

ETNOGRAFISK TIDSSKRIFT

# JORDENS FOLK

NR. 1 - SEPTEMBER



2012 - 47. ÅRGANG



# ASFALT

# JORDENS FOLK



**Jordens Folk** er et populærvidenskabeligt etnografisk tidsskrift, der udgives af Dansk Etnografisk Forening og udkommer med fire hæfter årligt. **Jordens Folk** udgives med støtte fra Ministeriet for Børn og Undervisning tips- og lottomidler. [www.jordensfolk.dk](http://www.jordensfolk.dk)

## Ansvarlige for dette nummer

Jakob Krause-Jensen, Lotte Isager, Martine Lind-Krebs, Rasmus Kudahl Kaae Munch og Thomas Fibiger.

## Redaktion

Steffen Dalsgaard (ansvarshavende), Maria Louw, Lotte Isager, Jakob Krause-Jensen, Marie Bræmer, Rasmus Kudahl Kaae Munch, Martine Lind Krebs, Maj Nygaard-Christensen, Frida Hastrup, Claire Dungey, Annie Thuesen og Thomas Fibiger., Aarhus Universitet, Afdeling for Antropologi og Etnografi, Moesgård, DK-8270 Højbjerg

## Årsabonnement

220 kr. (inkl. moms og forsendelse)

Løssalgspris: Under 10 stk. - 60 kr. pr blad.

Over 10 stk. - 40 kr. pr blad

Årsabonnement inklusive medlemskab af Dansk Etnografisk Forening: 300 kr., 200 kr. for rabat-medlemmer. Årsabonnement indbetales til kontonummer: 3627 1951408

## Henvendelse ved køb af numre

Dansk Etnografisk Forenings Sekretariat, ved Thomas Christian Mikkelsen  
Afdeling for Antropologi og Etnografi,  
Moesgård, DK-8270 Højbjerg  
[www.etnografiskforening.dk](http://www.etnografiskforening.dk)  
[kontakt@etnograf.net](mailto:kontakt@etnograf.net)  
telefon: 8716 2063, træffetid: torsdage fra 12-15

**Billedtilrettelæggelse og layout** Christina Dahl

**Produktion** PE offset

**Forsidefoto:** Nana Clemensen





# ASFALT

Asfalt er en tung, tyktflydende, klæbrig, sort masse. Asfalten har sin egen kulturhistorie, der rækker tilbage til 3500 før Kristi fødsel. Asfalt er blevet anvendt som tætningsmateriale og til at støbe gudestatuer, og det er først i de sidste 150 år blevet brugt i vejbelægninger. Asfalt er i dag en af den industrialiserede verdens forudsætninger og selvfølgeligheder. Det er i overført og bogstavelig forstand et grundlag for modernisering og urbanisering. Det er civilisationsprocessens slæbespor, der side om side med højspændingsmasten indvarsler forandring og udvikling, men også grimhed og forstyrrelse og overgreb på natur og landskab. Når politikere, planlæggere og globaliseringsprofeter i dag taler om 'flow', så er det ikke asfalt, de tænker på, men kapitalbevægelser, informationsteknologi, bredbånd, knowledge economy, infrastruktur og vidensarbejde. Men ingen vidensarbejde uden vejarbejde: Asfalten er på en gang symbol på udvikling og fremskridt, men minder os gennem sin massive materialitet også om de mørke sider, tyngden og friktionen ved forandringsprocesser. I dette nummer ønsker vi at bruge asfalten som idégenerator og til at invitere bidrag, der handler om moderniseringsprocesser, udvikling og globalisering, der tager materialitet og skyggesider alvorligt.

Nana Clemmensens artikel handler om asfaltens rolle i globaliseringen. Hun beskriver med udgangspunkt i sit feltarbejde i Zambia i Centralafrika, hvordan et kinesisk entreprenørfirma bruger bamba-migrantarbejdere til det lavtlønnede, slidsomme asfaltsanlægsarbejde, og hvordan vejbyggeriet aktiverer diskussioner om moral og skaber frygt og håb i lokalsamfundet og etablerer nye forskelle mellem generationer, køn og etniske grupper.

Ulla Stilling skriver ligeledes i sin artikel fra Bolivia, hvordan veje ikke bare øger mobilitet og knytter folk fra forskellige områder tættere sammen. Et stort anlagt vejprojekt tværs igennem et fredet indiansk område er blevet planlagt og sat i gang, uden indianernes organisationer er blevet hørt. Det har ført til brede folkelige demonstrationer, som for en sjælden gangs skyld har bragt højlands- og lavlandsindianerne sammen i protest mod projektet og den siddende regering.

Firouz Ghani beskriver, hvilken rolle bilen har spillet for unge mænd på Færøerne — Atlantens cowboys—i kølvandet på udbygningen af vejnet, broer og tunneler i 1970'erne og 80'erne. Han beretter, hvordan bilen både giver mobilitet og frihed, men også bliver et centralt symbol i trawler-fiskeriets klondyke-verden, hvor specielt unge mænd fra udkants-

bygderne bruger tonede ruder, subwoofere og sænkede understel som mobile privatværelser, prestigesymboler og forførelsesmidler.

Steen Nepper Larsen betragter asfalten fra en cykelrytters perspektiv. Cykelryttere færdes ofte i grupper og er eksponeret for asfalten på en anden måde end fodgængerer og bilister. Cykelrytteren kommer således tæt på landskabets lugte og lyde, vejenes bakker og bugtninger, vejrets omskiftelighed og asfaltens beskaffenhed—Vejbelægningens kvalitet mærkes tydeligt og betyder meget, når man bevæger sig henover den med 50 km i timen på spinkle cykelhjul.

I sin artikel beskriver Jakob Arler det sociale liv og arbejde i kloakkerne, det moderne samfunds vitale og usynlige affaldskanaler, som snor sig gennem byen under asfalten.

Blandt kloakarbejdere får han indblik den særlige livsrytme blandt orangeklædte mænd, som bor i trailerparker og arbejder hårdt 4 lange dage om ugen inden de tager hjem til den forlængede weekend. Det er et arbejdsliv, der udover det håndværksmæssige og fysiske med at etablere og vedligeholde kloakker også præges af fælles indkøbsture og måltider, historier og humoristiske udvekslinger, hvor der forhandles status og etableres fællesskaber og forskelle. ■



# VEJE TIL ET

## OM ASFALT OG SOCIAL MOBIL

af NANA CLEMENSEN

En sky af hvidt støv rejser sig over stenbruddet, hver gang et nyt stykke klippe sprænges fri af undergrunden. Rundt om hullet står en stor gruppe mænd i tyverne og trediverne klar til at skovle grus og klippestykker op på transportbåndet til den store kværn, der danner det hele om til en ensformig grå masse. Herfra kører lastbiler ud til den nærliggende Namwala Road, hvor andre mænd spreder gruset ud som vejbelægning mellem den røde jord og den sorte asfalt, der efterfølgende lægges på.



Foto: Thomas Møllebro

# BEDRE LIV?

## ITET I DET SYDLIGE ZAMBIA

**D**e fleste af mændene tilhører Bemba-folket i Zambias nordlige provins, hvor de er blevet hyret som mobile vejarbejdere af det kinesiske entreprenørfirma Chinese Geo Company. I løbet af de sidste 5-8 år, har mange af dem rejst med kineserne rundt for at lægge grus og asfalt på tu-

sind kilometer af jordveje over hele Zambia. Typisk bor vejarbejdere i spartanske barakker, mens de slider for lave lønninger og under ekstremt dårlige arbejds- og sikkerhedsforhold. Arbejdsløsheden i Zambia er omkring 50%, og selv for unge mænd med en 9. classes- eller studentereksamen i

hånden, er det svært at finde arbejde. Visse steder har vejarbejdere forsøgt at organisere sig i fagbevægelser, men deres krav falder oftest til jorden, eftersom de kinesiske arbejdsgivere nyder bred opbakning fra både lokale og nationale politikere via deres massive økonomiske investeringer i landet.





En vejarbejder er i gang med klargøre underlaget for asfalten. Modsat størstedelen af arbejderne på Namwala Road, bærer denne mand sikkerhedssko og -vest. Foto: Thomas Møllebro

Denne mere eller mindre midlertidige, arbejdsrelaterede migration er ikke et nyt fænomen i Zambia. Allerede i slutningen af 1800-tallet rejste mange nordpå til Congo eller sydpå til Rhodesia (nutidens Zimbabwe) for at søge arbejde i kobberminerne eller på den lange jernbanestrækning gennem det sydlige Afrika. Efterhånden som Zambias kobberud-

vinding voksede fra 1920'erne og frem til 1970, forlod titusindvis af unge mænd deres hjemlige landsbyer i håb om at stifte nye og mere "moderne" liv i de voksende industribyer. Som nutidens vejarbejdere levede mange af disse mænd en slags nomadetilværelse med skiftende bosteder og arbejdsvilkår. Men mens fortidens arbejdsmigranter typisk var drevet af en

drøm om at forlade det fattige landsbyliv for stedse, virker nutidens vejarbejdere anderledes kyniske omkring deres fremtidsmuligheder. I dag ser de fleste vejarbejdet som en genvej til at spare op til deres egen "business" – som for eksempel salg af brugte mobiltelefoner eller husholdningsartikler på markedet – og vende hjem til deres familier i landsbyen som

velhavende forretningsmænd. Alfred, en 38-årig deltidsbonde med syv års erfaring som omrejsende vejarbejder, fortæller:

"Jeg har valgt at arbejde som vejarbejder, fordi jeg ved, at det ikke er permanent. Der er mange risici ved arbejdet, lønnen er dårlig, og sikkerheden er meget lav – men hvis jeg arbejder hårdt i nogle år, kan jeg samle penge til at starte min egen forretning. Når først jeg har penge nok, ved jeg, at jeg aldrig vil tage tilbage [til vejarbejdet]. Så kan jeg understøtte min familie, både mine børn og min søsters familie. Men så længe jeg og min familie mangler penge, er jeg er nødt til at fortsætte. Der er ikke andre muligheder."



38-årige Alfred har arbejdet som vejarbejder for et kinesisk entreprenørfirma i syv år, i fem forskellige dele af Zambia. Han sparer op til at åbne en forretning med husholdningsartikler i sin hjemby, Bwasanu. Foto: Nana Clemensen

### Moralske trusler

For de kinesiske entreprenører udgør mændene en billig og fleksibel form for arbejdskraft, men ikke alle er lige begejstrede for deres tilstedeværelse. Omkring Namwala Road i Zambias sydlige provins er mange af de lokale tongaer utilfredse med, at kineserne har valgt at medbringe deres 'egne' vejarbejdere fra andre dele af landet frem for at hyre lokal arbejdskraft. Flere bønder har fået ødelagt dele af deres majsmarker i forbindelse med vejarbejdet, og selv om de fleste er optimistiske omkring vejens fremtidige indflydelse på mobiliteten og den lokale markedsøkonomi i området, hersker der en vis skepsis over vejarbejdets flerårige invasion af det lokale landsbymiljø.

Ud over fremkomsten af larmende tromler og traktorer på vejen opleves denne invasion af flere som en trussel imod det etniske og moralske fællesskab mellem familierne i området. De

nordzambianske vejarbejdere er kendt for at føre sig frem på deres eget lokalsprog, Bemba, eventuelt iblandet en række engelske ord – og begge dele opleves af mange tongaer som en hån, fordi deres sprog og kultur ofte fremstilles som bondsk og tilbagestående i den nationale medie- og politiske diskurs. Vejbyggeriet tydeliggør således eksisterende etniske og politiske konfliktforhold, både i lokalområdet og mere generelt i Zambia og den sydlige afrikanske region.

I Bwasanu Township, som omgiver Namwala Road cirka en kilometer fra stenbruddet, er vejarbejderne berygtede for at slå sig løs på de mange barer om aftenen, hvor de formøbler deres dagsløn på brændevin eller forførende materielle gaver til lokale unge kvinder, såsom tøj, smykker og mobiltelefoner. Navnlig blandt de stærkt troende syvendedagsadventister i området, hersker der frygt og forargelse over, hvad de

oplever som en løssluppen seksualmoral mellem de udefrakommende vejarbejdere og et stigende antal unge kvinder fra de lokale landsbyer. Med kone og familie efterladt tusindvis af kilometer væk, ofte i måned- eller årrelange perioder, ses det tit, at en vejarbejder tilsidesætter gældende moralske normer og indleder et seksuelt forhold til en lokal ung kvinde. Kvinderne bliver fristet af de veltalende og relativt velhavende bembraer, som måske lover dem ægteskab eller i hvert fald et behageligt alternativ til det hårde slid i køkkenet og markerne derhjemme. Sarah, en 67-årig kvinde i Bwasanu, fortæller:

"Mange af de unge kvinder gifter sig med vejarbejderne, fordi de ser ud til at have penge. Pigerne tænker, at det er bedre at blive gift med en vejarbejder end at gå i skole eller stifte familie med en lokal mand. Hvis familien prøver at holde dem tilbage, kan





En far og hans 7-årige søn pløjer familiens majsmark få meter fra vejbyggeriet på Namwala Road. Foto: Nana Clemensen

kvinden finde på at spørge: 'Hvis du forhindrer mig i at gå ind til byen, vil du så give mig de penge, som jeg kunne få fra en mand?'. Men vejarbejderne har ofte en kone, dér hvor de kommer fra. De er ligeglade med pigens baggrund, og ofte ved de slet ikke hvem hendes familie er".

