

ZGODBE

tekst: Dragan Velikić

vlaki, mesta

1.

Vse se je začelo z vlaki.

Prepričan sem bil, da se svet nahaja v enovitem prostoru, zahvaljujoč dejstvu, da je povezan s tračnicami in tiri, ter da bi morebitni propad sveta moral nastopiti v obliki izginotja železniških tirov. Kot vse ostalo se mora tudi čas meriti s premiki kompozicij vagonov, ne pa obratno. Ta čas je namreč hkrati čas spominov in prihajajočih dogodkov. Vsak vagon je odlomek, povzete neke nedovršenosti, razočarani ostanek celote, ki čaka na povezanost v prihajajoči sreči. Čas čakanja je edini, ki obstaja v čakanju na lastno podaljšanje. Tiri so trajektorije časa, po katerih se premikajo vagoni, venomer vračajoči se in odhajajoči. Vagoni niso nikoli ne spredaj ne zadaj, v nenehni nespečnosti tavajo proti srečanju s prekinjenim snom neke osebe.

In ko sem pozneje zamenjal popoldneve, preživete na železniški postaji v pričakovanju vlakov, s popoldnevi, preživetimi za pisalno mizo, ob pisanju, je bil to le podaljšek istega sna. Pisanje je postalo izpisovanje zmeraj prisotnega čakanja, glagoli so se spreminjali v podobe razpoloženj, beline so ločevale vagona črk, jih povezovale v kompozicije, pridevniki so prinašali nevarnost za obnavljanje propada, samostalniki so prihajali na plan izpod bobna pisalnega stroja, brez moči za poimenovanje. Tako kot sem že nekoč, v otroštvu, slutil, da je mirovanje vlakov le premor v neprekinjenem premikanju, sem tudi pozneje, med pisanjem, dojel, da je tisti, ki piše, za vekomaj izgnan iz pisanja. Stavki opisujejo svet, v katerem je zgodaj že pozno, v katerem je blizu neizmerno daleč.

Vlak je že od nekdaj moja spovednica, prizorišče časa, prestavljenega na pozneje, katalog možnosti, središče, ki miruje. Tam sam sebi izstavim račun za opravljeno pot. Poti je precej, vse gredo skozi objektiv kupeja. Kot igralec, ki igra posamezno predstavo dvajset, trideset let, sem potoval po progah v vlogi tistega, ki še zmeraj izbira svojo vlogo.

2.

Natančno naravnani kazalec radia lovi razločen signal. Imena mest, razporejena v deset stolpcev, se na tem apokrifnem zemljevidu razkrivajo po nedoumljivem razporedu: Lizbona ob Varšavi, Rim nad Londonom. Moje misli se menjujejo v ritmu radijskega kazalca. Postaje drviyo mimo. Jaz pa v središču panorame skozi majhno odprtino kukam v katalog lastnega življenja.

Leta pozneje sem v državi, ki bo izginila, potoval z vlaki. Zaporedja uokvirjenih fotografij v železniških kupejih, v katerih je vladala državotvorna simetrija. V vsakem kupeju je bila nad sedeži fotografija nekega mesta iz tedanjih republik. Na obeh straneh je viselo tudi po eno pravokotno ogledalo. Spomnim se dezena prevlek v spalnikih, kovinskega pepelnika z emblemom Jugoslovanskih železnic, pritrjenega na okenski okvir, belih brisač z obveznicama črkama JŽ, tipske steklenice za vodo v kovinskem obroču omarice nad majhnim umivalnikom z lesenim pokrovom.

Kam so izginili žigi, uniforme, tisoči knjižic z voznim redom? Bele kovinske table z namembnimi kraji železničarskih kompozicij? In vagoni, ki so bili v trenutku razpada države daleč od matičnih postaj?

3.

