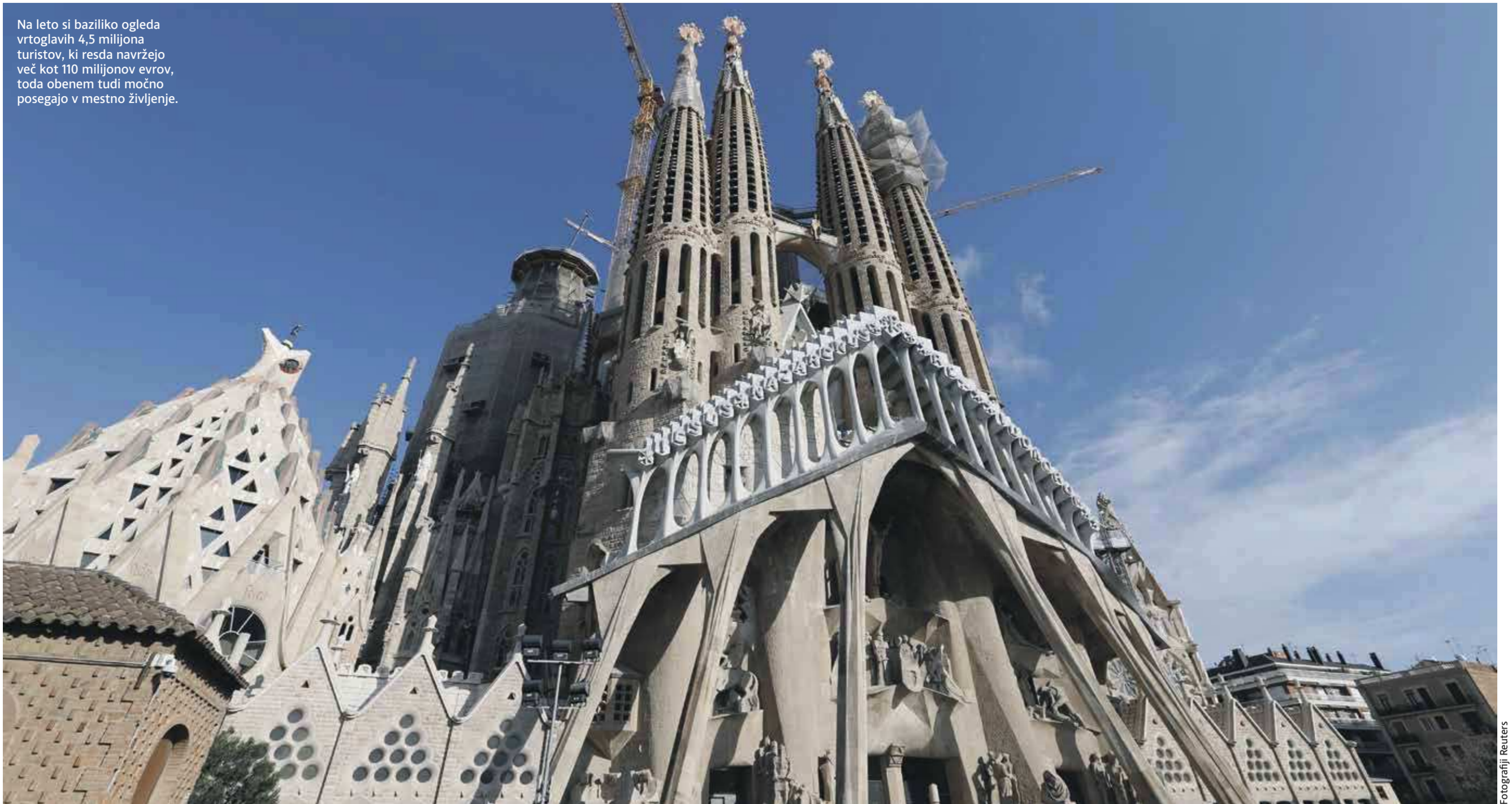


Na leto si baziliko ogleda vrtoglavih 4,5 milijona turistov, ki resda navržejo več kot 110 milijonov evrov, toda obenem tudi močno posegajo v mestno življenje.



