnih događaja" generiraju i neke od glavnih okosnica studentskog identiteta.*

***Ključne riječi:*** autobus, studenti, obitelj, granice, migracija

### **UVOD**

Sredinom se devedesetih godina za studente iz Hrvatske kao alternativa studiranju na domaćim, posebno onim najvećim – zagrebačkom i riječkom, sve više otvara mogućnost upisa na talijanska sveučilišta. Novonastalom trendu pogoduje prethodno poznavanje talijanskog jezika studenata iz Istre, Kvarnera i Dalmacije, kao i mogućnost dobivanja stipendija. Iako je praksa upisa na talijanska sveučilišta još uvijek živa, iskustva opisana u ovom tekstu odnose se na razdoblje od 1997. godine,

kada najstariji kazivač upisuje studij, do 2004. kada svi kazivači postaju apsolventi pa sve rjeđe putuju autobusnom linijom na relaciji Pula – Padova – Pula.<sup>1</sup>

Unatoč činjenici da autobusi nisu bili jedino prijevozno sredstvo kojim su mnogobrojni istarski studenti putovali i pristizali u Italiju, *pullman* (tal. autobus za dužu vožnju) je većini bio i ostao jedina garancija da će moći krenuti na put ili stići na odredište baš kada žele ili moraju. Premladi da bi posjedovali osobni automobil, za vožnju njime morali su ovisiti o ritmu starijih kolega, prijatelja ili poznanika, dok je vlak prema ostalim "studentskim" gradovima u Italiji vozio tek iz Trsta. Vožnja direktnom autobusnom linijom Pula – Padova – Pula bila je nezaobilazno iskustvo studenata koji su svoj život i visokoškolsko obrazovanje odlučili nastaviti u Trstu, Veneciji ili Padovi.

Autobusnom su se linijom – koja s pulskog kolodvora kreće u 5 sati ujutro, a na padovanski *Piazzale Boschetti* stiže u 11 sati – osim studenata koristile i žene na radu u Italiji, takozvane *badanti* ili njegovateljice, radnici, a u vrijeme predsezone i sezone i mnogi turisti.<sup>2</sup> Iskustvo vožnje tom linijom trajalo je najmanje šest sati u jednome smjeru i bilo je gotovo uvijek protkano heterogenošću i "nasumičnošću" članova male tranzitne zajednice unaprijed određenog trajanja čiji je zajednički nazivnik,

---

<sup>1</sup> Potaknut vlastitim dugogodišnjim iskustvom putovanja na spomenutoj relaciji osmislio sam polustrukturiranu upitnicu i razgovarao s poznanicima – jednim bivšim studentom te dvama apsolventima Sveučilišta u Padovi (dva muškarca i jedna žena), rođenim 1978., 1980., odnosno 1981. godine, za koje sam i prije razgovora znao da su se dugo godina koristili, a i danas se povremeno koriste, uslugama autoprijevoznika "Brioni" Pula. Njihovim se sjećanjima pridružuju i moja u vidu autoetnografije. U ovome je kontekstu važno istaknuti kako kazivači vlastito studiranje u inozemstvu nisu doživljavali izvorom prestiža ili privilegijom, već se studij u Italiji jednostavno doživljavao logičnim izborom mnogih nakon završene osnovne i srednje škole na talijanskom jeziku u istarskim gradovima.

<sup>2</sup>Autobus pulskog prijevoznika, danas u kooperaciji s jednim talijanskim autoprijevoznikom, prometuje niz godina na relaciji Pula (05.00) – Galižana – Vodnjan – Cestarska kuća – Bale – Sv. Marko – Anđelika – Rovinj – Buje – Kaštel – Škofije – Trst – Mestre – Venecija – Padova (10.45), a u povratku prati sljedeći itinerar: Padova (13.00) – Venecija – Mestre – Trst – Škofije – Kaštel – Buje – Rovinj – Anđelika – Sv. Marko – Bale – Cestarska kuća – Vodnjan – Galižana – Pula (19.00). Cijena putne karte, tvrde kazivači, danas iznosi 27 i pol eura, a spremanje torbe u prtljažnik stoji jedan euro po torbi.

vezivno tkivo, činila želja za dolaskom na (isti?) cilj. Ta je heterogenost bivala uzrokom mnogih specifičnih dinamika, situacija koje odskaču od svakodnevnoga "normalnog" života, ali je i generirala tom putu svojstvene obrasce ponašanja, pa i osjećaje izazvane upravo u tom omeđenom prostoru u pokretu.

No, zašto proučavati, interpretirati i baviti se baš studentskim putem autobusom iz Pule u Padovu te obratno, odnosno iz kojeg razloga analizirati pojedine njegove "značajne segmente" kao što su granične dinamike, odnos među suputnicima, doživljaj kvalitete puta, ali i pripreme za odlazak te pristizanje na željenu destinaciju? Dio je odgovora već naznačen – heterogenost putnika uzrokom je zanimljivih i simptomatičnih dinamika koje se u drugim prijevoznim sredstvima ne bi mogle detektirati u tolikoj mjeri. Upravo je amalgam odlika koje taj put čine neudobnim i mrskim ono zbog čega ga se može okarakterizirati etnografski interesantnim. Jer, koliko je, na primjer, autobusnih linija koje u "samo" šest sati svojeg putovanja u jednom smjeru moraju prijeći čak četiri granice<sup>3</sup> i na taj način riskirati birokratsku avanturu u kojoj putnik neće uvijek izaći kao "pobjednik" i bezbolno prijeći granicu. S druge strane, odgovoriti na gore postavljena pitanja inherentna praksi putovanja, nadam se da sam uspio pokazati, znači dotaknuti se konstitutivnog elementa studentskog imigracijskog, odnosno transmigracijskog identiteta jer govor o događajima, odnosima, pa čak i obrascima na putu uvijek konotira mrežu značenja koja zahvaća "širu" studentsku svakodnevicu iako se *a prima vista* ne bi pripisali prostoru i vremenu izvan samoga puta. Na primjer, mogu li česte svađe i negodovanja među studentima i njegovateljicama u autobusu upućivati na konstruiranje *profesionalnog* (ali generacijskog i rodnog) identiteta *via negativa*, dakle isticanjem "njihovih", tuđih pejorativnih karakteristika koje "nama" nikako nisu svojstvene? Govore li takve dinamike u prilog nedostatku regionalnog (ili nacionalnog) zajedništva, odnosno doživljaja "istosti" i jednakosti, koje bi svoj supstrat moralo crpiti iz migracijske "traume" te upućuju li te, za ove prostore recentne, pojavnosti na sasvim novu paradigmu migracije?

---

<sup>3</sup> Hrvatsku – slovensku – slovensku – talijansku, što je s povratkom činilo osam prelazaka granica. Ulaskom Slovenije u Europsku uniju 2004. godine (1. svibnja) i pomicanjem *Schengena* na njihovu granicu ukinute su kontrole na izlasku iz Slovenije i ulasku u Italiju, ali zato su pojačane na izlasku iz Hrvatske i ulasku u Sloveniju.

