



**AALBORG UNIVERSITY**  
DENMARK

**Aalborg Universitet**

## **Hverdagslivets kollektive mobilitet**

*om at pendle med tog og skabe et mobilt sted*

Jensen, Hanne Louise

*Publication date:*  
2012

*Document Version*  
Accepteret manuscript, peer-review version

[Link to publication from Aalborg University](#)

*Citation for published version (APA):*

Jensen, H. L. (2012). *Hverdagslivets kollektive mobilitet: om at pendle med tog og skabe et mobilt sted*. Roskilde Universitet.

### **General rights**

Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.

- Users may download and print one copy of any publication from the public portal for the purpose of private study or research.
- You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain
- You may freely distribute the URL identifying the publication in the public portal -

### **Take down policy**

If you believe that this document breaches copyright please contact us at [vbn@aub.aau.dk](mailto:vbn@aub.aau.dk) providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.

Ph.d.-afhandling

# Hverdagslivets kollektive mobilitet

- om at pendle med tog og skabe et mobilt sted

Af Hanne Louise Jensen

Roskilde Universitet  
Institut for Miljø, Samfund og Rumlig Forandring

Med støtte fra Region Sjælland

Indleveret november 2012



© 2012 Hanne Louise Jensen  
Layout: Ritta Juel Bitsch og Hanne Louise Jensen  
Forside: Rikke Øvad  
Print: Prinfo Paritas Digital Service

ISBN 978-87-7349-830-9

# Indholdsfortegnelse

<b>Abstract</b> .....	7
<b>Resumé</b> .....	9
<b>Forord</b> .....	11
<b>Kapitel 1</b>	
<b>Udgangspunktet, problemstillingen og opbygningen</b> .....	13
Fra trafik, hverdagsliv og regional udvikling til hverdagslivets kollektive mobilitet.....	13
Problemformulering .....	16
Læsevejledning.....	16
<b>Kapitel 2</b>	
<b>Om at indfange det der sker i toget</b> .....	21
2.1 Mobilitetsfeltets orientering og greb .....	22
2.2 Det mobile feltarbejdes orientering - og metoder.....	26
2.3 Vidensproduktionens orientering - og ontologien.....	31
2.4 Forskerkroppens orientering - og epistemologien .....	34
Subjektivitet, emotioner og prærefleksivitet .....	34
Emotioner og refleksivitet .....	37
2.5 Pendlernes orientering - mod udforskningen .....	39
2.6 Afhandlingens orientering - om forholdet mellem teori og empiri ..	42
<b>Kapitel 3</b>	
<b>Orienteret teori</b> .....	45
3.1 Hverdagslivets mobilitet og sted - eller en første antydning af muligheden for et mobilt sted.....	45
Mobile mellemrum.....	46
Hverdagslige mobile rytmer .....	47
Togvinduet og landskabet i bevægelse .....	50
Stedsproduktion .....	52
3.2 Mobil socialitet .....	55
Om at være mobile sammen .....	55

Selvets territorier, hjem og grænser.....	58
Om at holde pause sammen .....	60
Om at udføre interaktionelle ritualer sammen .....	64

## **Kapitel 4**

<b>Orienteret empiri .....</b>	<b>69</b>
En ekskurs ind i toglinjernes overordnede rytmegeografi.....	69
4.1 Mestring af mobile mellemrum .....	72
Fra A til B.....	72
Togvognen.....	74
Sårbarheder .....	77
Mobilitetsmedhjælpere .....	79
Fravalg af bil.....	82
Artefakter .....	83
Mobil mestring af hjemmet og arbejdet .....	84
Kroppen på rejsen.....	87
Første optakt til teoretisk analyse .....	92
4.2 Det mobile mellemrums socialitet .....	94
Optakt.....	94
Relationer og interaktioner .....	99
Fællesskab og medborgerskab .....	110
Anden optakt til teoretisk analyse .....	120
4.3 Det mobile mellemrums emotioner og terapeutiske virkninger.....	121
Det mobile mellemrums emotioner .....	122
De mobile mellemrums terapeutiske virkninger .....	134
Tredje optakt til teoretisk analyse .....	141

## **Kapitel 5**

<b>Et mobilt steds tilbliven .....</b>	<b>143</b>
5.1 Det mobile steds specificitets dimension - om den lokaliserede artikulation af sociale praktikker, sociale relationer og sociale processer .....	143
Togets rytmer .....	143
Ritualets praksis og produktion af fællesskaber.....	145
5.2 Det mobile steds eksistentielle dimension - om pendlingens betydning .....	147
Fra mellemrum til frirum med terapeutiske potentialer .....	147