Når vejarbejdernes kontrakt udløber, går disse forhold ofte i opløsning, og kvinden står tilbage med et svækket rygte, uden forsørgelse til sig selv og sine eventuelle børn – og i værste fald med en infektion af hiv/aids eller andre seksuelt overførte sygdomme. Denne seksuelle adfærd ses ikke kun blandt Bembaarbejderne – andelen af opløste forhold og enlige mødre er høj både i den sydlige provins og andre dele af

Zambia, og forekomsten af HIV og andre seksuelle sygdomme har ifølge FNs statistikker ligget støt omkring de 15-20 % af befolkningen i de sidste femten år. Men blandt mange beboere omkring Namwala Road – navnlig de ældre generationer – opleves maskinerne og de udefrakommende ingeniører og vejarbejdere som manifestationer af en uoverskuelig udvikling, der måske nok lover bedre handels- og fysiske levevilkår for mange familier, men som også synes at have drastiske sociale og moralske konsekvenser for det lokale fællesskab.

Asfalteringen af Namwala Road aktiverer således nogle dybtliggende forestillinger om et antændigt, trygt og socialt sammenhængt landsbyliv, der trues af

udefrakommende kræfter og et stigende moralsk forfald. I et forsøg på at gardere sig imod denne trussel, søger mange lokale familier at holde deres børn – især deres unge døtre – væk fra landevejen og det lokale township. I et samfund, hvor fysisk og eksistentiel usikkerhed udgør et grundvilkår for størstedelen af dets medlemmer, spiller opretholdelsen af tydelige moralske konventioner en central rolle for oplevelsen af både individuel og kollektiv stabilitet i hverdagen. I landsbyerne omkring Namwala Road består denne sikring af stabilitet blandt andet i en entydig symbolsk grænse-sætning mellem moralsk regulerede og uregulerede rum – med Namwala Road som en entydig markør for landsbyfællesskabets





Især blandt den ældre generation i landsbyerne omkring Namwala Road ser mange med skepsis på de udefrakommende vejarbejdere. Her er det 67-årige Sarah med sin mand Ben, og deres datter og børnebørn. Foto: Nana Clemensen

grænse. Både voksne og børn taler således ofte om, hvordan det er vigtigt at holde sig "af vejen", og oplysningen om, at noget særligt skandaløst eller problematisk er sket "tæt ved vejen" – for eksempel en voldtægt eller en ulykke –, kan i sig selv tjene som en eksistentiel forklaring på det skete. Leonard, en 72-årig far og bedstefar til atten børn, fortæller:

"I dag forsvinder vores børn ofte ind til townshippet om aftenen, især de familier der bor tæt på vejen. Vi prøver at holde dem tilbage, men de kan finde på at snige sig ud, når vi er gået i seng. Folk spørger mig: 'Hvorfor lader du dine børn gå ude på vejen om natten?'. Men der er intet, vi kan gøre ved det, det er svært at få børn til at lystre i dag. I sidste ende går

det både ud over barnet og dets familie, fordi ingen vil respektere forældre, hvis børn er kommet ud i problemer".

### **Mobilitet, handel og håbet om et bedre liv**

Vejbyggeriet bliver dog ikke oplevet som en entydig trussel af alle i området. Mange unge taler om Namwala Road som "an escape to the real world" – en flugtvej ud af landsbyen og den udvidede families konstante overvågning og forsøg på at regulere deres liv. Som mange andre steder i verden drømmer disse unge om materiel og social frihed, for eksempel i forhold til hvilket arbejde de skal have, hvordan de bruger deres penge, hvor og hvordan de bosætter sig, hvem de vælger at gifte

sig med, hvor mange børn de vælger at få (eller ikke få), og hvordan de opfører sig og går klædt. Selv om det langt fra altid afspejler de faktiske forhold, forbinder de unge typisk en sådan frihed med livet i større byer som Livingstone, Lusaka eller den forjættede sydafrikanske millionby, Johannesburg. Med asfalteringen af Namwala Road er antallet af gennemkørende minibusser begyndt at stige, og hermed er de unges adgang til byen blevet lettere – ligesom andelen af udefrakommende forretningsmænd, konsulenter og lærere og dermed kontakten til 'verden udenfor' er blevet større.

Blandt kvinderne på markedspladsen i Bwasanu Township, er mange glade for den øgede omsætning, som det stigende antal



minibusser mellem Choma og de nordligere byer har medført. Især blandt de mere velstillede familier i landsbyerne bliver gifte kvinder typisk tildelt et stykke jord på 2-300 kvadratmeter, hvor de kan dyrke deres egne grønsager som for eksempel kål og tomater.

I modsætning til arbejdet i husholdningen og majsmarkerne giver salget af disse grønsager kvinderne mulighed for at tjene deres egne penge, som de i hvert fald til en vis grad råder over uden deres mænds eller andre familiemedlemmers indflydelse. De fleste an-

vender pengene på 'luksusprodukter' til sig selv og husholdningen, som for eksempel tøj, sæbe, madolie, møbler, mobiltelefoner og betaling af deres børns skolegang. Modsat mange ældre og kvinder uden egne køkkenhaver oplever kvinderne på markedet





34-årige Irene har øget sit salg af grønsager på markedet i Bwasanu Township efter at antallet af minibusser er steget på den nye vej.

Foto: Nana Clemensen

(kvinder på markedspladsen) behøver ikke længere kæmpe om tre-fire busser i løbet af en hel dag. På en god dag kan jeg sælge næsten alle mine grønsager, og jeg har fået råd til at købe mere tøj og ting til mig selv. Til gengæld er der kommet mange flere folk til Bwasanu, og de har ikke altid en god indflydelse på vores børn. Alting forandrer sig hurtigt nu, og det er svært at få de gode ting uden at tage de dårlige med også".

Som mange andre globaliseringssymptomer, sætter asfalteringen af Namwala Road således spot på eksisterende generationalle, kønsmæssige og socioøkonomiske skel i det lokale nærrområde. Fra både lokalt og internationalt udviklingspolitisk hold fokuserer man især på de mere håndgribelige, samfundsøkonomiske konsekvenser af vejbyggeriet som for eksempel den øgede mobilitet af varer og arbejdskraft mellem land og by og den nationaløkonomiske gevinst heraf. Disse konsekvenser kan være nok så relevante for den lokale befolkning, men måden de modtages på er oftest mere ambivalent og kompleks, end de fremstår i nationale statistikker og udviklingsrapporter. I townshippet og landsbyerne omkring Namwala Road forbindes indtoget af nye mennesker, varer

og praksisser med både positive og negative tendenser, som i begge tilfælde ligger uden for de fleste lokale kræfters kontrol. Snarere end som en kollektiv og homogen hævelse af levestandarden, kan de sociale konsekvenser af asfaltering – og globalisering – i mange tilfælde ses som en svært gennemskuelig omfordeling af eksisterende ressourcer, hvis personlige udbytte langt fra er entydigt eller fælles for alle. ■

#### **Videre læsning**

Clemensen, Nana (2011): *Children in ambiguous realms. Language, socialisation and schooling among children in a rural Zambian community*. PhD-afhandling. Danmarks Pædagogiske Universitetsskole, Aarhus Universitet

Ferguson, James (1999): *Expectations of modernity. Myths and meanings of urban life on the Zambian Copperbelt*. University of California Press

Gadzala, Aleksandra W. (2010): *From formal- to informal-sector employment: Examining the Chinese presence in Zambia*. *Review of African Political Economy* 37 (123), 41-59

**NANA CLEMENSEN, PH.D.** FRA INSTITUT FOR UDDANNELSE OG PÆDAGOGIK, AARHUS UNIVERSITET

generelt den øgede trafik i townshippet som en mulighed for at få større personlig frihed og livskvalitet. Irene, en 34-årig kvinde fra én af landsbyerne omkring Bwasanu Township, fortæller:

"Med den nye vej er der kommet meget mere trafik, og vi

# DA EN LANDEVEJ FIK FOLKET PÅ GADERNE

Bolivia har Latinamerikas mest udbredte demonstrations- og protestkultur. Når folk myldrer på gaderne for at blokere og demonstrere, er det et udtryk for både de muligheder og udfordringer, der findes i et ungt demokrati, og det giver et indblik i hvordan demokratiske idéer tager form afhængig af kontekst. Denne artikel tager udgangspunkt i demonstrationerne mod anlæggelsen af en landevej gennem den bolivianske regnskov.

af ULLA STILLING PEDERSEN

“*Evo decía, que todo cambiaría – mentira, mentira – las mismas tonterías!*” – “Evo, du sagde, at alting ville ændre sig – det er løgn, løgn – det er stadig det samme vrøvl!”. Tusindvis af mennesker snor sig op gennem La Paz’ stejle gader, mod Murillo-pladsen hvor præsidentpaladset og regeringsbygningen ligger. “Vi er alle TIPNIS, for fanden! Vi er alle TIPNIS, for fanden!”. Unge og gamle med bolivianske flag, håndskrevne plakater og megafoner, råber deres hjemmegjorte slagord i kor. Der lyder høje brag fra de kanonslag,

der konstant fyres op i luften, det giver ekko i de smalle gader. Kampklædte politistyrker med visir og massive plastikskjold står med bomme og barrikaderer vejene, der fører ind til præsidentpladsen. Folk råber ad dem – “Barnemordere! Barnemordere!” – og svinger hidsigt med flag og bannere. Menneskemassen vander i en stor cirkel rundt om den afspærrede plads. Foran et ministerium bliver der kastet med æg og tomater. “Evo forræder”, står der skrevet med rød tusch på et skilt, en ung kvinde

holder op foran sit ansigt. “TIPNIS er verdens lunger” – “Evo er en narkotrafikant” – “Nej til vejen, TIPNIS vinder!”. Solen bager, folkemasserne koger. Det er en mandag eftermiddag sidst i september, og vi befinder os i 3600 meters højde, midt i Bolivias hovedstad La Paz. Her er asfalt – byens gader – konkret grundlag for en særlig udbredt protestkultur, og de demonstrationer, denne artikel følger, drejer sig om anlæggelsen af omkring 300 km asfalteret landevej gennem et fredet stykke regnskov.





Folkemængde på San Francisco pladsen.

### Asfalt som politisk synonym

I efteråret 2011 fik den bolivianske regerings beslutning om at bygge en landevej gennem et fredet regnskovs område – Territorio Indígena y Parque Nacional Isiboro Sécuré, forkortet TIPNIS – titusinder af protesterende bolivianere fra alle samfundslag på gaden. Anlæggelsen af et konkret stykke asfalt blev pludselig synonym for landets politiske delte vande, idet et kaos af politiske interesser og holdninger til præsident Evo Morales, blev forklædt som kamp for udvikling, miljø og oprin-

delige folks rettigheder. Bolivias gader og veje – af jord og af asfalt – udgør et offentligt rum, hvor en udbredt protestkultur tager form. Bolivia har siden 2006 haft en socialistisk regering, og landet har, med den indianske præsident Evo Morales i spidsen, indtaget en ledende position i den politiske venstredrejning, der er sket i store dele af Latinamerika siden sluthalvfemserne. Demonstrationer og blokader er et udtryk for, hvordan befolkningen fortolker og benytter sig af deres nye forfatningsgivne rettigheder, og studiet

af Bolivias protestkultur giver et indblik i, hvordan ideen om demokrati kan tage form på vidt forskellige måder i forskellige lokale kontekster.