Fotografiji Reuters

Nesklenjeni raj

Sagrada Família, nedokončani arhitekturni biser, ki priteguje na milijone ljudi in ima končno gradbeno dovoljenje

MIMI PODKRIŽNIK

Visoko

jo je hotel dvigniti v nebo, menda zato, da bi se dotaknila nebes in bi, kot je izjavil, njene stolpe ali vsaj najvišjega, 170-metrskega, videli angeli. Ko si je katalonski arhitekt Antoni Gaudí zamislil, da bo postavil imponozantno Sagrada Família, je zrl nebeško onkraj in obenem tuzemsko božal domačo Barcelono. Če je soditi po dolgih turističnih vrstah, ki se še stoletje pozneje vijajo pred slovito baziliko z osemnajstimi nižjimi ali višjimi stolpiči, je tudi čakalnica pred rajem nepreštevna in nikdar dokonč(a)na. Sagrada Família je po svoje res neskljenjen raj, tako za oči kot za duha. A ne bodimo le vznese, kakemu Barcelončanu se utegne poroditi precej peklenska primerjava o nebodijihtrba turistih, ki zaradi slovitega bisera katalonskega modernizma kot cunami uničujejo barcelonsko avtentičnost. Na leto si baziliko ogleda vrtoglavih 4,5 milijona turistov, ki resda navržejo več kot 110 milijonov evrov, toda obenem tudi močno posegajo v mestno življenje. Živeti v Barceloni je kot bi imel kamenček v čevlji, mi je pred leti dejala tamkaj živeča prevajalka Simona Škrabec.

Pred dnevi je bazilika svete Družine – med Unescovo svetovno dediščino sodi – spet stopila v ospredje, potem ko je v medijih zakročila vest, da so po 136 letih upravitelji verskega objekta vendarle zgodovinsko pridobili (in z mestom Barcelona podpisali) gradbeno dovoljenje. Vse od prvih lopat leta 1882 je bil namreč črna gradnja, o končnem papirju pa so se pospešeno pogajali zadnja tri leta. Kot so se končno dogovorili, morajo upravitelji mestni občini v naslednjem desetletju



izplačati 36 milijonov evrov, ki naj bi jih porabili za izboljšanje javnega prevoza okrog bazilike in nasploh za ureditev okolice.

Vemo, da je fascinantna Sagrada Família (ki je bila lani poleti ob terorističnih napadih v ospredju zaradi špekulacij, da so teroristi hoteli ciljati tudi nanjo) še nedokončano »gradbišče«: arhitekturna dela naj bi sklenili do leta 2026, ko bodo praznovali stoletnico Gaudíjeve smrti (1852–1926), oziroma do leta 2032, ko naj bi zaključili še z vsem načrtovanim okrasjem, ali morda še pozneje oziroma, če smo nekoliko drzni, sploh nikoli, kajti čar je v kreiranju, v nepopolnosti človeškega ustvarjanja, v pomanjkljivosti človekovega bivanja in bitja nasploh. A nekoč morda vendarle končana bo Sagrada najvišja bazilika v Evropi ... izjemno zgodovino nastajanja, neredko tudi politično določeno in polemično razburkano. Saj vemo, da si politika rada jemlje pravico ne le zaganjati, ampak tudi ustavljati povsem konkretna dela, o čemer je v svojem zanimivem dokumentarcu *Sagrada, el misteri de la creació* (*Sagrada, misterij ustvarjanja*) pred leti pripovedoval švicarski filmski Stefan Haupt.