Nadalje, ne smatram sekundarnom činjenicu da je upravo taj put činio *intermezzo*, amortizer, između dva načina života. Stoga osim zasebnih kulturnih implikacija koje možemo pripisati svakoj pojedinoj grupi putnika on ima i, svjedoče tomu kazivači, snažnu individualno-psihološku komponentu pripreme na "ono što slijedi" te odvajanja od "onoga što prethodi". Zato na putovanje autobusom možemo gledati i kao na osobni *rite de passage* koji se ponavlja u (ne)pravilnim razmacima jer, iako bi se mogao odrediti ritam kojim studenti putuju za Pulu odnosno Padovu, on je velikim dijelom, izuzev novogodišnjih i ljetnih kojima bi valjalo pripisati i uskrсне praznike, *ad hoc* i improviziran.<sup>4</sup>

### **PRIPREMA, POZOR...**

Kretanje za Padovu započinjalo je u 5 sati ujutro, ali su pripreme za put trajale cijeli prethodni dan i uključivale su veći dio obitelji koja se trudila da studentu olakša život u nekoliko narednih dana u mjestu studiranja. Dakle, put nije bio samo stvar osobe koja na njega kreće; predradnje za "uspješan" odlazak i pristizanje na odredište obavljale su bake, djedovi, očevi, majke, stričevi, a često i prijatelji. Već gotovo u potpunosti rutinsko prelaženje distance od tristotinjak kilometara svaki je puta iznova postajalo događaj u kojemu je sudjelovalo više aktera od putnika samog i za koji se svaki od njih, na svoj način, pripremao. Jer "put", pišu Curtis i Pajaczkowska, "predstavlja odmak od regularnog ritma svjetovnog postojanja (...). Taj pokret implicira inverziju svakodnevnog ritma i putniku nudi (...) užitke povezane sa višim statusom (...) ekskluzivnim prostorima i privilegiranim uslugama" (Curtis i Pajaczkowska 1994:199). Prvo što moramo istaknuti je hrana. Bake i majke dan prije polaska kuhale su ili pak kupovale *špežu*<sup>5</sup>

---

<sup>4</sup> Etnolog Orvar Löfgren naglasio je taj aspekt putovanja, no on ga istražuje i opisuje na državnim granicama (Löfgren 1999:5). Moje je korištenje pojma *rite de passage* ovdje nešto šire. Riječ je o individualnoj psihofizičkoj potrebi za vremenom i prostorom "između" dvaju prebivališta. Vremenom i prostorom navikavanja koji bi imali kvalitetu odvojenu od "prethodnog" i "sljedećeg" – što putovanje autobusom i čini specifičnim iskustvom. "Da postoji avion Pula – Padova, ne bih njime išao", tvrdi kazivač, "jer bih došao tamo sav *sbilanciato* [neuravnotežen], meni je to vrijeme putovanja potrebno".

<sup>5</sup> Termin dolazi od talijanskog *spesa*, a među ostalim znači i kupovinu raznovrsnih živežnih namirnica.

koju će student, često prinudno, ponijeti sa sobom i na taj način riješiti, barem na nekoliko dana, pitanje prehrane:

"Već deset godina ne želim uzeti tu hranu, nikada ju ne želim nositi sa sobom i na kraju završi da ju uzmem. Da, uvijek ju uzmem, zato ti i kažem da je to kao neka kolotečina koja traje već deset godina. Kažem ti, te polpete i kruh mi sprema baka – masu toga, kaže: 'napravila sam ti malo', a ono trideset polpeta i onda ima cijela ekipa. Pa znaš kako je to, i u Monte Cengiu [studentski dom] uvijek bi žderali. Kažem ti, 90 posto uvijek isto! I to ona spremi uvijek dan prije! I kada sam joj rekao 'nemam mjesta, nemam mjesta – šta mi to guraš', uvijek bi se našlo mjesta."

Ono što se ističe kao imanentno jest nepromjenjivost gastronomskog repertoara koji su studenti bili "dužni" ponijeti sa sobom.<sup>6</sup> Zanimljiv je ovdje odnos između dužnosti i želje. Osjećaj zadovoljstva i komocije pri konzumiranju domaće hrane, koju se samo podgrije i "taj se dan ne mora ići u menzu", proporcionalan je malodušnosti i nevoljkosti kojom se ona nosi na put:

"Ma na početku, kada sam imao osamnaest godina, nisam baš volio nositi tu hranu! Ne, baš nisam volio! Onako, imao sam osamnaest godina i bilo mi je – joooj, ispod časti nositi tu hranu. Ali i poslije mi je ostala, bila mi je ful tlaka nositi tu hranu sa sobom jer bi mi se sva žgovnjariła do tamo. Bilo bi sve zgnječeno. Ali, na kraju krajeva, kada bi jeli, onda bi rekao: stvarno se isplatilo mučiti – jer kada bi drugi ili treći dan to otvorio nakon menze, to je bilo bomba, bio si sretan ful što to imaš."

Stoga je negodovanje pri "pregovaranju" hoće li se i koliko hrane ponijeti na put bilo jednim dijelom i glumljeno – kako zbog "neizbježnosti" obiteljske prisile nošenja, tako i zbog naknadnog užitka u "domaćim"

---

<sup>6</sup> Kako smo živjeli u studentskom domu s mnogobrojnim Talijanima iz regije *Puglia*, koji su također donosili vlastitu hranu, još je jedna ne manje važna činjenica bila upoznavanje s njihovom gastronomijom te njihovo upoznavanje s našom. No, važno je napomenuti da se tu nije radilo o "etničkoj" kuhinji u smislu multikulturalnog približavanja različitosti i vezivnom tkivu među "različitima", već o gastronomskom užitku u domaćoj, obiteljskoj kuhinji koju bi se samo *in extremis* i pragmatičnosti radi moglo nazivati regionalnom.

namirnicama. Osjećaj sigurnosti koji pružaju dom i obitelj svoj je produženi oblik dobivao u vidu hrane i zadržavanju "normalnosti" i povezanosti. Za mnoge je obitelji izrazito bitan čimbenik povezivanja i zadržavanja osjećaja bliskosti i identiteta upravo ritual zajedničkog blagovanja pri kojemu su hrana i objed, osim nužni za fiziološko egzistiranje svakog člana, nužni i za regeneraciju bliskosti. Riječju francuskog antropologa Claudea Rivièrea "(...) ogromna je važnost svakodnevnog poštovanja prehrambenih ritmova koje čine hipervalorizirano ponavljanje naših načina i modela postojanja kao i teatralnost razmjene – premise svakog socijalnog života" (Rivièrea 2000:151). Stoga ne čudi insistiranje starijih članova obitelji na odnošenju uvijek iste hrane s tendencijom da se repertoar proširi, kao da tom gestom žele poručiti: "Nisi prisutan i ne možemo perpetuirati 'normalnu' formu zajedništva, ali putem količine hrane koju poneseš možemo sadržaj i njegovo trajanje".