Nogle af de bolivianere, jeg talte med under mit feltarbejde, argumenterede for, at det er et sundhedstegn, at befolkningen aktivt griber til handling, når den er utilfreds med magthavernes beslutninger, tingenes tilstand eller den politiske udvikling. Andre mente, det er et udtryk for samfundets anarki og dysfunktion, når enhver uenighed bliver legemlig-



Kvinder blokerer i protest for La Paz' hovedfærdselsåre, El Prado.

gjort af protesterende borgere. Det bolivianske demokrati kan i år fejre sit 30 års jubilæum. Landet arbejder stadig på at håndtere konflikter fredeligt gennem dialog, og den koloniale historie skinner fortsat igennem i forståelsen af demokratiet: Det er folkets styre, og dermed for alle, men samtidig er der også en forventning til de folkevalgte om, at de først og fremmest skal repræsentere deres baglands interesser. Er præsidenten indiansk, må det også være de oprindelige folks interesser, der prioriteres højest.

### Mangfoldig protestkultur

Bolivia er kendt for sin mangfoldige demonstrationskultur. Ifølge en undersøgelse af Americas Barometer Insights er Bolivia det land i Latinamerika, der har den mest udbredte demonstrationsdeltagelse: Hele 29 procent af Bolivias befolkning har i 2009 svaret, at de jævnligt deltager i offentlige prote-

ster. Protestkulturen har spillet en afgørende rolle i de senere års politiske udvikling i landet, og eksempelvis var det folkelige demonstrationer, der førte til, at præsidenten måtte afgå i 2003. Under mit feltarbejde i hovedstaden La Paz var den bolivianske protestånd særdeles synlig. Hver dag var der mindre aktioner og demonstrationer på byens centrale San Francisco plads, og der gik sjældent en uge mellem at busserne strejkede, eller at vejene var blokerede i hele eller dele af byen, ved at der lå sten, grene, eller ganske enkelt sad mennesker på rækker, tværs over gaden. Folk fra næsten alle samfundslag var på barrikademe, og fænomenet blev – med en blanding af frustration og stolthed – kaldt for "det bolivianske gadedemokrati".

De altoverskyggende største demonstrationer handlede om anlæggelsen af en landevej gennem TIPNIS-området. Fra den 15.

august til den 19. oktober begav mænd, kvinder og børn fra området sig ud på en 600 kilometer lang march fra nationalparken til La Paz. Hen ad vejen sluttede sympatisører sig til selve marchen, og hovedstaden eksploderede i både pro- og kontra-protester. I det følgende vil jeg se nærmere på TIPNIS-sagen, overraskende koalitioner, rygtedannelser og hvordan det kunne gå til, at en enkeltsgang pludselig var med til at mobilisere en hel befolkning og blev katalysator for, at et væld af modsatrettede interesser blev synliggjorte.

### Udvikling eller ødelæggelse

Tilbage til de køgende folkemasser i La Paz, en mandag eftermiddag i september. De mange hjemmegjorte slagord viser, at der er et kaos af interesser på spil blandt demonstranterne, men at de har et fælles mål: at bremse anlæggelsen af vejen gennem nationalparken.





Graffiti: For et frit TIPNIS.

Regeringen har besluttet at bygge en 300 kilometer lang hovedvej mellem høj- og lavlandet. Det officielle argument er, at vejen skal forbedre landets infrastruktur og muligheder for handel med nabolandene, og dermed skabe grobund for økonomisk udvikling i det svært tilgængelige og tyndt befolkede bolivianske lavland. Umiddelbart en argumentation, man skulle tro var populær i Sydamerikas fattigste land. Men landevejen er planlagt til at gå tværs igennem den fredede TIPNIS nationalpark, et 12.000 kvadratkilometer stort regnskovostrøm med høj biodiversitet, som har været anerkendt som indiansk territorium siden 1990. Den indianske befolkning i området er ikke blevet konsulteret omkring beslutningen af vejanlæggelsen, og dette har ført til meget stærke reaktioner fra Bolivias oprindelige folk, der ellers har været fundamentet for regeringens og præsident

Evo Morales' succes.

Forrest i demonstrationen går kvinder klædt i blå og røde nederdele, med de karakteristiske fletninger, kapper og hatte med vævede bånd. De tilhører de indianske paraplyorganisationer CI-DOB og CONAMAQ, og på deres banner står der: "For de 1200 dyre- og 3000 plantearter. For livet i TIPNIS". Pressefotografene sværmer omkring dem. For journalisterne er TIPNIS-sagen en god historie, for det er første gang, højlands- og lavlandsindianske organisationer er gået sammen imod regeringen. Der har ellers historisk været en mangel på forståelse mellem oprindelige folk fra højlandet og fra lavlandet, så koalitionen viser noget om, at regeringen er kommet alvorligt i knibe.

### Folkets mand?

Af Bolivias 10 millioner indbyggere, tæller de såkaldt oprindelige folk omkring 60 procent. Da præsident

Evo Morales blev valgt i december 2005, var det som en "folkets mand", der stod i spidsen for de folkelige og sociale bevægelser, og med sine aymara-rødder har Morales gjort meget ud af at brande sig som verdens første indianske præsident. Regeringspartiet Movimiento al Socialismo, der ved de seneste to valg har fået henholdsvis 54 og 64 procent af stemmerne, har med en forførende retorik forsøgt at gøre op med post-kolonitidens klassesamfund og arbejdet for den oprindelige befolknings politiske og juridiske inkludering, og for lighed mellem landets etniske grupper.

Forventningerne fra det indianske bagland til de sociale forandringer, der skulle ske, var derfor skyhøje, da Morales og hans regering kom til magten. Men i et multietnisk samfund, med stor forskel på rig og fattig, har det vist sig mere end svært i praksis at føre en national politik, der vare-



Journalisterne sværmer omkring kvinder fra CONAMAQ.

tager alles interesser. Demokrati er altid en proces, der er ved at finde form, men i Bolivia er den konkrete udfordring at finde formen på det demokrati, der kan inkludere og ligestille sine borgere, som i århundreder har været socialt opdelt efter etniske hierarkier. Mange fra især regeringens indianske bagland er de seneste år blevet skuffede over, at det tager tid at skabe forandring, og at de flotte valgløfter ikke altid bliver ført ud i det virkelige liv. En stærk politisk opposition, der bestemt ikke identificerer sig med retorik om indfødthed, og som har mistet mange privilegier i den aktuelle udvikling, er også med til at modarbejde de politiske forandringsprocesser. Det var derfor en blanding af mange modsatrettede interesser, der med TIPNIS-sagen i 2011 satte den siddende regering på sin hidtil største prøve.

### Barnekisten

"Hvil i fred, børn fra TIPNIS". En aflang hvid papkasse, udformet som en sekskantet kiste og påmalet et grønt kors og afskedsinskriftioner, svæver over hovederne på de ophidsede demonstranter. "Mor-de-re, mor-de-re, mor-de-re" – "Vi er ikke bange for jer!" – "Man dræber sgu da ikke børn", råber de ad politimændene, der med skjold og stenansigter barrikaderer vejen ind til præsidentpladsen. Fra tidlig morgen har tv og radio svinget af historier og brutale billeder af, hvordan politistyrker med tåregas og politistave på regeringens ordre har forsøgt at stoppe de marcherende indianere fra TIPNIS. De marcherende, heriblandt gravide kvinder, børn og gamle, flygtede fra politiet ud i vildniset, flere kom alvorligt til skade, og en af mediernes historier lyder, at et barn eller en baby

er blevet dræbt. I den kaotiske situation er det endnu ikke blevet identificeret, hvem barnet eller dets forældre er, men i La Paz afleder historien en voldsom reaktion i flere samfundslag. Mindelser om drab og politivold ligger ikke langt tilbage i Bolivias historie og folks erindring, og en stor menneskemængde nedlægger derfor deres arbejde og samles på gaden for at protestere mod regeringens og politiets handlinger.

Den efterfølgende dag viser historien om det dræbte barn sig tilsyneladende at være et rygte. Regeringens egne medier, blandt andet avisen CAMBIO, kritiserer hårdt flere af de private nyhedskanaler for at have bragt historien uden at dobbelttjekke fakta, og derved misinformere befolkningen. Et rygte lyder nu, at det er den politiske opposition, der har plantet – eller endda betalt for at





"Hvil i fred, børn fra TIPNIS"

få – historien om det tragiske udfald af politiaktionen i mediernes.

Uanset hvad fortsætter historien om det døde barn, og usikkerheden om den er fup eller fakta, med at florere i dagene og ugemer efter, mens nye rygter opstår.

### Asfalt, coca og utilfredsheder

Ifølge regeringen er hovedargumenterne for at bygge landevejen, at den skal føre udvikling til et tyndt befolklet og svært tilgængeligt område, hvor folk ikke har adgang til basale faciliteter som lægehjælp, at den skal forene det store land territorielt og socialt, skabe økonomisk udvikling og mulighed for bedre samhandel med nabolandene. Men i dele af befolkningen svirrer der et rygte om, at den virkelige grund er en helt anden. Bolivia er en af verdens største coca-producenter, og coca-blade er af stor kulturel og social betydning

for oprindelige folk i Andeshøjlandet. Men coca er også grundlaget for kokainproduktion og eksporteres illegalt for millioner af dollars. Rygtet lyder, at vejen gennem TIPNIS skal bygges for at skabe mulighed for yderligere coca-produktion – og dermed eksport af kokain – for dermed at tilfredsstille Evo Morales' bagland. For præsidenten har også en baggrund som leder for Bolivias største coca-dyrker-forbund.

I demonstrationerne imod anlæggelsen af TIPNIS-landevejen får kampråb imod coca, stoffer og narkotikahandel derfor plads – side om side med miljøforkæmpernes slagord om CO2 og bevaring af regnskovens biodiversitet, og de indianske organisationers krav til regeringen om, at nationalparkens oprindelige folk bliver konsulteret. En række forskellige utilfredsheder bliver projiceret over på anlægge-

sen af den asfalterede landevej, der altså siges at bringe både udvikling og kriminalitet med sig.

### Et kaos af interesser

Ved første øjekast er det svært at se, hvad der har bragt de mange aktører sammen omkring TIPNIS-demonstrationerne. I en stor kontra-demonstration marcherer regeringspartiets støtter – det vil sige minearbejdernes, coca-dyrkerens og forskellige indianske organisationer, og partiets medlemmer – i tusindvis gennem La Paz for at vise deres opbakning til regeringen. Men i demonstrationerne imod vejen gennem TIPNIS tæller deltagerne alt fra højreorienterede storbønder fra lavlandet, over indianske, kirkelige, feministiske og miljøbeskyttende organisationer, til de nysgerrige, issælgerne, universitetets kommunistiske studenterforening og udenlandske



Minearbejdere marcherer til støtte for regeringen.

hippier. Umiddelbart en forsamling, der ikke har noget som helst til fælles. Deres grunde til at demonstrere er mange, men når budskaberne koges ned til simple slagord, kommer de næsten til at ligne et fælles mål: Nej til asfalten, og nej til Evo Morales.

Det er en ny situation, at aktører fra de store højlands- og lavlandsindianske sammenslutninger går sammen i protest, fordi lovgivningen om deres ret til medindflydelse i indianske områder ikke bliver overholdt, og fordi regeringen ikke har levet op til en politisk mærkesag om oprindelige folks rettigheder. Samtidig griber en række miljøbevægelser muligheden for med TIPNIS at sætte fokus på deres mærkesager, og ik-

ke mindst øjner den økonomisk stærke politiske opposition chancen for at sætte regeringen under pres. Pludselig ser man i La Paz' gader grupper af rigmænd fra Santa Cruz råbe højt om miljø, indfødte folks rettigheder og en forræderisk regering. Muligvis bliver der plantet strategiske rygter i medieme, og under alle omstændigheder dækker journalisterne TIPNIS-marchen, pro- og kontrademonstrationerne, og sagens udvikling særdeles grundigt. Demonstrationskulturen er udbredt, og protester er forfatningssikret ret, så sagen spredt sig som ringe i vandet til den øvrige befolkning, der heller ikke længere har samme begejstrede opbakning og tro på deres indianske præsident.

TIPNIS-sagen er følelsesladet, båret af sympati, fascination og forenkede demonstrationsråb, og det er svært at gennemskue hvad der er fup og fakta, såvel for en antropolog på feltarbejde som for den bolivianske befolkning. Men alt dette er en præmis for, hvordan demokratiet tager form. Enhver gruppering kan lægge sin egen betydning ned over TIPNIS-sagen, og derfor bliver historien om en landevej pludselig katalysator for et kaos af interesser, der ikke umiddelbart har noget med hinanden at gøre, og for en sammenslutning af grupperinger, der ellers ikke ville være gået sammen om en fælles sag. Anlæggelsen af omkring 300 kilometer asfalt bliver motor for en stor og kaotisk



Teltlejr foran regeringsbygningen

folkelig opstand, og selve spørgsmålet om landevejen gennem TIPNIS transformeres til et spørgsmål om man er for eller imod præsidenten, og om demokratiets tilstand i Bolivia.

