

Transitrum

Flykabiner og supermodernitetens ikke-steder

Dorthe Gert Simonsen

The plane is a metaphor for history. It is transgressive, always on the move between several countries, between several homes. Nowadays, home is a nomadic place. The Palestinians didn't have a country so the airplane became for them a sort of house [...] Leila Khaled stated in an interview, that because there was no Palestinian territory, war had to be fought in a plane; the plane is claimed as home, in a state of nowhere.

JOHAN GRIMONPREZ

Civile flykabiner er rum, der i dag synes så standardiserede og genkendelige, at de ikke kan påkalde sig meget opmærksomhed. Vi kan identificere dem på et øjeblik via sædernes karakteristiske udformning og placering, klapbordets mekanikker, den særlige lyssætning, de ovale vinduer, de overhængende kabinebagagerum etc. Det vil formentlig allerede være for ekstravagant at kalde flykabiner nomadiske rum, eftersom deres bevægelse i luften knapt registreres af den rejsende, og da flykabinen netop er indrettet som et uniformt og statisk rum, med opdelt zoner og sæder på snorlige rækker. Men flykabiner er alligevel ikke entydig, og især ikke når man betragter dem i forbindelse med de maskiner, de er en del af. Som Johan Grimonprez fremhæver, kan flyvemaskinen ses som en metafor for historien fordi den hele tiden er på vej og overskrider den geografiske verdens lokaliteter og grænser.¹ På den måde kan flykabinerne betragtes som rum udenfor tiden, og dermed udenfor historiens slagte gang. De kan da opfattes som den oplagte rumlige situation for revolutionære aktioner; forsøg på at forårsage brud med histories linearitet i analogi med de terroristkaprede, omdirigerede fly, der optrådte i stærk medieprofilering fra 1960erne slutning og genaktualiseredes med 11. september 2001.

Sådanne spektakulære begivenheder er naturligvis ikke karakteristiske for anvendelsen af flykabinen og den flyrejsendes oplevelser. For en umiddelbar

betragtning kan flykabiner siges at være det mest udprægede eksempel på det, antropologen Marc Augé kalder ikke-steder: konsumtionens, transportens og kommunikationens rum, der overskrider stedets og tidens specificitet og yder mindst mulig modstand mod cirkulationen.² Flykabiner er bogstavelig talt ikke bundet til et sted, end ikke bundet til jorden, og således understøtter de den gnidningsfrie transition mellem tids- og stedbundne oplevelser, ved netop selv at være standardiserede og uden tilknytning til lokale kulturer eller specifikke identiteter. Selvom *corporate branding* historisk har haft en særlig tilknytning til flyselskaber, begrænser dets udtryk i flykabinerne sig til forholdsvis beskedne forskelle i farvesætning, logo, inflight magasiner og stewardesse-uniformer. Som rum kan de forskellige luftfartselskabers kabiner knapt skelnes fra hinanden. Ifølge Augé er ikke-steder et privilegeret udtryk for senmoderniteten – eller ”supermoderniteten” som han kalder det – der fremdeles tømmer specifikke steder for identitet, historicitet og oplevet kompleksitet. I den henseende synes selv de ikoniske eksempler – motorveje, lufthavne og supermarkeder – at blive overgået af flykabinen, der mere end noget andet synes at være et forskelsløst, tidløst og funktionelt rum. Transitrum er supermodernitetens og ikke-stedets arketype, mener Augé. De gennemstrømmes af mennesker uden relationer til hinanden, reguleres via tekstuelle meddelelser og informationer og gennem kommercielle kontraktlige forhold.³

Augé er ikke ene om at påpege hvordan senmoderniteten opløser lokale identiteter og kontekster. Teorier om globalisering og modernisering har som oftest et sådant element indbygget; man kunne eksempelvis pege på en klassiker som Anthony Giddens’ *The Consequences of Modernity* og hans begreb om *disembedding*, hvor modernitetens rationelle og abstrakte tid-rum konfigurationer afløser lokale måder at kontekstualisere sociale relationer, begivenheder og handlingsrationaler på. Zygmunt Bauman, der bestræber sig på at adskille globaliseringens universaliserende konsekvenser for henholdsvis en mobil (vestlig) elite og en fastlåst, lokaliseret og underprivilegeret ikke-vestlig befolkning, peger også på hvordan globaliseringsprocesser medfører, at kulturelle betydninger og værdier produceres eksterritorialt for derefter at spredes og opsuges universelt – også der, hvor de lokale livsbetingelser ikke giver mulighed for at forfølge deres kulturbærende henvisninger og anvisninger. Manuel Castells opererer i sine synteseværker om *Netværkssamfundet* med globale *space of flows* der i stigende grad distribuerer symbolske og materielle forbrugsgoder med det resultat, at lokale værdier og livsformer undermineres.⁴ Samlet kan man sige om disse globaliseringsteorier, at i forhold til en traditionel kulturgeografisk distinktion mellem det lokale og specifikke *sted* overfor det generelle (og ofte euklidiske) *rum*, er senmoderniteten og globaliseringsprocesserne udtryk for et kollaps af stedets specificitet, idet accelera-

tionen af transport og kommunikation mod slutningen af det 20. århundrede har samlet sig i en veritabel udrensning af forskelle og grænser, en nivellering af lokale og stedbundne kulturer og værdier, og en homogenisering af de rum, folk bebor og færdes i. Hastighedsforøgelsen har ikke blot udslettet det stedbundne, men har også komprimeret rummet og har konverteret specifikke steder til transitrum for mobile mennesker, varer, symboler, kapitaler, politikker etc. Derfor optager de rum, Augé kalder ikke-steder, mere og mere plads i landskabet, vi bruger fortsat mere tid i dem, og deres karaktertræk breder sig til stadig flere sfærer.

Stillet overfor sådanne generaliseringer kan det ikke undre, at også kritikken af globaliseringsteoriene har været til at få øje på. Dikotomien mellem sted og rum er i høj grad kommet under beskydning: Hverken nu eller tidligere har steder kunnet afgrænses og fastholdes som lukkede erfaringsrum, organiseret og integreret omkring et lokalt centrum. Ethvert sted; lokalt, regionalt, nationalt, er en samling af utallige og forskelligartede fænomener, der i øvrigt alle kan forskyde sig, opløses eller gensamles på nye måder, og som ikke udspiller sig på den samme (lokale) geografiske skala. Dertil kommer, som Doreen Massey ofte har fremhævet, at det lokale altid også er globalt. Den lokale forskel opstår gennem forbindelser til "det andet" og det udenforstående, snarere end ved centrering og separation. Lokalisering af fænomener i rum handler derfor mere om skalering end det er et spørgsmål om faktisk placering i forhold til lokale, kulturelt afgrænsede steder på den ene side, eller i forhold til et abstrakt korts koordinatsystem på den anden.⁵

Augé sætter dels supermodernitetens ikke-steder overfor antropologiens forankrede steder (i form af den klassiske antropologiske begreb om egenartede, rumligt forankrede og demarkerede kulturer), dels stiller han ikke-stederne manglende forankring overfor modernitetens integration af verden i helheder.⁶ I første omgang er spørgsmålet, om der findes belæg for disse ofte gengivne forskelle mellem modernitetens/før-modernitetens samlende og identitetsskabende steder og globaliseringens homogeniserede men opsplittede rum. Diskussionen handler dog ikke blot om differentieringen mellem sted og rum men angår også den epokale tænkning, der tydeligt huserer i globaliseringslitteraturen mere generelt. Denne artikel skal fokusere på flykabins rum, som det etablerede sig i mellemkrigstiden. Man kan således sige, at artiklen vil undersøge flykabinen som et eksempel på ikke-stedets formation i det, der normalt kaldes den moderne periode, for således at udfordre den nette opdeling mellem moderne steder på den ene side, og super-, sen-, eller post-moderne rum og ikke-steder på den anden.

I lighed med mange andre kritikere ynder jeg ikke begreber som modernitet eller postmodernitet som epokale betegnelser eller som prædikater for samfundsmæssige tilstande, ikke mindst fordi man dermed signalerer en

lineær og fremadskridende historie, hvor epokerne smukt afløser hinanden. Historien synes at være af langt mere blandet og rodet natur. ”Moderne” bruger jeg snarere som betegnelse for samtidens opfattelse af det traditionsoverskridende, nye eller fremtidsorienterede udtryk.

