

Flyplassens kultur

Thomas Hylland Eriksen

Samtiden nr. 4-93

Internasjonale flyplasser er forbløffende like over hele verden, og de kan i så måte sees som uttrykk for en global kultur. Men hva inneholder en slik kultur? Iallfall ikke hele mennesker, den er snarere en kultur som består av enkle regler og fragmenter løsrevet fra steder, historier og dype tradisjoner. Denne artikkelen gir en tolkning av flyplassens kultur og magiske kraft -- fra innsjekkingsranken til avgangsporten.

Hva er i ferd med å skje med verdens kulturelle variasjon i vår tid? Det virker uendelig lenge siden Joseph Conrad fant sitt mystiske mørke Afrika etter en farlig og strabasjøs reise til havs og til lands, og omtrent like lenge siden Hemingway demonstrerte sin manndom ved å reise på safari til Øst-Afrika. I dag reiser husmødre fra Grorud på safari til Øst-Afrika, og Conrads afrikanere tar flyet til New York for å presentere sine politiske interesser i FN. Iallfall noen av dem.

Pessimistene hevder at de fleste vesentlige kulturelle forskjeller er i ferd med å bli visket ut: at vi blir stadig mer like etter hvert som urbefolkninger verden over gradvis blir trukket inn i lønnsarbeid, blir mobbet til å få seg identitetspapirer, og bruker lønnen på walkman og månedskort. Optimistene vektlegger i stedet de mange nye kulturelle formene som utvikler seg i en tid preget av stadig mer intens kontakt mellom kulturelle tradisjoner som tidligere var mer isolerte.

Det finnes fremdeles mange mennesker som har lite med den moderne verden å gjøre, selv om det ikke lenger er meningsfylt å snakke om "opprinnelige" kulturer. Fattige i Afrika og Asia er et opplagt eksempel. Imidlertid er mange av Vestens kulturelle former blitt spredt over hele verden, og de kan derfor betraktes som globale selv om ikke alle deltar i dem. Slike fenomener, som internasjonale forretningshoteller, fjernsynsnyheter, burgerkjeder, merkeklær, individualisme og diskotekmusikk, kan leses som fellesnevner for en stor del av menneskeheten. Forenklet kan vi si at verdens forbrukere kommer fra hvert sitt kulturelle univers og møtes i modernitetens felles symboler på markedsplassen, ved felles tegn som Levisjeansen, whiskyflasken, kvartsuret, stemplingsuret og flyplassen.

Selv om mange hundre millioner av mennesker deltar i et verdensomspennende kulturelt og økonomisk system, fortsetter de på andre plan å være forskjellige. Også etter at de fikk CNN og klokker fra Patek Philippe, vender araberne seg fem ganger daglig mot Mekka, noen av mennene har flere koner, og mange av dem rører faktisk ikke alkohol. Muslimske flyselskaper serverer verken svin eller alkohol til sine passasjerer. Nordamerikanerne kjører mer bil og ser mer på fjernsyn enn noe annet folkeslag, og kan færre språk per innbygger enn de fleste andre. Inderne lever gjerne i storfamilier og tilhører arvelige statusgrupper (kaster) som fremdeles har ganske stor betydning.

På flyplassen blir de imidlertid alle like, de smelter midlertidig sammen i flyplasskulturen. Spørsmålet jeg har lyst til å se nærmere på, er hva flyplasser har felles som gjør det mulig for mennesker fra vidt forskjellige kulturelle tradisjoner å fungere friksjonsfritt, uten større kulturkonflikter og kulturelle misforståelser. Hva preger en slik "tredje kultur" eller frittflytende kulturell form -- løsrevet fra historie og slektskap, dype kulturelle sammenhenger, steder og tradisjoner -- hvor mennesker fra forskjellige kulturer kan møtes i en felles virkelighet? Først må vi se på flyplassens rom.

Flyplassens rom

Har du sett én, har du sett alle. Selvsagt er ikke flyplasser identiske, men de forholder seg på mange

måter til det samme sett av regler. Følgelig går det an å bruke de regler og konvensjoner man har lært på én flyplass nesten overalt. I denne forstand går det an å si at New York har samme kultur som Bombay og Hong Kong, ettersom deres respektive flyplasser fungerer i henhold til de samme kulturelle kodene...