Da en træt forsamling af marcherende fra TIPNIS-området og deres sympatifølge ankommer til La Paz den 19. oktober, bliver de modtaget og hyldet som helte af de sammenstimlede folkemasser. Men i løbet af de to måneder, sagen har stået på, er dens fokus ændret og det overvejende slagord kommet til at lyde: "TIPNIS ja, Evo nej". Hvad alternativet er, står dog ikke klart.

March-deltagerne slår lejr foran regeringsbygningen og kræver dialog med Evo Morales og hans re-

gering. Processen har siden trukket ud, og arbejdet med at anlægge landevejen er blevet opdelt i tre etaper. Resultatet er, at byggeriet af de to etaper på hver side af parken er påbegyndt, mens den midterste etape, der går igennem TIPNIS-området, venter på at blive færdigbehandlet. Dialogen var stadig undervejs, da denne artikel blev afsluttet i marts 2012. ■

#### **Forslag til videre læsning:**

*Crabtree, John. Patterns of Protest – Politics and Social Movements in Bolivia. Latin America Bureau. London 2005.*

*Postero, Nancy. The Struggle to Create a Radical Democracy in Bolivia. Artikel i: Latin American*

*Research Review, 2010:45 (Special Issue), side 59-78.*

*Klein, Herbert S. A Concise History of Bolivia. Cambridge University Press. New York 2003.*

**ULLA STILLING PEDERSEN**, JOURNALIST OG SPECIALESTUDERENDE VED AFDELING FOR ANTROPOLOGI OG ETNOGRAFI, AARHUS UNIVERSITET, HAR I 2011 LAVET 4 MÅNEDERS FELTARBEJDE OM LOKAL DEMOKRATIFORSTÅELSE I BOLIVIA.

alle fotos af forfatteren



# EN SØMAND



af FIROUZ GAINI

Bilen har haft en særlig status og rolle i færøske ungdomskulturer siden halvfjerdsene. Det er især ungemænd fra traditionelle fiskerfamilier, der har knyttet sig til bilen – som transportmiddel, underholdning og prestigesymbol. I de sidste år er bilkulturens status dog svækket betydeligt. De unge har åbnet øjnene for andre fritidsaktiviteter.

## Fra båd til bil

De fleste forbinder Færøerne med fisk og havets brusende bølger. Det vindblæste øsamfund i Atlanten beskrives normalt som hårdføre fiskeres hjemstavn. Men tidene skifter. Og antropologer og etnografer er nødt til at redigere deres eksotiske billede af de ensomme øer i kongerigets udkant. Færinger betragter sig selv som et stolt fiskerfolk, hvis hjerterytme følger havets bevægelser. Det gamle ordsprog siger også, at "bundet er bådløs mand". Uden

båd, intet liv. Atlanterhavet er fortsat færingers største indtægtskilde, lad ingen tvivl være om det, men blandt de yngre generationer har livet som fisker og fanger i de sidste år mistet sin kulturelle status. Unge mænd, hvis største drøm tidligere var at blive selvstændige bådejer, nærer en langt større interesse for biler og landeveje i dag. Det lyder måske ironisk, at introduktionen af motor køretøj skal repræsentere en revolutionerende forandring på små klippeøer, hvor afstanden til nær-

# GÅR I LAND



meste kyst aldrig overstiger ca. fem kilometer. Men få steder uden for USA bliver bilen for- gudet som på Færøerne. Det ny ordsprog lyder: Bundet er billøs mand!

Unge færingar, især drenge fra bygder uden for hovedstadsområdet, føler sig ikke rigtig fri og voksne, før de har fået kørekort. De ivrigste teenagere forsøger at få overrækkelsen af det gyldne pas til at falde på selve attenårsfødselsdagen. Glæden skal ikke udsættes én dag. Mange unge har

i længsel ventet på dette frihedens øjeblik, siden de var ti-tolv år gamle. Dernæst starter karrieren som bilist. Bilen har en række forskellige funktioner og symboler. For de unge er motorkøretøjet meget mere end et nyttigt transportmiddel, der flytter føreren fra A til B. Bilen er et eftertragtet frihedssymbol, der giver adgang til de voksnes rækker. Bilen er også for mange af de unge mænd et stærkt maskulinitetssymbol. Bilen gør uskyldige drenge til frygtløse mænd. Bilnøglen åbner porten ind

til en underholdende og sensuel livsstil med nye sociale netværk. Det er naturligvis ikke kun på Færøerne, at unge mænds livsstil og værdier knyttes til smarte biler og høj fart. Ungdomsforskeren Kevin Mogensen (2002) har for eksempel skrevet om mænd og risikokørsel i Danmark. Og sociologen Heli Vaaranen (2004) har skrevet om arbejderklassedrenge og organiserede bilræs i dagens Finland. Selv har jeg forsket i bilens status i færøske ungdomskulturer siden 2006 (Gaini 2009).



## Leg og alvor

Det var i halvfjerdsene, at privatbilen virkelig kom på banen på Færøerne. Infrastrukturen med asfalterede veje og gader, broer og tunneler blev samtidig kraftigt udbygget over hele landet. De små bygder i periferien fik nu i bogstavelig forstand kontakt med omverdenen. Denne moderniseringsproces havde meget stor indflydelse på børne- og ungdomslivet. Det utæmmede Atlanterhav, tusind års hovedfærdselsåre, blev i høj grad erstattet af moderne hjulbaseret trafik på landjorden. Således var havets mange farer og lune temperament mirakuløst overvundet. Men dette gælder naturligvis kun for en begrænset del af hverdagslivet og arbejdslivet. En stor del af den mandlige befolkning på Færøerne, især i bygderne, arbejder fortsat på fragt- og fiskeskibe, der sejler på verdens syv

oceaner. Men disse unge mænd har, ironisk nok, samtidig nøglerne til de dyreste og mest opsigtsvækkende biler på øerne. I grunden danner de unge fiskere fra bygderne ofte inderkredsen i ungdommens bilkultur. Jeg har andre steder defineret gruppen som Atlantens cowboys. Denne bilfikserede ungdomsgruppe havde sin guldalder i firserne og starten af halvfemserne.

Der gik desværre ikke lang tid før de første alvorlige ulykker på landevejene indtraf. Trafiksikkerhed havde ingen almen prioritet i startfasen. Det ene tragedie fulgte den anden, og unge færingar var markant overrepræsenterede i ulykkesituationer – både som syndere og ofre. Især de unge mandlige førere blev stemplet som hensynsløse egoister med benzin i blodet. Erfaringerne viser, at det er en næsten håbløs opga-

ve at ændre de værste fartdjevles risikoadfærd og livsstil. De fortsætter livet på overhalingsbanen, selv efter at nære venner mister livet i ulykker på vejene. Unge mænd, som jeg har interviewet, nævner ofte adrenalinrusen eller kicket, som bilens høje fart giver dem. De fleste påpeger dog samtidig, at samfundets massive fordømmelse af unge mandlige bilister er dybt uretfærdig. De føler sig ikke som syndere. De siger, at forældre og andre voksne ikke forstår de unges kultur og værdier. Bilen kan siges at udfylde et vakuum hos bygdeungdommen, der intet andet har at foretage sig i aftentimerne. En stor del af bilkørselen foregår uden konkret mål og mening i aftent- og nattetimerne.

## Biltur og bilræs

Drømme om biler er også et ønske om at blive accepteret blandt





jævnaldrende venner og bekendte. Mange unge teenagere, især piger, har været en del af bilkulturen helt fra elleve-tolv-års-alderen. De har deltaget som udvalgte passagerer på bagsædet af biler, der ruller gennem byens mørke gader og gyder, mens popmusikken drøner ud af store højtalere. De unges bilture repræsenterer et kulturelt ritual med mange interne meninger og symboler. Bilen kører frem og tilbage på et par korte vejstrækninger, ofte flere timer af gangen, mens de unge passagerer snakker sammen og lytter til musik. Samtidig foregår en heftig kommunikation mellem biler, der mødes på vejen. Lys blinker, og horn hyls. Der aftales eventuelt at mødes på et parkeringsområde, hvor piger og drenge fra flere biler uforstyrret kan snakke sammen. De fleste førere er unge mænd, og de fleste bagsædepas-

sagerer er piger. Meget få personer kører alene (uden passagerer) ved disse nøje planlagte sammenkomster i det offentlige rum. Alle spillets deltagere sidder ikke inden for bilruderne. Langs fortovet slentrer også unge mennesker, som oftest små venindegrupper, der vækker stor opmærksomhed blandt bilisterne. Pigerne vil gerne have en køretur, men ikke med hvilken som helst chauffør.

Bilen er et mødested for ungdommen, der mangler andre mødesteder i sit nærmiljø. Bilen kan give frihed fra forældres nærvær og overvågning. For mange symboliserer den et privatværelse, hvor venskabs- og kærlighedsbånd etableres og vedligeholdes. Desuden indebærer bilen naturligvis en mobilitet, der gør det relativt nemt at besøge venner og slægtninge i nabokommuner. Rurale udkantsområder i Danmark og

andre nordiske lande har meget til fælles med de færøske bygdesamfund. Bilen fungerer som cowboyens hest, der er ejerens uundværlige rejsekammerat. På for eksempel Eysturoy, der har mange mellemstore bygder og et moderne vejnetværk, er bilen en uundværlig bestanddel i erhvert ungt menneskes hverdagsliv. De unge fra Eysturoy er berygtede for deres provinsielle bilkultur. Her er Atlantens cowboys virkelig på hjemmebane. Desværre har bilræs mellem Eysturoys bygder også ført til nogle af de værste dødelige ulykker på Færøerne. Drengene er ofte kreative amatørmekanikere, der fikser og ombygger bilerne uden hjælp. De sænker for eksempel bilens understel, installerer enorme subwoofere, nedtoner rudeme og monterer aluminiumsfælge. Drengene bruger det meste af deres fritid på bilen, der skal

imponere og begejstre ethvert forbigående ungt menneske, når den ruller gennem bygdens gader.

### En makaber dans på vejen

De færøske unges værdier og holdninger i forhold til biler og bilkørsel er tæt knyttet til internationale medier og globale kulturelle strømninger. Bilen associe-

føre et spektakulært show, der demonstrerer bilens fire hovedkvaliteter: hastighed, potens, elegance og vildskab. Risikoadfærd er i denne kontekst en helt vidst og intentionel handling, der så at sige er en del af legen. Desuden har film- og musikbranchen, helt siden James Deans fatale sammenstød i 1955, haft en ten-

bygdemænd eller sømænd, der fortsat lever i halvfjerdsere og firserne. For mange piger og drenge, måske specielt i Tors-havn, ligger bilen langt nede på prioriteringslisten. Mange unge piger, som jeg har interviewet, siger også direkte, at mænd med biler ikke er de pigemagneter, de selv bilder sig ind at være. I bygdene er bilen dog fortsat ungdommens favorit, til dels på grund af mangel på andre fritids-tilbud i lokalsamfundet. Bilen er et godt monotont tidsfordriv, når intet andet er på programmet. Endeløse bilture igennem natten i et spinkelt håb om at få en uventet oplevelse. Elvis Presley elskede i sine ungdomsdage i Memphis at køre bilture med kammeraterne. Det var musikerenes bedste alkoholfrie hobby. Ligesom de færøske drenge, så håbede Elvis naturligvis at møde nogle piger og invitere dem med.



res med fantasi, hastighed og fare. Som et vilddyr skal bilen tæmmes af dens mester. Populære amerikanske underholdningsfilm – som *Fast and Furious* – og computerspil – som *Need for Speed* – har haft stor indflydelse på de unges bilkultur. Der er også en række farverige blade og magasiner, dedikeret til den unge bilentusiast, at finde på markedet. De unge oplæres gennem disse medieprodukter i en makaber gadedans fuld af livstruende risikohandlinger. Den unge fører skal helst være i stand til at ud-

dens til at romantisere død og fordærvelse i trafikken. Efter Deans chokerende død blev bilen for mange, ironisk nok, til et symbol på ungdommelig frihed.