En kritik af den epokale tænkning er imidlertid ikke artiklens hovedanliggende. Jeg skal først og fremmest argumentere for, at selvom flykabinen for en umiddelbar betragtning fremstår som et overordentlig standardiseret og forfladiget rum, og som den ypperste repræsentation af et ikke-sted, så kan man alligevel lokalisere et helt netværk af sammenføjninger eller forbindelser til andre ting, til andre betydninger, sociale relationer og praksisser, som allerede er sat i stand når passagerer foretager en flyrejse. Det er etableringen af sådanne sammenføjninger, jeg skal undersøge her. Snarere end at opfatte flykabinen som en stabil rumlig *setting*, der regulerer og ensiggør den praksis, der foregår under flyrejser, og den oplevelse, der forbindes med dem, skal jeg søge at vise, at kabinerummet er en historisk etableret kobling, en hybrid eller en ”aktant” som Bruno Latour ville udtrykke det, der samler mange forskellige, og af og til modsatrettede fænomener.⁷ Med inspiration fra Latour og feltet *Actor Network Theory* kan en historisk undersøgelse af flykabinen som rum blandt andet påvise sådanne koblinger eller sammenføjninger, der skal være på plads, før vi kan gå ombord og erfare dette rum som et ikke-sted.

Til denne indledningsvise aflæsning og teoretisering af flyvemaskinens rum, skal jeg således knytte en historisk undersøgelse af, hvordan flykabinen udviklede sig fra den allertidligste civile passagerflyvning, der startede straks efter første verdenskrigs ophør. Jeg følger udviklingen frem til jetalderen, der for alvor tog fart efter anden verdenskrig, idet jeg vil afsøge nogle af de mange og nærmest kaotiske koblinger flykabinen og de flyrejsende implementerede i denne tidlige fase. Der findes en vis udviklingslinje i den undersøgte periode, men først og fremmest er det de mange sidestillede dagsordener, der skulle praktiseres, indrettes, opfindes og repræsenteres i dette rum, jeg er interesseret i. Artiklen vil med andre ord undersøge hvordan flyvekabinen er blevet ”gjort” i passagerflyvningens første årtier. Dette er ikke en faktuel afsøgning af flyindretningens historie og teknologiske innovationer, men design og teknologi er komponenter i de sammenkoblinger af heterogene elementer, som udgør kabinerummet. Visuelle repræsentationer af flykabinernes indretning er derfor et væsentligt grundlag for artiklen, men jeg er også interesseret i populære beskrivelser af flyrejser i samtiden og flyselskabers konceptualisering heraf i reklameøjemed. Ud over den folkelige flyvelitteratur, hvor forfatterne (der ofte agiterende for den ny luftalders vidundere), måtte beskrive hvordan flykabiner så ud, og hvad man foretog sig der, er flyselskabernes egen publikationer i form af jubilæumsbøger og reklamer gode kilder til at undersøge hvordan flykabinen som rum blev etableret både i form af visuel dokumentation og

kulturelle konnotationer. Jeg trækker på en del nordisk kildemateriale, men med artiklens fokus adskiller det sig ikke væsentligt fra andre vestlige lande, og der indhentes også europæiske og amerikanske eksempler. Artiklen skal forstås som en åbning mod historiske undersøgelser af ”globaliserede” rum og ikoniske ikke-steder, hvortil flykabinerne kan opfattes som et paradigmatiske eksempel.⁸ I dette greb ligger også en opfattelse af, at den rumlige situation er en konstant foranderlig medkonstituent for vores virkelighed; den praksis og de betydninger virkeligheden gøres gennem. Rum er på den ene side lige så komplekst, dynamisk og historisk som andre fænomener, det er ikke en neutral beholder eller et determinerende materielt grundlag for vores handlinger. På den anden side konstitueres såvel rum som praksis i konkrete sammenføjninger, og derfor er det væsentligt at undersøge sådanne sammenføjninger for at få øje på rummenes historicitet og forskellighed, snarere end at reducerer dem til samme udtryk for en supermoderne logik

Flyvning hinsides den mekaniske tid: Hastighed og ventetid

Flykabinernes udfordring af både den geografiske landjords og den mekaniske tids strukturerende effekter var noget såvel flyrejsende som luftfartselskaber forholdt sig til tidligt i det 20. århundrede. Start og landing var de væsentligste holdepunkter, imens tiden og rummet imellem disse punkter var vanskeligere at konkretisere. De to dimensioner, tid og rum, hænger sammen; for at forstå passagerkabinernes særegne karakter som rum, er det indledningsvis nødvendigt at fokusere på deres tidslige dimension.

Flyvemaskinerne ”tungere end luften,” som de kaldtes, for at adskille dem fra balloner og luftskibe, blev fra første færd (1903 i USA/1906 i Europa) udmærket for deres hastighedspotentiale. Det gælder også København hvor de første flyvemaskiner fløj i kortere eller længere hop rundt i kanten af den såkaldte ”Aerodrom”; Kløvermarken. Flyvebegivenheder var godt stof i såvel dagspressen som populær-magasiner; her er det eksempelvis avisen *Politiken*, der rapporterer fra en sommeraften i 1910, hvor Alfred Nervø som den første, vovede sig ud over flyvepladsens grænser og ind over Københavns tage. Det er dog ikke Nervøs bedrift, men dens tidslige dimension jeg her skal repræsentere. Også for de danske kommentatorer var det evident, at det flyvende menneske befandt sig hinsides urets mekaniske og invariante tid:

Nervø havde sagt, at han ville dukke op Klokkeren syv. Og han kom virkelig ogsaa henad otte, iført sit berømte Tærnede Tøj og sine grønne Gamacher og med Cigaretten dinglende i Mundvigen. Alle Flyvere lever i den herligste ubekymrthed med Hensyn til Tiden: det forekommer dem, at i de faa Minutter, de farer gennem Luften, henter de det hele igen. Og de har ret.⁹

Flyvemaskinerne synes at være i utakt med den almindelige, jordiske tid. Allerede i de første år, hvor de ustabile biplan var lavet af trælist, stof og wire, og de mest "glimrende" flyvture, som denne foretaget af Nervø, varede 17 minutter, var det ofte maskinernes hastighed, der blev bemærket. En hastighed der synes at slynge maskiner ud af den jævnt fremadskridende historie og som frigjorde piloterne fra produktivitets og punktlighedens tvang. Flyvemaskinerne markerede dermed et opbrud; indledningen til en ny luftalder, som var på alles læber i flyvningens første tiår, hvor teknikkens og modernitetens acceleration generelt regnedes for et vidunder. Især efter den store forøgelse af maskinernes tekniske kapaciteter under 1. verdenskrig, blev flyvning betragtet som det mest excellente eksempel på teknikkens overlegenhed i forhold til naturen. Tyngdekraften, nu var "besejret", og mennesket behøvede ikke længere affinde sig med naturens "hindringer" for livsudfoldelse. Ikke mindst med flyvemaskinernes hastighed kunne man nu forøge sin mobilitet, og dermed fylde langt mere indhold ind i et ellers tidsbegrænset liv.¹⁰

Dette var også argumentet de nye luftfartselskaber søgte at promovere, da de straks efter første verdenskrigs ophør åbnede (og for de flestes vedkommende snart lukkede igen) i stort antal overalt i Europa. "The whole aim and essence of aerial transport is speed. That is the obvious point. It is the slogan we must always repeat," skrev G. Holt Thomas, direktør for Englands første civile luftfartselskab, i 1920.¹¹ Og gentaget blev dette slogan i samtidens aviser, reklamer, populære flyvebøger mv. Om ruten København-Hamburg fremhævede Willie Wulff fra Det Danske Luftfartselskab (DDL) i 1923: "Der findes ikke i hele Europa nogen anden Luftrute, som byder større praktiske Fordele end denne. Her vindes 82 pCt. af den Tid, som Befordringen med de gamle Befordringsmidler Tog eller Færge ellers tager."¹² I *Haandbog for Luftfart* fra 1925 understreges flyrejsens hastighed og den afledte økonomisering af tiden: "Vor moderne Tids mangfoldige Hjælpemidler har maget det saaledes, at den, der formaar at udnytte disse, især inden for Forretningsverdenen, han tjener Tid og derved Penge. [...] For langt de fleste Rejsers Vedkommende gælder det om at faa selve Rejsetiden indskrænket til det mindst mulige."¹³