Foruten de åpenbare teknologiske betingelsene (kontrolltårn, radiosystemer, rullebaner osv.), må enhver internasjonal flyplass inneholde politi- og tollskranker som deler flyplassen i to gjensidig utelukkende soner. Sonen som vender mot byen eller landet kan minne om en busstasjon eller jernbanestasjon. I mange land kan hvem som helst få adgang til denne delen av flyplassen, til dens forretninger, servicetilbud og kaféer. Her befinner man seg fremdeles i et land, i en lokalitet: i Bombay løper dhoti-kledde bærere omkring og småslåss om å få bære koffertene, og i Nairobi forsøker de å selge utskårne elefanter i kalkstein.

Sonen som vender mot rullebanen er langt mindre rotfestet i det lokale. I en viss forstand er denne delen av flyplassen ingen steder eller hvor som helst. Etter at passet er stemplet og kroppen gjennomført av en metall-detektor, er den reisende teknisk sett ingen steder: han eller hun er verken i avreiselandet eller i ankomstlandet. Stemplene i passet kan fortelle at man er reist ut av et land, men ikke at man er kommet inn i et annet. I avreisehallen befinner man seg *mellom*. Og alle internasjonale flyplasser, hvor puslete de enn måtte være, har avreisehaller. På grunn av dette stedløse aspektet ved flyplassene, omtalte Andy Warhol dem som *anyports*.

Selv om denne inndelingen av flyplassen i to deler er viktig, er også sonen som vender mot byen på mange måter et ikke-sted. I motsetning til jernbanestasjoner, befinner hovedflyplasser seg alltid utenfor bysentrum, og allerede deres romlige lokalisering antyder at de er løsrevet fra samfunnet forøvrig: de er mellomliggende knutepunkter som forbinder ulike samfunn eller kulturer nettopp fordi de ikke tilhører noen av dem. På denne måten kan flyplassen, i likhet med internasjonale hoteller, betraktes som et "globalt sentralbord", et felles multiplum som formidler mellom forskjeller ved å representere likheter.

Flyreisens rom

Et av de mest påfallende romlige aspektene ved flyplassen er dens lokalisering "utenfor det sosiale rom" og kanskje særlig den oppløsningen av vante oppfatninger av avstand og strekning som flyreisen innebærer.

I et kulturfortolkende essay om blant annet flyreisen, legger Marc Augé stor vekt på den glatte effektiviteten, den moderne kroppslige komforten og det upersonlige, maskinmessige ved denne reisemåten. Til lyden av beroligende muzak blir man geleidet over flyplassens blanke rene flater uten den minste friksjon eller motstand.

Teoretikere som har skrevet om nasjonalisme og modernisering har ofte lagt vekt på lese- og skrivekyndighet, masseutdannelse og kart som nødvendige betingelser for å gi folk tilhørighetsfølelse til abstrakte fellesskap som nasjoner. Et interessant spørsmål i denne sammenheng kan være hvilken type tilhørighet, om noen, man får av å reise mye med fly. Det er åpenbart, og det blir ofte bemerket i dagligdagse samtaler, at den mentale følelsen av strekning og avstand blir forandret når man reiser ofte med fly og avstanden blir konvertert til reisetid. Rent faktisk er ingen steder langt unna i jetflyets tidsalder, eller snarere: hvorvidt steder er nære eller fjerne avhenger ikke først og fremst av den romlige avstanden.

I tråd med denne tankegangen skriver Augé at vår tid, som han betegner som "overmoderniteten" (*la surmodernité*), kontinuerlig produserer rotløshet og ikke-steder som flyplassen og flyet. Vi lever i en verden hvor man "blir født i en klinikk og dør på sykehuset, hvor transittpunkter -- luksuriøse eller dehumaniserende -- forfleres (hotellkjeder og midlertidige skur, feriereservater, flyktingleirer, slumbyer som snart skal rives eller som befinner seg i en tilstand av kontinuerlig forråtnelse), hvor det utvikler seg et nettverk knyttet sammen av transportmidler som også er boliger, hvor den rutinemessige bruker av kjøpesentere, minibanker og kredittkort utfører sin handel uten et ord, en verden hvor alt ligger til rette for den ensomme individualitet, overgangen, det provisoriske og midlertidige" (*Non-lieux*, s. 100-101).