Ungdomskulturen på øerne har ændret sig meget i de sidste år. I halvfemserne, efter at nye digitale medier – især internettet – blev introduceret på øerne, sluttede Atlantens cowboys' glansperiode. I dag bliver unge mænd med mørke ombyggede biler med overdimensionerede dæk og neonlys på alle sider ofte ned-sættende betragtet som komiske

### Penge, frihed og eskapader

Der er flere årsager til, at unge færinger har været så begejstrede for bilen som transportmiddel, social arena og prestigesymbol. Mange unge, for eksempel fiskere på store trawlere, har i perioder haft større indtægter end bankchefer og toppolitikere på Færøerne. En kombination af ung alder, bosted hos forældrene i periferien og en masse kontanter, giver grobund for en særlig bilkultur blandt de unge mænd. Når de går i land, står bilen og venter ved havnen. Bilturen kan således starte, så snart de har fast under fødderne. Disse unge bilister lever ofte som action-seekers, især i weekenderne, selv om de ofte har baggrund i religiøse konservative arbejderfamilier. For man-

ge af dem er der tale om et slags dobbeltliv. Hjemme er de ansvarfulde fædre og ægtemænd, der deltager ved familiesammenkomster; ude er de er de ungarke i smarte biler, der drøner gennem landskabet. Fritiden går med andre ord primært til bilen og de (mandlige) venner, der ofte er slægtninge og barndomsvenner af samme fiskerfamiliebaggrund. Bilen fungerer ofte som en rullende bar, hvor alle undtagen føreren drikker og fester. Desværre er der også tilfælde, hvor føreren selv er beruset, og det er årsag til en række alvorlige trafikulykker gennem årene.

Unge færinger har nemt adgang til biler. Mange låner uhindret forældrenes bil. Andre arbejder hårdt for selv at investere i en gammel privatbil. Der er også unge, der tager banklån til deres første bilkøb. Børn fra velhavende familier får måske bilen i fødselsdagsgave. Og de yngste, der ikke har kørekort, får siddeplads i vennernes bil. Børn har generelt set meget frie tøjler på Færøerne. I mange familier blander forældrenes sig minimalt i børnenes foretagende. Børn og unge er meget sammen med jævnaldrende, men også med den ældre ungdom, uden for forældrenes rækkevidde. I små byder, hvor alle kender hinanden, føler folk sig generelt trygge, selv om de ikke selv følger godt med i børnenes bevægelser og aktiviteter. Unge, der kører biltur om natten, gør det ofte, uden at forældrene er vidende om dette. Det er især arbejderfamilier fra bygderne, der meget tidligt giver børn stor frihed til at gå ud om aftenen og natten uden særlige begrænsninger og aftaler. Tidlige-

re tog drenge en båd og roede ud på fjorden, uden hjælp fra voksne; nu er det bilen, drengene sætter sig i, når de har brug for en lille eskapade.

### Slutnote

I dag er der heldigvis mange unge på Færøerne, der lever et lykkeligt liv uden bilnøgler i lommen. Ungdomskulturene har ændret sig meget siden firserne, og der er i dag langt større variation i de unges værdier, holdninger og interesser. Samfundet er blevet mere mangfoldigt rent kulturelt. Atlantens cowboys har dog fortsat sine enklaver i et landskab, der ellers har flyttet sig over i et nyt og mere globaliseret terræn. De mandlige idealer – maskuliniteten – i samfundet har også ændret sig radikalt de sidste ti år. En mand behøver ikke at vise sin værdi gennem halsbrækkende bilkørsel i nattens mørke. Bilen er i stor grad blevet erstattet af andre sociale arenaer og symboler; for eksempel er flere ungdomsklubber etableret i de større bygder. En sømand gik i land og satte sig i en bil. Nu er bilturen for mange omsider ovre. Måske havet alligevel, i det lange løb, bliver Færøernes alfarvej. ■

### Referencer:

- Gaini, Firouz. Bilmentan – ung, ferðsla og trygd. The Road Safety Council. Tórshavn. 2009*
- Mogensen, Kevin. Livet begynder ved 150 km/t. Center for ungdomsforskning. Roskilde. 2002*
- Vaaranen, Heli. The emotional experience of class.: Interpreting working-class kids' street racing in Helsinki. I: The American Academy of Political and Social Sciences. Annals 2004 vol. 595. 2004*

**FIROUZ GAINI** ER SOCIALANTROPOLOG FRA FÆRØERNE MED EN PH.D. AFHANDLING OM FÆRØSKE UNGDOMSKULTURER. HAN HAR STUDERET VED UNIVERSITETERNE I OSLO, KØBENHAVN OG TORSHAVN OG LAVET FELTARBEJDE I NICE I SYDFRANKRIG OG FÆRØERNE. HAN ER I DAG ANSAT VED AFDELING FOR UDDANNELSE, PÅ FÆRØERNES UNIVERSITET OG INTERESSERER SIG BLA. FOR KULTUREL IDENTITET, MEDIER, UDDANNELSE OG MASKULINITET.







## Hvor kropspotesen møder verden

Mellem Horserød og Borsholm i Nordsjælland er der siden sidste sæson blevet lagt fortryllende asfalt. Søndagsfeltet på 25 mand m/k fra Cykelklubben Kronborg (CKK) flyver af sted hen over vejen, nærmest uden at mærke underlaget. Eller rettere: som et uartikuleret, men i allerhøjeste grad virkeligt vi i fart fryder vi os over den manglende modstand, fraværet af huller og hæsligt grus. En herlig mellemværen blandt opmærksomme ryttere, der for en

stund ikke behøver at være konstant på vagt og råbe 'hul' eller pege ned på samme farlige og ofte frostsprængte fraværsgestalt på cykelfanatikernes universelt forståelige signalsprog.

Cykleme er rugbrødsdrevne accelerationsmaskiner, kost- og dyrebare investeringer og højteknologiske proteser. Kroppen er forlænget ud i verden, og dækket er den yderste hud. Den møder verden i form af vejen, mens resten af kroppen kæmper med vindmodstanden og mod tyngdekraften— bakkernes prøvelser og de

andre rytteres uforudsigelige og drilske ryk.

Vejene kender vi i vort cyklende engagement, og de er meget mere end formålsrationelle trafikårer, der skal bringe os hurtigst muligt og med mindst mulig anstrengelse fra A til B. Ofte søger vi netop de udfordrende (om)veje, der ikke er trukket som efter en lineal. Andre gange går vi på vejene, eller glider ud på dem i bil. Verden opleves på kvalitativt anderledes måder, end når vi cykler, og asfalten skifter endog karakter. I bilen sanses underlaget

# MELLEMVÆREN ON THE ROAD FILOSOFISKE TANKER PÅ ASFALTVEJEN

Asfaltvejen kan opfattes som grænsefladen mellem verden og kroppen eller rettere mellem 'andennaturen' (asfalten udlagt som vej) og de kropsforlængende proteser (cykeldækket, bildækket, skoene). Skæve fænomenologiske refleksioner byder sig til på tærsklen mellem asfaltvejen som materialitet og tvangen, viljen og lysten til bevægelse. Erindringer om verdens meget forskellige asfaltveje, hvad angår kvalitet, farve og attraktionsværdi, fortættes som tekst.

af STEEN NEPPER LARSEN

selvfølgelig også via bildækkene; men med et lille diskret tråd på speederen forsvinder enhver forhindring let, og moderne biler er fjedret bedre end luksussofaer. Vinden sanses nærmest ikke, med mindre det stormer. Som gående bevæger man sig så langsomt, at huller, grus, olie og regnvåde overflader ikke bliver til farlige faktorer under fremfærden. Skoene og vejen mødes sindigt og sikkert. Øjnene kan nå at følge med. Cyklisten er endnu mere sårbar og udsat end den gående. Farten er højere, end mange tror og når at

ane. Bildøre kan blive åbnet som lys fra en klar himmel langs en lovformelig cykelsti. En rist kan vende forkert og fange forhjulet, et dæk sel kan ligge skævt. Man troede ellers lige, at risten og dækslen var fældet harmonisk ned og ind i asfalttæppet, men nej.

Bilisten har ikke altid sans for, at cykelstien kan være så hullet og gruset, så man en tid må køre på bilvejen, der som oftest er af bedre karakter. Den store test for en cykelglad person, der pludselig finder sig selv siddende bag rattet, er, om vedkommende

selv kan fornemme og foregribe asfaltkvalitetsproblemerne for de bløde medtrafikanter. Omgangen med asfalt kræver så at sige, at vi formår at decentrere os selv, når vi skifter trafikant-ham. Et nyt langt ord byder sig til, mens jeg skriver disse linjer: midtpunkt-forskydningskunst.

## **Fem ord, der alle begynder med e**

Inden for den nyere fænomenologiske forskning synes to kongeniiale begreber at være blevet giftet med hinanden: *Embodiment* og *embeddedness*.

For det første er vi legemliggjorte (inkamerede) mennesker og ikke suveræne, krops- og verdensløse subjekter, der hæver os over verdens veje som rene og skære objekter. Som cyklende er man 'dømt til' at være på kollisionskurs med enhver dualistisk skåret subjekt-objekt-logik.

For det andet er vi fældet ind i verden, og verden 'griber' uundgåeligt ud efter os og gør noget ved os. Ud over asfaltens betydning som overgribende faktor i sidste instans er der radikal forskel på at cykle i sol og regn, på vindstille dage eller i orkan, og under indtryk af nyudsprungne hvidtjørn og lærkesang tager humøret og erindringens glød farve af omgivelserne. På tysk kaldes embeddedness for *Eingebettetheit* (*Eingebettetsein*), og det er et bedre begreb end det danske indfældethed, da det synes at indikere, at der, ofte ganske umærkeligt, uventet og uvilket, bliver gjort noget ved os i naturen og på vejene, der kan opfattes som 'andennatur', dvs. som bearbejdet natur. På sin vis udgør embodiment og embeddedness ikke to forskellige regimer eller distinkte være(ns)former. Som cyklende er vi altid-allerede i kroppen i bevægelse på vejen, og vejen er i os. Vi er også tænkende, erindrende og erfarende kroppe, og med en neologisme af den danske filosof Ole Fogh Kirkeby er vi også 'kroppende tanker'.

Dertil kommer, at vi er aktive og meget udadagerende på vore kulfiber- og aluminiumshestes (stål er der ikke mange, der kører på længere, og de færreste kører på titaniumcykler). Vi gør noget ved verden og ved hinanden. Vi interagerer som en dynamisk flok og er en del af et synkroniseret kol-

lektiv, en varm masse i bevægelse med samme passion. Et tredje e-ord presser sig på: *enhancement*. Sværmens cykelglæder (hov, der var allerede et fjerde ord med e: *enjoyment*) forøges (forstærkes, forhøjes) af asfaltkvaliteten. Vi mærker kraften i vores fællesskab (det hedder med e-ord nr. 5 *empowerment* på nydansk), måske fordi vi ikke er lige så isolerede fra hinanden som bilisterne

### Materielt intermezzo

Flydende asfalt – eller *bitumen*, den meget udbredte internationale betegnelse – er et mineralsk stof og har en klistret og begagtig konsistens. Lugten er kraftig og ikke til at tage fejl af. Erindringen er med andre ord 'antændelig', altid på stand-by og meget let at vække fra sansedybet og 'indmejslet' i hjernens synapses. Engang væltede min cykel på en hed sommerdag, mens jeg delte reklametryksager ud i de nærmest utallige opgange i Sprotøften ved Nyborg, hvor der altid lugtede af rødkål og cigaretskodder for enden af de sindrige, indre og skridtbesparende affaldsskakter, det moderne lejlighedsbyggeri var blevet udstyret med. Det ene støtteben havde boret sig ned i den levende og lugtende asfalt. På cykel er det i øvrigt noget gedigent lort uforvarent at være kommet til at køre på flydende varm asfalt. Asfalten klæber til dækkene og kastes op i store svært vaskbare pletter på cykeltrøjen bagfra. Dertil kommer, at små spidse sten klæber til de tunge og ufrivilligt polstrede dæk, og en punktering er ofte forestående.

Vi både ved og fornemmer, at flydende asfalt er meget sundhedsskadeligt at arbejde med. Men selvom indsigterne fra de

fagkritiske rapporter om asfaltarbejdernes udsathed i 1970'erne så at sige er blevet hver mands offentlige eje, uden at de dog læses, huskes, endsige kendes af ret mange længere, synes asfaltarbejderne stadigvæk på 117. år at være indhyllet i røg, når de ganske maskeløse bakser med både de store maskiner og de oldnordiske og gigantiske 'skuffejern' på vejene. Alle elsker ny asfalt, men de færreste har forståelse for, at det tager tid, danner trafikpropper og småblaserte kiggekøer at lægge den. Utålmodighedens *instant gratification logic* kender ikke en fløjtende fis til stoffets natur og størkningstid; kun til fremdriftens profane helliggørelse og til accelerationens nødvendighed. Den bløde formbare sorte glinsende masse består af højmolekylære kulbrinter og er et skattet biprodukt ved raffinering af petroleum. Asfalt forekommer naturligt, bl.a. på Trinidad, i Venezuela og i Frankrig.