O edinstvenih projektih samosvojega Antonija Gaudíja je napisanih prav tako veliko knjig, kakor ne manjka zapisov o njem samem. V *Homage to Barcelona* (*Poklon Barceloni*) irski pisatelj Colm Tóibín zapiše, kako za arhitektom, ki je od nekaj »živel v svojem lastnem svetu«, ni ostalo prav mnogo intimnih spominov in sladkih zasebnih podrobnosti. »Ni dajal intervjujev, prav tako ni imel veliko tesnih prijateljev. Ni maral, da bi ga fotografirali, zato se je ohranilo malo slik ...«. Znano je, da je bil precej varčen in asketski, morda kar stiskaški (do sebe), nosil je stara, ponošena oblačila, jedel kot vegetarijanec in se kot zgleden kristjan pogosto postil. Ohranilo se je tudi, da je na stara leta vstajal ob sedmih zjutraj, šel k maši in obhajilu, potem pa se podal do Sagrade Família, s katere gradnja se je v petek in svetek ukvarjal od leta 1909 pa do smrti 1926. Pri megalomanskem projektu je menda vztrajal ves dan in medtem skrbno pazil, da se je vsak kamen, vsak kos ali košček kakšne skulpture,

Izjemni Katalonec

Poseben, samosvoj in edinstven Antoni Gaudí je močno zaznamoval Barcelono ne le s svojim življenjskim projektom Sagrada Família, ampak tudi s številnimi hišami, biseri katalonskega modernizma: Casa Vicens, La Pedrera, Casa Batlló ..., ter še s parkom Güell, nasploh s keramiko ali tudi z mojstrovini iz lesa (videti jih je v Casi Batlló, denimo) in kovaškimi izdelki. Kot mu pripisujejo, je unikatno povezal objektivno s subjektivnim, spiritualizem z materializmom, racio in emocije ter sanje ali sanjarije z resničnostjo. Sagrada Família naj bi na koncu imela tri velika pročelja (ki simbolizirajo rojstvo, smrt in Jezusovo vstajenje) ter 18 stolpov (ki utelešajo 12 apostolov, štiri evangeliste, Jezusa in Marijo).

živalske ali rastlinske, biblične ... skladal z njegovim ambicioznim načrtom.

Za samotarskim in samosvojim Gaudíjem, ki je sprva ustvarjal politično, proti koncu pa predvsem še spiritualno, se ni ohranilo veliko iz njegove intime, zato pa mnogo fascinantne arhitekture, v kateri se magično razkrivajo Katalončeva brezmejnja ustvarjalnost na eni strani ter svojevrsten red, kar strogost ali pravilnost na drugi. Na tem mestu ponovimo, da ju je znani zgodovinar Vicens Vives pojasnjeval s katalonskim narodnim značajem: določata ga tako *rauxa* – pomeni popolno izgubo racionalne presoje, kreativno razpuščenost in pobeg – kakor tudi *seny* – nakazuje več kot racionalnost, ampak »poudarjeno kmečko« kmečko pamet.

Kot še piše Colm Tóibín, se je v Tarragoni rojeni Gaudí, ki si ni sam nikdar ustvaril družine: ker ni našel ljubezenske sreče, resda dvigal v višave duhovnosti, in vendar je vse življenje politično vztrajal trdno na domačih tleh: recimo pri materni katalonsčini, kajti špansko ni hotel govoriti. Njegov veliki umetniški svet je bujno vzhajal le znotraj majhne Katalonije (nekaj divjega je v tej prastari deželi pomorčev, trgovcev, prekrizanih poti ...), saj je skorajda ni zapustil, kar se je dogajalo onkraj meja, ga ni zanimalo. V nasprotju z mnogo bolj odprtimi Picassom, Dalíjem, Mirójem ... mu je bila dovolj. Ustvarjalno obseden, kar nor je bil doma.