Ta su dinamika i insistiranje imali trostruku društvenu funkciju – osnaživali su osjećaj povezanosti i sigurnosti među članovima obitelji te svaki puta ponovo definirali društvene uloge unutar nje. "Hrana je domena u kojoj se pregovara o odnosima između roditelja i djece. Hranjenje podrazumijeva zavisnost i moć." (Petridou 91:2001) Transportiranje i konzumiranje hrane ujedno je i jačalo osjećaj zajedništva među studentima koji su živjeli i hranili se zajedno jer "dijeliti hranu s drugima često znači i upisivati individualan identitet u onaj grupni" (Rivièrea 2000:152.). Bio je to važan aspekt studentskog identiteta, samopoimanja i poimanja kolega kao studenata, pa često, makar i posprdno, oslovljavanje za stolom – *compagno* (drug) u ovom kontekstu poprima svoje prvobitno etimološko-semantičko značenje. Naime, riječ *compagno* dolazi od latinskog *cūm*, što znači 'sa' i *pānis* – 'kruh'. Srednjovjekovna riječ *companio* od koje proizlazi i suvremena *compagno* značila je – "onaj koji jede, dijeli isti kruh" (prema Zinagarelli 2008). Stoga je značajno sjećanje kazivača:

"Da, baš se očekivalo svako toliko da netko dobije hranu, znalo se da će netko donijeti. Šilji je bio isto pun tih čvaraka njegovih, kobasica – se sjećaš da je imao masne kobasice dobre?! Znaš da je uvijek bilo – bila bi se radila fešta nakon ručka ili večere, uglavnom. I od ovih južnjaka iz Italije, uvijek je to bila neka fešta – gozba. I to uvijek, i to gotovo svaki drugi student je radio kada su mu stizali paketi. Samo, nije se svatko gozbio, netko se gozbio sam, neki nisu htjeli dijeliti."

Upravo zadnji dio rečenice opisuje one "druge" koji nisu pripadali "nama"; kazivač kao da je htio reći: "ti koji nisu dijelili, nisu shvaćali bit grupe i zajednice", ali ne u "etničkom" ili "nacionalnom" smislu ideologiziranja hrane, već u onome što su antropologinje Peggy Levitt i Nina Glick Schiller nazvale "transnacionalnim načinom postojanja" (Levitt i Glick Schiller 2004:1011). Praksa dijeljenja hrane bila je esencijalna za društvenu i emotivnu konstrukciju novog doma, no ne u smislu suprotstavljenosti onom obiteljskom. Jedna je od važnijih okosnica studentskog života snažan i gust dijalektički odnos između tih dviju tek naoko strogo odvojenih sfera života – obiteljskog doma i onoga novoga, studentskoga, u Padovi. Analizu tih različitih sfera života ne treba koncipirati u odnosu "nasuprot", nego u odnosu povezanosti "ovdje i tamo" (Povržanović Frykman 2008:11), dakle život studenata valja sagledavati kao kontinuum, kao cjelinu čiji su geografski distancirani "dijelovi" gusto isprepleteni.<sup>7</sup> Upravo je ta isprepletenost bila bazom transmigracije koja se razvija kada osobe "migriraju iz jedne države-nacije u drugu, žive život prelazeći granice, simultano participiraju u socijalnim odnosima putem kojih se uklapaju u više od jedne države-nacije" (Glick Schiller 2003:105). No ta je povezanost u "transnacionalno socijalno polje" (Glick Schiller 2005:457), u ovom primjeru putem hrane, bila i svojevrsna sigurnost obitelji da će se student – sin, kćerka, unuk ili unuka – i kvalitetno hraniti barem još koji dan. Stoga je postojala permanentna tendencija "prisile" da se uvijek uzme više hrane<sup>8</sup>:

"Uvijek istu hranu sam nosio! Što se tiče tih već pečenih stvari – uvijek isto, što je najgore, uvijek polpete, al uvijek, pohano meso, kruh – nema veze što odmah ostari i što od njega ostanu samo mrvice drugi dan, uvijek brdo kruha bi mi natrpali – koji bi bio sav

---

<sup>7</sup> Dva su prebivališta u studentskim refleksijama bila nadopunjujući koncepti pozitivne identifikacije, upravo suprotno dinamikama koje opisuju Edna Lomsky-Feder i Tamar Rapoport, gdje su ruski studenti u Izraelu, pri povratku u Rusiju svoje rodne gradove doživljavali kao "trule, bolesne, represivne i moralno inferiorne naspram nove studentske sredine" (Lomsky-Feder i Rapoport 2000:42).

<sup>8</sup> Elia Peridou je, pišući o grčkim studentima u Londonu, došla do informacija da su mnogi po povratku s praznika iz Grčke u svojoj prtljazi nosili izrazito puno hrane, čak i do 50 kilograma domaće hrane: "Studentica koju sam intervjuirala povjerala mi je da se jednom u London vratila sa 16 kilograma mesa" (Peridou 2001:91).

zgnječen. Kolača od bake, oni što mogu duže stajati – suhi, polusuhi zapravo – i to bi se sve spakiralo u sto vreća, sve bi se zamotalo u tim plastičurinama, uopće to ne bi bilo privlačno jednom kada bi došao doma da vidiš. Sve bi morao podgrijati. Ali zamisli ti – kupus i te paprike pržene i ponekad te krumpire, ali to sam znao odbiti jer kako ćeš nositi pet kila krumpira i luka! Meni je baka čak znala s tom mesinom staviti i neki kupus prženi i sve to skupa s paprikama. Baš ono pravo – *Ko to tamo peva!*<sup>9</sup> Ali ja to nikada nisam mogao izbjeći. Uvijek bi nosio nekakav minimalan minimum, uvijek bi furao to sa sobom. Baba bi mi znala uvaliti baš ono – *Balkan style*, razumiješ – a deda bi mi znao krumpire uvaliti – zašto nećeš uzeti krumpire, pa kilu krumpira i mladog luka! Ali te ukiseljene paprike sa češnjakom, to bi si stavio u torbu i cijela torba bi mi futala po tome iako je bilo umotano u one plastičurine."

Rodbina koja je dobronamjerno inzistirala nije participirala u "mukama" kroz koje je putnik morao prolaziti prilikom prijevoza hrane:

"Bila mi je tlaka nositi te pizdarije u torbi – sto mi se puta to razlilo i onda sto sranja! Znaš koja je to tlaka, jer furati to prvo u jedan autobus pa onda u onaj od gradskog prijevoza pa tramvaj, pun torbi, imaš gitaru, torbu jednu, torbu drugu i treću i još te svi guraju kad stigneš tamo, ma to je baš najveća tlaka s tom hranom okolo, ne znaš di ćeš i sve ti ispada okolo."

Da bi se uopće stiglo na autobus, shodno udaljenosti stanovanja od pulskoga autobusnog kolodvora, putnici su morali ustati sat vremena prije polaska, dakle barem u četiri ujutro. S njima bi to redovito činili i očevi, djedovi ili stričevi koji bi ih vozili do autobusnog kolodvora. Često se znalo dešavati da studenti u noći polaska uopće ne idu spavati smatrajući da će im akumulirani umor pospješiti san u autobusu i na taj način skratiti sam put:

"Uglavnom nastojim ujutro kada idem za gore, pošto mi je grozno dizati se tako rano u četiri ujutro, uopće ne ići spavati, obično ne spavam tu noć kada idem na put da bi mogla kasnije kada sjednem u pet u autobus spavati dok ne dođem u Padovu."

---

<sup>9</sup> *Ko to tamo peva* filmska je komedija iz 1980. u režiji Slobodana Šijana, čija se cijela radnja zbiva u autobusu.



Apstinencija od sna, osim što je u nekim trenucima poprimala karakteristike slavlja zbog odlaska, mogla je uvelike utjecati i na kvalitetu samog putovanja te ga pretvoriti i u malu avanturu:

"Mene je frend znao na stanicu voziti, a tu večer bi se baš napili gadno, i to često, ali baš onako da se ne može hodati. I on bi me redovito u četiri i trideset mrtvog pijanog vozio na autobus – direktno baš bez spavanja. Meni je znalo biti odvratno loše. Nekako bi uspio možda malo zatvoriti oči, ali bi u Bujama uletile none i one bi počele čakulati, vaditi marende vani – kruh, sir, jaja i te pizdarije. A riga ti se, šta da radiš. I onda sam jednom morao izaći u Trstu vani zbog sračke i riganja. A imao sam, mislim da sam imao osamnaest soma lira u džepu – s time sam trčao i brojao hoću li si moći kupiti kartu za vlak za doći do Padove."