De siste årenes studier av globaliseringen av kultur har viet slike aspekter ved den moderne verden ganske stor oppmerksomhet. Ulf Hannerz har nylig snakket om transnasjonale familier -- familier der medlemmene er spredt over flere kontinenter -- som en utfordring for de tradisjonelle antropologiske forestillingene om at sosiale fellesskap og identiteter er knyttet til rom; andre, deriblant Anthony Giddens, har skrevet på mer generelle måter om den relativiseringen av det sosiale rom som følger av teknologiske forandringer. På selve flyplassen er denne relativiseringen til stede på fysiske og umiddelbare måter; når det kommer til stykket, kan man kanskje si at flyplassene, sammen med fjernsynssatellittene, er de viktigste kildene til avlokalisering av kulturelle fenomener. Likhetene mellom internasjonale flyplasser er mye mer slående enn de enkelte flyplassenes lokale særpreg.

Flyplassens tid

Tid er en uhyre knapp ressurs på flyplassen. Å reise med fly er både raskere og dyrere enn alternative reisemåter, og det ligger i kortene at hyppige flypassasjerer er viktige personer hvis tid er kostbar. Rent faktisk er de som regel blant de rikeste og mektigste i sine samfunn -- de kan være forretningsfolk, diplomater og politikere.

Den knappheten på tid som ligger i flyreisens logikk blir utnyttet kommersielt. I annonser for reise-PC'er og "elektroniske notatblokker" fremvises gjerne beslipede forretningsfolk som sitter i flyseter og arbeider med slike datamaskiner.

Forskjellene mellom tidssoner bidrar ytterligere til å ødelegge følelsen av varighet og det vante forholdet mellom tid og rom. Som Baudrillard har bemerket, kan en Concorde-passasjer faktisk ankomme New York *før* han forlot Paris. Fenomenet *jet-lag*, det kroppslige ubehag som skyldes tidsforskjellene mellom avreisested og ankomststed, forsterker ytterligere følelsen av at flyreisen er uvirkelig og ikke så rent lite magisk: den overskrider naturen, den går utenpå de naturlige forestillingene om tid og rom, og kroppen, som er natur, reagerer.

Betraktet sosiologisk, som et sosialt system, er flyplassen naturligvis svært forskjellig fra ethvert lokalsamfunn. Den er ikke laget for å være et permanent, stabilt sosialt system. Den er preget av *gjennomstrømning*. I motsetning til for eksempel et stort skip eller et fengsel, kan ikke flyplassen betraktes som et sosiologisk laboratorium eller et "mikrokosmos". Dens viktigste brukere og deltakere, passasjerene, flyter gjennom den og blir borte i løpet av et par timer. Til tross for dette raske gjennomtrekket av deltakere, er samhandlingsformene identiske fra time til time og fra dag til dag. Det er altså meningsfylt å snakke om en flyplasskultur som holdes ved like gjennom tid, men ikke av de samme menneskene.

Fellesnevner

Flyplassens, og særlig avgangshallens, kulturelle former kan betraktes som en minimal kultur av omtrent samme slag som *pidginspråk*, altså rudimentære kontaktspråk som er utviklet med tanke på begrensede formål, for eksempel handel. Brukere av pidginspråk har alltid et morsmål som er rikere, fyldigere og dypere forankret i livserfaring enn pidginspråket. Det samme kan man trolig si om brukere av flyplasser.

For det første må avgangshallen tilfredsstillende noen få, svært grunnleggende behov for brukerne: Mat og drikke må være tilgjengelig, og det må være toaletter og en eller annen type stoler eller seter der. For det andre må selve flyreisens praktiske betingelser innfris: dette inkluderer blant annet offentlig informasjon om avreisetid, innsjekkingssskranke, billettkontorer osv. For det tredje må flyplassen kunne tilby en viss kulturell oversettelsestjeneste. De fleste flyplasser i ikke-engelsktalende land tilbyr informasjon på minst to språk -- engelsk og nasjonalspråket -- foruten ikoner og tall (som informerer om avgjørende informasjon som priser og tidspunkter). Selv om man kommer forbløffende langt i flyplasskulturen med ikke-verbal kommunikasjon, er samtaler av og til nødvendige. Etersom ulike flyselskaper fra ulike verdenshjørner er representert på større flyplasser, er denne typen kompetanse tilgjengelig i de fleste tilfeller.