Luftmaskinernes hastighed var gennem hele mellemkrigstidsperioden deres største aktiv, men også til stadighed en kilde til debat og forklaring. Spørgsmålene var blandt andet, i hvor høj grad den menneskelige mentale og fysiske konstitution var egnet til så høje hastigheder, og om den tekniske udvikling og acceleration havde en grænse. Samtidig var tiden om bord på de hastige maskiner vanskeligt at forholde sig til, og specielt når man som Willie Wulf profeterede om fremtidens flytransport:

Det er muligt, at Hastighedsgrænsen med de Maskintyper, som anvendes for Tiden, omtrent er naaet, men Sandsynligheden taler for, at nye Fremdrivningskræfter ... vil sætte Hastigheden endnu højere op. Antager man, at Hastigheden om 10 Aar vil være forøget med $2\frac{1}{2}$ Gang, saa kan man til den Tid paa vore Breddegrader flyve Jorden rundt paa 24 Timer, d.v.s. med Solens Hastighed. Starter man saa fra København Kl. 12. vil man være i London Kl. 12 (engelsk Tid,) og hvis man fortsætter, er man ogsaa i New York paa samme Tid af Dagen. Dette er Fremtidsudsigter, der slet ikke er saa urimelige, som de maaske lyder i Øjeblikket.¹⁴

Netop dette scenarie, at flyve med solens hastighed fra Europa til USA og i øvrigt hele jorden rundt, blev et standardelement i den folkelige flyvelitteratur i Vesten helt frem til 1940erne.¹⁵ Med disse fremtidsudsigter synes tiden i flyvekabinen dog temmelig abstrakt. Hvis flyvemaskinerne snart ville følge solens hastighed, og klokken dermed var tolv på alle rutens knudepunkter, hvad repræsenterede så tidens gang under flyvningen? Spørgsmålet stillede flyvemaskinen udenfor den hverdagslige erfaring af tidens gang, og skabte forventninger til "et andet liv" under flyvningens epoke, der både kunne være tiltrækkende men også skræmmende.¹⁶

Trods flyvemaskinernes hastighed, syntes flykabinen paradoksalt nok at tømmes for tid, eller måske snarere at være et rum karakteriseret af "ren tid", der hverken kunne måles eller opdeles, men kunne karakteriseres med den samtidige filosof, Henri Bergsons begreb om varen (varighed).¹⁷ Nogle luftfartselskaber søgte at normalisere passagerkabinernes tid ved at udstyre dem med et centralt konsolur, som det ses på billedet af en Handley Page kabine fra 1920. På denne måde søgte man dels at bringe den vanlige tid tilbage i flykabinerne, men dels også at understrege rejsens hastighedselement. For den målte tid var naturligvis én essentiel ingrediens i luftrejsens væsentligste aktiv: hastigheden. Grundlaget for flyvemaskinernes såkaldte "tilintetgørelse" af afstande var at måle den med uret.¹⁸ Men forsøgte man således at strukturere flykabinens strukturløshed med det prominente ur på væg-



Illustration 1. Handley Page W8b flykabiner, ca 1920. Fra Torleif Lindtveit og Gunnar Thoresen, *På vingerne over Norge*, Oslo 1980, s. 109.

gen, påkaldte uret sig netop samtidig opmærksomhed som en ekstern faktor – ikke en naturlig kronologi.

Flykabinen genererede en egen tid; en varen udstrakt mellem start og landing uden mellemliggende støttepunkter. Denne varen repræsenterede på en for samtiden uudgrundelig måde, en konvertering af hastighed til ventetid, af fart til inerti. Netop dette var et væsentligt udgangspunkt for de forsøgsvisse udformninger af flykabinens rum og dens praksis, som vi skal se i det følgende. Hvordan indrettede man overhovedet et rum, der bevægede sig hurtigt mellem himmel og jord, men som samtidig var et statisk og tidløst indelukke? Hvad skulle man foretage sig der; skulle man skynde sig eller skulle man snarere slippe af? Hvilke forventninger og erfaring af luftrejsen skulle kabinerummet understøtte og udtrykke?

Et nyt rum: Romantisering, domesticering, modernitet

Overalt i Europa skød små civile luftfartselskaber frem i de tidlige 1920'ere. I Danmark begyndte DDL (sommer)flyvninger til Hamburg i 1920, og i samarbejde med Svenska Lufttrafik A/B og Deutsche Luftreederei også til Berlin over Malmø - Warnemünde. Svenske AB Aerotransport (ABA) fløj til Helsingfors og til Hamburg-Amsterdam fra 1924.¹⁹ Franske, engelske, hollandske, og især tyske civile luftruter formerede sig med stor hast op gennem 1920'erne.²⁰ Imens man enkelte steder begyndte passagerflyvningen i åbne maskiner (fx i Danmark), foregik de første civile flyvninger oftest i tidligere bombemaskiner, der oversvømmede markedet efter krigen. Lastrummene blev monteret med vinduer og kurvestole, der således udgjorde de første lukkede flykabiner.

Handley Page maskinen i illustration 1 (en W8, der var baseret på bombe-maskinen 0/400) havde åbent cockpit og passagerkabine til ca. 15 personer med afstivere ned gennem rummet. Ud over uret på væggen til højre, bør man bemærke gardiner og blomster, godt surret fast må man formode, i det ofte turbulente biplan. Blomsterne og gardinerne indikerer hvordan man på dette indledende stadie søgte at domesticere kabinerummet for at forbinde indtrykket af flyrejsen med tryghed. Det kunne være nødvendigt når man dels tager periodens mange flystyrt og uforudsete landinger i betragtning og dels holder sig for øje, at flyvemaskinernes image foreløbig var dannet under indtryk af pionererne forud for krigen, der var blevet fejret som helte med det ypperste vovemod, og af krigens populære flyver-esser, der heller ikke ydede sit til, at civile borgere følte sig videre overbevist om flyvningens sikkerhed i de første mange år. At indrette kabinerne som dagligstuer var et væsentligt træk i civilflyvningens indledende fase, og understøttedes af mange udførlige beskrivelser af hvor trygt og hjemligt det følte at flyve. Vi skal se nogle eksempler i det følgende.



Illustration 2. Interiør fra Farman Jabiru maskine, ca. 1926. Fra Knud Lybye, *Dansk Tåfik-flyvning gennem 25 Aar*. København 1943, s. 60

Kurvestolene blev af vægthensyn standard i 1920erne, også i de Farman Jabiru DDL indkøbte i 1926, hvor passagerkabinen havde vinduer både til siderne og længst fremme som det ses af illustration 2.²¹ At man kunne sidde helt fremme og kigge ud over landskabet var muligt fordi flyvemaskinernes førere sad udenfor og ovenpå kabinerne jf. illustration 3. I de første år blev det anset som væsentligt for pilotens orientering, at han sad udenfor og havde føling med vejr og vind. Selvom der ikke fandtes

mange rationelle begrundelser for det åbne cockpit, var det forbundet med åbenlyse kulturelle konnotationer. Hvis passagererne blev placeret i et lukket rum der blev udstyret med hjemliggørende rekvisitter, så ydede piloterne til gengæld modstand mod en domesticering af deres rum. Denne modstand kom til udtryk i den ofte gengivne fortælling om kaptajn Hope, der som den første skulle flyve en Handley Page maskine med overdækket cockpit fra London til Paris midt i 1920erne. Turen var uheldigvis meget turbulent, og straks ved sin ankomst til Paris beordrede kaptajnen overdækningen fjernet. Faktisk hentede den utålmodige kaptajn selv en økse til formålet: "[T]he axe took care of everything and shortly afterwards there were only a few bits and pieces to be removed to complete the job. [...] Now he could carry on wearing the leopard skin flying helmet for which he was noted and of which he was very proud." Dette var imidlertid en foreløbig ende på de lukkede cockpits, der hos Handley Page blev anset som farlige helt frem til 1931.²²

Denne fornøjelige historie er angiveligt en øjenvidneberetning fra en Handley Page ingeniør, men her er jeg ikke så interesseret dens eksakte sandhedsværdi. Sammen med en række andre repræsentationer af piloter i det åbne cockpit peger den derimod på, at forskellen mellem inde og ude, lukket og åbent rum, passiv og aktiv var væsentlige faktorer i konstruktionen af de civile flyvemaskiner. At der også ligger markante kønskonnotationer i denne opdeling er åbenlyst, og understreges af den langvarige modstand mod at ansætte kvindelige piloter i civilflyvningen, og den fremtrædende rolle de kvindelige stewardesser fra 1930erne skulle komme til at spille i flykabinerne.²³ Det kan ikke undre at piloterne kun modvilligt opgav samtidens



Illustration 3. DDLs Farman Jabiru maskine i København, ca. 1926. Bemærk piloten øverst på maskinen. Fra Lybye, *Dansk Trafikflyvning*, s. 59.

symboler på heltestatus: flyvehjelm og goggles, men de åbne cockpits peger også på, hvordan passagererne via indelukning i og indretning af kabinerne kunne differentieres fra piloterne, hvis mod og kompetence på den anden side var garant for passagerernes sikkerhed.