Stoga se put nije sastojao od puta samog, već je ključno i "kretanje na put" koje uključuje više ljudi od putnika samog. Kretanje na put započinje u trenutku kada o njemu počnemo razmišljati ili govoriti – što nije nužno večer prije, već u momentu kada se i šira okolina počinje pripremati za odlazak studenta u vidu organizacije, priprema i dogovora. Do istog su zaključka došli Lomsky-Feder i Rapoport pišući o ruskim studentima u Izraelu i njihovim posjetima obiteljskom domu:

"Iz refleksija svih studenata očito je bilo da posjeti ne započinju ili završavaju fizičkom akcijom; posjeti postaju živi u studentskim umovima puno prije polaska te s njima ostaju dugo nakon povratka" (Lomsky-Feder i Rapoport 2000:37).

No sama kvaliteta tranzicije od polazišta do odredišta malo ovisi o studentu-putniku jer s jedne strane imamo "pregovaranje" s obitelji kojoj lagodnost putovanja nije imperativ, a s druge strane

"Pristajući biti putnikom u određenom tipu vozila određenog prijevoznika, čovjek stiče odgovarajuća osjetilna iskustva – sjedenje, toplinu/hladnoću, (ne)kondicionirani zrak, nužnik, hranu, glazbu, kao i iskustvo osoblja prema putnicima." Stiče međutim i niz "etiketa", materijaliziranih na graničnim prijelazima, koje nameću pitanje o tome je li 'odljepljivanje' (ili, doslovno, odvoženje) od

propisanih implikacija određenog etničkog ili nacionalnog identiteta lako, ako je uopće moguće" (Povrzanović Frykman 2001:16).

### **... I POKRET! DO PRVE GRANICE**

Putovanje je tom linijom u pravilu bilo "nužno zlo", velikim dijelom iskustvo čiju je neugodnost potencirala njezina neizbježnost. Svaki je student prije ili kasnije njome putovao – predstavljala je jednostavno, premda skupo i ne odveć dovtljivo rješenje prevladavanja distance između dvaju prebivališta. Revoltirana rezigniranost na koju sam naišao u razgovoru o uvjetima putovanja s kazivačima, a i sam je u svojim osjetio, bila je uzrokovana brojnim elementima i dinamikama koje su svaki put nanovo činile zajednički nazivnik svim putovanjima linijom Pula – Padova – Pula. Za studentski džep relativno visoku cijenu karte i "gluho doba noći" u koje se kreće već sam spomenuo, no te dvije karakteristike ipak nisu intrinzične samome putu. Glasna muzika ili temperatura u autobusu činile su segmente putovanja izrazito neudobnim. Važan je stoga odgovor kazivača na upit je li pokušao nešto promijeniti u vezi s mnogim nezadovoljstvima i primjedbama što ih je imao na račun tih činjenica:

"Da, znam, imao bi pravo pitati i buniti se – i došlo mi je, ali na kraju to je veća sila, jače je to bilo od mene! Stavio sam si u glavu da sam tu samo da, ma ne znam – kao nekakva patnja – trebam patiti tih 6 sati. Nikada nisam pitao, bilo bi to moje pravo, platiš kartu i trebao bi se osjećati ugodno jer plaćaš i taj komoditet."

No, "smetnja" koju su kazivači isticali, bez mog navođenja razgovora u tom smjeru, bile su starije žene na radu u Italiji, takozvane *le badanti* [njegovateljice]. Njihov je način ulaska u prostor autobusa, tvrde kazivači, značio nagli prekid i preokret atmosfere koja je dotad vladala u autobusu:

"E da, sad sam se sjetila šta mi jako smeta u tom busu – babe koje uđu u Bujama – taman kad zaspem, ove ulete i razbude, i od njih ne možeš ništa – to se dere, njih dvadeset, pričaju, kokodaču i ono. I zato ujutro obično nema muzike jer ljudi spavaju. (...) ali mi vrlo rijetko uspije spavati u busu jer taman kada zaspem, dođu te iz Buja i onda se probudim pa onda granice i – niš od toga."

O intenzitetu netrpeljivosti svjedoči sljedeće obrazloženje animoziteta naspram "starijih" gospođa<sup>10</sup>:

"A ti si na putu uvijek malo sjeban, htio bi malo mira. Htio bi, barem je meni tako u glavi, htio bi malo tu psihološku pripremu odlaska, rastanka Padova – Pula ili Pula – Padova. Uvijek ti treba to neko, barem meni, to privikavanje. Zato su babe, uglavnom, velik problem i velika smetnja. Dok bi se ukrcale – počele bi drobit, čak i ne ta hrana njihova što su jele – nego što bi kenjale od kada bi ušle! One ne bi stale kenjati po svima: 'Ti ga visto il mari de quella e de questa' [Jesi li vidjela muža od ove i od one] i taj polutalijanski, što mi nikada nije bio antipatičan, uvijek smo slušali taj istro-veneto, Galižanci i tako dalje, ali kada bi ove krenule s tim njihovim 'Xe il mari de l'altra' [To je muž od one druge], kada bi počele kenjeti gadno – joj. Jednom kada sam bio sa Irene, dvije babe su, nisu se niti ukrcale, nego jedna je iz Mestre krenula, a druga iz Padove – one nisu stale pričati do Rovinja kada je ova izašla. A sjedile su jedna ispred druge – to je taj fenomen – nisu se one sjele da mogu zajedno i tiše, jedna je imala sedam sati okrenutu glavu za nazad i pričala o svojim dižgracijama [nesrećama] kako je prestala piti tablete za depresiju. Ful sjebana spika, i deru ti se jer imaju one prodorne glasove."

Očito, među studentima-putnicima nije uvijek vladala atmosfera odobravanja "tuđe" prisutnosti. "Drugi" je ovdje mahom, iz perspektive kazivača, bio inkarniran u "babama" koje koriste drugačiji dijalekt/jezik, glasne su, imaju neugodne glasove, ne poštuju tuđi mir i jedu u autobusu,

---

<sup>10</sup> I sâm sam se iznenadio stupnjem idiosinkrazije naspram starijih putnica na radu u Italiji od strane studenata. Neki od nadjenutih im epiteta bili su: "usrane babe", "babe štekerice", "babe iz Buja", "kokoške", "babuskare", "smrdljive babe" itd. No, iako zvuče mrzotvorno, te atribute valja iščitavati i kroz ludičku prizmu jer "babe" su u stvari – "Kao naše mame stare, ono, imaju 50 godina, ali tamo su ti babe. Da, na kraju te žene uopće nisu babe iako imaju te neugodne glasove. Mislim, te bakice nisu ništa napravile, ali su ti u tom trenutku kao neki neprijatelj – i baš ih ne voliš iako ti nisu ništa napravile". Ovdje valja istaknuti koliko je "baba" aproksimativan pojam i aplikabilan isključivo u prostoru autobusa jer, kao što je kazivač istaknuo – one su bile godište naših majki, ali su, dodao bih, mogle biti i 10 godina mlađe kao i 20 starije. Dakle, termin nije kvantitativne, već "kvalitativne" prirode i nikako ne bi mogao biti odgovor na pitanje o njihovu godištu, nego ga se mora razumjeti kao oblik jednostavne klasifikacije u čijoj se opreci, smatram, među ostalim ističe, doduše indirektno, i vlastiti studentski status.