Sagrada Família kot njegov največji življenjski projekt, arhitekturni in religiozni, ga je proti koncu popolnoma »odnesla«, spiritualnost in božje sta ga prevzela do konca; kot je znano, se je fizično tako zelo zanemarljivo, da so ga leta 1926, ko ga je zbil tramvaj, najprej imeli za berača ... Šele zatem so se zavedeli, da so pomotoma skoraj spregledali nacionalnega junaka – ki ga bodo morda, kot je sprožen postopek, enkrat razglasili ne le za blaženega, ampak celo za svetnika, in ki je nadaljevanje gradnje enega največjih čudežev arhitekture zaupal umetnikom Jordiju Bonetu in Josepu Marii Subirachs. Kakor ne Gaudíju, ki so ga potem pokopali v njegovi baziliki, se ni z dokončanjem mudilo niti njima. Kakor piše Colm Tóibín, sta rada ponavljala za njim: »Moji stranki se nikamor ne mudi.« Gaudíjev naročnik je bil bog.

Če je smisel pot in ne konec, končni cilj, potem se je po svoje morda celo nadejati, da ne bodo barcelonske bazilike nikdar končali: zaradi generacij, ki prihajajo, in zaradi mita. Gaudí je neskončen, brezmejen v svojih oblikah, prizori, detajlih, brezkončnih simbolih krščanske govornice, ki se jih ni mogoče nagledati, pa naj človek ničlikokrat in vedno znova postoji pred njimi. ... Zakaj potem toliko hlepimo, da bi zagledati še zadnjo (arhitekturno) piko. •

5
predmetov

Jakoba
J. Kende



NAJBOLJ NAM JE OSTAL V SPOMINU KOT PREVAJALEC VSEH osmih knjig Harryja Potterja, pred kratkim pa je izdal prav posebno knjigo, ki jo naslednji teden začnemo objavljati v Delovem podlistku. Kenda je namreč prvi Slovenec, ki je v celoti prehodil Apalaško pot. Divjino čez štirinajst ameriških zveznih držav na vzhodu ZDA. Ta zahteva dobro premišljeno opremo z zelo specifičnimi lastnostmi. Od desetih sopotnikov se je najbolj navezal na spodnjih pet kosov, ki jih je preizkusil in kupil pred potjo; vsi so ameriškega izvora in vsi proizvajalci in produkti imajo zapeljiva, celo poetična imena. Najprej šotor. Čudo tehnike. »Vesoljska tehnologija«, pravi o njem Kenda. Komaj kaj več kot kilogram ga je, vsak evropski samostojec in dvoslojen bi tehtal vsaj dva kilograma. In še več: to je proizvod Krepke Agnes, lahko ga biča dež in kľofuta veter, pa je vseeno zadnja reč, ki še stoji. Brez spalne vreče tudi ni šlo in je delo firme Razsvetljena oprema, sama spalpa pa se imenuje Razodetje. Upravičeno, pravi Kenda. »Lahko je lahna prešita odeja, lahko gorko topla mumija in vse vmes, da si v njej

vedno lahko zamrmaš: sanje so velika skleda, pol iz mleka, pol iz meda.«

Potem je bil z njim oziroma na njem nahrbtnik. »Delavnica Ribjega orla ima na Apalaški poti brez dvoma večinski tržni delež, 75 odstotkov popotnikov ga nosi. Kar ni čudno: ko si ga nadeneš na hrbet, dobiš občutek, da si spet doma.« Zdržal je celo pot in še zdaj je kot nov. Palice so delo še enega izmed velikih mojstrov pohodniške opreme, ki si je nadel prav tako zapeljivo ime Črni diamant. »Lahke so, a ko izgubiš ravnotežje, so kakor trda vzmet, tanke, a zverjad ve, kako hiter meč so, kako precizna sulica.« Taistim palicam sicer popotniki pravijo ferrari, Kendo pa so na poti izzivali, da ima s sabo zobotrebce. Niso držale vse poti, nobene jih ne bi, pravi, a ko je poklical proizvajalca, so mu na pot zastoj poslali paket novih. In še lonček kuhaj! »Kakor haiku na snežnem vršcu skovan iz čistega titana: skoraj brez teže, sijajno toplotno prevoden, ročaj vedno ostane hladen, vanj gre ravno obed sestradanega pohodnika (2,5 obroka) ali plinska kartuša.« In je minilo 3500 kilometrov divjinske poti. • T. J.