Rodil sem se v napačnem kraju. Da je drugje bolje, ni fantazma, to dejansko drži. To je moč zaslutiti. Od nekdaj sem občutil ta napačni kraj, zato sem živel brez lokalnih barv. Kot da si sam sebi okolje, tako sem živel.

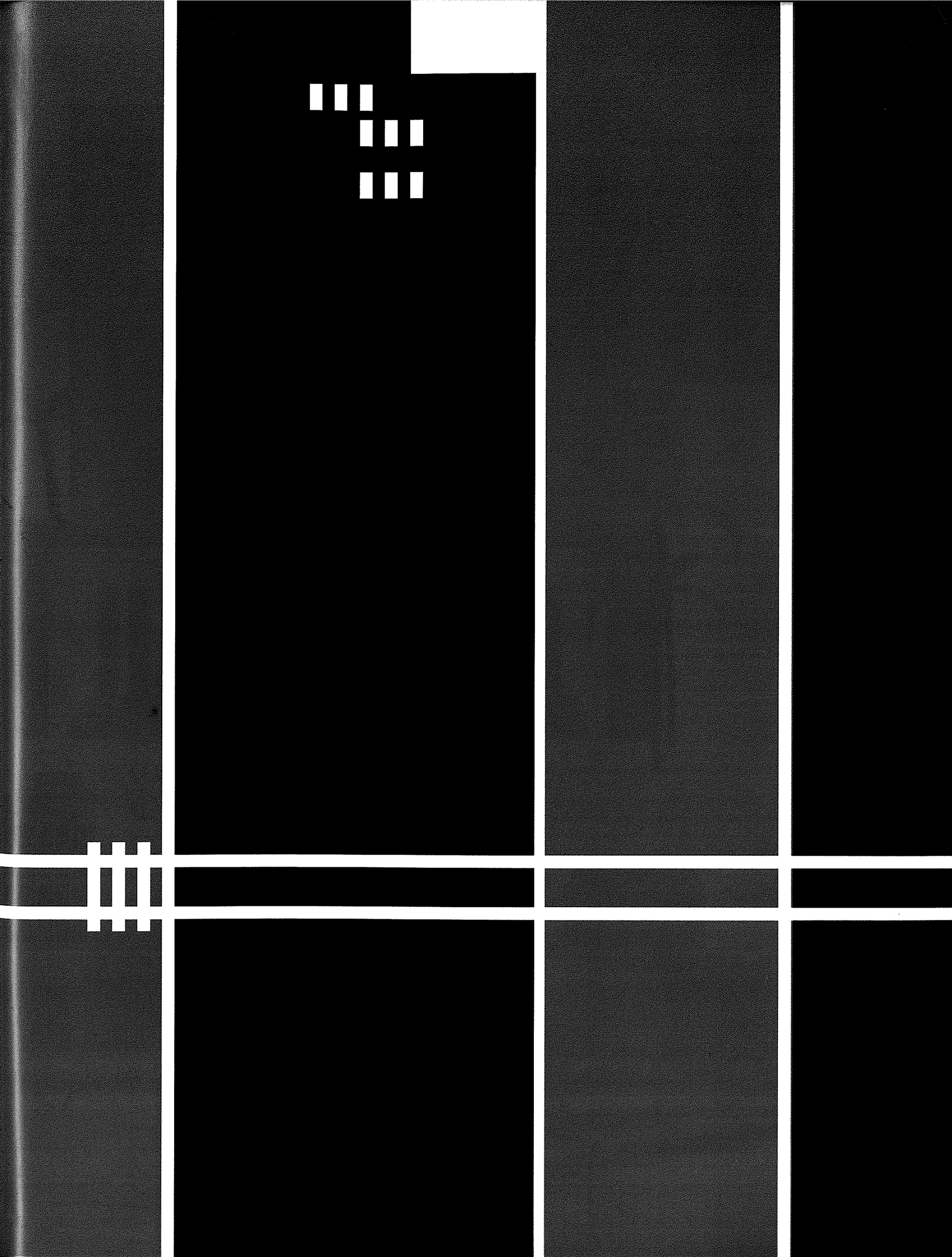
Kakšen pa je pravi kraj? Takšen, kjer obstaja trden okvir, nekakšna pravila. Ob vojnah in revolucijah. Obstajajo kompas. Obstaja tam in tu, obstajajo smeri neba. Kraji so oštevilčeni. Rezervacije upoštevajo. V vlaku, restavraciji, gledališču. Skozi desetletja lahko uporabljaš isto znamko mila. In to ni kar tako. To je točka stabilnosti.