što izaziva niz neugodnih olfativnih asocijacija. Drugim riječima – na ovoj autobusnoj liniji, sudeći prema iskustvu studenata kazivača, nije zaživjelo "međusobno prepoznavanje "istosti" koje bi svoje temelje imalo u sudjelovanju u istoj transnacionalnoj praksi" (Povrzanović Frykman 2008:2) ili pak regionalnoj provenijenciji.

Spomenute državne granice, osim što su remetile teško osvojen san, uvijek su budile i skriven osjećaj neosnovane krivnje i bojazni. Najbolje se to očitavalo iz povremene prevelike ljubaznosti koju su pojedini putnici iskazivali graničnoj policiji i carinicima, emisarima mjesta koje "proizvode anksioznost" (Löfgren 1999:10). Autoritetima se na pitanja "kamo idete" (*kam pak grete* ili *dove sta andando*), "koliko novaca imate sa sobom", "koliko se zadržavate" ili "imate li što za prijaviti", odgovaralo hinjenom pristojnošću i skrušenošću. Granice su stoga bile mjesta "zgusnutih", usporednih i ključnih događaja za daljnji put na kojima se, unutar unaprijed poznatih i asimetričnih odnosa moći između policije/carine i putnika, ponekad pokušavalo takvom nerazmjeru doskočiti i ublažiti ga pokojom šalom ili uljudnom duhovitošću. No, ništa vas nije moglo "spasiti" ukoliko vaši dokumenti nisu zadovoljavali propisane standarde. Stoga su svi studenti na spomen granica pri razgovoru odgovarali defetistički – "ah, kako se ne bih sjećao". Prelasci su bili ugodniji ili neugodniji, kažu, ali s ulaskom Slovenije u Europsku uniju tendencija je prevagnula k neugodnom jer ono na čemu se inzistira na njihovoj granici jest izlazak iz autobusa, ulazak u carinsku kućicu gdje se stoji u redu dok vam granična policija ne pregleda svu prtljagu i udari pečat u putovnicu. Jezično razumijevanje između carinskih službenika i putnika, nužno za bržu i efikasniju komunikaciju i protočnost, često nije bilo sastavnim dijelom, posebice slovenskog, "graničnog repertoara", što je dovodilo do situacija zbog kojih granice i jesu toliko omražena mjesta:

"Čisto radi zajebancije jer se na kraju krajeva ništa ne kontrolira. Moraš izvaditi sve stvari vani, sve svoje putne torbe – moraš proći do njih i tako dalje. Obraćaju se na slovenskom jeziku i jedanput mi se dogodilo jednostavno da, a bio sam još uspavan i nisam ga razumio, jer mi se obratio na slovenskom i stvarno nisam znao – i ja sam ga zamolio da mi ponovi. I on mi je ponovo rekao na slovenskom. I ponovo nisam skužio šta želi. I onda sam mu rekao da mi oprost, ali da ja to jednostavno ne razumijem i da li mi može ponovo još

jedanput objasniti i on je to shvatio kao nekakvu uvredu i onda su mi išli kopati po stvarima i zadržali su me dvadeset minuta tamo dok je bus već bio pun."<sup>11</sup>

Cijeli niz radnji koje se od putnika na granici traže – izlaženje iz vozila, čekanje u redu, nošenje teških torbi, trud da se situacija ne shvati odveć nonšalantno, sastavnim su dijelom tjelesnosti puta koja se u sjećanje upisuju mahom kao prisilna i neugodna:

"Mi zapravo nikada nismo prešli granicu bez da ju osjetimo – uvijek su nas drkali naši ovi mangupi – I šta nosite, i je l imate droge? Priznajte! – sa našom policijom barem su nas 5 puta dobro pretresli. Nikada se nije desilo prijašnjih godina da prodeš lišo da ne osjetiš tog policajca."

Löfgren piše da ljudi na granicama doživljavaju iskustva "transgresije nacionalnih, ali također i osobnih granica tijekom tjelesnih pretraga, čeprkanja po osobnom vlasništvu i postavljanja intimnih pitanja od strane nervoznih službenika. U tom komprimiranom prostorno-vremenskom događaju postavljaju se osnovna pitanja identiteta, pripadanja i ne pripadanja unutar konstruiranja univerzuma tuzemstva i inozemstva" (Löfgren 1999:6). Režim granica, stoga, predstavlja važnu komponentu u tenziji putovanja – ne dozvoljava putnicima da transnacionalni prostor dožive kao svoj, podsjeća ih da na određenim teritorijima pripadaju kategoriji "drugosti" čiji je identitet podložan reviziji, a tjelesnost zabrani daljnjeg putovanja. No, koliko god su odnosi na granicama bili neugodni,

---

<sup>11</sup> Upravo je, među ostalim, olako shvaćanje putnikova vremena i slobodno raspolaganje njime od strane državnih službenika odavalo potpunu nesimetričnost u odnosu. Iako odnos u pravilu nije reverzibilan, poznat mi je slučaj, koji mi je i kazivačica potvrdila, kada je student barem u jednom segmentu takvu situaciju okrenuo u svoju korist: "Ali pandur je baš pregledavao sve – meni je otvorio nesesar i svaku kremu mi je otvarao i uzeo je Kiletu vitamine, ali kako imaju onaj čep za klince, koji moraš stisnuti pa okrenuti da ih ne mogu otvarati, onda se mučio s time jedno pola sata, da bi ga na kraju pitao: 'Mi možeš to otvoriti, molim te?' A Kile je guštao. Otvorio mu ih je i ponovo zatvorio pred nosom!". Ipak, važno je naglasiti činjenicu da, unatoč mnogobrojnim graničnim neugodnostima, niti jedan kazivač nije pozvao, izrazio žaljenje ili se nostalgичno osvrnuo na vrijeme Jugoslavije, odnosno negdašnje nepostojanje graničnog režima između Hrvatske i Slovenije.

ponekad brutalni, socijalni se život nije vodio isključivo unutar prostora koji omeđuju. Transnacionalni su migranti, a među njima i studenti, jedan od najboljih primjera da "država–nacija i njezino poimanje društva koje sadrži na vlastitom teritoriju ne zahvaća, adekvatno ili automatski, kompleksnost međupovezanosti suvremene stvarnosti" (Levitt i Glick Schiller 2004:1006).