De aller fleste reisende glir glatt og hurtig gjennom flyplassen. Anthony Burgess' skikkelse Mr. Paxton, som har kastet passet sitt etter å ha tatt skrittet inn i avreisehallenes og flyenes ingenmannsland, fylt lommene med flybilletter og bestemt seg for å tilbringe resten av livet i dette behagelige ingensteds, er når sant skal sies en forholdsvis atypisk person.

Flyktigheten ved samhandlingen på flyplasser innebærer at flyplassen er et møtested og ikke et samfunn, og likevel vedvarer dens regler og konvensjoner å være gyldige fra år til år, og de er stort sett de samme ved ulike flyplasser. Typen av kulturell kompetanse som kreves for å delta er begrenset, og likevel er den avgjørende for de reisende. Selv de hundrevis av fattige *Malayalees* fra Kerala som jeg stod i kø sammen med på Bombays flyplass i mars 1992, som var analfabeter og ikke hadde annen bagasje enn små skuldervesker, kjente prosedyrene fra innsjekkingsranken gjennom passkontrollen og metalldetektoren til avreisehallen, og de visste også nøyaktig hva de skulle gjøre når de var vel fremme i Abu Dhabi. Det er faktisk få som er så kulturelt inkompetende som den indiske tjeneren i V.S. Naipauls *In a Free State*, som får panikk ved takeoff og senere spytter betelsaft på gulvet, kaster opp i flysetene og gjør unevnelige ting på toalettet som får flyvertinnen til å gråte når hun oppdager det.

Er flyplassenes kulturelle likhet tegn på vestlig kulturimperialisme, er de snarere universelle tegn på kapitalisme og varebytte, eller kan flyplasskulturen best forstås som en "tredje kultur" som befinner seg over og utenfor de lokale kulturene? Etter min oppfatning er det siste alternativet det mest interessante. I henhold til et slikt syn, kan flyplassen betraktes som et "internasjonalt symbol" for det moderne menneske. Det som foregår på flyplassen kan betraktes som modernitet i sin reneste form, renset for lokalt kulturelt innhold. Hverdagens tid og rom er midlertidig satt ut av spill, som kultur er flyplassen definitivt rotløs og historieløs, og ikke minst: det finner sted et omfattende forbruk uten at man kan se det minste spor etter arbeid og produksjonsliv.

Andy Warhol var fascinert av flyplassenes sterilitet, og han betraktet dem som "ubesudlede". Nettopp fordi de ikke er steder, kan de være de rene -- de er renset for kulturelt innhold, hele mennesker (de inneholder bare fragmenter av menneskelige tilværelser) og tung, forpliktende forankring i steder og fortid.

Forbruk

"Flyplassen er tømt for kulturelle symboler", skriver antropologen Runar Døving i sine feltnotater. "Tilsynelatende mangler den koder som kan tolkes som "nasjonale" eller "etniske". Den objektiverer frihet og likhet -- individualismens høyeste verdier. På samme tid kan flyplassen fungere, for den reisende, som en form for katharsis: I det øyeblikk man forserer passkontrollen på vei mot avgangshallen, har man fjernet seg fra samfunnets begrensninger. Der inne kan verken skattefuten eller familien nå deg. Du er et fritt menneske."

Avgangshallene kan betraktes som konsumreservater hvor forbruket, akkurat som den forestående reisen, er skrudd opp i intensitet for å få mest mulig igjen for minst mulig tid. Alle reisende skal ha dårlig tid; de er jo viktige personer. (Som Hans Christian Sørhaug har bemerket: dårlig tid er en knapp ressurs.) Dette betyr at *venting* er en viktig flyplassaktivitet, og flyet skal ikke være mer enn ti minutter forsinket før de reisende blir rastløse. Ventende passasjerer har tatt med seg noen få, men viktige personlige eiendeler. Billetter og pass er fellesnevner; i våre dager har de fleste også betalingskort. Noen nervøse passasjerer kjenner etter i lommene, rituelt og regelmessig, om de fremdeles har passet, billetten og lommeboken.