Kadar živim tam, kjer bi naj živel, četudi le v mislih, se takoj počutim bolje. Vse izhaja iz svetlobe. Če svetloba ni prava, je vse zgrešeno. In nezdravo. Namreč, kako je mogoče, da isti nabor dejstev name vpliva tako, da sem z enako količino denarja, načrtov in obveznosti enkrat lahko vesel, saj vse deluje uresničljivo, drugič pa sem na robu samomora? Dejansko sem se nameraval ubiti.

Odpotovati v Budimpešto, zapraviti ves denar v bordel, zatem pa stopiti na vlak za Debrečen in še naprej, proti ukrajinski meji. Spotoma uničiti dokumente, da pozneje nihče ne bi ugotovil, kdo se je ubil. V kraju, kjer nisem nikoli hotel živeti, me bodo beležili kot pogrešanega. Preoblekel bi se v brezdomca, postal neviden. Madžarska je korzo, po katerem se sprehaja vsa beda vzhodne Evrope. Tu se vsi zbirajo, to je njihova čakalnica, iz katere bodo nekoč lahko odšli v salon. Pozabil sem, kako se imenuje to mesto ob meji. Mogoče je v Ukrajini? Tja sem nameraval odpotovati. Nato pa venomer enak prizor: lije dež, po natrpanih ulicah se drenjajo Romuni, afganistanski begunci, ukrajinske kurbe, tibetanski menihi, bolgarski branjevci, Kurdi, kitajski trgovci, albanski preprodajalci drog, srbski zvodniki in jaz, ves blede, z vročičnim sijajem v očeh obupano gazim po blatu med kamelami. Naposled v lokalnih barvah, ki jih nikoli nisem želel priznati, naposled, četudi ob koncu življenja, se odločim, da bom v tej mizansceni dočakal smrt. Ko se nisem nikakor znašel, ko sem skozi celotno življenje neuspešno poskušal določiti smeri neba, vzpostaviti nekakšne standarde, po katerih bi mleko imelo zmeraj tisto stopnjo maščobe, ki je napisana na specifikaciji, po katerih bi pozimi na vlaku delovalo gretje, po katerih bi obratovala dvigala, po katerih ni očarljivo biti prevarant. Torej, če že vsega naštetega nisem uspel doseči, ko bi se vsaj uspel pomiriti s temi neuspehi in izginiti.

Pa saj človek ne ve, kaj je huje, je to zmešnjava Orienta ali urejenost Zahoda? Zame je edino pravo ozemlje vagon. Imeti svojega osebnega sprevodnika, ki ti zmeraj pravočasno pove, kdaj in kje je treba izstopiti, koliko ur preživeti v nekem kraju in kdaj iti naprej.

Prevod: Urban Belina



STRJEVANJE ČLOVEŠKE DUŠE

Angleški pisatelj Samuel Johnson in njegov biograf James Boswell sta bila 20. septembra 1777 ravno pri popoldanskem čaju, ko je pogovor nanese na London. Boswell, Škot iz Edinburga, ki je v prestolnico prihajal le redko, je prijatelja vprašal, ali ga je veliko mesto kaj utrudilo.

“Kaj mislite, gospod,” je Johnson sogovorniku odgovoril po bontonu, “zakaj ni intelektualca, ki bi si želel zapustiti London? Gospod, ko se človek utruja od Londona, je hkrati že utrujen od življenja, saj je v Londonu vse, kar ti življenje lahko ponudi.”