### **MAGDALENA KAO GRANICA UŽITKA U PUTOVANJU**

No, ta tjelesnost niti započinje niti završava na granicama, *mejama* i *frontierama*. Kao i u primjeru odnosa s *badantima*, unutar autobusa grade se uvjeti i "pregovara" o komociji, prostoru, ali i vlastitom identitetu. Jedna od naglašenijih stavki koja je, u iskustvu studenata, utjecala negativno na sve tri kategorije, jest glazba koja se puštala na razglasu u autobusu. Monopol ne samo na repertoar, koji se često mjesecima nije uopće mijenjao, već i glasnoću kojom se ona slušala imali su isključivo vozač i suvozač. "Terapeutsko-estetički, kao jedan od mnogobrojnih učinaka muzike na čovjeka" (Wulf 2002:1000) u našem je slučaju studentske percepcije doživljavan suprotno. Ona je bila "sredstvo identifikacije, komunikacije i ljudske interakcije" (ibid. 1005), s tom razlikom da ju je jedan dio putnika bio prisiljen konzimirati pa su potonja tri aspekta muzike sagledavana kroz vizuru izrazite odbojnosti. Upravo su važnost muzike i nemogućnost utjecaja na izbor, trenutak slušanja i njezinu glasnoću bili povod doživljaju "drugosti" onih kojima se ta glazba sviđala, animozitetu naspram šofera, ali i doživljaju "torture muzikom":

"Domaća muzika mi je užasno smetala, baš užasno mi je smetala. Smetalo bi mi bilo gdje. Ali baš me iritirala u autobusu puno više nego da mi ovdje svira. Da je u nekom kafiću, niti ne bi možda obraćao pažnju toliko. Ali u busu, pošto ne čuješ ništa drugo osim baba kada se ukrcaju – samo to, i tebi koncentracija ide samo na to, a rađe bi mislio o nekim drugim stvarima. Znači ne gledaš više kroz prozor, nego se koncentrirraš isključivo na smetnju. I vrijeme mi je ful sporije prolazilo. Sjećam se Olivera – najviše baš te *Magdalena*, *Magdalena*. To je ovaj nagarivao i to je još bilo super, ali osim njega je bilo brdo baš tih 'Šabana', ne znam šta je to bilo, ali Magdalene se sjećam ful da su ju jedno šezdeset puta na jednom putovanju pustili,

baš ju je izvrtio. Magdaleena, Maaagdalen. Toliko da sam ju zapamtio, a nikada ju prije nisam čuo."

*Magdalena* je u sjećanju ostala gotovo svim kazivačima, koji nisu nužno putovali u istim razdobljima i zajedno. Stoga možemo zaključiti da je kazeta s tom pjesmom bila neizostavni dio putnog repertoara duži niz mjeseci:

"Bila je i ostala, jer mislim da još nisu promijenili ta 2 ili 3 CD-a te, kako bi ih mogao nazvati, ta – istarska izvorna zabavna glazba. Plastično isproducirana, ali nije samo istarska, moram priznat, jer su se otvorili i prema ostalim krajevima Hrvatske, pa bilo je tu i nekih dalmatinskih pjesama i nekih slavonskih, čini mi se. Tamburice, ali sve onako dosta loše osmišljeno, nikada nisam čuo baš nešto što mi je leglo. Pa čak niti Oliver Dragojević koji je bio čest gost u našem autobusu jer *Magdalenu* sam čuo tisuću puta."<sup>12</sup>

Osjećaj rezigniranosti i nezadovoljstva uzrokovan uvjetima u koje su bili uronjeni tijekom putovanja studenti gotovo u pravilu nisu pokušavali promijeniti iz jednostavnog osjećaja nemoći da išta promijene. Smatrali su se pasivnim konzumentima usluge na čiji sadržaj nisu mogli utjecati. Drugim riječima, iako "jednaki" po rasporedu i raspolaganju mjestima tijekom putovanja, putnici su bili, možda ne hijerarhijski raspoređeni, ali svakako podijeljeni u dva segmenta – s manjim i većim osjećajem prava na manipuliranje uvjetima putovanja. Da je tako, dokazuju i sljedeći primjeri koji su, osim narušavanja "užitka" u putovanju, mogli imati direktan utjecaj i na kvalitetu života nakon pristizanja na odredište:

"Mislim, najgore mi je bilo nagarivanje klime – užas, sto puta sam se ukočio nakon busa jer sam bio propuhan sav."

Omeđenost dostupnih prostora tijekom putovanja možda najbolje ocrtava nemogućnost korištenja onih potrebnih za obavljanje nužde. Iako prikazani na svakom autobusu kao dio usluge uračunat u cijenu putne

---

<sup>12</sup> Koliko je takva muzička situacija u autobusu bila očekivana, dokazuje i iznenađenje kojem je posvjedočila kazivačica kada je na toj liniji čula: "*Pink Floyd*e, *Eagles* i takvu muziku. Šokirala sam se!".

karte, njihova je dostupnost bila gotovo obrnuto proporcionalna učestalosti njihova isticanja.<sup>13</sup> Kao ni moji kazivači, ni sam nisam svjedočio korištenju nužnika u autobusu, što ne znači da potrebe za time nije bilo:

"Pa da, on ima, ima, ima WC! Ali mislim da ti ga vozač Brko, nema šanse da ti ga otvori, o tome se radi. Vidiš, nema šanse da ti ideš unutra obaviti svoje stvari u WC! Ali znaš da ne, znaš da nisam nikada pitao da mi ga otvori! Nemam pojma zašto. Nisam niti išao za time jer si vidio da je taj WC stalno zatvoren – ono baš *fuori uso*."

Nemogućnost korištenja nužnika bez obrazloženja opće je mjesto iskustva putovanja tom, ali i mnogim drugim autobusnim linijama.

"E baš tako, oni ga ne žele otvoriti, ali to nije slučaj samo s tim busom jer sam i u drugim busevima pitala da ga otvore pa nisu htjeli. Zapravo nisam niti u jednom busu vidjela da se koristi WC, a skoro ga svi imaju. Da mi se išlo, išlo mi se – ali onda bi mu rekla da moram ići na WC i onda bi eventualno stao, ali uvijek bi gledala da idem prije puta jer znam da se staje samo u Trstu pa bi onda tamo išla."

Stoga su zadržavanje potreba, suzdržavanje od utjecaja na kvalitetu putovanja te negodovanje pri silasku s busa i carinskim kontrolama u njemu činili "implicitan" repertoar neugodnosti skriven iza onih najočitijih kao što su bol u nogama zbog manjka prostora ili ukočenosti uzrokovane dugotrajnim sjedenjem. Iza velikog dijela "manjka ugodnosti" u šestosatnom boravljenju u autobusu, tvrde kazivači, stoje zapravo vozači. O njihovoj dobroj volji ovisi vrlo velik dio kvalitete putovanja.

### **ZASEBNA KATEGORIJA – SALVATORE (*XE IL CAPO!* / *JE ŠEF!*)**

Između nekoliko vozača upravo se i isključivo *Salvatorea* sjećaju svi kazivači kao najupečatljivijeg. Usudio bih se reći da je on s vremenom

---

<sup>13</sup> Isto se može zaključiti i za druge istaknute usluge koje su u teoriji dostupne, no u praksi rijetko kada bivaju ponuđene. U tu skupinu ulazi (ne)gledanje filmova na televizoru u autobusu, pokidane zavjese na prozorima, nerijetko razbijeni regulatori klime, svjetla za čitanje i nagib naslonjača.



postao sinonim za put o kojemu je ovdje riječ, ne samo stoga što je autobusom često upravljao baš on, već i zato što su se njemu povjeravale pošiljke iz Pule za Padovu ili obrnuto. Zato ga se sjeća i rodbina koja je studentima slala pakete, potvrde ili dokumente. Iz tog je razloga bio važna točka studentskog života čak i izvan okvira fizičkog putovanja. Možemo zaključiti da je činio zaseban *stratum* putovanja, ali i čestu referentnu točku studentskog života kojoj se, bez obzira na mišljenje koje ste imali o njemu, nije isplatilo zamjeriti.