Netop ved den rumlige differentiering, kunne det understreges at passagererne ikke skulle have personlige egenskaber for at flyve, som svenske O. Dahlbeck fremhæver i sin bog om *Lufttrafik* fra 1918: "Ofte hör man, när det gäller lufttrafik, en undran om det icke för att finna flygning behagligt fördras alldeles särskilda fysiska och psykiska egenskaper."²⁴ Det afviser piloten Dahlbeck på det bestemteste, hvilket nok kunne være nødvendigt når man betænker samtidens øvrige flyvelitteratur, som her eksempelvis den danske militærpilot J. Foltmann der samme år skrev: "Den der vil lære at flyve, maa helst være i Besiddelse af særlige Karakteregenskaber ... En Flyver maa først og fremmest have stærke Nerver og være i Besiddelse af Beslutsomhed." Foltmann mente endvidere at "den Tid, hvori en Flyver kan virke som saadan, varierer fra tre til fem Aar – sjældent mere. Sliddet paa Nerverne begynder at kunne føles efter tre Aars Flyvning."²⁵ Dette er baggrunden for, at det var magtpåleggende for luftfartselskaberne og de mange andre, der var stærkt optaget af flyvesagen, igen og igen at understrege hvor trygt det var at flyve. Dahlbeck, der som mange andre samtidige flyve-entusiaster var rykket i felten for at fremme den civile lufttrafik, forsøgte at mane alle bekymringer til jorden. Han citerer eksempelvis en kvindelig journalist, der berettede fra sin første flyvetur i *Svenska Dagbladet*:

Det är ingenting märkvärdigt att flyga, jeg vet det. Många ha gjort det [...]. Och trots detta känner jag mig i dette ögonblick liksom uppleva ett under. Och jag undrar, om någon människa, hur bredbent hon än månne stånda på vardaglighetens och realiteternas mark, likväl kan undgå att vid sin första flygtu inom sig förnimma den instinktiva tränaden i allas vårt innersta – efter vingar. [---] Dominerande över alle andre förnimmelser är det en, som jag särskiljer från de övriga: känslan av absolut trygghet. Motorn dunkar så ubeskrivligt stadigt, maskinen seglat framåt utan en ansats till gungning [...]. Varje tanke på fara förbjuder mig själv i denne luftfarkost, som alltingen om verkar så solid, pålitlig och gedigen.²⁶

Det intressante i denne beretning er hvordan den ”vidunderlige” overskridelse af tyngdekraften, i romantisk gestaltning af menneskets drøm om fuglens vinger kobles til den rationaliserede fortællingen om teknikens fremskridt, dens pålidelighed og soliditet. Når dertil lægges domesticeringen af flykabinen og indretningen af den som en dagligstue, for at forsikre nervøse passagerer om genkendelighed og sikkerhed, bliver billedet noget blandet. ”Det er med en egen Tryghedsfølelse man sidder deroppe i den lune og hyggelige Kabinen” skrev selv samme Foltmann, som ovenfor fokuserede på flyvningens slid på nerverne.²⁷ Denne trygge kabine fremstod i en senere bog om passageroplevelsen, men ikke desto mindre var såvel fuglevinger, teknologi og dagligstuer komponenter i de tidlige flykabiner. Og der kom flere komponenter til.

I modsætning til DDLs valg af de klodsede og konservative Farman biplan, indkøbte ABA i Sverige fra en start tyske Junkers F13 maskiner, som



Illustration 4. Still-foto fra Junkers F13 PR-film, ca 1920. Fra *Airworld. Design and Architecture for Air Travel*, (red.) Aleksander von Veresack og Jochen Eisenbrand, Weil am Rhein, 2006, s. 14. Original foto fra Deutsche Lufthansa AG.

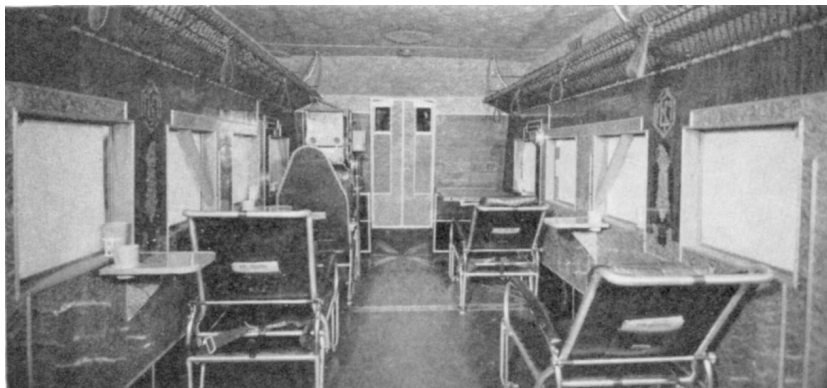


Illustration 5. Fokker F XII kabine, 1931. Fra John Stroud, *European Transport Aircraft Since 1910*. London 1966, s. 488. Originalfoto hos Verkehrshaus der Schweiz, Lucern Archive.

signalerede fremtid og modernitet. På trods af Versaillesfredens restriktioner omkring produktion af flyvemaskiner i Tyskland, var Junkers' design internationalt banebrydende gennem hele mellemkrigsperioden.²⁸ Junkers konciperede sine flyvemaskiner som civilfly og resultatet var intet mindre end revolutionerende. I stedet for biplan, bygget af træ og metallister, afstivet med wire og overtrukket med stof eller finér, var Junkers-flyverne lavet af det nyudviklede letmetal, duraluminium. Det var aerodynamiske monoplan, der i sin første civile udgave, Junkers F13 fra 1919, stadig havde åbent cockpit, men med et ultramoderne look og koncept. Illustration 4 er et still-foto fra en af Junkers reklamefilm, hvor en fashionabel kvinde stiger ombord på flyet. Her signaleres der ikke domesticeret eller femininiseret tryghed i kabinen. Den lille F13 efterlader den velkendte dagligstue på jorden, og udtrykker i stedet et modernistisk, fremtidsorienteret rum.²⁹ Også hollandske Fokker valgte det mere modernistiske udtryk i kabinerne som det ses af interiøret fra en Fokker XII (ill. 5), som KLM brugte på ruten Amsterdam til Jakarta i 1931. Fokker XII fløj i såvel Sverige som Danmark fra henholdsvis 1932 og 1933, dog med et noget mere komprimeret sædedesign.³⁰

Mellemligstidens flykabiner fandt ikke et stabilt og homogeniseret udtryk før periodens slutning. 1930ernes flyvebåde vidner om at man stadig eksperimenterede med kabinerummet, og de praksisser man forbandt med det. Flyvebådene, der var store flyvemaskiner som landede på vand i stedet for land, udviklede den glamourøse luftrejse. Prestigeprojekter som tyske Donier DO-X fra 1929, en flyvebåd med bar, rygelounge, luksuriøse lænestole, ægte tæpper og specialdesignet porcelæn, badeværelser og elektrisk køkken, eller Pan Americans højtprofilerede *Flying Clippers* fra 1930erne (Martin M-130 og Boeing 314) der også havde lounge, rygesaloner, soveafdelinger mv., var særdeles profilerede i medierne.³¹ Selvom få havde råd til at flyve med dem,



Illustration 6. Imperial Airways' Argosy kabine, ca 1927. Fra *Imperial Airways*. *Royal Aeronautical Society*, Archive Series; vol. 3, 2001, picture 230.

og en del af flyvebådene heller ikke var funktionelle endstige rentable, var de i udpræget grad med til at skabe flyrejsens prestige i dette årti.

