



På väg bort och hem

Heading Away and Home

Monica Sand



En tågresa gör det visserligen möjligt att lämna allt bakom sig, färdas mot det okända eller äntligen komma hem. Men för pendlaren – denna modernitetens kollektiva nomad – som reser av den nödvändighet som är betingad av avståndet mellan hem och arbete, är det snarare upprepningen i rytmen och vibrationerna i rörelsen som sätter sig i kroppen. Fram och åter, tur och retur, bort och hem, hit och dit. Rörligheten i den moderna nomadens jakt efter föda, möjliggörs av den teknik individen bär med sig – mobiltelefon med gps och dator – där kontakter upprätthålls samtidigt som förflyttningar, gränsövergångar och positioner kan kontrolleras. De latent äventyr som väntar bakom varje krök förmår sällan bryta av pendlarens rutiner. De välbekanta långsträckta rummen intas med nästan automatiserade rörelser medan tiden upplöses i en enda upprepad resa som, till och med i drömmen, pendlar fram och tillbaks i ett mellanrum: är det igår eller nästa vecka? Ett snabbt uppvaknande ur slummern eller datorns ljusblå sken, en reaktion; själva den rytmiserade tiden vibrerar i kroppen som vaknar till exakt då det är dags att kliva av.

Att ständigt vara på väg från en plats till en annan utgör bilden av den modernitet där rörelse, förflyttning och hastighet är synonymt med framsteg och utveckling. I själva verket rör vi oss i universum i en hissande hastighet oberoende av samhällsmytologier. Enligt fysikens teorier måste rörelse och hastighet alltid relateras till ett referenssystem, ofta jorden, som i vardagen uppfattas som stillastående. Referenssystemet

A train journey makes it possible to leave everything behind you and travel towards the unknown or finally come home. However, for the commuter – this collective nomad of modernity who travels out of the necessity brought about by the distance between work and home – it is rather the repetition in rhythm and the vibrations of the movement that become entrenched in the body. Back and forth, away and home, here and there. The mobility in the modern nomad's hunt for sustenance is enabled by the technology that individuals carry around with them – mobile phone, GPS, computer – making it possible for contact to be maintained at the same time as movements, border crossings and positions can be controlled. The latent adventure that is waiting around every bend in the road rarely interrupts the commuter's routines. The familiar elongated spaces are occupied with almost automated movements while time is dissolved into a single repeated journey that, even in dreams, moves back and forth in-between time and space: is it yesterday or next week? A quick awakening from a slumber or the computer's light-blue glow, a reaction; the rhythmic time itself vibrates in the body that awakens exactly when it is time to disembark.

To always be on one's way from one place to another is quintessential to modernity where movement, mobility and speed are synonymous with progress and development. In fact, we move within the universe at an amazing speed, independent of societal myths. According to the theories of physics, movement and speed always have to be related to a reference system, often the

'Are you sure?'



–Det här är det enda jag vet.

under en tågresa skiftar ett flertal gånger; från att spåret och perrongen uppfattas som stillastående när tåget rullar in, till att landskapet rusar förbi med full hastighet utanför fönstret. Vid stationen, inifrån tåget, känns det till och med i kroppen som att tåget börjar gå bakåt, när det i själva verket är tåget bredvid som börjar rulla. I tågets barndom ansågs hastigheten och den förändrade varseblivningen kunna göra människor sjuka; något vi idag skrattar lätt överlägset åt eftersom vi är övertygade om att våra kroppar och sinnen har vant sig vid flimret, tempot och den rumsliga och tidsmässiga fragmenteringen. Filosofen som 1993 drog i nödbromsen på X2000, som då varit i trafik sedan 1990, angav en 'musikalisk fundering' som orsak till handlingen; färden gick i 'fel livstempo'. Kanske är detta livstempo orsaken till en alltmer utbredd utmattning.

Filosofen Michel Foucault analyserar det moderna samhället som en serie rumsliga förhållanden och indelningar där individen som kroppslig enhet formas och formuleras; finner sin rätta plats eller sätts på plats utifrån olika kategoriseringar och levnadsperioder. Det privata och det offentliga, arbete och fritid, barn, vuxna och äldre, det sjuka och det friska delar i det mänskliga livets förlopp i skilda, fragmenterande och överlappande erfarenheter av rum, platser och institutioner. En vanlig dag i ett sådant samhälle innebär nästan alltid att ta sig från hemmet till minst en institution (om man inte redan bor på en) eller arbetsplats beroende på ålder och livssituation, för att där-efter uträtta ärenden och utöva fritidssysselsättningar på andra