Fællesskabsritualers betydningsproduktion .....	150
Udmarch .....	152

## **Kapitel 6**

<b>Konklusion .....</b>	<b>153</b>
-------------------------	------------

Med afsæt i nyere mobilitetsstudier .....	156
---	-----

Med det sociologiske og det etnografiske blik .....	158
---	-----

Det geografiske, emotionelle og terapeutiske blik.....	159
--	-----

Afrunding.....	160
----------------	-----

<b>Bilag .....</b>	<b>161</b>
--------------------	------------

<b>Litteraturliste.....</b>	<b>167</b>
-----------------------------	------------



# Abstract

## PUBLIC MOBILITY IN EVERYDAY LIFE

– about train commuting and the production of a mobile place

The thesis *Public Mobility in Everyday Life – about train commuting and the production of a mobile place* explores everyday practices of commuting by train. Empirically the thesis is situated in the South East of Denmark in the Zealand Region. Ethnographical fieldwork, observations and interviews have been conducted in four seasons on two train lines which connects the outskirts of Region Zealand with the capital of Copenhagen. As its point of departure the thesis follows recent mobility research that shows how time spent commuting is not necessarily wasted or perceived as *dead time*. Indeed, commuting holds potentials as a valuable *space in-between* creating pause or recreation in a busy everyday life. The main emphasis in this thesis is placed on the vast empirical material generated on the train following commuters on the go. The empirical material provides insights as to what takes place in the spaces in-between and shows how commuting by train is made meaningful as more than a journey from A to B.

Theoretically and empirically the thesis combines the traditions of Geography, Sociology and Mobility studies, and evolves around an exploration of how the social practices of train commuting produce place and in turn is produced by place. Methodologically the thesis draws on recent experimentations of *mobile methodologies* combining ethnography and different types of qualitative interviewing.

In the field on board the trains a rich variation of commuting practices is discovered. Notably, among commuting practices, is how they are highly routinised in the interaction with the fellow passengers, the materiality of the train as well as the passing landscape to create familiarity and recreation. In particular, wayfinding, sleep and social interaction creates a sustained sense of place while in transition on the train. Many of the routinised practices are orchestrated with attention to the progress of the journey and the position of the train in the landscape while creating rhythms interweaved by landscape, time and practice. The recreational practices



on board the trains are performed individually and in groups. In groups, practices vary with different strengths and senses of community, and with different levels of shared experience and knowledge. In both cases, through the social practices of the commuters and the meanings they ascribe to the commute, dynamic and particular places are produced.

# Resumé

## HVERDAGSLIVETS KOLLEKTIVE MOBILITET

- om at pendle med tog og skabe et mobilt sted

Afhandlingen, *Hverdagslivets kollektive mobilitet – om at pendle med tog og skabe et mobilt sted*, undersøger togpendlingens mobile hverdags praktikker i det syd østlige Danmark. Etnografisk feltarbejde, observationer og interviews er blevet udført i løbet af fire sæsoner på de to toglinjer, Sydbanen og Vestbanen, der forbinder yderområderne i Region Sjælland med hovedstaden København. Som udgangspunkt forfølger afhandlingen den nyere mobilitetsforsknings pointe om, at den ellers hyppigt udskældte pendlingstid har et potentiale for at fungere som et værdifuldt mellemrum i et travlt hverdagsliv. Det empiriske materiale, der er genereret ombord på togene, er omdrejningspunkt i afhandlingens forsøg på at udfylde mellemrummene med indsigt i, hvordan togpendling bliver gjort meningsfuld som mere end blot en rejse fra A til B.

Teoretisk, såvel som empirisk, kombinerer afhandlingen fagtraditionerne geografi, sociologi og mobilitets studier om omdrejningspunktet i udforskningen af, hvordan togpendleres sociale praktikker producerer sted samtidig med, at stedet virker ind på udformningen af disse. Metodologisk trækker afhandlingen på nyere mobile metoder og kombinerer etnografier med forskellige typer af kvalitative interviews.

I felten ombord på togene opdages en rig variation af pendlings praktikker, hvoraf nogle røber, hvordan rutiner generelt, og wayfinding, søvn og social interaktion i særdeleshed, bidrager til at producere et genkendeligt og hjemligt rekreations- og transitionssted i togene. Mange af de rutinerede praktikker bliver orkestreret i henhold til rejsens fremadskredethed og i forhold til, hvor i landskabet toget er lokaliseret, hvorved der skabes en rytmisk sammenvævning af landskab, tid og praksis. Rekreationen ombord på toget sker enten i grupper med forskellig grad af fællesskab og forskellig grad af videns- og erfaringsudveksling eller i overvejende grad alene. I begge tilfælde producerer både pendlernes sociale praktikker, og den mening de tillægger pendlingen dynamiske og partikulære steder.