Symbolikken og ikonografien som preger avgangshallene bekrefter at flyplassen er løsrevet fra dagliglivets sosiale sammenhenger og nærmest lever sitt eget liv. Ikoner som betegner toaletter, banker, tollfrie forretninger, avgangsporter, tollsranker osv. er nesten identiske over hele verden. Deres språk er stort sett ikke-verbalt og lett å lære; det er tilgjengelig litt på samme måte som trafikkskilt.

Flyplassikonene, disse stenografiske pakkene av mening, forteller at man tar del i en dyr og rask reisemåte, effektivitet, et hygienisk og byråkratisert sosialt miljø som gir liten motstand, og *haute-*

gamme konsum.

Ved alle internasjonale flyplasser, men kanskje særlig ved de store, finnes en drøss av muligheter for å konsumere, dels for å dempe utålmodigheten og følelsen av å kaste bort tiden mens man venter, dels for å styrke følelsen av at man befinner seg i et moderne paradisi uten skitt, fattigdom og knapphet. Konsumtilbudene er tilpasset flyplassens spesielle, nesten sakrale karakter. Hovedvekten ligger på luksusvarer som styrker følelsen av frihet, individualitet og eksklusivitet. I og med de siste årenes eksplosjonsartede spredning i bruken av plastkort, styrkes stedløsheten og den glatte effektiviteten ved flyplassen ytterligere.

Flyselskapenes inflight-magasiner henvender seg til lesernes tørst etter luksusvarer, noe som går frem både av annonsene og av artiklene. Annonsene reklamerer for dyre forbruksvarer: parfyme, sigarer, fint brennevin, fotoapparater, sveitsiske ur, silkeslips, bærbare PC'er og så videre, foruten hoteller og bilutleiefirmaer i ankomstlandet. Artiklene i slike magasiner presenterer vanligvis aspekter ved samfunnene flyselskapet reiser til, og vektlegger ofte kroppens gleder eller muligheten for å anskaffe statussymboler "med et lokalt preg" i disse landene. Artikler om mat, badestrender og lokalt kunsthåndverk er påfallende vanlige.

I dette feltet får vi øye på grensesnittet mellom det globale og det lokale: det lokale er tilpasset en global smak omtrent på samme måte som Lillehammer-OL er en global begivenhet med lokal glasur. Prestisjeobjektene man kan kjøpe på flyplassen, i ankomstlandet osv. er forbundet med verden utenfor; de har også gyldighet i de lokale kulturene. En sveitsisk klokke er et statussymbol både i Sydney og i Alger.

Samtidig befinner flyplassenes avreisehaller seg utenfor dagliglivets geografiske rom. Det er derfor telefonkioskene på slike steder virker malplasserte. De gjør en i stand til å ringe lokalt, og bryter således med flyplassens generelle stedløshet.

Tillit og magi

Frihet og individualitet er kanskje de sentrale menneskelige verdiene som uttrykkes i flyplassens kultur. For passasjerer som liker å fly, erfars flyplassen i termer av frihet, forventning og høyteknologisk trygghet. For reisende med flyskrekk, kan den imidlertid være et skremmende sted, for det er helt nødvendig for å delta i flyplassens kultur at man har grenseløs tillit til teknologi og anonyme kontrollsystemer. Tillitsfylt gir vi bagasjen vår til anonyme fremmede som merker den og sender den ned i flyplassens mørke indre, i trygg forvisning om at den vil dukke opp på et elektrisk bagasjebånd et helt annet sted i verden noen timer senere. Dette stedet kan være hvor som helst, men det må være ved et spesielt "baggage retrieval" skilt på en internasjonal flyplass. Og når usynlige høytalere annonserer, med jevne mellomrom, at ubevoktet bagasje vil bli fjernet (eller som på Heathrow, at den vil bli *destruert*), er den veltilpassede flyplassbruker trygg på at et usynlig, intrikat og ufeilbarlig sikkerhets- og overvåkningssystem sørger for å tilfredsstille våre behov.