'This is all I know.'

earth, which in daily life is perceived as standing still. The reference system during a train ride shifts several times; from when the rails and the platform are perceived to be standing still when the train rolls in, to the landscape that rushes by at full speed outside one's window. At the station, from inside the train, it even feels physically as if the train starts moving backwards, when in fact it is the neighbouring train that is leaving. In the early days of train travel the speed and change in perception was seen to be capable of making people sick – something we would today only dignify with a superior laugh since we are convinced that our bodies and our senses have become accustomed to the flickering, the speed and the spatial and temporal fragmentation. The philosopher, who in 1993 pulled the emergency breaks on an X2000, which had by then been in use since 1990, stated a 'musical consideration' as the reason for his actions: the journey proceeded at the wrong 'life tempo'. This is perhaps the reason for the increasingly widespread fatigue.

The philosopher Michel Foucault analyses modern society as a series of spatial relations and partitions in which individuals as physical entities are formed and formulated, find their proper place or are put in their place based on different categorisations and periods in life. The private and the public, work and leisure, children, adults and the aged, the sick and the healthy divide up the course of human life in separate, fragmentary and overlapping experiences of space, places and institutions. An average day in such a society almost always entails getting from one's



–Allting rör ju på sig!

platser. De flesta föds och dör på sjukhus i en cirkelrörelse mellan institutioner och rumsliga sammanhang som organiserar den enskilda kroppen i tid och rum. Trots allt är dessa in- och uppdelningar inte naturgivna men bidrar till att djupgående skillnader och konflikter permanentas rumsligt. Enligt filosofen Elizabeth Grosz definierar och etablerar visserligen 'kroppar och städer' varandra men knappast som oföränderliga och stabila system. Rytmen i det mänskliga livet produceras och omförhandlas ständigt i ett rörligt system av disparata flöden och händelser som sammanförs eller dras isär, mer eller mindre, tillfälligt.

Tåget bildar ett omslutande platslöst rum, en *heterotopi* (= annan plats), med Foucaults definition, kring en begränsad funktion – att ta sig från en plats till en annan. Avskilt ifrån, men i ständig förbindelse med verkliga platser, i en färd bort eller hem, upprätthålls och överskrids sociala relationer, medan verklighetens oreda, oordning och förvirring hålls utanför. Långt ifrån enbart ett transportmedel är tåget en dröm-maskin som antingen kan bidra till att uppfylla livsdrömmar eller, som i en mardröm, bryta av alla förbindelser med både det förflutna och framtiden, samtidigt som rörelse och hastighet materialiserar samhällets historiskt-ekonomiska framgång. Denna välordnade platslöshet påminner om begreppet *icke-platser* (non-places), som introducerats av antropologen Marc Augé som en negation av de platser där det sociala livet konstrueras. Till icke-platserna räknar han den underliggande struktur som möjliggör förflyttning från en

home to at least one institution (if one doesn't already live in one) or a workplace depending on one's age and life situation, then performing certain chores and later engaging in leisure activities in other places. Most people are born and die in a hospital in a circular movement between institutions and spatial contexts that organise the individual body in time and space. Despite this, these divisions and classifications are not innate but contribute towards profound differences and conflicts being entrenched spatially. According to philosopher Elizabeth Grosz, 'bodies and cities' certainly define and establish each other but hardly as unchangeable and stable systems. The rhythm in human life is constantly produced and renegotiated in a mobile system of disparate flows and events that are brought together or drawn apart, more or less temporarily.

The train forms an enclosing placeless place, a *heterotopy* (= another place), by Foucault's definition, around a limited function – to go from one place to another. Detached from but in constant connection with real places, during a journey away or home, social relations are upheld and crossed, while the mess, disorder and confusion of reality are kept outside. Far from just a mode of transport, a train is a dream machine that can either contribute towards fulfilling life dreams or, like in a nightmare, break off all contact with both the past and the future, at the same time as the movement and the speed are materialised as society's historical-economic success. This well-organised placelessness is reminiscent of the term 'non-places', intro-

'Everything's moving!'





plats till en annan, till exempel tunnelbana, tåg- och flygtrafik, men även de utrymmen som uppstår i anslutning till dem; bland annat flygplatser, väntehallar, hotell, shoppingcentrum, fritidsnöjen, nöjesfält. Infrastruktur, denna underliggande struktur av vägar och spår, binder samman platser och orter, samtidigt som andra samband och passager i realiteten förhindras. Järnvägsspåret överbryggas visserligen stora rumsliga avstånd och skapar en genväg genom ett landskap, men bryter samtidigt av historiska minnesspår.