Medtem ko sta Johnson in Boswell razpravljala, ali lahko veliko mesto uniči ustvarjalno razpoloženje, se je kitajski cesar Qianlong pripravljal na svoj rojstni dan. Slavlje naj bi bilo 25. septembra 1777 v novem kompleksu, ki so ga dokončali komaj nekaj mesecev prej, v okviru cesarske rezidence, ki je danes znana kot Prepovedano mesto. Imenoval jo je Palača mirne dolgoživosti in po visokih zidovih, ki so jih postavili znotraj obzidja dvorca, se je zdelo, da se je želel umakniti še globlje v tišino. Kot bi se razsvetljeni cesar naveličal svoje prestolnice.

V tem obdobju je bil London z milijonom prebivalcev največje mesto na svetu, Peking pa ni kaj dosti zaostajal. V urbanem delu je živelo skoraj 780.000 prebivalcev, medtem ko je še 2,2 milijona ljudi naseljevalo primestne kraje in vasi, ki so služili kot logistično zaledje administrativnega središča centraliziranega cesarstva. Prestolnica je privlačila izobražence iz vsega cesarstva, ki so želeli s svojim darom služiti dvoru, če pa je zares ponujala vse, je težko oceniti, saj se je tudi cesar, ki se je v tistem času že pripravljal na predajo prestola sinu, sam se je namreč nameraval povsem posvetiti poeziji, kaligrafiji in pisanju filozofskih esejev; želel se je umakniti v iluzijo miru, ustvarjeno sredi dinamike urbane družbe.

Zagotovo drži, da je mestni hrup izpred četrtn tisočletja neprimerljiv z današnjim, in pojem “urbanega” življenja – pa naj beseda teče o Londonu ali Pekingu – v marsičem odstopa od sodobne interpretacije.

Največja razlika med Pekingom iz dobe Qianlonga in današnjim je ravno v obsegu. Meje so bile določene z mestnim obzidjem, to je obdajalo prestolnico in ločevalo življenje, ki se je odvijalo znotraj, od zunanjega, povezovalo ju je z devetimi vrati, namenjenimi določenim vrstam prometa. Skozi Qianmen (Sprednja vrata) je smel stopiti le cesar, ko se je med letno molitvijo za dobro žetev in mir v državi sprehodil po Svetišču neba, skozi Xuanwumen pa so na morišče vozili

zločince, obsojene na smrt. Skozi Chongwenmen so v mesto dostavljali alkoholne pijače. Vsak prehod je pričal o mestnem življenju znotraj obzidja, ki naj bi služilo za obrambo, dejansko pa je opredeljevalo značaj, obseg in obliko mesta ter ga predvsem ščitilo pred hitrimi demografskimi, kulturnimi in družbenimi spremembami.

Odkar je vodja Mao Zedong sredi petdesetih let ukazal, da naj porušijo pekinško obzidje, saj je verjel, da komunistična Kitajska ne sme biti introvertirana država, ampak se mora razvijati neodvisno od omejitev cesarske zgodovine, raste mesto preko nekdanjih polj in močvirij, svojo širitev pa napove z novimi obvoznicami, ki v obliki krogov obdajajo zdaj že 20-milijonsko prestolnico.

Če je pekinško cesarsko obzidje merilo 24 kilometrov, je najnovejši, šesti prstan približno desetkrat daljši, vsaka točka na njegovem obodu pa je za 15 do 20 kilometrov oddaljena od mestnega središča; zato hitro dobimo vtis, da se mestni vrvež v zgodovinski centrifugi razliva do vse bolj oddaljenih robov, kjer se modernost ne prepozna več, od urbanosti pa se da otipati le še beton.