Fotografije osebnih arhivov, portret Jozef Suhadolnik

21 slonov in 17 kamel

Mostovi, zgrajeni kot prometne povezave, živijo pa kot ikone

SAŠA BOJC

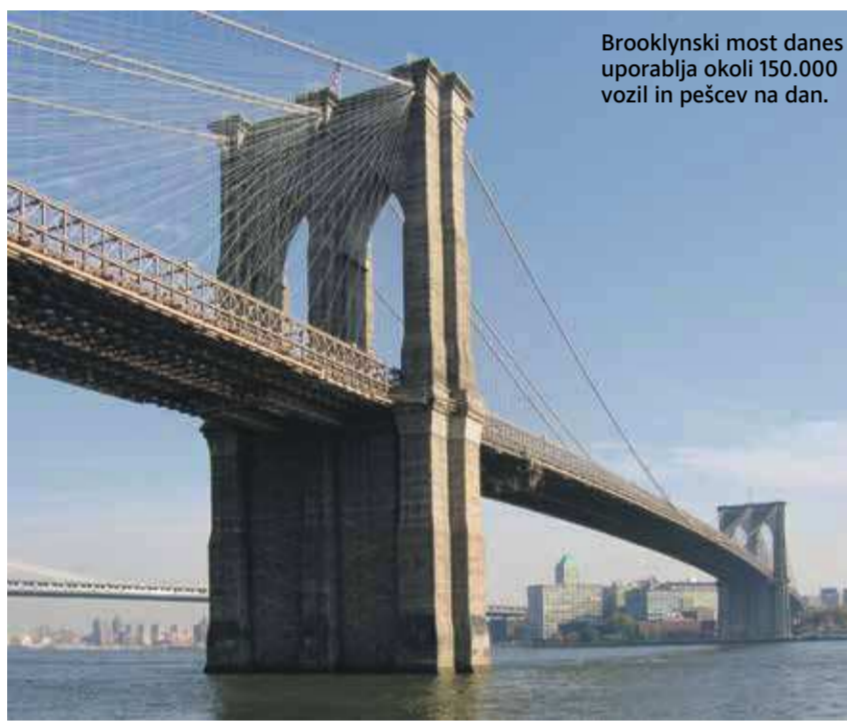
Golden Gate, ki se pne nad zalivom San Francisca, navdušuje tako v megli kot ob lepem vremenu.



Foto Wikipedia

Kitajska

Je te dni opevala najdaljši most prek morja in peti največji na svetu, ki s svojimi 55 kilometri in šestimi pasovi ter več kot 20 milijardami dolarjev vložka dokazuje zadržanost te svetovne velesile v prihodnost. Kljub pogledu naprej prav Kitajci še kako radi občudujejo zahodne vzore, pa četudi ob tem globoko padejo v preteklost. Tak je beneški most Rialto, katerega pomanjšano repliko skupaj z gondolami kot pogrošno počitniško idilo ponujajo gostom petzvezdnicega hotela The Venetian Macao v Macau. V resnici za njim stoji ameriška korporacija Las Vegas Sands, ki je prvo repliko Rialta postavila ne samo v bazen, ampak (skorajda) v sredino ameriške pušča-ve. Oddaljenost od pravih Benek je občudovalce gotovo oropala za podatek, da izvorni pokriti most s trgovinami in stojnicami, zgrajen ob koncu 16. stoletja, slovi kot renesančni arhitekturni dosežek. Še danes je najstarejši most, ki se pne čez Veliki kanal. Čez njegov najožji del so ga zgradili po načrtih gradbenega inženirja Antonia da Ponteja in njegovega nečaka Antonia Contine iz istrskega kamna, za vsak mostni steber pa so v morje vkopali po 600 hrastovih kolov. Do sredine 19. stoletja je bil tudi edini grajeni, ki je povezoval morski nabrežji, na vseh drugih točkah pa je bilo treba za premostitev ožine zlesti v gondolo, ki so vozile sem in tja. Prvi most na njegovem mestu je bil konec 12. stoletja plavajoči leseni most Ponte della Moneta, potem pa so ga sredi 13. stoletja zamenjali.