Avsaknaden av det som definierar en plats, gemensam historia, språk och lokala förbindelser, utmärker en icke-plats, enligt Augé. På en icke-plats består inte kommunikationen av samtal eller dialog utan av envägs-information i form av utrop eller skyltsystem där tider uppdateras, högtalarröster informerar, kortmaskiner tar emot betalning med kod eller registrering av biljetter. Istället för i tal bör svaren levereras i direkta handlingar anpassade till den information som ges: slå in koden, registrera biljetten, gå till rätt spår, följ biljettens platsanvisningar, i en kombination av kroppsliga regleringar och uttalade regler. Här avkrävs individen ständigt bevis på sin identitet, via pass, legitimation, kort, som en följd av ett långtgående politiskt begär att kontrollera genom att identifiera. Den säkerhet som eftersträvas skapar också osäkra platser och identiteter exempelvis under broar och i tunnlar. Ur paradoxerna, säkerhet via osäkerhet, frihet genom kontroll, växer moderniteten fram.

'You're the one who's moving.'

duced by the anthropologist Marc Augé to describe a negation of the places where the social life is constructed. According to Augé, non-places include the structures that make movement from one place to another possible, such as the underground, train and air traffic, as well as those spaces that arise in connection with them, such as airport lounges, hotels, shopping centres, leisure activities and amusement parks. Infrastructure – this underlying structure of roads and railways – ties together places and locations, at the same time as other connections and passages are, in reality, prevented. The railway track bridges great spatial distances and creates a shortcut through a landscape, but at the same time it disrupts historical memory tracks.

The lack of that which defines a place, such as common history, language and local connections, is what characterises a non-place, according to Augé. At a non-place the communication does not consist of conversations or dialogue but one-way information in the form of announcements or via a system of signs, where times are updated, speaker voices inform, card machines accept payment with a code or tickets are registered. Instead of using speech the answers should be delivered in direct actions adapted to the information given; punch in the code, register the ticket, go to the right track, follow the ticket's seating instructions, in a combination of physical regulations and unspoken rules. Here the individual is constantly asked to prove her identity via passport, ID, card, as a consequence of a far-reaching political desire to control through identification. The sought-



Icke-platserna är ett uttryck för en tid där den moderna människan, under en stor del av sin tid, befinner sig i passager mellan platser och uppehållsrum, men sällan på plats. Denna rörliga belägenhet skapar en annan sorts hemhörighet, ett annat sätt att förstå sin egen historia i förhållande till det sociala. I *In the Metro* beskriver Augé hur tunnelbanekartan i Paris fungerar som en karta över hans eget liv; han lokaliserar sin barndom, studieperioder, arbetsliv och hem, som förbinds via tunnelbanenätets olika stationer. Genom att dagligen pendla från en plats till en annan återskapar han sin levnadshistoria i förhållande till Frankrikes våldsamma förflutna (med stationer namngivna efter fältslag och drabbningar). Inom infrastrukturens fördefinierade linjer uppstår en resonans mellan samhällsförändringar och individuella historier, som producerar en återkommande underliggande struktur av minnen och händelser i kroppen. Det betyder att den moderna människan i sina ständiga förflyttningar snarare kartlägger sitt livsförlopp baserat på förhållandet mellan platser – en geografi – än som en kronologisk historia.

Mellanrummet där pendlaren befinner sig fylls ofta upp bakom en skärm eller två, antingen i en strävan efter effektivitet – där tiden, inte längre ens egen, används för arbete – eller som distraktion från påträngande intryck eller tankar. Visserligen beskriver många av mellanrummets synonymer, tomrum, glapp eller gap, utrymmet som tomt och innehållslöst, medan det i själva verket erbjuder rum för det som är uteslutet och förbi-sett, för vila och lek, för det oväntade mötet, för förändring. Den

after safety also creates unsafe places and identities, for example beneath bridges and in tunnels. From the paradoxes of security through insecurity and freedom through control, modernity emerges.

Non-places are an expression of a time when the modern human, for much of her time, finds herself in passages between places and waiting areas, but rarely in place. This mobile situation creates a different sort of belonging, another way to understand one's own history in relation to the social. In the book *In the Metro* Augé describes how the metro map in Paris functions as a map of his own life; he locates his childhood, periods of study, working life and home, which are connected via the network of stations. By daily commuting from one place to another he recreates his life story in relation to France's violent past (with stations named after battles and skirmishes). Within the pre-defined lines of the infrastructure, a resonance arises between societal changes and individual histories, which produces a recurring underlying structure of memories and events in the body. This means that the modern human with her constant displacement, maps her life course based on the relationship between places, a geography, rather than a chronological history.