I slutningen af 1920'erne og begyndelsen af 30'erne blev kabineinteriørerne generelt holdt i et mere stramt og funktionelt design, hvor blomster og kurvestole efterhånden forsvandt (se eksempelvis illustration 6 af Imperial Airways Argosy fra 1927). Men forbindelsen til henholdsvis romantisering af den frie luftrejse; tryghed og domesticering af flykabinen; modernitet og traditionsoverskridende rum, og endelig det glamourøse luftliv levede side om side i passagerflyvningens første årtier. Den standardisering, vi i dag forbinder med flykabinerne, blev introduceret i mellemkrigstidens slutning. Midt i 1930'erne kom de amerikanske flyproducenter på banen med Boeing 247 og Douglas DC 2, men et var DC 3 (1938) der for alvor satte et forlæg for flykabinens indretning og udtryk.³² Kabinerne var nu langt bedre lydisoleerede med hvælvet loft, havde velfungerende temperaturstyring og ventilering ved hvert sæde, polstrede sæder med tilbagelæn og armlæn, og halvlukkede overhængende bagageopbevaring som det ses på illustration 7. Set fra en designmæssig vinkel blev flykabinen ikke etableret som et fysisk homogeniseret rum førend sidst i perioden. Praksis, indretning og strukturering af kabinen var eksperimenterende og divergerende, og forbandt sig med forskelligartede hensyn og kulturelle konnotationer. Det var snarere ud fra kabinens fart og dens rejse i luften at man kan tillægge den ikke-stedets karaktertræk.

Et rum i luften: Ude eller inde, fælles eller individuelt?

Man kan uden videre lokalisere en modstrid mellem tryghed og avantgarde i flykabinen. I nogle kilder bliver disse tendenser koblet derved at dagligstuescenariet foregik *inde* i kabinen, imens selve det at *foretage en luftrejse* var



Illustration 7. DC 3 kabine. Fra Larry Meyers webside (benyttet 5. maj, 2008), www.postcardpost.com/cw.htm, "crews and interiors 113"

det moderne. Det var med andre ord avantgardistisk at sidde i en dagligstue i luften. Men dette at flykabinen var et rum "fritsvævende" i luften – et lukket rum, hvorfra man ikke kunne bevæge sig væk, og samtidig et flyvende rum, der bevægede sig med største hast hen over jorden – gav også anledning til særlige måder at strukturere og praktisere flykabinerne på. Et omdrejningspunkt var her forhandlingen mellem ude og inde, og i den henseende var vinduerne i kabinen den væsentlige grænseflade. Vi har allerede set hvordan en svensk journalist under sin første flyvetur først opfattede sig som en fugl med vinger, og siden befandt sig i flyvemaskinens indelukke, akkompagneret af den trygge lyd af motorens dunken. Det er denne dobbelthed af ude og inde, og af at bevæge sig og sidde stille, jeg skal forfølge herunder.

Meget af periodens kommercielle og ikke-kommercielle agitation for flyvning og for den fremtidige luftalder, peger på fugleperspektivet som en af luftrejsens største attraktioner. Ud over at se jorden fra oven, var det de store strækninger eller områder, der kunne ses i ét altomfattende blik, der var eftertragtede. Dette fjerne blik fremhævede adskillelsen mellem det betragtede subjekt og det betragtede landskab.³³ Adskillelsen gjaldt også flykabinen der var afsondret fra jorden som et rum udenfor rummet. På denne måde blev det celebre fugleperspektiv og den fjerne beskuelse af jorden konstituerende for flykabinen som rum, som i dette citat fra ca 1930: "The delights of aerial travel are many; but there is assuredly none greater than to sit comfortably at the window of an air express and, from one's unique position thousands of feet aloft, watch the passage below you of an ever changing panorama of land



Illustration 8. The Smith Family. Fra John Stroud et al., *The World's Airways and How They Work*, London 1950, s. 58.

and sea” skrev Henry Harper, der i 1906 var blevet ansat som verdens første ”luft-reporter” for *Daily Mail* i England, og skrev utallige populære flyvebøger i mellemkrigstiden. ”You have a wonderful feeling of detachment. There is nothing to distract you. No objects near at hand flash past your window, as is the case when you are in a train. ... You can sit up there serene and watchful, studying the world below as you have never studied it before.”³⁴

Den fjerne iagttagelse af jordoverfladen fra flykabinens havde mange konnotationer til den videnskabelige eller endog guddommelige universalbetragtter. Landskabet syntes overskueligt, regelmæssigt og objektivt tilgængeligt; noget den distancerede og uforstyrrede betragter kunne såvel begribe og besidde fra sin ophøjede position. Dermed markeres også en bemærkelsesværdig overensstemmelse med landkortets rum. Selvom flyvemaskinen netop blev præsenteret som den ypperste hastighedsmaskine, og som en udvidelse af mobiliteten og bevægeligheden, var blikket fra oven, og ikke mindst det vertikale blik, en slagt faktisk affotografering af landjorden reduceret til todimensionalt kort. Man finder en repræsentation af denne parallel i et fotografi af ”the Smith family” på luftrejse fra 1950 (ill. 8) med underteksten: ”Nearing Amsterdam, the captain of the aeroplane shows Mr. and Ms. Smith the route they are following. The young Smiths are seeing another country for the first time.”³⁵ Børnene kigger ud ad vinduet og aflæser det fremmede land, imens forældrene efter kaptajnens anvisning aflæser samme via et landkort. Fotografiets komposition af de to blikretninger, børnenes og forældrenes, understreger hvordan rummet aflæses parallelt og samstemmende fra luften

eller gennem repræsentation på landkortet. Selvom dette eksempel ligger forholdsvist sent i den undersøgte periode understøttes det af den generelle praksis blandt mellemkrigstidens luftfartselskaber om at opsætte kort over ruten på frontvæggen i kabinerne eller uddele dem til passagererne.³⁶

Vinduerne i flyvekabinen var således et væsentligt men ambivalent element. På den ene side gav de adgang til flyvetures essentielle udsigt over og besiddelse af landjorden under flyvemaskinen, men på den anden side brød de kabinens præg af hjemliggørelse, med dets aflukkede komfortable dagligstue, hvorfra luftrummet eller tomrummet udenfor kunne ekskluderes. Denne ambivalens findes også i overvejelserne om hvordan ABA skulle indrette de svenske flyvemaskiner – her fra et afsnit om ”Komfortens teknik” fra 1944:

Uppgiften att indreda ett flygplan är inte lätt, eftersom utrymmena ge så små möjligheter [...] I många fall färgsättes passagerarrummet efter den moderna teorin om färgernas inverkan på människans psyke. [...] eftersom passageraren ständigt måste ha en vägg framför ögonen, skall denne vägg vara slät och dess färg medföra en känsla av ro och frid. Diamentralt motsatta idéer tillämpas också, i det att exempelvis kabinens främre kortvägg helt täckes av et flyfotograf av jätteformat, så att passageraren får intrycket av att genom en glasvägg se ut över en storstad eller något berömt natursceneri.³⁷

Kontrasten mellem at forsøge at gøre kabinerummet transparent for dermed at give passageren udsyn og frihed, og at lukke transportrummet for at det knapt skulle føles som en forandring fra hjemmet eller kontoret, er her fuldt udtalt.

Efterhånden som luftruterne blev længere, flyvemaskinerne fløj højere og luftfartselskaberne fokuserede mere og mere på sikkerhed, trådte udsigten og fugleperspektivet mere i baggrunden. Blikket fra oven resulterede i en reduktion af landjordens kompleksitet, og på samme måde som et abstrakt landkort blev det snart kedsommeligt at betragte. Flykabinen lukkedes mere om sig selv, og ganske interessant synes de ”fantastiske” og intense oplevelser af landskabet at blive afløst af søvnen. ”Trafikglygplanens stolar äro små mästerverk ifråga om bekvämlighet”, skriver Bertil Björkman eksempelvis om de svenske flykabiner i 1944. Ryglænene kan nemlig slås tilbage til sovestilling for ”en stor kategori flygpasagerare, som föredra att ta en stilla tupplur, när mark- och molnsceneriet icke längre lockar.”³⁸ Der er overraskende mange repræsentationer af sovende flypassagerer i mere eller mindre bekvemme senge i samtidens beskrivelser og fotos af kabinerne. Fra Lufthansas Albatross L73 maskine der i 1926 blev udnævnt til ”fliegende Schlafwagen” (ill. 9) til SAS reklamen fra sidst i 1940erne, hvor en omsorgsfuld stewardesse tager sig af en pyjamasklædt mand og hans allerede sovende kone (ill. 10), bliver flykabinerne ofte fremstillet som soverum – gerne med kvinder og børn