Je sploh še ostal kdo, ki ga Peking ni do konca izčrpal? Če smemo mesto doživljati kot bitje, ki živi na lastnem asfaltu, je zagotovo odgovor: Peking sam. V preteklih stoletjih se je v glavnem držal tal, zdaj pa se je dvignil k nebu, raste v tekmi z gravitacijo lastne tradicije, preoblikuje vse zakone dobrega okusa in spreminja dožemanje urbanega prostora. Kar je nekoč bilo obzidje, je danes niz modernih nebotičnikov, o katerih se zdi, da v oblakih branijo status prestolnice in njeno pravico, da vekomaj stremi po še večjem, višjem, še bolj abstraktnem dokazu lastne veličine.

Čez komaj 12 let se bo še okoli 250 milijonov Kitajcev preselilo iz vasi v mesto; takrat bo v celi Aziji 2,5 milijarde ljudi živelo na asfaltu, s čimer bodo usmerjali razvoj celega kontinenta in večjega dela sveta. Ekonomisti to dojemajo kot vir razvojnega zagona, saj je poraba človeka v mestu najmanj sedemkrat višja kot pri človeku na vasi.

Hkrati pa bo to zagotovo spodbudilo maratonsko dirko v višino, saj je na Kitajskem že danes 470 zgradb, ki so višje od 152 metrov, gradijo jih 332, načrtujejo pa še 516 takšnih stavb, in ko postavijo nebotičnik z nazivom najvišji, začnejo nemudoma načrtovati novega, še višjega.

Ko se je v Pekingu 3. avgusta odvila vertikalna tekma, ki jo je organizirala Mednarodna zveza nebotičnikov, ko so tekmovalci

iz pritličja hotela China World Summit Wing stekli proti cilju v 80. nadstropju, se je zgodil simbolni preobrat kitajskega razvoja navzgor, naravnost v nebo.

Zdi se, kot bi se skoraj vsak pekinški nebotičnik na zunaj skušal približati podobi nebesnega stolpa, v katerem se vsakdo, ki vstopi v ultra hitro dvigalo, popelje neposredno v raj gospodarskega čudeža, spodaj na ulici namreč preveč stvari spominja na dejstvo, da so vsako od teh stavb gradili vaščani, ki so zapustili polja in se preselili v mesto zato, da tam ostanejo, da se na asfaltu metropole spremenijo v statistično številko brez identitete.

Nobenega dvoma ni, da bo gozd nebotičnikov, v katerih bo živelo in delalo na desettisoče ljudi, imel močan vpliv na družbeni in kulturni profil Pekinga. Vsak od monumentalnih stolpov se ponaša s "kulturo razgledne točke", določeni se kitijo z neponovljivim dizajnom, le redki pa izstopajo zaradi revolucionarne tehnologije gradnje. A kako lahko nebotičnik, visok nekaj sto metrov, pravzaprav služi človeku, ne pa obratno, in kako se sploh da na takšni višini, ki ponuja izvrsten razgled, ohraniti povezanost z zemljo in preprečiti občutek življenja v vesoljski ladji?

Ko je kitajski arhitekt Wang Shu leta 2012 prejel nagrado Pritzker, se je zdelo, da na Kitajskem živijo tudi pronicljivi umetniki, ki svoje zgradbe oblikujejo po principu, ki je povsem nasproten principu rasti Pekinga. A vse, kar je Wang lahko izrazil glede urbanizacije v svoji državi, pri kateri je le redko udeležen, je bila močna zaskrbljenost, ker se vse to dogaja "tako hitro, da smo v procesu izgubili že preveč stvari".

Medtem ko si Wang prizadeva narediti vtis, da so naselja, ki jih oblikuje, skupek različnih vizij, ne pa le uniformirani projekti, nebotičniki ustvarjajo ravno nasprotno – vse vizije spreminjajo v enotno vertikalo, vzdolž katere drvijo dvigala. V najboljšem primeru po njihovih stopnicah dirjajo vertikalni maratonce in promovirajo šport nove dobe v neobljudenih ktičkih zgradbe.