Kanskje enda mer forbausende er det at de fleste av oss blindt stoler på at flyet vil frakte oss trygt til bestemmelsesstedet i en fart vi er helt ute av stand til å fatte. Som med så mange av våre teknologiske hjelpemidler, som CD-spillere, telefoner og radioapparater, er det få som innbiller seg at de faktisk forstår hvordan flyvning er teknologisk mulig. Likevel har vi ikke annet valg enn å stole på at det vil fortsette å være det iallfall til vi har landet. Denne tilliten kan kobles til et tema såvidt nevnt ovenfor, nemlig flyplassens overnaturlige eller magiske aspekt. Administreringen av passasjerenes bagasje, overvåkningsmonitorene, de som skaffer til veie mat, drikke og forbruksvarer, stemmene som gir meldinger og personene som har laget røntgenapparatene håndbagasjen går gjennom (som mirakuløst nok ikke ødelegger film eller disketter), metalldetektorene og dette komplekse semiotiske nettverket som sørger for at de annonserte avgangsportene korresponderer til flyene og avgangstidene: alt dette er usynlig, og svært få av oss har reflektert over hvordan det fungerer. Og likevel stoler vi på at det virker. Vi har i grunnen ikke noe valg.

Det er uvirkelig, det er magisk, og vi hengir oss. I en liten bok om Schiphol ved Amsterdam, skriver

Lodewijk Brunt om hvordan de elektroniske kontrollsistemene, "kommunikasjonen som foregår via datastyrte internasjonale koder, airconditioningen og det kunstige lyset, skaper et markant skille til omgivelsene" (*Niet van lucht alleen*, s. 21). Om man vil, kan man sammenligne flyplassen med et religiøst offersted.

Kanskje opplevde han det slik, min kjenning fra Rue Soz i Beau-Bassin, som tilbrakte mye av fritiden på Sir Seewoosagur Ramgoolam internasjonale flyplass. Etter en tid lyktes han i å overtale sjefen sin å sponse en flybillett til Heathrow, ifølge ham selv fordi han ønsket å emigrere. Deretter tok han høytidelig farvel med slektninger og venner, og satte seg på Englandsflyet. Stor var derfor vår forbauselse da han dukket opp på Mauritius igjen bare tre dager senere, ubarbert og iført den samme lyseblå dressen han hadde hatt på seg ved avreisen. Hans forklaring: Han var ikke spesielt interessert i å emigrere, men var dypt fascinert av flyplasser og fly. Han hadde hatt en fantastisk tid både under reisen og under de påfølgende to døgnene på Heathrow.

Deltakertyper

Begrepet "jetsettet" (som allerede er blitt en anakronisme) er hentet fra flyterminologien. Formodentlig bruker medlemmer av "jetsettet" flyplasser ofte. Dette innebærer at de er rike, har dårlig tid og er regelmessige forbrukere av luksusvarer. Langt fra alle brukere av flyplasser kan sies å tilhøre denne gruppen, og det er ganske store forskjeller mellom ulike typer deltakelse.

Den ene ytterlighet markeres av gjestearbeiderne fra Kerala på vei til og fra oljerike araberland, som deltar i et minimum av flyplassens arenaer. Foruten de obligatoriske innsjekkings-, pass- og tollrutinene, går de knapt inn i flyplassens kommunikasjonsunivers. Den andre ytterlighet kan markeres av hyppige forretningsreisende i dyre dresser, som kjøper gaver og kostbare objekter til eget forbruk i flyplassens mest eksklusive forretninger, spiser middag, dusjer, leser stedløse magasiner som *Newsweek* og viser for all verden, med sin elegante, avslappede stil, at de i hele sin kropp er fint justert til flyplassens glatte, rolige effektivitet.