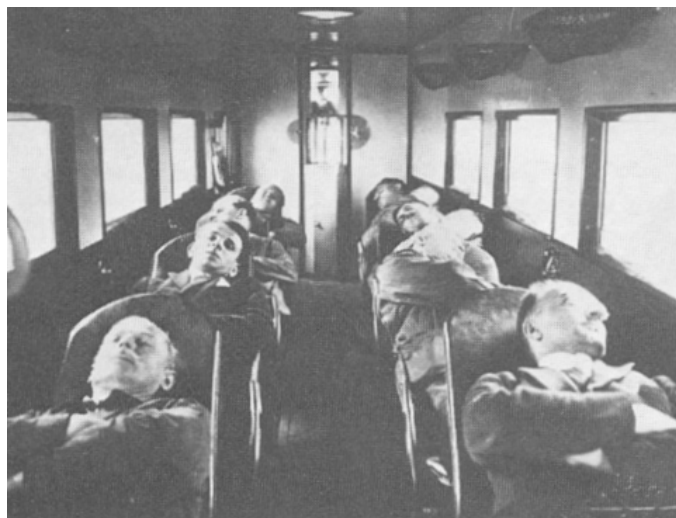


Illustration 9. Lufthansas "fliegende Schlafwagen" Albatross L73, 1926. Fra John Stroud: "An Inside View", *Exxon Air World*, vol. 37/3, 1985, s. 23.

der synes at understrege domesticering af dette rum.³⁹ Men de sovende passagerer fremhæver også hvordan kabinerne befinder sig uden for vanlig tid og sted. Intet foregår her. Flyrejsens udstrækning forsvinder på samme måde som tiden gør i søvnen.

Således kunne flykabinen både være et sted, hvor man sov tiden væk, og omvendt være et rum, hvor tiden blev brugt på den mest økonomiske måde. Billeder af forretningsmænd i flykabiner monteret med skrivemaskine og sekretær, så som "Fokkers flyvende kontor" (ill. 11) var nemlig også udbredte. Den umiddelbare modsætning fremstår dog kun for en overfladisk betragtning. Faktisk kunne flykabinerne bruges på mangfoldige måder som det fremgår af Foltmanns beretning fra en luftrejse mellem London og Paris i 1925: "Vi var vel kommet midtvejs og befandt os i en 1500 Meters Højde, og det lod aabenbart til, at Passagererne var blevet trætte af at beundre Udsigten og var begyndt at fordrive Tiden paa anden Maade". En yngre forretningsmand var "ivrigt beskæftiget med at gennemgaa en lang Række tilsyneladende tørre og kedelige Tal"; en "ældre distingveret Herre" læste avis imens to ældre kvinder familiesladrede. En yngre dame var "faldet i en blik og rolig Slummer" imens hendes søn legede på midtergangen "lige saa sorgløst som befandt han sig hjemme i Barneværelset i London."⁴⁰ Disse stereotype beskrivelser af forskellige karakterer og deres praksis i flykabinen, er interessante i denne sammenhæng, fordi de indikerer hvordan kabinens rum fungerede individualiserende snarere end standardiserende. Til trods for at passagererne var presset tættere sammen med fremmede kroppe, end de normalt ville være i et offentligt



Illustration 10. SAS sovende par med stewardesse, Fra *SAS, De første 50 År*, København 1996, s. 49. Original foto i SAS billedarkiv.

rum, kunne kabinerummet fungere som hhv. kontor, stue, barneværelse, og soveværelse på en og samme gang.

Ideen om at det var luftfartselskaberne der skulle strukturere og udfylde luftrejsen med underholdningsprogrammer, inflight magasiner etc., synes først få større udslag under jetalderens længerevarende rejser. Det karakteristiske for denne periodes flykabiner er dels at de distancerede sig fra landjorden i både fysisk og symbolsk forstand, og efterfølgende fortsat lukkede sig om sig selv i et eget afgrænset rum. Fugleperspektivet var indledningsvis helt centralt for denne proces, men efterhånden synes det unødvendigt at bekræfte kabinens særlige position og status ved at referere til og modstille sig jordoverfladen med dens rumlige koordinater og dens mekaniske, kronologiske tid. Flykabinen udviklede en egen tidslig og rumlig dimension. I bestræbelsen på at understøtte de behov og udtrykke de forventninger til livet i luften, som de forskellige passagerer måtte have, blev der eksperimenteret med indretningen af kabinerne i mange forskellige retninger, som vi så ovenfor. Men til trods for at det viste sig urentabelt og upraktisk, og de kompakte sæderækker efterhånden blev uomgængelige, blev flykabinen alligevel ikke et ensartet rum. Det er bemærkelsesværdigt, at efterhånden som de forskellige funktionsmæssige indretninger forsvandt – både dagligstuenes attributter, kontorets faciliteter, de konvertible senge afdelinger, og de luksuriøse lounges – forblev individualiseringen af kabinerummet et væsentligt træk. Til trods for kroppenes inerti i et relativt klaustrofobisk indelukke der fortsat blev standardiseret, var kabinerne paradoksalt nok et manipulerbart og mangfoldigt sted. Ved at afskære sig den



Illustration II. Fokkers flyvende kontor. Fra J. Foltmann, *Haandbog for Luftfart*, København 1925, s. 42.

rumlige forankring på jorden, kunne flykabinerne som ikke-steder rumme forskelligartet praksis, som det sås i Foltmanns beskrivelse ovenfor.

Konklusion

Snarere end at opfatte ikke-steder som en egen stabil kategori, der udtrykker en speciel senmoderne ideologi og praksis og som indordner sig under universelle og globaliserende kræfter, har denne artikel søgt at spore flykabinernes rum som noget, der er sammensat af heterogene elementer og som er i bevægelse via historisk etablerede praksisser. Man kan godt kalde flykabiner ikke-steder i kraft af deres løsrivelse fra tid og sted, dvs. deres bogstavelige ”ikke-indlejring” i lokale kontekster. Men at opfatte dem som homogeniserede udtryk for en standardiseret supermoderne kultur er mindre holdbart.

Enhver rejse er en fjernelse af det fjerne via transport af krop over rum. Som det er fremgået af denne artikel er acceleration af en sådan transport af krop, akkompagneret af deceleration eller af kroppenes inertie. Det er en pointe også Paul Virilio ofte har fremsat i sine ”dromologiske” studier med henblik på forskellige hastighedsteknologier i vor tid.⁴¹ Med flyvningens acceleration rykker de fjerne destinationer nærmere, men i flykabinen forekommer kroppene paralyserede og fart konverteres til inertie. Indenfor i kabinen er rummet komprimeret og stillestående imens kabinens udenfor er utilgængeligt og fjernt. Først når maskinen lander, er det fjerne nært. Under flyvningen er det derimod kroppenes passivitet, tidens strukturløshed og opholdets løsevethed

der konstituerer flykabinens rum. Flypassagerer skal have relativt komplekse kompetencer, for at kunne praktisere flyrejsens særlige tid og rum. Man må kunne forholde sig til en "ren tid" eller en tidslig varen i en flykabine, der samtidig bevæger sig med største hast gennem luften. Den flyrejsende må også kunne befinde sig et stedløst sted, og samtidig kunne relatere det til afgangspunkter og destinationspunkter på jorden.

Dette var koblinger flyrejsende foretog, om end med noget besvær, i passagerflyvningens første årtier. Flykabinernes særlige rum måtte indledningsvis ikke blot forklares, men også forankres via et udsyn over landjorden, et konsolur på væggen og en fortsat stedfæstelse af flyvemaskinens rute på et landkort. Men som det snart viste sig, kunne flyrejsens tid, dens ustrukturerede varen, gøres på mange måder – blot gik den ikke af sig selv. Netop det forhold at flyrejsen ikke struktureredes af faste begivenheder og rumlige markører betød, at såvel argumentet om hastighed og effektiv udnyttelse af tiden gennem flyrejsen kunne eksistere parallelt med repræsentationer af sovende passagerer. Flyrejsens tid kunne både være en ressource og en hindring, noget der skulle bruges effektivt, eller omvendt noget der skulle fordrives lige så effektivt. Snarere end via konkrete figurationer af det ekstravagante liv, det effektive kontor eller andet, synes kabinernes standardiserede indretningsmæssige arrangementer at understøtte en fleksibilitet, sådan at passagererne kunne udfylde flyrejsens varighed forskelligt. I denne henseende var flykabinens rum manipulerbart og kunne individualiseres fordi det nødvendigvis brød med det net af relationer, traditioner og kontinuerlige måder at gøre tingene på, der karakteriserede det udstrakte rum nede på jorden.