Peking je utrudil tudi umetnike njegove urbanosti, ki iz tega malodušja ustvarjajo veličastna, a težka dela. "Zdi se mi, da so dramatične spremembe Kitajsko pretvorile v igralnico za velikane," je v intervjuju povedal pekinški slikar in fotograf Wang Qingsong. "Ko grem v mesto, se mi zdi, da se dušim v umazaniji in družbenih nasprotjih ... Zaradi teh dejstev si umetniki ne morejo več dovoliti, da bi ustvarjali umetnost zavoljo umetnosti same. Absurdno bi bilo ignorirati dogajanje."

To je botrovalo Wangovim fotografijam; *Spalnica* spominja na goli presek mesta v obliki dvodimenzionalnih polic za človeška telesa, na fotografiji *Grem za tabo* množica ljudi sedi v prostoru, ki spominja na prenatrpano pisarno, vsi spijo z glavo na mizi, ki je do vrha obložena s knjigami in papirji. To je Wangovo mestno življenje. To je njegovo mesto urbanega absurda. In to je Peking, Šanghaj, Shenzhen, ni pomembno, saj si z rastjo v nebo vsa kitajska mesta postajajo podobna. Absurd se kaže v tem, da se je življenje skupnosti spremenilo v nesmiselno gnečo, pomen posameznika pa se je zvedel na prazen nič.

Utruditi se od Pekinga danes pomeni biti utrujen zaradi razvoja za vsako ceno, biti izžet od dirke za statusom Londona 21. stoletja, želeti si cesarjeve mirne dolgoživosti. Brez postanka. Maraton dirja v nebo, cilj je vse više. Kako se bodo generacije, ki so odrasle na višini ptic, sploh kdaj spustile na tla, je vprašanje, na katerega ne bomo našli odgovora, če se tudi sami ne povzpnejo visoko, visoko. Tako visoko, da se bomo bali vrniti na zemljo. .

Prevod: Urban Belina

IZIDOR BARŠI

"NO LOITERING": ZAKAJ SE MORAMO V MESTIH VES ČAS GIBATI?

"Z avtocesto ljudi ne omejimo. A z gradnjo avtocest množimo sredstva nadzora. Ne pravim, da je to edini smoter avtocest, vendar lahko ljudje neskončno in 'svobodno' potujejo brez da bi bili omejeni, medtem ko so popolnoma nadzorovani. To je naša prihodnost." (Gilles Deleuze)

Čeprav se nam zdi, da smo na avtocesti povsem svobodni, saj se vendar premikamo z veliko hitrostjo in potujemo, kamorkoli si že želimo, je naša navidezna svoboda povsem nadzorovana, kakor je ugotavljal francoski filozof Gilles Deleuze v svojem predavanju leta 1987. Ta iluzija svobode v okolju čistega nadzora je ena od osnovnih značilnosti *družb nadzora*, ki po Deleuzu počasi prevladujejo nad *družbami discipline*, o katerih je govoril Michel Foucault in ki so se razvile v 18. in 19. stoletju. Če so slednje delovale tako, da so organizirale čas in prostor, ju racionalno delile v segmente in vezale posameznike v te segmente, da bi zagotovile najvišjo produktivnost pod danimi pogoji, pa družbe nadzora ne funkcionirajo več na osnovi organizacije določenih prizorišč in časov (na primer delo – prosti čas), ampak preko vseprisotne instance nadzora, ki vseskozi preži za našimi hrbti in nas opominja, da je vedno nekaj še za postoriti in da še nismo končali. Disciplina je način, da se posameznika pripelje najbližje idealu, kolikor je to le mogoče, medtem ko nadzor opusti vse ideale in aplicira nenehen pritisk ne glede na posameznikov uspeh – ni več nobenega univerzalnega merila. Poudarek naj bi se premaknil tudi v ekonomiji, namreč od kapitalizma industrijske proizvodnje h kapitalizmu, ki se osredotoča na prodajo in trge, kjer vse postane stvar marketinga. Logika nadzora je torej v tem, da suspendira statična mesta, ki bi oznanjala zaključek nekega procesa, postanek in potencialen prehod k novemu procesu, s tem pa je uvedena prisila nenehnega gibanja. Prav to gibanje je tisto, ki da posameznikom misliti, da so svobodni in da so njihova potovanja rezultat njihove lastne volje.