Ordet *ásphaltos* er af græsk oprindelse og betyder stenolie, jordbeg. Ifølge mange forskellige rimeligt autoritativt udseende kilder har det været brugt så tidligt som 3.800 år før vor tidsregning; men vejene i det mellemste Østen har ikke været af nutidig kvalitet for 5-6.000 år siden. I lang tid var jævne, blankpolerede, småhældende og regnafvisende veje en fjern drøm, om overhovedet noget, der kunne opstå i indbildningskraften. Når der asfalteres, tales der tysk, for på dansk har vi importeret og oversat verbet *asphaltieren* for mange år siden. Man overstryger eller belægger med asfalt, når man ikke vil nøjes med veje lavet af mudder, jord, grus, brosten eller cementplader. 15.august 1890





åbnedes der for trafikken på den første asfalterede gade i Danmark: Østergade i det indre København. I dag består det overordnede vejnet herhjemme af ca. 3.800 km asfaltveje. På årsplan anlægges der ca. 3,3 millioner km asfaltveje rundt omkring i verden, et svimlende tal, der siger noget om både smagen for asfalt og viljen til at asfaltere klodens veje.

### **En elendig bjergvej i de julianske alper**

Så er det, at jeg maser mig op ad den stejle bjergvej på fin asfalt i det nordvestlige Slovenien tæt ved det 2.864 meter høje bjerg Triglav på vej mod Østrig. Jeg elsker bjergkørsel og mange omdrejninger i lave gear. Under op-

stigningen mod toppen af passet glæder jeg mig som altid til suse- turen nedad. Er underlaget og udsynet i top, er det muligt at køre op til ca. 80 km/t. Men ak, hver eneste kurve nedad er brolagt med ca. 10 meter brosten af den gamle toppede og irregulære slags. Er der tale mon tale om, at pashøjden markerer en kommunegrænse? Der er måske ikke råd til at anlægge en ordentlig vej – eller har snedige vejteknikere fra ex-Jugoslavien blot slået to fluer med et smæk og ladet en del af den gamle vej 'nedenunder' overleve i et smart win-win-forsøg på at begrænse bilernes og motorcyklernes fart nedad? Eller er der konstrueret et stykke nostalgia med fuldt overlæg: fragmentet

af en autentisk gammel bjergvej, iscenesat på bedste turistende facon?

Under alle omstændigheder gik den fraværende asfalt mig i kroppen: rystelserne i kurverne, de hoppende opbremsninger i de trætte fingre, skuffelsens parkering i erindringens dyb. Andre gange melder hulleme i vejene deres ankomst uden varsel. Man må danse eller kaste sig uden om dem med 30-50 km/t. På Strandvejen nord for København, hvor jeg ofte kører, kender jeg enhver ujævnhed i asfalten, og det er sket, at jeg har skrevet til diverse kommuners tekniske forvaltninger for at få dem til at forbedre vej kvaliteten og sikre borgerne mod grimme styrt, skæve fælge og knækkede eger.

'Asfaltekssem' er et cykelrytter-udtryk for uønsket nærkontakt med vejen, der forårsager ubehagelige sår, flænger og hudafskrabninger. Det indgår i den lettere del af det arsenal af negative ord, der også byder på brud, hjemerystelser, kvæstelser, indre blødninger og død. Engang i 2009 røg den alt for slidte klampe ud af højre racerpedal under intervaltræningen med klubben, mens jeg stod op og rykkede 'uimodståeligt' på bakkerne ved Høsterkøb. Jeg fløj ud over styret og brækkede både krave- og ribben. Det tog én måned at komme over, heraf én lang uge på morfinpiller. Kød mod asfalt er og bliver en ulige kamp.

Fra den professionelle bjergrytter, Chris Anker Sørensen, stammer udtrykket 'død asfalt', dækkende over en irriterende type asfalt, der ikke forærer én noget; men som snarere suger al energien ud af dine tråd. Andre gange taler trætte pedalatleter og sportskommentatorer om asfalt, der rækker lige lukt op i himlen. Nu vi er ved de dragende ubehageligheder på via dolorosa, så drejer Jørgen Leths legendariske cykelfilm "En forårsdag i helvede" sig som bekendt om klassikeren over alle klassikere Paris-Roubaix, hvor de medrivende dramaer og store præstationer udspringer på et underlag, der i hvert fald ikke just er blevet berømt for at være asfalteret.

Engang cyklede jeg på de vidunderlige smalle sicilianske veje neden for vulkanen Etna. Overalt omkring mig var der størknet lava i alverdens brune, grå og sorte nuancer. Noget af lavaen havde hundredevis af år på bagen, andre af tungerne var kun få årtier gamle. Det var 35 grader varmt, og det

steg pænt opad serpentinervejen fra 0 meter ved Acireale ved Middelhavskysten til asfaltvejens afslutning i 1.881 meters højde ved svævebanen og bæltekøretøjerne ved Cantoniera d'Etna. Der blev drukket mange flasker vand undervejs, mens udsigten over det azurblå hav og de forbipasserende og kun svært gennemtrængelige flokke af hvide får og krogede jordfarvede hyrder dannede overvældende og effektfulde kontraster til alt det sorte. Uden den mindste varsel gik stigningsprocenten langt op over de 20. Et stykke af vejen var tilsyneladende nyeligen blevet spist af et lavaudbrud, hvorfor vejvæsnet havde glemt alt om stigningsudjævnende hånmålesving og anlagt en nærmest lodret vej opad. Mens jeg bestræbte mig på ikke at lave hjulspind eller stejle, glemte jeg vist helt at nyde den helt nye og dybsorte asfalt.

### At lege i accelerationssamfundet

Fart og tempo hed et ungdoms ugeblad, jeg læste i slutningen af 60'erne og begyndelsen af 70'erne, og det er næppe for meget sagt, at cykling på lækker asfalt muliggør og ægger til pludselige accelerationer og høj hastighed. Vi lever i et accelerations- og transparensamfund. Vi ønsker overblik, tydelighed og sikkerhed, og vi prøver at nå en masse på kort tid. Kvalitetsforbedringerne af asfaltvejene hænger sammen med den generelle tendens til at speede samfundet op, både teknologisk og socialt. Tid er penge under kapitalismen, og asfalten skal helst være glat og tilregnelig og tjene den store og meget forskellige hær af cyklister,

pendlere, buspassagerer og containerlastbiler, der fletter sig ind mellem hinanden og altid skifter plads i rummet.

Racercyklister er legende og evindeligt konkurrerende luksusgæster med en bemærkelsesværdig høj recidivprocent på asfaltvejene. Racercyklister er nådesløst eksponerede for hinandens blikke på de udskiftelige asfaltscener. Nowhere to hide: Hvad er de til, hvad kan de? Der må trænes i timevis mange gange om ugen, året rundt. Jeg kører fx ca. 8.000 km om året på min specialbyggede sort-røde Schröder sommer- og sølv-blå Koga Myata vinterracer. Kun når vejene glaseres af is, der lægger en væmmelig og farlig hindre hen over asfalten, der trods alt ellers formår at frembyde en vis og helt nødvendig gnidningsmodstand, selvom den er ny, glat og indbydende, sættes cyklerne på sæsonbestemt korttidspenion. Hypersmalle racerdæk og islag giver sjældent det lykkeligste parløb.

### Mellemværen og mellemværende

Asfaltvejene reguleres ikke af en trafikal lukkelov. Snarere er de altid inviterende anledninger til mellemværen, til at eksistere sammen med og mellem de andre lette trafikanter: skrøbelige, udsatte mennesker på hjul. Der opleves, erfares og forbrændes mængder af energi på de danske cykelstier og i et felt af supermotionister. Glidende på vejene sammen med andre eller i splendid isolation hænder det ikke sjældent, at man får gode idéer til en artikel, man er ved at skrive derhjemme, eller et hidtil ukendt argument dukker op, så det meget passende kan ventileres i det næste foredrag, der skal holdes. Opgaverne arbej-

der åbenbart i os under bevidsthedens tærskel, mens vi pedalerer for fuldt tryk.

Cykling åbner ikke bare for en kvalitetsrig mellemværen, men også for en fyldt mellemtid (*Zwischenzeit*) af en egen kraft og værdi. Når tiden falder af sine

hængsler på vejene, og øjeblikket får fylde og så at sige strækker sig ud til siderne, mens det kronologiske og altædende lineære tidsbegreb må abdicere i glimt, er lykken ikke helt så fjern. Når man cykler, får man sig selv igen på en ny måde. Lidt højstemt kan det hævdes,

at asfaltvejen er en transformativ mulighedsbetingelse og en civilisatorisk løftestang.

Identiteten af vejene og af de cyklende er aldrig mulige at fikse-re én gang for altid og for alle. Identitet er snarere et livslangt mellemværende med sig selv som cyklende og med vejene som for-anderlige. Asfalten får patina og bliver smårepareret, så den efterhånden ligner et patchworktæppe i forskellige grå og sorte nuancer. Man forestiller sig og håber, at den er ved at bliver gjort klar til den helt store tur; men så sker der alligevel ikke noget. Kommunen skal spare. Man forestiller sig også, at man er tidløs; men selv på den mest vidunderlige asfaltaffyringsrampe kan man risikere at blive sat af, mens livet går sin stille gang. Hverken asfaltveje eller cykelryttere holder for evigt. Asfaltvejene giver livet rige udfoldelsesmuligheder, men de minder os også om altings endelighed. Dertil kommer, at alle veje, selv dem af asfalt, ender et sted. ■



Larsen, S. "Becoming a Cyclist: Phenomenological Reflections on Cycling", i Jesús Ilundain-Agurruza and Michael W. Austin: *Cycling, Philosophy for Everyone. A Philosophical Tour de Force*, Wiley Blackwell 2010

STEEN NEPPER LARSEN, LEKTOR V. GNOSIS – SIND OG TÆNKNING, INSTITUT FOR UDDANNELSE OG PÆDAGOGIK, AARHUS UNIVERSITET.







# DE ORANGE MÆND EN VERDEN UNDER ASFALTEN

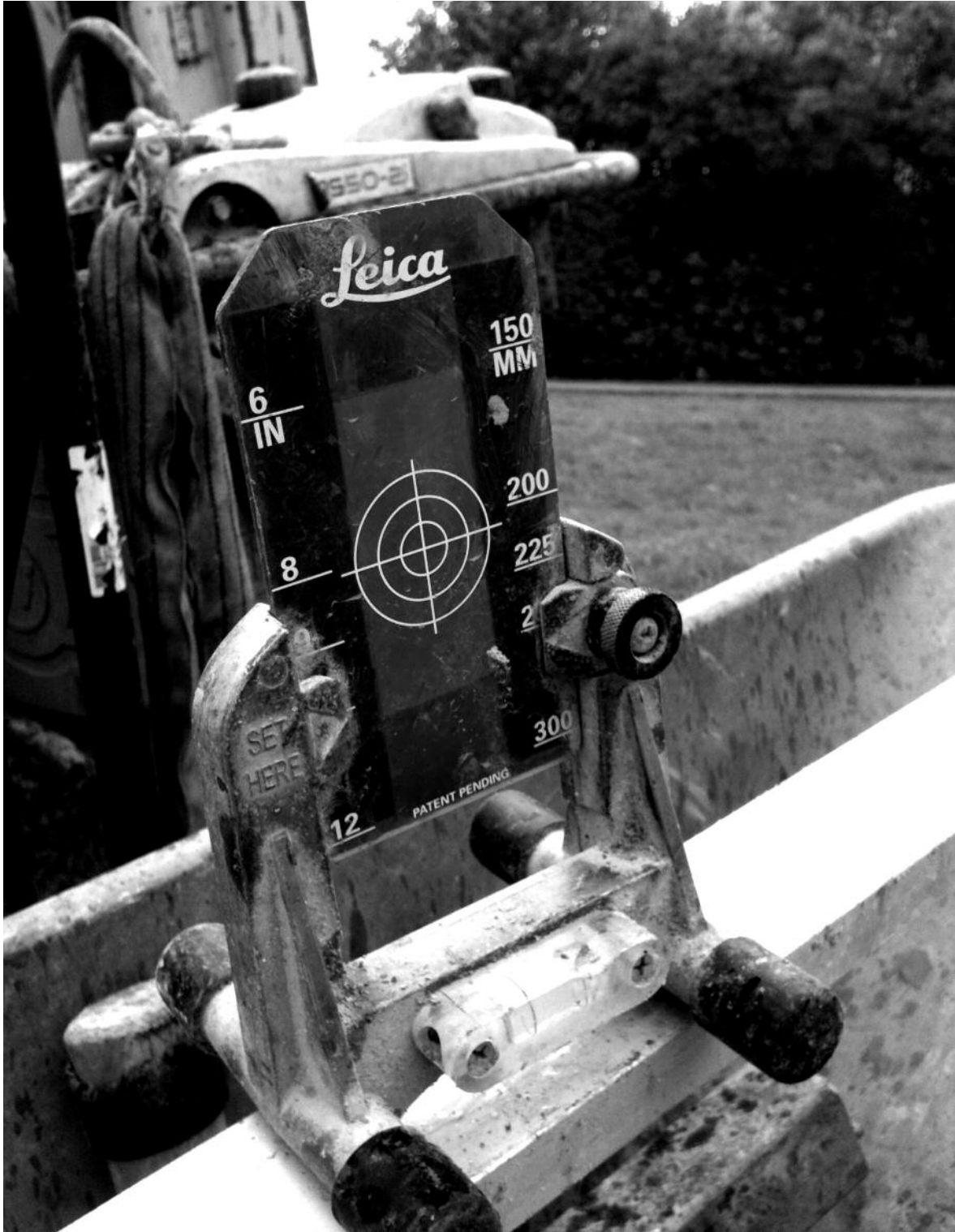
Under asfalten er der en verden, der er ukendt for de fleste. Vejen repræsenterer det synlige bevis på et samfund i fremdrift, men under overfladen, under asfalten, ligger en anden del af det moderne samfund, en del som vi alle bruger hver dag, men som få af os tænker over eksisterer – lige indtil det ikke virker. Kloakker. De ligger bare der, som det nederste af alle vores forsyningsledninger, under el- og vandledningerne og alle de andre ledninger, der sammen med vejnettet danner ryggraden i det moderne samfund.

