

**SREĆNI DOBIJAJU PIVO!**

**NAJSREĆNIJI UMETNIČKU SLIKU ZORKE CEROVIĆ!**

SRBIJA 150 DIN / CRNA GORA 2 EUR / MAKEDONIJA 95 DEN / BIH 3.5 KM / HRVATSKA 15 HRK / SLOVENIJA 2.8 EUR

# **B NOVI MAGAZIN**

29. XII 2016.

ISSN 2217-5628



9 772217 562008 >

BROJ 296/297

**Preduzetništvo**

**Poslovne  
žene  
čačanske**

**Slavenka Drakulić**

**Dobro je da se  
ljudi brane od  
zla u sebi**

**Prilog**

**Uništavanje  
kulture  
istorije**

**Rade Šerbedžija**

**DO POSLEDNJEG  
DAHA UMETNIK  
I STRANAC**

**B**ez obzira na brojne neizvesnosti koje Amerikanci očekuju u 2017. godini, i koje su uglavnom u vezi sa trenutno najpoznatijim Njujorčaninom, budućim predsjednikom Donaldom Trampom, jedna dobra stvar je na pomolu – dugo najavljivana linija podzemne željeznice koja povezuje istočnu stranu Menhetna sa ostatkom ostrva trebalo bi da bude svečano puštena u rad 1. januara 2017. Poznata je kao metro-linija Druge avenije, planovi za njenu izgradnju postojali su duže od 100 godina, realizacija je u nekoliko navrata započinjana, pa je iz različitih razloga prekidana, i tako sve do 2007. godine, kada se krenulo s prvom fazom, koja se otvara sad za Novu godinu.

Njujorški metro sličan je žili kucavici – podzemnom spletu vena i aorti najvećeg grada u Americi. Ujednačeno i konstantno klopavanje podzemnih vagona upumpava svežu krv i daje puls gradu. Njujorški metro je jedini veliki podzemni sistem u svetu koji je neprestano u pogonu, pa ukoliko se desi da vozovi stanu, kao što je to bio slučaj 11. septembra, to je siguran znak da sa gradom nešto bitno nije u redu. Priča o njujorškoj podzemnoj željeznici je priča o razvoju grada i o promenama kroz koje je grad prolazio, o ljudima koji ga čine i o trendovima koji neretko baš odatle kreću da bi osvojili ceo svet.

**PRVO U BOSTONU:** Najstariji metro je onaj u Londonu, koji je proradio 1863. godine. U Bostonu je 1897. napravljena prva podzemna željeznica u Americi, tako su njujorški operateri relativno kasno stupili na scenu. Preteča današnjeg njujorškog metroa je – pneumatski metro, koji je uz mnogo pompe pušten u rad 1870. godine. Izgrađena za svega 58 dana, ova prva nju-

# Čekalo se 100 godina

Priča o njujorškoj podzemnoj željeznici je priča o razvoju grada i o promenama kroz koje je grad prolazio, o ljudima koji ga čine i o trendovima koji neretko baš odatle kreću da bi osvojili ceo svet

Piše: **Marija Šajkaš\***

jorška podzemna željeznica u najavi je imala samo jedan vagon, koji je kroz tunel prelazio razdaljinu od 95 metara. Vožnja je, pišu istoričari, predstavljala svojevrsnu atrakciju, pa je samo u prve dve nedelje Beach Pneumatic Transit, kompanija koja je bila vlasnik metroa, prodala više od 11.000 karata. Bez obzira na početni uspeh, ovaj metro nije odmakao dalje od inicijalnih 95 metara, najviše zbog kraha berze, koji je u to vreme zaustavio različite inženjerske poduhvate.

Prva prava metro-linija u Njujorku puštena je u pogon 1904. godine i putnici su za pet centi mogli da predu razdaljinu od oko 15 kilometra, putujući kroz 28 stanica. Ostalo je zabeleženo da se tog 27. oktobra 1904. godine tadašnji gradona-

čelnik i budući predsednički kandidat Džordž Meklelan toliko uživeo u ulogu mašinovođe da je, umesto da voz samo pusti u pogon, ostao iza volana od prve stanice sa dna Menhetna sve do 103. ulice. Godinu dana kasnije metro-linija je sa Menhetna proširena na Bronks, a ubrzo potom i na Bruklin, koji je u to vreme bio zaseban grad, i u Kvins.