V tem kontekstu nam sodobno mesto lahko služi kot zanimiv primer analize, saj so prav mesta centralna prizorišča eksperimentov nadzorovanja in poskusov upora. Meje mesta oziroma meje v mestu so z opisano spremembo nedvomno spremenile značaj. Ponuja se primerjava srednjeveških mest s sodobnimi. Obzidje srednjeveškega mesta je najprej služilo za obrambo notranjosti pred potencialnimi zunanjimi grožnjami, pri čemer je bila ta razlika med notranjostjo in zunanostjo prav učinek zidu. Slednji je tudi uravnaval možnosti vstopa v mesto, imel je več vhodov, katerih prehodnost je določal poseben režim spleten iz časovnih, ekonomskih, jezikovnih in simbolnih koordinat. Pomembno pri tem je to, da so bila

¹ "No loitering" (angl.): Prepovedano zadrževanje.

planet kot mesto

Mislim, da se je to zgodilo leta 1977, ko sem nekaj mesecev preživel na poti skozi takratno Zahodno Nemčijo. Spominjam se, da sem bil pogosto zbežan, kot tudi brez orientacije v prometu, saj se mi je med vožnjo po dovršenih avtocestah med zapuščanjem nekega mesta pogosto zdelo, da je niz sodobnih proizvodnih podjetij vzdolž avtoceste le del njegovega obrobja, nato pa sem iznenada ugotovil, da sem dejansko na periferiji sosednjega mesta. Enkrat v tistem času, ne dosti pozneje, sem prebral fascinantno, kultno knjigo Lewisa Mumforda *Mesto v zgodovini*, ki jo je napisal leta 1961, zatem pa še čudovito knjigo *Kultura gradov*, ki je bila napisana že leta 1938. Na platnicah prve knjige je založnik parafraziral Mumfordovo misel: *"Ta knjiga se začneja z mestom, ki je bilo v simboličnem pomenu svet; končuje pa se s svetom, ki je v marsičem praktičnem postal mesto."*

V istem času, pred skoraj pol stoletja, je kanadski mislec Marshall McLuhan objavil svojo slavno in vsesplošno sprejeto teorijo medijev, informatike in komuniciranja, po kateri je naš planet postal "globalna vas". A ti dve na videz nasprotni si metafori (svet kot mesto in svet kot vas) pravzaprav nista raznorodni in sporočata isto misel. Razlika je le v tem, da je Marshall McLuhan kar naprej govoril, da ni vasi, v katero informatika ne bo prodrla, Mumford pa je pričakoval pospešeno urbanizacijo planeta. Tako so v začetku druge polovice 20. stoletja v tej "vasi" začele izginjati tradicionalne oblike izmenjave informacij; od tistih, ki so se izvajale preko sosedovega plota, vpitja s hriba na hrib, s pomočjo dimnih in drugih signalov, do klasičnih storitev pošte, telegrafa, telefona ...