af JAKOB ARLER

De færreste tænker over, hvor vandet fra vaskemaskinen, køkkenvasken og toiletet forsvinder hen. Det forsvinder bare ved et tryk på en knap eller gennem afløbet i køkkenvasken. Nogle har måske engang besøgt et rensningsanlæg med deres folkeskoleklasse, andre har oplevet generne af et stoppet afløb – men det er nok de færreste, der dagligt tænker på det kloaksystem, der snor sig gennem byerne, forgrenet ud til alle huse,

hvor efterladenskaber af enhver art bliver skyllet ud, væk. Kloakkerne er ulækre, men de er også så meget andet. Der er varmt i kloakkerne, og der bor både rotter og flagermus – og hjemløse finder somme tider vej ned i de store bygværker, der samler de store kloakledninger, inden de bliver ført videre mod bassiner og rensningsanlæg. Lugten i en kloak varierer og afspejler rytmen i hverdagen. Folks morgentoilette afsætter markante

spor i næsen, men det gør vores vaskepulver og det skyllemiddel, vi bruger i vores vaskemaskiner rundt omkring i hjemmene, også. Kombinationen af afføring og parfumeret skyllemiddel er en helt speciel oplevelse. Nogle kloakledninger er små, andre store – jeg har for eksempel gået i en kloakledning, der var 180 cm i diameter – og over 700 meter lang. Som en gigantisk slange bugter den sig under Tivoli Friheden i Aarhus.





I dag er det at lave en kloak en industrialiseret proces, hvor grave-maskiner med hjælp af satellitnavigation lægger de præfabrikerede rør med millimeter-præcis nøjagtighed, ligesom hældningen på det enkelte rør måles i promille.

Dette er en beskrivelse af mit feltarbejde hos to sjak, der arbejder med at sanere kloakker.

De to sjak, jeg fulgte i mit feltarbejde, havde en arbejdsuge på 4 dage. 4 dage med 9½ times effektivt arbejde. Den enkelte arbejdsdag fulgte et fast mønster: møde 6.30. spise morgenmad. Vi begynder arbejdet klokken 7.00, spiser frokost omkring 9, arbejder igen fra 9.30 til middag. Spisepause. Arbejde fra omkring 13 til 17, nogle dage lidt længere.

Jasper beder mig om at blande fiberbeton. Vi er ved at være færdige med at lægge rør, og det sidste, der mangler, er, at der skal mures banketter i bunden af brønden. En banket får ankomst-rørerne ført sammen med afgangsrøret. En banket bliver muret af flere grunde: Spildevandet skal kunne passere uhindret igennem brønden; den er et knudepunkt, og må ikke fungere som bremse eller dæmning for vandet. Den anden grund til at mure banketter er, at rotterne ikke må kunne finde hvile— Jo sværere betingelser rotterne har, jo færre er der også af dem i kloaksystemet.

"Skydeskiven" bliver brugt sammen med en laser. Kloakrørerne bliver lagt i jorden, ofte med en hældning på få promille, og her fungerer skydeskive og laser som arbejderens high-tech vaterpas.

Da jeg har blandet betonen færdig, bliver jeg bedt om at mure banket i den ene brønd. Jeg fylder murer-spanden med det meste af de 35 kilo beton, jeg lige har blandet, løfter den op og mærker hurtigt vægten af den. Jasper bærer sin spand i én hånd, så jeg forsøger at gøre det samme, men ligner sikkert et skib med slagside, som jeg går der med den alt for tunge spand. De 25 meter hen til brønden, jeg skal ned i, er lange, og da jeg når derhen, føles det som om, at arm og spand allerede står på jorden. Jeg løfter det tunge jerdæksel, der ligger over brønden, af, og en ram, varm luft rammer mine næsebor. Da jeg kigger ned, passerer en lort forbi. Det føles, som om den griner af mig, inden den forsvinder videre i kloaksystemet. Jeg firer spanden ned i bunden af den 2½ meter dybe brønd, sætter den smalle stige ned i hullet og kravler ned. Da brønden stod på jorden, inden den blev sat i jorden, virkede den stor. Nu forekommer den at være meget lille. Den måler en meter i diameter, og med min knap to meter høje krop, har jeg svært ved få vendt mig på en måde, så jeg kan nå bunden, hvor banketterne skal mures. Nede fra bunden af brønden løfter jeg stigen op og ud af hullet, så jeg får mere plads til at arbejde på. Og så går jeg i gang. Der går ikke lang tid, før jeg begynder at svede. Pladsen er virkelig trang, og det er svært at komme til. Da jeg har muret den første banket, vender jeg mig om for at begynde på den næste. Jeg kommer selvfølgelig til at træde op i den banket, jeg lige har lavet og må begynde forfra.

Det er her, at jeg finder ud af, at det er meget hurtigere at lægge

murerskeen fra mig og bruge hænderne; finishen bliver flottere, og Jasper har understreget, at det er vigtigt at kanterne er helt glatte – så lidt vandmodstand, og så få rotter som muligt! Endelig er jeg færdig og kravler op. Jeg beder Jasper kontrollere mit arbejde. Han kravler hurtigt ned, kigger, og siger at det skal laves om – mine banketter er ikke høje nok, og formen er forkert. Dumpet. Ned igen, forfra. Efter mere sved, muren og venden og drejen for at finde den bedste arbejdsposition, kommer jeg op igen. Kim kigger ned i brønden, og siger så: "Jeg tror, at vi laver det færdigt en anden dag". Om aftenen begynder huden at skalle af mine fingre.

Arbejdsdagen som orange mand er hård. Ugens 37 arbejdstimer bliver som nævnt lagt på 4 dage. Det giver en lang weekend, men også nogle lange arbejdsdage.

Den fysiske arbejdsplads bevæger sig. Når kloakken i en gade eller på en vej er færdig-saneret, kan det næste projekt lige så godt ligge i en anden by som i en anden gade. De orange mænd, jeg lavede feltarbejde hos, er arbejdsnomader, der flytter fra plads til plads og fra by til by. Arbejdsugen er blandt andet gjort kort, så der også er plads til noget, der minder om et almindeligt familieliv.

Til hverdag bor folkene typisk i en campingvogn i en fælles 'camp'. Her slås de med for lidt eller for meget varme i vognen, naboer der larmer om natten, det daglige spørgsmål om, hvorfra man skal bestille sin aftensmad fra og så videre. Det er ikke kun selve arbejdet, der er hårdt som orange mand, det er livet som helhed: De er væk fra hjemmet 4 dage om



Pladsen er en myretue af aktivitet. De rør der skal lægges i jorden står klar i vejkanterne, og lastbiler transportere gamle rør og opgravet jord væk, og leverer det grus, sand og jord der bruges når rørene bliver lagt. En af sjakbajsens hovedopgaver er at overskue dagens produktion, og sørge for at alle materialer er på pladsen når de skal bruges.

ugen, de bor relativt primitivt, de har lange arbejdsdage med hårdt, fysisk arbejde, og de arbejder i al slags vejr. Det er kun, hvis det vir-

kelig regner, eller jorden fryser, at arbejdet stopper. "Vejrlig" er en fælles betegnelse, folkene bruger for den situation, hvor arbejdet

må indstilles på grund af nedbør eller ekstreme temperaturer. I løbet af mit feltarbejde regnede det ofte meget kraftigt, men det var meget sjældent, at arbejdet stoppede. Jeg blev fortalt, at tidligere gik de hjem, når det regnede mindre, men på grund af de kraftigere og mere intense regnbyger vi har oplevet i de seneste år, er normen for, hvornår det regner 'for meget', blevet forandret. En almindelig regnbyge er blevet kraftigere, men ingen er nogensinde gået hjem på grund af en enkelt byge.

### **Fodtøj, fællesskab – og æg.**

Når man lever halvdele af sit liv ude – forstået som ude i det fri, og væk fra hjemmet, så tilpasser man sig. Sjakket, jeg gik med, havde på mange måder etableret sig omkring et familielignende mønster med de samme rutiner, som man finder i en gennemsnitlig familie: Fælles indkøb, fælles måltider og omsorg for sjakkets forskellige medlemmer. Inden arbejdet begyndte om morgenen, mødtes vi i skurvognen (eller bare

'skuret'). Her havde sjakkets yngste medlem sørget for nybagt franskrød fra sin egen bagemaskine, og med hjælp fra æggekoge-

ren, som han havde med hjemme fra sin mor, forsøgte han dag efter dag at koge det perfekte, blødekogte æg. Ud over at fungere som en fast del af morgenmaden, så var ritualet også dagens første, faste humoristiske indslag. Der gik ikke en dag uden at æggets konsistens blev kommenteret. Enten var det for blødt, eller også var det for hårdt. Alene det, at jeg kom ind i billedet, gav problemer. Et æg mere i æggekogeren betød ændret kogetid og ændret vandmængde. Enhver, der har været i kontakt med en æggekoger, ved, hvor lidt vand der skiller succes fra fiasko. For yngstemanden var det primært fiasko. Hver morgen måtte han lægge øre til godmodigt drilleri fra sine ældre kollegaer, der hver især havde en klar holdning til, hvor skidt ægget var tilberedt den pågældende dag, og som spurgte, hvor svært det dog kunne være at koge et æg. En dag langt inde i mit feltarbejde spurgte jeg ham om, hvorfor han blev ved med at koge æg, når han dagligt blev hånet for resultatet. Han svarede, at det var hans måde at bidrage til fællesskabet. I øvrigt var der ikke andre end ham, der turde koge æg. I hvert fald fik vi ikke æg, de få dage han ikke var der. Og han fik faktisk ros én gang i de tre måneder, jeg var der. Disse faste roller og smådrillerier om en af husholdningens daglige rutiner var bare et eksempel fra denne mandeverden på, at de arbejdede under betingelser, som gjorde, at arbejdslivet nogle gange kom til at minde om et familieliv. Hver mandag brugte vi vores første pause på en indkøbstur til det nærmeste supermarked. Her blev hele ugens forbrug af rugbrød, pålæg og grøntsager (primært syltede agur-



For andre maskinførere er maskinen knap så hjemligt indrettet: Den fungerer som et stykke værktøj, ligesom alt andet på pladsen.

ker, rødbejer og remoulade) indkøbt. Indkøbsturen foregik i firmabilen, hurtigt og effektivt som resten af arbejdet. Tilbage i 'skuret' blev der lavet fælles kaffe på kaffe-

maskinen. Andre sjak havde deres egen termokande med fra campingvognen, men ikke mit sjak. Når kaffen var løbet igennem, hældte man op til alle, ikke kun sig selv.