Amerika tog vremena bila je u fazi slobodnog kapitalizma u kojem su se pred očima javnosti nadmetale nove kompanije i nove ideje, i privlačila je najhrabrije i najizdržljivije. Nikola Tesla je, na primer, došao u Njujork 1884. godine, u vreme kad se od obrazovanih ljudi, bez obzira na njihovo zanimanje, očekivalo da budu i – pronalazači. Otuda ne treba da čudi da su linije njujorškog me-





troa uporedo razvijale dve različite kompanije, koje su, budući konkurenti, a ubeđeni da je budućnost upravo na njihovoj strani, koristili šine, a samim tim i vagonne različitih širina i dužina. Početna nekompatibilnost dovela je do toga da danas ispod Njujorka postoje spletovi napuštenih tunela. Onih koji su previše uski da kroz njih prođe današnji voz. U gradu je 2007. godine isključen poslednji sistem koji je koristio Edisonovo direktno strujno kolo, što predstavlja trijumf stvaralačke misli Nikole Tesle, ali se direktna struja i dalje nalazi u središnjoj šini njujorške podzemne železnice.

Napušteni metro i vozni tuneli oduvek su gicalali maštu Njujorčana. Volt Vitmen je tako posvetio jednu od svojih pesama voznom tunelu na Atlantik aveniji, koji je zatvoren za upotrebu 1861. godine. Ostalo je zabeleženo da je 1916, nakon većeg broja dojava, policija kroz plafon ušla u tunel, očekujući da će u njemu naći nemačku tajnu diverzantsku ćeliju. Nisu pronašli ništa, ali su tunel pospremili, do njega su spro-

veli struju, da bi ga ponovo – zatvorili. Tokom 80-ih godina prošlog veka dvadesetogodišnji stanovnik Bruklina Robert Dajmond, koji je od starijih čuo priče o postojanju tunela, ušao je u obližnji šaht, prošao kroz cevi, locirao zid tunela i uz pomoć komunalaca otvorio tunel. Danas ovaj tunel predstavlja turističku atrakciju, a Robert Dajmond je jedan od njegovih vodiča i kustosa.

### **LJUDI KRTICE U NAPUŠTENIM TUNELIMA:**

Urbana legenda u kojoj, sudeći prema objavljenim knjigama i dokumentarnim filmovima, ima i istine, kaže kako u spletu napuštenih njujorških tunela žive takozvani "ljudi krtice" (mole people). Budući da nemaju stalnu adresu, ovi ljudi spadaju u kategoriju beskućnika. Neki od njih imaju utisak da ih traže policija ili vlada i da su tuneli najbezbednije mesto da se sakriju. Drugi imaju ozbiljne probleme sa drogama i porodica i prijatelji su odavno odustali od pokušaja da im pomognu. Neki se izdržavaju sakupljajući konzerve ili flaše, drugi

skupljaju novčiće po ulici ili prose. Svi se slažu da za život u tunelima ne treba mnogo. U nekim od tunela postoji struja i tu su se, prema navodima očevidaca, ljudi-krtice organizovali u komune. Iako svi spavaju na odvojenim mestima, postoje zajednički prostori za čitanje, za pušenje i za gledanje televizije.

Ako baš i ne zalaze u napuštene tunele, bogati i uticajni Njujorčani se ipak ponekad spuste u podzemnu železnicu. U gradu u kojem je gotovo konstantno saobraćajna gužva, uz vožnju helikopterom, metro predstavlja daleko najbrži način prevoza. Milioner i bivši gradonačelnik Njujorka Majk Blumberg je gotovo svakog dana na posao išao metroom. Za posetioce prestižnog Waldorf Astoria hotela izgrađena je posebna, tajna metro stanica u koju je moguće ući samo iz hotela. Ostalo je zabeleženo da je ovo dobro došlo Frenklinu Ruzveltu, koji je tokom trajanja predsedničke kampanje 1944. pokušao da sakrije činjenicu da je u invalidskim kolicima, pa se nakon konferencije u hotelu, ume-

## Revija > Nova metro-linija u Americi

sto da prolazi pored novinara koji su čekali ispred, samo liftom spustio u metro, a odatle u privatni vagon koji ga je odveo van grada.

Promene u gradu uvek su se odražavale na metro. Tokom sedamdesetih i delimično osamdesetih godina prošlog veka Njujork je bio zahvaćen talasom kriminala, a kupei i platforme podzemne železnice predstavljali su grad u malom. Očevici iz tog vremena pričaju o razvaljenim i unakaženim kupeima, o mirisu cigareta i urina, o tome kako se u voz ulazilo sa dva novčanika, od kojih je jedan bio spreman da se preda lokalnom napasniku, o tome kako se vežbao pogled u prazno i o čuvenim njujorškim pacovima koji su, ukoliko su živeli i hranili se u metrou, bili dva puta veći od pacova koji su se u to vreme muvali po gradu. Ulazak u metro plaćao se žetonima, ali je bilo onih koji su, ne želeći da plate za vožnju, vezivali žetone na konopčić, pa bi ih izvlačili kad se nađu sa druge strane, u stanicama. Neki drugi, uglavnom beskućnici i tinejdžeri, ustanovili su da je žetone moguće izvući snažnim usisavanjem vazduha iz mašine kroz rupu u koju se ubacivao žeton. Nakon što se ova tehnika "odomaćila", kondukteri su počeli da "zapršuju" otvore alevom paprikom. Nakon nekog vremena tinejdžeri bi se spuštali do podzemne s kofama punim vode, koju bi pljusnuli preko mašine, i onda se ponovo dali na posao. Iz tog vremena su i čuveni njujorški grafiti. Tokom sedamdesetih gotovo da nije bilo kupea koji nije bio iscrtan spolja i iznutra. Gradske vlasti objavile su "rat grafitima" već 1972. godine, ali su tek deset godina kasnije, primenom taktike "polomljeni prozori", koja podrazumeva kombinovano pojačano patroliranje, uz dovođenje u red svakog pojedinačnog kupea, imali prve konkretne rezultate.