Flykabinen tilbød ikke blot en fleksibilitet med hensyn til måder at gøre flyrejse på, det konstituerede også på andre måder et ambivalent rum. Det kunne både tilbyde imponerende visuelle oplevelser af det overfløjne landskab, og det kunne være en lille "lun og hyggelig" kabine hvis forbindelse til omverdenen var afskåret. Blikket på jorden var en abstrakt besiddelse af den overfløjne landjord, men det var også en måde at relatere den ubevægelige krop og det lille statiske rum til maskinens bevægelse, til flyvningen som fænomen, og til teknologiens fremstormende erobring af den naturgivne verden. Dermed fungerede flykabinen både som teknologisk artefakt og som en forlængelse af de kropslige kapaciteter. Den repræsenterede en lineær tidslig dimension der fulgte den teknologiske udvikling og stod som det ypperste fremskridt og kunne samtidig aflæses som løsrevet fra tid og sted.

Passagerkabinerne implicerer således sammenføjninger af teknologi og krop, af mekanisk tid og "ren" tid, af hastighed og inert, af det kropsligt registrerbare rum og det abstrakte landkorts rum, af fastlåst ubevægelighed og den ultimative frihed i overskridelse af tyngdekraften. Selvom flykabinerne i anden halvdel af det 20. århundrede har udviklet en hyperstandardisering af

interiøret og en mere markant strukturering af flyrejsen med underholdning og måltider, er de nævnte sammenføjninger på ingen måde forsvundet. Kun ved at reducere eller ekskludere de komplekse koblinger, kan man få flykabinerne til at korrespondere med ikke-stedets karakteristika, og der er ingen grund til at foretage en sådan reduktion. Især ikke når modpolen dermed også konstitueres og legitimeres i den anden ende af spektret: den moderne periodes integrerende helheder, velstrukturerede og velafgrænsede steder, der bærer på deres historie og udvikler sig kontinuerligt. Flykabinens rum har og havde ikke sådanne karakteristika, til trods for at dette rum etableredes i den ”moderne” epoke. I stedet for at hylde den tiltagende nostalgiske sociologiske litteratur om modernitetens integrative fællesskaber overfor supermodernitetens overfladiske, standardiserede og opbrudte ikke-steder, kan historikere bidrage med knapt så epokale undersøgelser af specifikke historiske praktiseringer af rum i komplekse, foranderlige sammenføjninger.

Space in Transit: Airplane Cabins and the Non-places of Supermodernity

Today, we might consider airplane cabins the most iconic example of what Marc Augé has termed ”the non-places of supermodernity.” To the casual, indifferent glance of today’s traveller, weary from long confinement inside overcrowded planes, these cabins may indeed appear to be thoroughly standardized, commercialized spaces, revealing no connection to specific localities, temporal continuity or spatial integration. The contention of this article, however, is that though airplane interiors are quite literally disembedded spaces, their spatial configurations reveal complexities which were clearly demarcated in their historical formation, and are still apparent today.

The airplane assembled world geography and temporal experience in new ways and was thought, in the process, to mark the beginning of a marvellous new air age. How were airplane cabins to express such expectations? What should passengers occupy themselves with while airborne? How would their inert bodies relate to the speeding airplane, to the outside air surrounding them and the face of the earth below, much less to the period of time spent inside the flying cabin?

Civil aviation was launched in the aftermath of World War I. Though many of the first civilian flights of the early 1920s were aboard rebuilt bomber aircraft, their cabins were nonetheless carefully designed to implant in passengers notions of modernity, safety, speed and exhilaration. Based mainly on Scandinavian sources from the interwar years, this article discusses the many conflicting intentions and strategies embodied in the layout of airplane cabins, the design of seats, windows, wall decorations, etc. These conflicts were

equally evident in somewhat chaotic attempts to invent the social practices of air travel.

The multiple functions of airplane interiors which are familiar today – effective business office, cosy living room, luxurious lounge, safe and quiet bedroom – were all specified and promoted in early civilian flight. Besides these attempts to make the air cabin recognisable, passengers had to contend with the strangeness of an interior without an exterior, their bodies paralyzed and their thoughts confronted with an empty, malleable time – a pure duration contrasting with the terrific speed of the airplane. These practices, combined with the serene "god's eye view" of the world below – the synoptic gaze of the air traveller – mobilized diverse spatial configurations. Though the interior of airplane cabins has since been hyper-standardized, these spatial complexities still exist, complicating attempts to reduce them to an expression of a global, uniform, supermodern logic of non-places.

Keywords: Aviation, spatial formations, interwar years, airplane cabins, non-places, history of time and space, travel, speed, design history.

Noter

- 1 "Supermarket History", i Johan Grimontprez, *Infight. What to Do with a Stolen Boeing 777*, Ostfildern 2000, s. 68.
- 2 Marc Augé, *Non-Places. Introduction to an Anthropology of Supermodernity*, London 1995.
- 3 *Ibid.*, s. 86, 75ff.
- 4 Anthony Giddens, *The Consequences of Modernity*, Cambridge 1991; Zygmunt Bauman, *Globalization. The Human Consequences*, Cambridge 1998; idem, *Liquid Modernity*, Cambridge 2000; Manuel Castells, *Netværkssamfundet og dets opståen*, København 2003.
- 5 Doreen Massey, *For Space*, London 2005, s. 66. Om begrebet skalering se Clare Newstead et al., "The Cultural Geography of Scale", i *Handbook of Cultural Geography*, (eds.) Anderson, Domosh, Pile Thrift, London 2003.
- 6 Augé, *Non-Places*, s. 42-52, 110-111.
- 7 *Actor Network Theory and After*, (eds.) John Law and John Hassard, Oxford 1999; Bruno Latour, *Reassembling the Social*, Oxford 2005.
- 8 Der er skrevet meget om lufthavne som rum, men meget lidt om flykabiner. En koncis gennemgang af passagerkabinernes designmæssige udvikling findes i Barbara Hauss, "A Trip Through Time in the Aircraft Cabin", i *Airworld*, (eds.) A. Veresack, J. Eisenbrand, Weil am Rhein, 2004, s. 82-123. En kort designhistorisk oversigt findes også i John Zukowsky, *Bildung for Air Travel*, Chicago 1996. Med en medievidenskabelig tilgang undersøges tidsoplevelsen i vor tids flyrejser i Thomas Bourry, "Wie die Zeit im Flug vergeht", i *Fast Forward. Essays zu Zeit und Beschleunigung*, (Hrsg.) H. Rosa, Hamburg 2004, s. 101-116.
- 9 "En stor Dag i dansk Flyvesports Historie", *Politiken*, 10.06.1910.
- 10 Der findes talrige eksempler i samtidens populærvidenskabelige udgivelser, se f.eks. det norske samleværk af Edgar Schieldrop, *Teknikkens Vidundere i Fartens Tidsalder*, København 1935-36; *Opfindelsernes Sejrsang*, (red.) Børge Houmann, København 1928-29. Jfr også Dorthe Gert Simonsen "Tomorrow was Yesterday". Hastighedsfascination i det 20. århundrede", *Den jyske Historiker*, 2005:108.
- 11 G. Holt Thomas, *Aerial Transport*, London 1920, s. 207.
- 12 Det danske Luftfartsselskab, *Luftfart-Bogen*, København 1923, s. 32, 12.