Det finnes også mange andre former for deltakelse; et nærliggende eksempel er charterturistenes ekstatisk stil, hvor mange gjerne begynner å drikke øl og brennevin grytidlig på et jorde i Akershus (Gardermoen) fordi de skal til Syden, drikker tett under hele flyreisen og applauderer når flyet lander. En annen type reisende er kategorien av bestemødre som ikke har internalisert den vanlige blinde tilliten til de anonyme tekno-byråkratiske systemene, og som derfor -- sikkert med god grunn -- er vettskremte. Enda en klassisk flyplastyper er den blaserte anti-turisten som er fast bestemt på å kjede seg til døde over flyplassens vulgære og kommersialiserte maktspråk. Og det finnes mange andre. De kommer fra alle land og fra mange kulturelle og sosiale miljøer. I flyplassens enhetlige kultur møtes de og følger de samme spillereglene selv om de leser den forskjellig.

Den mest konsekvente og innbitte deltakeren av dem alle må i alle tilfelle være den tidligere omtalte hr. Paxton, som gir en overbevisende demonstrasjon av den kulturelle tomheten dette spesielle uttrykket for modernitet innebærer. Han var en rotløs mann som hadde mistet alt som forbandt ham til de tykke, brede, rike sammenhengene som skaper et helt liv -- han var pensjonert, enkemann, og barna hadde flyttet ut -- og han var fast bestemt på å ende sine dager i flykulturens ingenmannsland.

"Gode Gud," sa jeg. Det han viste meg var en stor gul plastmappe stappfull av flybilletter. Han bladde gjennom dem, og sa:

"Har tenkt meg overalt. Rio de Janeiro, Valparaiso, hvor nå dét måtte være, Mosambik, Sydney, Christchurch, Honolulu, Moskva."

"Hvis det er ett sted du trenger visum til, så er det Moskva," sa jeg. "Men for pokker, hvordan har du tenkt å reise *noe sted* uten pass?"

"Det er forskjell på reising og reising," sa han. "Når jeg kommer et sted, er jeg allerede på vei til et nytt sted. Det er ganske mye ventetid noen av stedene. Men de har noe de kaller

transitthaller. Der kan jeg få vasket og fikset meg litt. Kanskje til og med ta et bad. Hive en skitten skjorte og kjøpe en ny. Det samme med sokker og underbukser. Ikke noe problem, egentlig."

"Det vil si," sa jeg, forbløffet, "at du vil reise uten å ankomme."

"Du kan si det slik."

(*The Devil's Mode*, s. 141)

Forfatteren kjøpte forresten sitt eksemplar av Burgess' novellesamling i transitthallen på Vere Bird internasjonale flyplass, Antigua, få måneder etter at den var kommet ut i Storbritannia. Hele flyplassen kan kanskje betraktes som en transitthall, som et venterom mellom to steder, en skjærsild med positivt fortegn. Vanligvis betrakter nemlig ikke reisende mennesker selve flyplassen som et sted. Vi har alle hørt, og kanskje deltatt i, diskusjoner om hvorvidt man rent faktisk har vært et sted når man bare har vært på flyplassen, og som regel er folk enige om at dét har man dog ikke. Idet vi går inn i flyplassens limboland kommer vi inn i et kulturelt tomrom, en global, steril kultur av golde fellesnevner uten forankring i menneskers dagligliv: flyplassens kultur er en kultur av løse fragmenter, en liten verden utenfor og mellom alle andre verdener, et ikke-sted.

Litteratur

Augé, Marc: *Non-lieux. Introduction à une anthropologie de la surmodernité*. Paris: Seuil 1991

Baudrillard, Jean: *A l'ombre des majorités silencieuses*. Paris: Denoël/Gonthier 1982

Brunt, Lodewijk: *Niet van lucht alleen. De integratie van Schiphol in de Nederlandse samenleving*. Amsterdam: Centrum van Grootstedelijk Onderzoek 1991

Burgess, Anthony: *The Devil's Mode*. New York: Pocket Books 1989

Døving, Runar: *Syden: Fritidens land og dets folk*. Cand. polit.-avhandling, Institutt og museum for antropologi, Universitetet i Oslo 1993

Giddens, Anthony: *The Consequences of Modernity*. Cambridge: Polity 1990

Hannerz, Ulf: *Cosmopolitans and locals in world culture*. I Mike Featherstone, red.: *Global Culture*. London: SAGE 1990

Naipaul, V.S.: "One out of many", i *In a Free State*. London: André Deutsch 1971

©Thomas Hylland Eriksen 1993