### UMETNOST U METROIMA:

Danas je za podzemnu železnicu i umetnost u kupeima i na stanicama zadužena gradska korporacija - Metropolitan Transportation Authority, popularno MTA. U kupeima je tako uvek moguće videti umetničko delo, najčešće crteže ili poeziju poznatih umetnika, inspirisane metroom i Njujorkom, koje



je MTA posebno naručio i platilo. Mnoge stanice ukrašene su muralima, mozaicima i skulpturama koje na neki način obeležavaju taj deo grada. Paralelno sa ovim zvaničnim umetničkim poduhvatima, u podzemnoj železnici i u vagonima uvek se odvija i neki spontani vid umetnosti. Najčešće su to muzičari, gitaristi koji sviraju na stanicama ili marijači bendovi, vokalni solisti ili bubnjari, koji prolaze kroz kupee i sviranjem zarađuju za život, kao i gimnastičari i igrači, koji koriste platforme i šipke u kupeima da pokažu svoje akrobatske talente i tako zarade neki dolar. Nakon Trampove pobede na predsedničkim izborima, zidovi podzemne stanice u 14. ulici i osmoj aveniji spontano su pretvoreni u galerijski prostor, kada su Njujorčani jedni drugima počeli da ostavljaju poruke podrške, nade i prkosa. Nakon što je "kolekcija" narasla na nekih 20.000 poruka, ljudi iz Njujorškog istorijskog muzeja uzeli su 5.000 najzanimljivijih "ekspozata" i arhivirali ih za pokolenja i buduću izložbu, a ostalo je uklonjeno.

**PROROCI:** Na kraju, ovaj pregled ne bi bio potpun bez spominjanja tipičnih likova koje gotovo uvek možete da sretnete u vožnji metroom. Uz različite muzikante, pevačke grupe i akrobate, kroz kupee obično prolaze i neki klinici koji pokušavaju da putnicima prodaju čokoladice, objašnjavajući da tako skupljaju novac za npr. svoj košarkaški klub. Za njima, ili pre njih moguće je sresti stare, ali okretne Kineskinje koje prodaju narezane DVD-jeve ili lati-

no-tete koje prodaju ćuros i slične južnoameričke poslastice. Beskućnici su nezaobilazna kategorija. Oni ili spavaju preko dva ili više sedišta, ili prolaze kroz kupee u potrazi za hranom i nekim dolarom. Ukoliko se vozite metroom ujutru na posao, sva je prilika da će pored vas u nekom trenutku sedeti neko toliko umoran i neosetljiv na međuljudske granice, da će pokušati da spava naslonjen na vaše rame. U kupeu je, dalje, uvek neko ko nešto jede i neko ko pije vrelu kafu, koja se lako može prelići u vaše krilo. Tu je, dalje, uvek neko ko sluša muziku toliko glasno da morate da je slušate i vi, kao i grupe zbunjenih turista (oni uglavnom ne sede nego pokušavaju da pronađu smisao u mapi metroa i stalnoj promeni voznog reda) i grupe glasnih tinejdžera. Na kraju, ukoliko se vozite dovoljno dugo, sasvim je za očekivati da će vam se direktno obratiti i neko od brojnih propovednika. Većina od njih svojim dugim i glasnim govorima podseća na skori dolazak sudnjeg dana i prihvatanje Hrista kao ličnog spasioaca. Manji broj predviđa budućnost. Mada, kraj je godine, pa je možda dobra ideja načuljiti uši. Grad, kao što rekospo, pulsira u ritmu neizvesnih političkih promena. Bilo bi dobro da nam neko kaže šta možemo da očekujemo u 2017. godini. ☚

\*Marija Šajkaš

*Autorka je dopisnica Novog magazina iz Amerike i autorka romana "Svaštara Ester Jovanović" (izdavačka kuća Klett), u kojem su isprepletane priče starog Beograda i Njujorka*