Brooklynski most danes uporablja okoli 150.000 vozil in pešcev na dan.

Foto Wikipedia

Dandanes ga preči okoli dvajset milijonov turistov na leto, od lani pa lahko občudujejo njegovo osveženo podobo, ki jo je plačala slavna modna znamka Diesel Renza Rossija, in so ga v uporabo meščanom in turistom uradno predali ob 57. beneškem bienalu. Za gradnjo najnovejšega kitajskega mostu čez morje so porabili 400.000 ton železa oziroma toliko, kot če bi zgradili štiri in pol primerka slavnega

Golden Gate v San Francisca. Čeprav je zamisel o povezavi z Marin Countyjem nad oceanom tlela že v 19. stoletju, je bila za tedanje čase pretrd oreh. Lebdeča oranžno-rdeča poteza se je nad zaliv razpela šele leta 1937, novo artdecojevske znamenitosti pa je ameriško združenje gradbenih inženirjev razglasilo za eno od čudes sodobnega sveta. Za tem podvigom je stalo več slavnih imen tedanje ameriške gradbene stroke: Joseph

Strauss, Charles Alton Ellis in Leon Moisseiff, gradnja je vzela življenja desetih delavcev, devetnajstim pa so jih rešile zaščitne mreže. Ko so ga odprli, je bil z 2737 metri največji viseči most na svetu in ob tej priložnosti mu je Strauss, ki je bil tudi pesnik, zložil kar dve pesmi, pozneje pa mu posvetil še eno. Toda v kolektivni spomin tako Američanov kot sveta je vpisan predvsem zaradi oblike in barve, za kateri je zaslužen arhitekt Irving Morrow. Stolpa, ki se dvigata 227 metrov nad morjem in imata temelje vkopane trideset metrov pod gladino, je zasnoval v slogu art decoja, sprva načrtovano rumeno-črno barvo, ki bi bila po mnenju ameriške mornarice vidna že na daleč, pa je opustil, saj ga je navdušil kar rdečkast odtenek antikorozijskega premaza, s katerim je bilo prevlečeno jeklo. Poslej ta edinstvena barva ne lepša panorame le v meglenih dneh, temveč prav v vseh letnih časih tako zaradi morske modrine kot zelenih hribov Marina. Še vedno pa je to predvsem vsakdanja pot okoli 38 milijonov vozil na leto pa tudi zadnja postaja samomorilcev, ki tako kot občudovalci arhitekture prihajajo z vsega sveta. Skoke v večnost, ki jih skušajo preprečiti tudi z opozorili, da »obstaja upanje – pokličite!«, naj bi od leta 2021 preprečevala 20 milijonov dolarjev vredna ograja.

Tudi vzhodna stran ameriške obale ima ikoni. Brooklynski most, ki ga danes uporablja okoli 150.000 vozil in pešcev na dan, je bil zgrajen leta 1883. Kmalu po tem, ko so ga odprli in so se zaradi zdrsa ženske v množici razširile govore, da se most podira, sta panika in posledični stampedo terjala kar 12 smrtnih žrtev.

Potem pa je znani ameriški šovman in lastnik cirkusa Phineas Taylor Barnum čezenj popeljal 21 slonov in 17 kamel ter dokazal, da je varen. Vse do gradnje Manhattanskega leta 1912 je Brooklynski slovel tudi kot najdaljši v New Yorku.