Commuters often fill the in-between space that they occupy with a screen or two, striving either for efficiency – where time, no longer one's own, is used for work – or for distraction from intruding impressions or thoughts. Although many of the

'Do you like it?'



dubbelhet av möjlighet och fara som mellanrummet bär med sig innebär att dess avsaknad av estetisk yta synliggörs tillsammans med dess potential, vilket ständigt väcker begäret att fylla upp mellanrum i stadsrum, i arbetsliv, privat och i samhället. Den rationella myten handlar om alltings förbättring, om utveckling, om framsteg och framgång. Men liksom pendlaren på tåget befinner sig i ett ständigt mellanrum mellan platser, mellan avfärd och framkomst, om än inte i en cirkulär tid, bär förflyttningen knappast framåt, snarare ständigt *på väg* – bort eller hem.

Vad kan konst vara i en sådan tid och hur kan den ge uttryck åt det gemensamma? Historiskt en offentlig angelägenhet bidrog konst till ett samhälle genom att rytmiskt och socialt organisera och gestalta vardagliga göromål och gemensamma livsvillkor i dans, musik, sång, utsmyckningar, dekorationer. Idag existerar konst ofta avskilt ifrån vardagslivet insorterad i skilda institutioner beroende på uttrycksformer; museer, teater, opera, konsertlokaler, som i en villkorad offentlighet, utifrån individens intressen och resurser, ger utrymme åt kulturella frågeställningar och utgångspunkter. Kan konst vara annat än ett gensvar på ett samhälles rumsliga organisation eller en metod som gör det möjligt att svara an mot offentliga platser som en gemensam angelägenhet – ett an-svar? Frågan om *hur* det gemensamma i cirkelrörelser, pendling och spårbundenhet konstnärligt skulle kunna uttryckas, tycks snarast handla om *var* detta kan ske. Kanske i mellanrummet från en plats till en annan?

'Are you still there?'

synonyms – void, gap, distance – describe the 'in-between' as empty and without content, it in fact offers space for that which is excluded and overlooked, for rest and play, for unexpected encounters, for change. This duality of possibilities and danger that the in-between implies, means that its lack of aesthetic surface is made visible along with its potential, which constantly awakens the desire to fill up the in-between in the urban environment, in the workplace and in society. The rational myth is about the improvement of everything, of development, progress and success. But just like the commuters on the train find themselves in a continuous in-between – between spaces, between departure and arrival, albeit not in a circular time – the displacement hardly takes them forward, but rather constantly *on their way*, heading somewhere, away or home.

What can art be in such a time and how can it give expression to the common experience? Historically a public affair, art contributed to society through rhythmically and socially organising and depicting everyday tasks and common living conditions in dance, music, song and decorations. Nowadays, art often exists separate from everyday life, sorted into different institutions depending on the form of expression: museums, theatres, opera houses and concert halls that in a conditioned publicness, based on the individual's interests and resources, provide space for cultural issues and perspectives. Can art be something other than a response to society's spatial organisation or a method that makes it able to respond to public places as a common



Likt mänskliga seismografer, ända ner på cellnivå, vibrerar kropparna i tåget, liksom på andra platser, och registrerar varje skiftning i rytm och energi, mer eller mindre medvetet. När vanan i rytmen bryts aktiveras mellanrummet i en skillnad som kan få oanade konsekvenser. Pendlaren lyfter blicken från skärmen, uppmärksamheten skärps vid mötet med skrivna meddelanden i landskapet: Vem vill något? Vad är till salu? När kommer svaret? Hur kom vi hit? Vart är vi på väg? Frågor som ofta annars passerar spårlöst förbi.

response-ability? The question of *how* the common experience in circular movements, commuting and path dependency could be expressed artistically as the question of *where* this could occur. Perhaps in between one place and another?

Like human seismographs, right down to the cellular level, the bodies in the train vibrate, just like in other places, and register every shift in rhythm and energy, more or less consciously. When the habitual rhythm is broken, the in-between is activated in a difference that can lead to unimagined consequences. The commuters raise their gazes from their screens, come to attention when confronted with the written messages in the landscape: Who wants something? What is for sale? When will the answer come? How did we get here? Where are we heading? Questions that otherwise often pass by without a trace.

'I am here.'