# Forord

Et ophold, ved det punkt som afleveringen af afhandlingen er, giver anledning til at genkalde sig mange episoder og mennesker, som retrospektivt synes at have hjulpet med til, at ankomsten netop her lod sig lykkes. Til alle jer vil jeg gerne sige tak. Tak for hjælpen undervejs og tak for at I har gjort det til en fornøjelse at finde vej.



# Udgangspunktet, problemstillingen og opbygningen

## Fra trafik, hverdagsliv og regional udvikling til hverdagslivets kollektive mobilitet

Det Ph.d.-stipendium, der er udgangspunktet for denne afhandling, er kommet i stand gennem et samarbejde og en samfinansiering mellem Roskilde Universitet og Region Sjælland. Regionen har udtrykt interesse for arbejdet undervejs, men ikke stillet nogle krav til særlige vinklinger af det overordnede emnefelt, som i udgangspunktet var trafik, hverdagsliv og regional udvikling. Det har givet en stor frihed til at forfølge de fund der, efterhånden som arbejdet skred frem, dukkede op, og det er mit håb, at afhandlingen, og den indsigt ind i pendlernes hverdagspraktikker og deres betydninger som den tilbyder, kan være af nytte for Regionens videre arbejde med pendlingsrelaterede problemstillinger. Pendlerne i Region Sjælland holder Danmarksrekorden, som de pendlere der i gennemsnit pendler længst mellem hjem og arbejde. De pendler 33% længere end landsgennemsnittet og 68% længere end pendlere i Region Hovedstaden (DTU 2012). Biltransporten udgør langt den største andel af persontransport i Danmark. I alt 77% af det samlede antal personkilometer, der tilbagelægges i Danmark, foregår i bil. I modsætning hertil udgør regional- og intercity togenes andel knap 7% (Danmarks Statistik 2011).

Der er en voksende anerkendelse af, at rejser er mere end en bevægelse fra A til B (Cresswell 2006). Fra en poetisk vinkel skriver filosofen og forfatteren Peter Bieri under pseudonymet Pascal Mercier om den dybe betydning A og B gives: *...vi er ikke kun udfoldet i tiden. Også i rummet breder vi os langt ud over det synlige. Når vi forlader et sted, lader vi noget af os selv blive tilbage, vi forbliver der, selv om vi er rejst derfra. Og der er ting ved os selv, som vi kun kan genfinde ved at vende tilbage til de steder. Vi nærmer os os selv, rejser os selv i møde, når hjulenes monotone*

*dunken bærer os hen et sted, hvor vi har tilbagelagt en strækning af vores liv, hvor kort den end måtte være. Når vi for anden gang sætter foden på perronen på en fremmed banegård, hører stemmen i højtaleren, mærker de umiskendelige lugte, så er vi ikke kun ankommet til dette fjerntliggende sted, men også til det fjerntliggende sted i vores eget indre, måske til en helt afsides krog i os selv, som, når vi befinder os et andet sted, henligger i mørke og usynlighed* (Pascal Mercier 2007: 273). I denne optik er den rejsende udbredt mellem det aktuelle opholdssted og tidligere opholdssteder, og det er rejsen der gennem den rejsendes sanselige oplevelser, bidrager til at kæde disse sammen. Det er ankomststedet, der vækker genkendelsen og hjælper den enkelte rejsende med at erindre ting, som det er vanskeligt at formulere, fordi det er en kropslig genkendelse, der ikke fuldt og helt lader sig repræsentere i tanken.

Pendlerens situation er karakteriseret ved, at ankomsten både i hjemmet og på arbejdspladsen bærer stærke elementer af hverdag med sig, fordi både ankomsten og rejsen gentages dagligt. Det eventyrlige nye land ligger ikke for enden af rejsen, og et langt fravær kaster ikke et romantisk lys over hjemkomsten og hjemmet. Herved adskiller pendlerne sig fra andre rejsende. Men trods en del forskelligheder er der også elementer af det at være rejsende forbundet med pendling: Måske kan man tale om, at pendlerrejsen fortrylles på en anden måde end turistrejsen. Mens pendlingsafstande i den offentlige debat hyppigt italesættes som en hæmsko for den boligsociale udvikling i yderområder, så har mobilitetsforskning fundet frem til, at pendlingstiden på lige fod med andre rejser har et potentiale til at udgøre et værdifuldt mellemrum i et travlt hverdagsliv (Freudental-Pedersen et al 2007: 154). I linje hermed skriver geografen Tim Edensor; *Commuting time is not dead or neutral time that simply links more meaningful spatial contexts* (2011: 194).