Nekaj let prej so se stare celine širile vesti o mogočnem londonskem Tower Bridge, ki je ime podedoval po trdnjavi, ob kateri stoji. Na razpis za most, ki bi razbremenil promet, hkrati pa ne bi oviral plutja po Temzi, je prispelo več kot petdeset rešitev, oktobra 1884 pa so izbrali tisto, ki jo je mestni arhitekt Horace Jones izdelal v sodelovanju z Johnom Wolfejem Barryjem. Pri projektu je sodelovalo pet velikih gradbenih podjetij in 432 delavcev, ki so most gradili vsak dan osem let. V reko so naredili dva masivna nosilca za 11.000 ton težko jekleno ogrodje obeh stolpov in mostu za pešce. Ko je bil leta 1894 zgrajen, je bil največji in najbolj dovršen dvigni most na svetu. Kraka sta se (tako kot se še vedno) dvigovala na hidravliko ob pomoči parne strojnice (zdaj se na električno in olje), na 86 stopinj pa so ju dvignili v pičli minuti med 20- in 30-krat na dan. Prečkanju pešcev je bil namenjen zgornji most, toda ker so ga ti raje prečli »v pritličju« skupaj s kočijami in prvimi avtomobili, so ga že leta 1910 zaprli. Most se je vse do leta 1977 ponašal s čokoladno rjavo barvo, ob kraljičinem srebrnem jubileju pa so ga prebarvali v rdečo, belo in modro. Leta 1982, po 72 letih, so za javnost ponovno odprli tudi njegov zgornji del oziroma notranjost s stalno razstavo, od leta 2014 pa si je zaradi steklene podlage mogoče od zgoraj

ogledati, kako se kraka dvigneta za ladje. To si bodo obiskovalci lahko v živo ogledali danes ob 13. uri in 15 minut, sicer pa most dvignejo 850-krat na leto.

Stara celina se ponaša seveda tudi z mlajšimi inženirskimi dosežki, med katerimi gotovo, tudi po skoraj poldrugem desetletju, izstopa jekleni viadukt Millau, ki se razteza čez dolino rečice Tarne v bližini Millaua v južni Franciji. Zamisel o njem se je porodila že v drugi polovici 80. let, graditi pa so ga začeli šele v novem tisočletju. Zanj so naredili na tisoče najrazličnejših študij, od upora strukture proti sunkom vetra s hitrostjo do 200 kilometrov na uro do študij staranja betona in podnebja, spreminjanja sestave tal, potresne varnosti ... Znamenitost pa je postal že med gradnjo, saj si je gradbišče ogledalo več kot 300.000 ljudi in so razbrali sto tisoč izvodov posebne izdaje časopisa Midi Libre, posvečene temu dosežku človeštva.

Zgrajen je bil v zgolj 39 mesecih za približno 320 milijonov evrov po načrtih Pritzkerjevega nagajenca, britanskega arhitekta sira Normana Fosterja in inženirja Michaela Virlogeuxa, znanega kot avtorja prek sto mostov, ter s četico arhitektov in inženirjev za njima. Ob otvoritvi leta 2004 je bil s 343 metri najvišji most oziroma viadukt na svetu. Še danes navdušuje z izjemno vitko konstrukcijo futurističnega videza, ki se od daleč zdi kot jadnica, na najgloblji točki, ki je od vozišča oddaljena 270 metrov, pa je kot 80-nadstropni nebotečnik. Kulturni dosežkov človeškega graditeljstva ne z njim ne z zadnjim kitajskim še zdaleč ni konec ...



Rialto je bil vse do sredine 19. stoletja edini grajeni most čez Veliki kanal. Danes so še trije.



Tower Bridge, ki je bil ob izgradnji konec 19. stoletja največji in najbolj dovršen dvigni most na svetu, se tudi danes dvigne približno 850-krat na leto.

Foto Wikipedia