Vozača kojeg su mi, bez moga navođenja razgovora na tu temu, spomenuli svi kazivači, "od milja" smo nazivali – Brko. Svatko ga se sjeća i svatko ima svoje mišljenje o njemu, temeljeno na vlastitim, ali nerijetko i na prepričavanju tuđih iskustava. Snažan utisak koji je ostavio na jednog kazivača dobar je uvid u pitoresknost amalgama fizičkih i karakternih osobina, ali i indikator da je imao razloga razmišljati o njemu. Odista, studenti su mu mogli zamjeriti štošta, ali ne i neprimjetnost ili samozatajnost uronjene u profesionalnu ljubaznost:

"A Salvatore, što ćeš reći, aaaah, s tim vokalom, najgori, šmeka, šmeka šjore one gospođe – stalno ih je šmekao! I imao je točno onaj specifičan miris da barba [losion poslije brijanja], onaj *old school Pino Silvestre* dir, baš si ga možeš zamisliti da si pljuje na kosu i češlja se, da to je taj dir. Dakle baš ti ostane taj njegov miris karakterističan, taj miris kurčevih kolonjskih voda, njegov glas i neljubaznost – to su baš tri riječi kojima ga možeš okarakterizirati. I koliko bi ti srao ukoliko bi baš tebe zaustavili na granici, ako je morao zbog tebe čekati zato što bi tebe malo više kontrolirali jer si imao neku dugu kosu ili nemam pojma, kao student. Mislim, nisam ja imao neko jako loše iskustvo s njim, ali je stalno nešto brontulivao [zanovijetao] kada bi ga pitao kada će stati, on nije nikada, u sve te godine, on ti nije nikada dao neki ljubazan odgovor, uljudno da ti kaže kada mu, recimo, kažeš 'Dobar dan' i da ti on odgovori 'Dobar dan'. Ti bi ga pozdravio, a on bi ti odgovorio 'Ajde požuri!', kužiš – to je taj tip čovjeka. Malo onako bi ti nasrao: 'Samo tebe čekamo!'. Baš je bio drkoš teški, izdrkan je bio opako. Daje dojam one sitne varalice, ono *small crook*, baš to."

Interesantna je činjenica da se svi sjećamo isključivo Brka i niti jednoga drugog vozača te linije, no manjak spoznaja o ostalima kompenzira

se količinom informacija i mišljenja o njemu jednome. Traženje razloga njegovu ophođenju išlo je dovoljno daleko da neki kazivači zaključe i insinuiraju o njegovu bolesnom djetetu, problemima u braku, frustraciji zbog repetitivnosti posla koji obavlja ili pak jednostavno nakon prepričanih iskustava iskreno zaključe kako se radi o osobi koju je najbolje izbjegavati. No pravi je problem bio što to nije bilo moguće. Tu je ponajprije riječ o uslugama koje se ne tiču prijevoza putnika, već paketa ili dokumenata koje bi rodbina slala ili obrnuto – "a tu se nikada nije radilo o glupostima, to su bile važne stvari – dokumenti, lova ili neke knjige za ispit".<sup>14</sup> No, je li paket uspješno poslan nije ovisilo ni o čemu doli o njegovoj dobroj volji:

"Nije htio uzeti, kaže kao da ne smije – ali nitko od te talijanske linije ti ne želi uzeti apsolutno ništa! Ne žele uzeti niti lijek koji je veličine kutije šibica – mama mi je pokušala poslati lijek i nije uspjela. Tada smo se opekli, jer dizati se u 4 ujutro da bi u 5 stigao tamo i bio odbijen."

U istom smjeru kreće se moje sjećanje na razgovor s kolegom koji je tvrdio kako je ovaj uspio rasplakati njegovu mamu koja je htjela poslati paket. Stoga njegov odnos naspram studenata i putnika nikako ne bismo mogli pripisati senioritetu, razlici u godinama ili nedovoljno iskazanom poštovanju. On se na taj način, tvrde kazivači, ophodio sa svima – i sa studentima, turistima, a ponekad i s "babama" iz Buja:

"Po meni je to jedan njegov stav. Jer isto tako kako smo se mi ponašali s njime su i šjore koje su trebale slati pakete. Isti je stav imala i tvoja mama kada bi ti trebala nešto slat kao i ti. Jer on je takav kao lik i takav je i zna se da postoji to nepisano pravilo i da je on tu u biti šef! I da ti, što je najgore, u 'neku ruku' ovisiš o njemu."

Prilikom slanja paketa s njime ste se stoga ponekad morali ophoditi "u rukavicama". Razgovor i molbe slijedili su dobro utaban obrazac jer, iako nikome nije bilo drago što "je naporan i jer se ponaša kao da je on vlasnik busa", kao što je bijesno posvjedočila kazivačica, svi su poštovali njegov osjećaj superiornosti. Kada ste uspjeli poslati paket ili ga primiti, osjećaj

---

<sup>14</sup> Takvoj se situaciji doskakalo ukoliko je netko od poznatih putovao taj dan. Uzus studentske kolegijalnosti bio je da se pošiljke odnesu kolegama.

zahvalnosti za "osobnu" uslugu koju vam je učinio bio je neizostavan iako ste tu pomoć platili:

"I kada bi ga išao pitati, što je najgore, morao si mu se malo ulizivati jer ti je bilo važno (...). Tako da kada si ti trebao slati nešto za Pulu, ful bi morao biti s njim ljubazan: 'Dobar dan, evo tu sam vam donio to i to. Šta bi se mogao tu taj paket poslat za Pulu?', a on bi: 'a ča ja znam da li bi se moglo'. I to je ful bed, i ti bi ga morao skoro moliti, ulizuješ mu se bez veze ionako nema potrebe jer je on imao taj stav, a ionako mu plaćaš. A ful neugod, morao bi se poniziti dat mu uvijek, poniziti se, jer te bilo strah da neće primiti uvijek. I onda svaki put dao bi mu čak i više love samo da uzme."

Kada biste podizali paket, znali ste da mu "morate" dati nešto novaca, no koliko – nije bilo definirano. Jedini indikator da ste platili očekivanu "tarifu" često je bio izostanak njegove grimase ili komentara. Takvo je neformalno plaćanje bilo vođeno potrebom da se što manje potroši, ali i željom da se izbjegnju opaske koje su implicirale škrtost, a time i manjak poštovanja naspram vozača i usluge koju čini:

"Kada bi stiglo, rekao bih: 'stiglo je nešto za mene, da li je nešto stiglo?' – I on bi ti rekao, naravno, i to onako izdrkano: 'ko si ti, ovdje imam Matošević i još i te, ko si ti?' Ja bi mu rekao: 'taj i taj', i onda bi naravno očekivao za kafe, a ti bi ga morao pitati, jer ne bi on pitao lovu, već je čekao da ga ti pitaš – koliko sam vam dužan? Ili evo vam ovo tu je za kavu, i onda bi, ako bi dobio više love, bio sretan sav, a ako bi bilo malo, onda bi – a to nije niti za dva kafea. Da uvijek je čekao da, ne možeš ti da ti on to da i da kažeš hvala i da ideš ča, nego čeka svoj dio. Baš čeka, kao da se radi o nekakvoj *regola non scritta* [nepisano pravilo]."