Selve arbejdet foregik også kollektivt. Alle var opmærksomme på alle processer og hjalp hinanden, når der var brug for det, og det kunne lade sig gøre. En detalje, der understregede det stærke fællesskab, der var i sjakket, var, at alle brugte støvler på arbejdet. I andre sjak brugte maskinførerne træsko, men ikke i mit. Støvler kan bruges overalt på pladsen, også i et mudret hul. Det kan træsko ikke. På den måde kan fodtøj an-

skueliggøre, hvordan den enkelte mand definerer sin arbejdsplads: Er det, gravemaskinens arbejdsradius, eller er maskinføreren villig til at springe ud i sølet og hjælpe en kollega, der rydder op på pladsen for at minimere risikoen for arbejdsulykker? Ens arbejdsradius bliver forøget betragteligt, hvis man vælger støvler frem for træsko, og man får måske endda et bedre fællesskab ud af det. Hvorfor vælger alle så ikke bare støvler

– og hvorfor er der overhovedet et valg? Det korte svar er: Fordi det at være maskinfører rangerer højere end at være håndmand, og fordi alle arbejdspladser har et hierarki, der bliver håndhævet mere eller mindre elegant.

Fællesskabet er udgangspunktet for arbejdet. Alle er afhængige af, at den enkelte er god til sit arbejde, men fællesskabet udgør også den enkeltes sikkerhedsnet – på flere måder. Sjakket udgør hver-

dagens sociale net, det giver dig opmærksomhed, omsorg og samvær. Men det giver dig også fysisk sikkerhed. Byggebranchen er en farlig branche, og risikoen for alvorlige ulykker er hele tiden til stede: Der bliver arbejdet med meget store maskiner og tunge betonelementer, og arbejdet foregår ofte i flere forskellige højder på samme tid. En af maskinførerne fortalte mig, at den sværeste tid i et sjak er, når der kommer nye folk til. For maskinføreren betyder det meget, at man kender folks måde at bevæge sig rundt på pladsen på. Nye folk betyder nye bevægelsesmønstre omkring maskinerne, der har mange blinde vinkler til trods for, at der rundt omkring på maskinen er placeret kameraser, der skal øge maskinførerens overblik inde fra førerkabinen.

Der er selvfølgelig mange flere elementer i et sjaks hverdag, end dem jeg har beskrevet her, ligesom et kloaksystem ikke kun består af en hovedledning. Der er tusindvis af forgreninger, nogle steder med et godt flow, mens andre steder skal ordnes og renoveres. Kloaknettet er på mange måder en fysisk afspejling af det sociale net som arbejdspladsen også er. En arbejdsplads er så meget mere end selve arbejdet; det er blandt andet også rammen for et fællesskab, der tilbyder medlemmerne et meningsfyldt indhold i deres liv. Det gælder især for den del af sjakmedlemmerne, der er så langt væk hjemmefra, at de ikke kan nå at komme hjem mellem arbejdsdagene. De er 'udeliggere'. At være udeligger betyder altså, at man er væk fra sin familie 4 dage om ugen. Det sætter de kollegiale relationer i fokus, for det betyder,

at det sociale netværk, man har på sit arbejde, bliver meget vigtigt for, hvordan man trives – ikke kun på arbejdspladsen, men helt generelt. Hvis en arbejder ikke er vellidt i sjakket, så vil han med stor sandsynlighed heller ikke være afholdt på 'campen', hvor arbejderne bor, sover og spiser. Derfor kan det have meget store menneskelige omkostninger, hvis man ikke passer ind i det sjak, man arbejder i – at blive ekskluderet fra sit sjak kan betyde eksklusion fra det øvrige sociale liv. Måske det også er derfor, at sjakkene godt kan være svære at komme ind i.

Det er ikke kun et arbejdsfællesskab, man skal indlemmes i – det er i princippet et helt liv, som det leves fra mandag morgen til torsdag eftermiddag, man skal "godkendes" til. ■

*JAKOB ARLER ER KANDIDATSTUDERENDE PÅ DPU, AARHUS UNIVERSITET OG SKRIVER I ØJEBLIKKET SPECIALE OM GRÆNSER OG IDENTITETSPROCESSER I —OG BLANDT— KLOAKARBEJDETS SJAK.*

*alle fotos af forfatteren*

# MUSIC IN TRADITIONAL MUSIC

## B O G A N M E L D E L S E

af Kristine Ringsager

Christer Irgens-Møller:  
*Music in Nuristan. Traditional Music from Afghanistan*,

221 sider, indbundet, illustreret, inkl. 3 CD'er med lydmateriale. Moesgaard Museum og Jysk Arkæologisk Selskab. Højbjerg 2009. 350 kr.

O mverdenens fornyede interesse for Afghanistan efter 9-11 fik i 2001 Moesgaard Museum til at lave en udstilling om landet. Udstillingen blev også startskuddet på Christer Irgens-Møllers bogprojekt 'Music in Nuristan. Traditional music from Afghanistan', der udkom i 2009.

'Music in Nuristan' er resultatet af flere års bearbejdelser og analyser af lydmateriale indsamlet af Lennart Edelberg og Klaus Ferdinand på tre ekspeditioner i hhv. 1953-54, 1964 og 1970. Denne store samling, der først i forbindelse med Afghanistan-udstillingen blev hentet frem fra de støvede museumsarkiver, består primært af optagelser af sange og instrumentalstykker med rødder tilbage til den præ-muslimske Kafir-kultur.

Det er en vanskelig opgave, Irgens-Møller har påtaget sig. For dét at bearbejde andres feltmateriale er på alle måder utaknemmeligt. Ikke mindst når materialeindsamlingerne er foretaget af musikalske lægfolk, der i forbindelse med optagelserne ikke altid har haft blik for musikens strukturelle former eller konteksten.

'Music in Nuristan' er systematisk inddelt i to hovedafsnit 'Songs' og 'Instruments', der omkranses af to kortere afsnit, henholdsvis en kontekstualiserende introduktion, der også indeholder indsamlingens historik, og en afrundende opsummering og konklusion. Afsnittet om Nuristans sange er endvidere geografisk underopdelt efter de fire dale, hvor indsamlingerne har fundet sted. Gennem grundige musikalske transskriptioner og analyser dokumenterer Irgens-Møller her de musikalske karakteristika i de forskellige dale.

Der skal ikke herske tvivl om, at der ligger mange timers koncentreret lytte- og nedskrivningsarbejde bag de mange og udførlige musikalske transskriptioner, som bogen indeholder. Ligeledes er Irgens-Møllers beskrivelse af de indsamlede instrumenter og deres musikalske funktioner grundig og nuanceret.

Det er med andre ord et godt stykke registreringsarbejde. Men når det er sagt, ændrer det, at der i bogen ikke indgår flere refleksioner over de faldgruber, der er i dette arbejde. Hvad betyder forfatterens manglende til-



# NURISTAN

## FROM AFGHANISTAN

stedeværelse under feltoptagelserne for de konklusioner, han drager? Hvilke overvejelser har han gjort om måden, hvorpå han har valgt at repræsentere Nuristans musik? Spørgsmål som disse efterlades åbne.

Manglen på den type refleksioner giver bogen et lettere bedagedt præg, der hensætter læseren til fortidige musiketnologers forsøg på at reproducere eller oversætte én musikalsk diskurs til en anden så 'nøjagtigt' som muligt. I moderne musiketnologi handler transskriptionsprocessen ikke blot om at oversætte et fremmed musikalsk lydbillede direkte til vores vesterlandske fem-liniede nodesystem. Derimod handler det om at udvide vores kategorier, så de bliver rummelige nok til at kommunikere en helt anden måde at forstå musikken på, og samtidig bevare den fundamentale asymmetri mellem forskellige musikalske kategorier. En sådan proces kan ikke ses isoleret fra musikens kulturelle kontekst.

Irgens-Møller har på grund af de vilkår, arbejdet er udført under, givetvis ikke haft mulighed for at skabe sådanne kontekstua-

liseringer. Som læser efterlader det mig alligevel med en halvfærdig fornemmelse af, at bogen er et registreringsprojekt uden det refleksionsniveau, der kunne gøre den videnskabeligt interessant. Arbejdet bærer præg af at savne en redaktør, der kunne have hævet dette niveau – foruden at have højnet det generelle formidlingsniveau og fanget de relativt mange forstyrrende korrekturfejle, bogen er behæftet med. ■

*Kristine Ringsager, cand.mag. i musikvidenskab og antropologi og ph.d.-stipendiat på Institut for Kunst- og Kulturvidenskab, Københavns Universitet.*

# FLEXIBLE FIRM

## THE DESIGN OF CULTURE AT BANG & OLUFSEN

BOGANMELDELSE

af Bjarke Oxlund

Jakob Krause-Jensen:

**Flexible firm: the design of culture at Bang & Olufsen**

New York & Oxford, Bergahn

Books, hardback, 2010, 318 sider, \$85/£50.

ISBN 978-1-84545-668-9

Den hæderkronede danske designgigant i Struer, Bang & Olufsen (B&O), udgør det etnografiske objekt for antropolog Jakob Krause-Jensens studier af, hvordan virksomhedskultur skabes, formes, fremmes og sidenhen forkastes i den globale mærkevareøkonomi. Bogens titel og undertitel indeholder tvetydige ordspil, der giver læseren et praj om, hvad der i vente. Ikke alene er B&O en fleksibel organisation, der konkurrerer på det internationale marked for luksusvarer. Det er også et firma, der med håndfasthed (det engelske ord firm her i sin betydning som tillægsord) søger at opretholde en særlig mærkevareidentitet gennem fastholdelse af nogle fundamentale værdier. Undertitlens brug af begrebet design spiller naturligvis på, at B&O produkter er karakteriseret ved et helt særligt og genkendeligt design. Ved at sam-

menstille design med begrebet kultur opnås en dynamisk kobling, der understreger den vægt og bevågenhed, som udviklingen af en særlig kultur kendetegnet ved nogle fundamentale værdier har haft på B&O over tid. Som læser er man hurtigt overbevist: B&O forekommer at være det helt rette sted at studere fænomener som virksomhedskultur og værdibaseret ledelse.

Således overbevist, kan man følge med Krause-Jensen i felten, idet bogen som en sand monografi indeholder både en ankomstberetning - om turen med tog fra Silkeborg - og en detaljeret beskrivelse og analyse af den moderne og minimalistiske arkitektur i B&Os hovedsæde "Gården". Gennem disse antropologiske greb får forfatteren formidlet den væsentlige metodiske pointe, at også i organisationsstudier er defamiliering og deltagerobservation helt centrale størrelser for antropologens forståelse og indsigt. I det hele taget er bogen bygget op over en tilbagevendende refleksion over parallellen mellem B&O og mere klassiske, etnografiske objekter udgjort af eksotiske andre. Således får vi en introduktion til den regionale og historiske kontekst, hvor forfatteren gør en dyd af at fremhæve B&Os fremvækst og

stadige placering i Struer i den nationale og globale periferi. Rolledelingen mellem talentudviklere, designere, ledere og personaleledere analyseres med afsæt i ritualteorier hentet fra store antropologer som Evans-Pritchard, Barth og Kapferer, og begreber som kultur og religion får megen plads både som emiske og etiske termer.

Det er en fornøjelse at læse denne bog, som på mange måder er mere klassisk etnografisk end mange monografier om folk i Afrika, Asien og Latinamerika. De tilbagevendende refleksioner over B&O som etnografisk objekt giver anledning til både fascinerende og forførende analogier, der efterlader læseren med en brusende fornemmelse af, hvordan etnografisk analyse og metodik kan komme til sin ret i studiet af virksomhedskultur. Studerende og andre, der måtte ønske sig en bred introduktion til feltet virksomhedsantropologi, kommer imidlertid til at kigge langt efter dette, da bogen trods sin væsentlige længde ikke er blevet opdateret med de landvindinger, der er blevet gjort indenfor dette felt i amerikansk antropologi de sidste ti år. Det tæller til gengæld ikke væsentligt fra, da bogen som etnografisk monografi rent læsemæssigt er en udsøgt fornøjelse. ■



<b>INTRODUKTION</b>	<b>3</b>
<b>VEJE TIL ET BEDRE LIV?</b>	<b>4</b>
Om asfalt og social mobilitet i det sydlige Zambia AF NANA CLEMENSEN	
<b>DA EN LANDEVEJ FIK FOLKET PÅ GADERNE</b>	<b>12</b>
AF ULLA STILLING PEDERSEN	
<b>EN SØMAND GÅR I LAND</b>	<b>20</b>
AF FIROUZ GAINI	
<b>MELLEMVÆREN ON THE ROAD</b>	<b>26</b>
Filosofiske tanker på asfaltvejen AF STEEN NEPPER LARSEN	
<b>DE ORANGE MÆND</b>	<b>32</b>
En verden under asfalten AF JAKOB ARLER	
<b>BOGANMELDELSE</b>	<b>40</b>
<b>MUSIC IN NURISTAN</b>	
Traditional music from Afghanistan	
<b>BOGANMELDELSE</b>	<b>42</b>
<b>FLEXIBLE FIRM</b>	
The design of culture at Bang & Olufsen	