- 13 J. Foltmann, *Haandbog for Luftfart*, København 1925, s. 43. Samme personer og interiør, men i en lidt anden opstilling, står beskrevet som et scenarium fra en Junkers G24 flyvemaskine, i H.A. Faerber, *Fünfzig Jahre Motorflug*, Offenburg 1953, s. 107. Det interessante her er imidlertid ikke at få fastslået, hvorvidt billederne stammer fra det ene eller det andet fly, men at de cirkulerer i samtiden, og bruges i flæng til at udtrykke flyvemaskiners potentialer.
- 14 Det danske Luftfartselskab, *Luftfart-Bogen*, s. 25-26.
- 15 Det var eksempelvis stadig et ikon for fremtidens flyvning i 1944, hvor J. Foltmann karakteriserede det som flyvning "om kap med solen", i *Flyvningens Eventyr*, København 1944, s. 189f.
- 16 Om flyvningens acceleration som "amerikansk" og utiltrækkende modernitet se norske Harald Victorin & Jöran Forsslund, *Vor Erobring af Luften*, København 1934, s. 128-134.
- 17 Jfr Thomas Bourry, "Wie die Zeit im Flug vergeht", s. 102.
- 18 Jf Schieldrop, *Teknikkens Vidundere*, bd 1, s. 4-5.
- 19 Fremstillinger af trafikflyvningens historie i mellemkrigstidens Skandinavien findes i Knud Lybye, *Dansk Trafikflyvning gennem 25 Aar*. København 1943; Povl Westphall, *Det danske Luftfartselskab 1918-68*, København 1968; Carl Florman, *Lufttrafik*, Stockholm 1935; *På sikre vingar. 20 års lufttrafik 1924-1944*, Bo Lindorm (red.), Stockholm 1944; Torleif Lindtveit og Gunnar Thoresen, *På vingerne over Norge*, Oslo 1980. Norge var i øvrigt sen til at koble sig på det internationale luftfartsnetværk idet Det norske Luftfartselskab (DNL) først påbegyndte regulær (indenrigs)flyvning i 1935, og udenrigsflyvning endnu senere.
- 20 Internationalt findes flere autoritative oversigter over civilflyvningens historie, i særdeleshed R.E.G. Davies, *A History of the World's Airlines*, London 1964; idem, *Airlines of the United States since 1914*, London 1972; John Stroud, *European Transport Aircraft Since 1910*, London 1966.
- 21 Fotoet er optrykt i Lybye, *Dansk Trafikflyvning gennem 25 Aar*, s. 60, angiveligt som et billede af DDL maskinernes interiør. Billedet synes imidlertid at være et mere generelt anvendt motiv fra Farman, og findes blandt andet i et prospekt herfra: "Le FARMAN JARIBU avion multimoteurs" (ca 1925), Archiv des Deutschen Museums, München, JUPROP 954.
- 22 Kenneth Munson, *Pictorial History of BOAC and Imperial Airways*, London 1970, s. 14. Se også Don Middleton, *Civil Aviation: A Design History*, Surrey 1986, s. 13.
- 23 Emnet køn og flyvning er behandlet i Dorthe Gert Simonsen, "Harriet Quimby. Første certificerede aviatrix i USA", i *Histoire og Historiografi*, (red.) C. Due-Nielsen, København 2002. Om stewardesser se Lee Kolm, "Stewardesses' Psychological Punch: Gender and Commercial Aviation in the United States 1930-1978", i *From Airship to Airbus, The History of Civil and Commercial Aviation*, vol. 2, (ed.) W. Trimble, Washington, 1995.
- 24 O. Dahlbeck, *Lufttrafik*, Stockholm 1918, s. 54.
- 25 J. Foltmann: *Flyvning. Populær Fremstilling af Flyvemaskinens Historie samt dens Betydning*. København 1918, s. 64-5.
- 26 Dahlbeck, op cit., s. 56
- 27 J. Foltmann, *Haandbog for Luftfart*, s. 39.
- 28 Versaillesfreden og det såkaldte London-ultimatum med 9 produktionsbegrænsende bestemmelser betød, at Junkers frem til 1926, hvor restriktionerne blev ophævet, kun kunne producere civile flyvemaskiner med relativ lille motorkapacitet og størrelse. Junkers oprettede imidlertid flyvemaskinefabrikker i andre europæiske lande, blandt andet i Sverige, hvor der kunne bygges større maskiner under licens. Jfr Richard Blunk, *Hugo Junkers. Das Mensch und das Werk*, Berlin, 1942; Carl Hans Pollog, *Hugo Junkers. Ein Leben als Erfinder und Pionier*, Dresden, 1930.
- 29 Film og billeder af Junkers F13 på http://www.junkers.de/flugzeuge/juux/medienbibliothek/f13_index.html, se også <http://www.ju-f13-de/> for god historisk dokumentation. Begge sider benyttet 5 maj 2008. Med udgangspunkt i metal-flyvemaskinerne samarbejdede Junkers også med Bauhaus i Dessau, blandt andet om udvikling af de senere ikoniske stålrørsmøbler. Om modernitet og radikalitet hos Junkers se W. Scheiffele, *Bauhaus*,

- Junkers Sozialdemokratie. Ein Kraftfeld der moderne*, Berlin 2003; D. Siegfried. *Der Fliegerblick, Intellektuelle, Radikalismus und Flugzeugproduktion bei Junkers 1914 bis 1934*, Bonn 2001.
- 30 To af DDLs Fokker XII blev bygget under licens på Orlogsværftet i København. Der findes (som vanligt) omfattende dokumentation for produktionens tekniske og praktiske udførelse, imens det kun er lykkedes mig at lokalisere et enkelt billede af kabinerummet. Se Marinens bibliotek, København, Album 03-120, der også kan findes elektronisk på [http://foto.fak.dk/fotoweb/Grid.fwx?archiveId=5000&position=1&search=under "Marinens flyvevæsen">"Civile fly"](http://foto.fak.dk/fotoweb/Grid.fwx?archiveId=5000&position=1&search=under%20Marinens%20flyvev%C3%A6sen%20%3E%20Civile%20fly%20(benyttet%205.juni%202008)) (benyttet 5. juni 2008).
- 31 Der findes mange populære, illustrerede bøger om såvel DO-X og Pan Am's Clippers. Se eksempelvis Peter Pletschacher: *Grossflugschiff Dornier DO X*, Stuttgart, 1979; Stan Cohen, *Pan American Clipper Planes 1935-1945*, Montana; 1990. DO-X var trods enorm mediedækning ikke noget succesfyldt fly, og kom aldrig i regelmæssig brug. Den vel nok mest berømte projektion af fremtidens kæmpeflyvere (om end projektet blev på papiret) er Norman Bell Gjeddes Airliner no 4 (fra 1932) med plads til 400 overnattende passagerer og 100 besætningsmedlemmer, lounge i tre etager, inkl. spisehall med orkestergrav, tennisbaner, solarium og bibliotek. Norman Bell Geddes, *Horizons*, New York 1977, s. 109-121. Frem til 1937 var luftskibe konkurrenter til flyvebådene på langdistance ruterne. Zeppelinerne kunne yde sine passagerer en komfort der lå langt over flyvemaskinernes, og samtidig – om end med nogen vejrafhængighed – flyve på transatlantiske ruter. Efter Hindenburgs eksplosionsulykke ved Lakehurst i 1937 var det imidlertid endegyldigt forbi med luftskibene som transportmiddel. Se Mark Steadman og Martin R Jensen, *Luftskibet kommer!*, København 2006, med billeder og beskrivelser af luftskibenes indretning og livet ombord.
- 32 DC 3 var en ombygget model af Douglas Sleeper Transport fra 1936. Se *Airworld*, s. 95-96.
- 33 Prægnant beskrevet i Saint-Exupéry's berømte beretninger, eller i den tyske flyver, Peter Supfs, mindre berømte men mindst lige så interessante udlægninger af jorden set fra oven. Se A. Saint-Exupery, *Blæsten, sandet og stjernerne*, København 1961, kap. 5; P. Supf, *Das neue Welterlebnis; ein Buch vom Fliegen*, Berlin 1932.
- 34 Henry Harper, *The Romance of a Modern Airway*. London, u.å. (ca 1930), s. 163.
- 35 John Stroud et al., *The World's Airways and how they Work*, London 1950, s. 58
- 36 Imperial Airways' kort til passagerer på de lange strækninger til kolonierne er reproduceret på CD rom: *Imperial Airways*, Royal Aeronautical Society, Archive Series; vol. 3, 2001.
- 37 AB Aerotransport: *På säkra vingar. 20 års lufttrafik, 1924/1944*, Stockholm 1944, s. 61-62.
- 38 AB Aerotransport: *På säkra vingar*. s. 63
- 39 En række billeder af sovende flypassagerer, stilet til PR formål, kan findes på Larry Meyers webside med luftfartspostkort, "crews and interiors", fotos nr 16, 18, 21, 122, 164, www.postcardpost.com/cw.htm (benyttet 5. maj 2008).
- 40 J. Foltmann, *Haandbog for Luftfart*, s. 39-40
- 41 Se Paul Virilio, *Lost Dimension*, New York 1991.