Cijena koju kazivač spominje – *dva kafea*, dvije kave, toliko je neformalna i aproksimativna da je ostavljala dojam vozačeve želje za svojevrsnim cjenkanjem. Ali ono što je činilo razliku između *Salvatorea* i nekog drugog "trgovca" jest što je njegova usluga i ranije "konzumirana", izrazito je bitna i nije ga se moglo zamijeniti nekim drugim prijevoznikom pa je stoga bio od izrazite važnosti i za buduće transfere osobnih paketa. Svoju je prednost, smatram, vrlo dobro poznavao i odatle proizlazi permanentna nesigurnost koju bi ljudi osjećali prilikom mnogobrojnih

pokušaja komuniciranja s njime. On je svoju (nad)moćnost volio iskazivati, stoga su studenti susret s njegovom *personom* doživljavali sastavnim dijelom "nužnih zala" kroz koja su morali proći kako bi došli ili poslali pošiljku na željenu destinaciju. Nije riječ ovdje o "patničkom" identitetu putnika drugoga reda koji je prisiljen trpjeti sustavnu podređenost kako bi dobio ono što želi, već u mnogo situacija o liniji manjeg otpora gdje treba malo "stisnuti zube" i otpjeti trenutačnu neugodnost.

## ZAKLJUČAK

Po mnogočemu privilegirana društvena kategorija studenta koja si je odlaskom od obitelji mogla priuštiti "... slobodu kretanja u doslovnom smislu, metaforičku transgresiju, odrastanje i promjenu" (Kearney u Povranović Frykman 2001:14) nije mogla izbjeći "tamniju" stranu transnacionalnih iskustava koja započinju ulaskom u autobus, a čija se paleta kreće od benignog nedostatka prostora i komocije do ozbiljnijeg suočavanja sa zadanim identitetima na državnim granicama. Ono što mi se nameće kao jedan od mogućih zaključaka jest činjenica da je gotovo isključivo samo *namjera* putovanja, često poimana kao subliman čin "samootkrivanja i osobnog rasta" (Lomsky-Feder i Ropopr 2000:48), u rukama migranta. Sve ostalo je pitanje *fortune* (i financija) koja, nažalost, posebice na graničnim prijelazima, postaje izrazito "pristrana", stigmatizirajući putnika kao imigranta. Tom se pristranošću čovjek svodi na administrativni objekt u potpunosti lišen subjektivnosti čiju poziciju, identitet i prava definiraju ne osobne kvalitete, već dnevopolitički odnosi emigrantske, tranzicijske i imigrantske države – ovdje Hrvatske, Slovenije i Italije. Drugim riječima – "na granicama u krajnjoj liniji pretpostavljeno posjedovanje zasebne individualnosti ovisi o vrsti kolektivne legitimacije čije utjelovljenje svojata država" (Rouse 1995:362). Granične su dinamike baza na kojoj se konstruira negativna kategorija "stranca", doživljavana kroz vizuru potpune homogenosti i gledana s manjkom povjerenja i poštovanja.

No, svesti put isključivo na paletu aspekata "neugodnih" iskustava bilo bi jednoobrazno i pogrešno jer njemu je inherentna, barem, svojevrsna dvojnost – "putovanje je ujedno forma rada i igre" (Curtis i Pajaczkowska

1994:203), što posebno vrijedi za studente s, mahom, sređenim pitanjima administrativne i materijalne egzistencije te živom idejom da njihova imigracija nije "jednosmjerna ulica" (Lomsky-Feder i Ropoprt 2000:38) već sastavnim dijelom transnacionalnih socijalnih polja "koja ne treba shvaćati kao metafore za alterirane doživljaje prostora nego kao postojeane socijalne odnose i transakcije podložne opservaciji" (Glick Schiller 2005:457). Bi li si, da nije tako, jedan od kazivača mogao dozvoliti "luksuz" da nakon dužeg pretresa na granici na posprdno policajčevo pitanje: "A što pak vi radite u Padovi?", njemu bahato-ludičkim odgovorom pokaže verbalni *digitus impudicus* – "Učimo da dovedemo u red takve kao što ste vi!".

## LITERATURA

- CURTIS, Barry i Claire PAJACZKOWSKA. 1994. "Getting there: travel, time and narrative". U *Travellers' Tales: Narratives of Home and Displacement*, ur. George Robertson et al. London and New York: Routledge, 201–215.
- GLICK SCHILLER, Nina. 2003. "The Centrality of Ethnography in the Study of Transnational Migration: Seeing the Wetland Instead of the Swamp". U *American Arrivals: Anthropology Engages the New Immigration*, ur. Nancy Foner. Santa Fe, NM: School of American Research, 99–128.
- GLICK SCHILLER, Nina. 2005. "Transnationality". U *A Companion to the Anthropology of Politics*, ur. David Nugent and Joan Vincent. Malden, MA: Blackwell, 448–467.
- LEVITT, Peggy i Nina GLICK SCHILLER. 2004. "Conceptualizing Simultaneity: A Transnational Social Field Perspective on Society". *International Migration Review*, vol. 38(3):1002–1039.
- LOMSKY-FEDER, Edna i Tamar RAPOPORT. 2000. "Visit, Separation, and Deconstructing Nostalgia: Russian Students Travel to Their Old Home". *Journal of Contemporary Ethnography*, vol. 29(1): 32–57.
- LÖFGREN, Orvar. 1999. "The Nationalisation of Anxiety". *Ethnologia Scandinavica* vol. 29: 5–28.

- POVRZANOVIĆ FRYKMAN, Maja. 2001. "Povezati mjesta, izdržati udaljenost: Iskustva i implikacije transmigrantskih putovanja". *Narodna umjetnost*, vol. 38(2): 11–31.
- POVRZANOVIĆ FRYKMAN, Maja. 2003. "Bodily experiences and community-creating implications of transnational travel". U *Being There. New Perspectives on Phenomenology and the Analysis of Culture*, ur. Jonas Frykman and Nils Gilje. Lund: Nordic Academic Press, 53–77.
- POVRZANOVIĆ FRYKMAN, Maja. 2008. *Migrants and Objects. Material practices of being and belonging in transnational social fields*. Referat održan na 10. kongresu EASA-e, Ljubljana 26. – 30. kolovoza 2008.
- PETRIDOU, Elia. 2001. "The Taste of Home". U *Home Possessions: Material Culture Behind Closed Doors*, ur. Daniel Miller. Oxford: Berg, 87–104.
- RIVIÈRE, Claude. 2000. *I Riti Profani*. Roma: Armando editore.
- ROUSE, Roger. 1995. "Questions of identity: Personhood and collectivity in transnational migration to the United States". *Critique of Anthropology*, vol. 15(4): 351–380.
- WULF, Christoph. 2002. *Cosmo, Corpo, Cultura. Enciclopedia antropologica*. Milano: Bruno Mondadori editore.
- ZINGARELLI, Nicola. 2008. *Vocabolario della Lingua Italiana*. Bologna: Zanichelli editore.

Andrea Matošević

FOUND IN TRANSPORTATION:  
STUDENTS' PRACTICES AND EXPERIENCES  
ON THE COACH LINE BETWEEN PULA AND PADOVA

Students are unmistakably a privileged social group today, but those who had to travel to their place of study by regular coach lines were forced to endure a number of unpleasant and not always benign episodes aboard the coaches. This article analyses the experiences of three students from the University of Padova which are supplemented, in the form of an autoethnography, by the author's personal memories of numerous trips taken on the coach line Pula-Padova-Pula. Even though the article is focused on individual travel by pullman (Italian word for long line coaches), the research revealed a broader contexts which included family, friends, co-travellers, border police and coach drivers as active agents and creators of the quality and success of travel. It is in those niches of 'significant events' that some of the key elements of student identity are being generated.

**Key words:** coach, students, family, borders, migration