Čas je začel teči hitreje, informatika pa je s strašljivo hitrostjo prekrila in zajela ves planet. Zato Nikola Tesla v znanstvenih krogih danes postaja spet aktualen, saj je že dolgo tega govoril, da bi z udeležanjem njegovih zamisli o rabi naravnih energij naš planet postal podoben velikanskim možganom, ki bi "vladali" svetu in skrbeli za dobro ljudi. Neodvisno od Tesle se ta proces in Teslova metafora uresničujeta. Seveda so glavni živčni centri teh možganov mesta, v katerih je prebivalstva največ, sodobna tehnologija pa je kar najbolj prisotna. Če si

predstavljate, da ste v vesoljski ladji, ki se približuje nočni strani Zemlje, bi ugledali številne bleščeče luči mest, povezanih z avtocestami, blazno hitrimi vlaki in s še precej hitrejšimi jatami avionov. Ta impresivna premreženost urbanega prometa nas je vse prikrito, a zelo na hitro, skorajda prehitro, spremenila v urbane podgane, spremenila je naše navade, misli, občutja ... In samo bog ve, kaj lahko ti ogromni možgani, ki jih sami ustvarjamo, naredijo iz nas, kakšne namene imajo in katere posledice bodo še povzročene? Namreč, kot pravi Mumford, *"mesta so kalupi, v katerih se človeška življenja hladijo in zgoščujejo na poseben način, dajejo končno obliko trenutkom, ki bi drugače izginili skupaj z živimi"*. Kakšno konstrukcijo gradimo? Je na delu Veliki Mojster Arhitekt vseh svetov, kot bi rekli prostozidarji? Se naša življenja vse hitreje ohlajajo in zgoščujejo, ne da bi nam dala na voljo kaj časa, da z njim samim (časom) upravljamo? Da ga nekoliko vprežemo, upočasnimo, zavremo. Kateri trenutki proizvajajo končne oblike in njihov vpliv na nas, na družbo, na civilizacijo? Preveč vprašanj za eno samo kolumno. A kot bi dejali filozofi, pomembnejša so vprašanja in blagodejna radovednost, kot pa nezadostno premišljeni ali kratkovidni odgovori. Danes je povsem nepredstavljivo, da bi kdo doživel usodo Robinzona Crusoeja. Vsi Robinzoni so se že zdavnaj preselili v mesta, v katerih uspešno, če že ne popolnoma varno, samevajo. In tudi vsi Petki so pridri v mesta. A dejansko se ne družijo več. Medtem ko televizijske hiše kar naprej proizvajajo številne Survivorje, v okviru katerih izbranci simulirajo boj za preživetje na daljnih, pustih otokih, obdani s številnimi kamerami, logistično ekipo in najsodobnejšo komunikacijsko opremo, velik del teh Robinzonov v mestih najverjetneje srka zadnje kapljice cenene alkoholne pijače iz steklenice, pri čemer se spominjajo, da so v takšnih steklenicah pošiljali obupane klice na pomoč, da bi jih kdo našel in rešil. Danes Robinzoni taka sporočila pošiljajo po internetu, številna spletišča za navezovanje stikov, vzpostavljanje prijateljskih, ljubezenskih, zakonskih in drugih odnosov oblega armada osamljenih. Ampak, mar ni ta problem le

eden od številnih, ki se prebivalcem tega "planetarnega mesta" postavljajo na pot? Mar ni tudi to moje negotovanje zaradi Robinzonov preveč patetično, preveč altruistično in melodramatično? Zagotovo. Če obstaja možnost izbire, je problem rešljiv. Ker številni strokovnjaki predvidevajo, da bo najpozneje sredi tega stoletja tri četrtine prebivalcev Zemlje že živelo v mestih, bo lahko vsakdo prestopil v tisto četrtino vaškega prebivalstva. Čeprav sem skoraj zatrdno prepričan, da bo tudi ta del prebivalstva živel v mestu in na njive hodil kot v pisarno. Tisti delček relativno nedotaknjene narave pa bo prepuščen množičnemu turizmu in televizijskim ekipam, ki nas bodo še zmeraj nespretno spominjale, kako zahteven je boj za preživetje v naravi. Povsem na koncu se zastavi vprašanje, ali imajo mesta meje? Enoznačnega odgovora ni. Če imajo meje, potem so te vpisane v nas samih. Posledično je vprašanje vseh vprašanj: katere so naše, človeške meje?

Prevod: Urban Belina