I den daglige pendling er der altså mere og andet på spil end en meningsfuld sammenkædning af destinationerne A og B. Men hvad er det, der sker på rejsen, når den har karakter af pendling? Og hvordan betydningsudfyldes mellemrummet af de pendlere, der dagligt bruger en stor del af deres tid hver dag i et tog? Det er nogle af de omdrejningspunkter som denne afhandling cirkler omkring. En støtte til denne undren findes indenfor det nyere mobilitetsforskningsfelt, hvor mobilitet anskues som *"a way of being in the world"* (Cresswell 2006:3). Mobilitet er her en kropslig praksis, som vi hele tiden er i gang med at opleve, producere og genskabe, og som vi bebor forskelligt afhængigt af vores humør. (Ibid.). Tim Cresswell bevæger sig her i krydsfeltet mellem geografi og mobilitetsstudier og undrer sig over, at der synes at være uoverstigelige barrierer mellem geografi og

mobilitet. Han skriver; *I have frequently heard commentators at conferences talk of the rise of mobility as the “end of geography”. I presume they do not mean the discipline, but even so, such a statement is thought provoking. What is not “geographical” (both in real world and disciplinary terms) about people on the move? Why is geography equated with fixity and stasis? Mobility is just as spatial – as geographical – and just as central to the human experience of the world, as is place* (2006:3).

*Mobilitet* og *Sted* er begreber, som i vid udstrækning har levet som modsætninger i den teoretiske verden, hvor flow, hastighed og globalisering er nogle af de mobilitets elementer, der er blevet tematiseret som truende for stedets særegne betydning. Sammenfaldende med dette synes disse begrebsliggørelser i perioder at blive opfattet som værende repræsentanter for hele mobilitetsfeltet, med den konsekvens at hverdagslivet mistede sin synlighed (Sheller 2011). På den anden side har der også i stedsforskningen været en begrebsliggørelse af sted, som har haft svært ved at rumme historiske forandringer (Simonsen 2008).

Med en baggrund som geograf kalder dikotomien mellem sted og mobilitet på spekulationer over, om der med vægtningen af ikke kun ankomststedet og afrejsestedet men også af selve rejsen kan være tale om, at der produceres sted undervejs. Om ikke det meningsfulde der skabes undervejs, har stedkvaliteter? Og omvendt, om ikke toget kan opfattes som et meningsproducerende?

Pendling kan ses som, på en og samme tid, både en kropslig og emotionel aktivitet og en målrationel aktivitet. Allerede før pendleren begiver sig ud på sin rejse, er der en stemning omkring rejsen. Glæde, lyst, spænding, vrede, frustration og utallige andre emotioner kædes sammen med den forestående rejse afhængig af pendlerens erfaring med aktiviteten, med den umiddelbare situation og med forventningerne til ankomststedet. Hertil kommer også alle de emotioner fra andre sfærer af hverdagslivet, som bringes med på rejsen og pakkes ned i bagagen sammen med andre nødvendige rejsereskitter. Således rustet til rejsen møder pendleren sine rejsekammerater i det fælles rum, hvori rejsen finder sted. Letherby og Reynolds fremhæver tog, fly, biler og busser som rum, hvor vi kan blive involveret i andres og egne emotioner (2009:xix). Vi påvirker og bliver påvirket, når vi rejser sammen. Toget som et kollektivt transportmiddel rummer et helt specifikt potentiale herfor, og det er rækkevidden af dette, som vi fortløbende gennem afhandlingen skal begribe og funderer over.



## Problemformulering

Analysen tager fagligt og teoretisk udgangspunkt i en kombination af traditioner inden for geografi, sociologi og nyere mobilitetsstudier. Metodisk trækker analysen på nyere eksperimenter med mobile metoder i kombinationer med etnografi, observation og interview.

Analysen går ud fra følgende overordnede problemformulering:

### ***På hvilke måder kan kollektive mobile praktikker skabe mobile steder?***

Med følgende arbejdsspørgsmål:

- På hvilke måder kan togrejsen analyseres som et mobilt sted?
- Hvilke sociale praktikker forekommer blandt togpændlere?
- Hvilke betydninger tillægger togpændlerne deres togrejse?

## Læsevejledning

Den nyere mobilitetsforskning har via studier forsøgt at afdække de sociale relationer i den daglige mobilitetspraksis, hvor de har forsøgt at udvikle begreber og bestemmelser af det mobile sociale liv. De danner inspiration for denne analyse, men har imidlertid ofte sat deres fokus på bilismen. Denne forskning har ofte efterlyst yderligere analyser med fokus på hverdagslivet, hvoraf der hidtil kun har været få.

Den geografiske forskning har haft en omfattende diskussion om relationer og dualitet mellem sted og mobilitet. Denne analyse forsøger at mediere, udvikle og uddybe relationerne mellem sted og mobilitet ved at analysere togrejsen med en stedsoptik. Deraf ønsket om at udvikle og bestemme begrebet *mobilt sted*. Stedsoptikken som udgangspunkt tager i herværende analyse udgangspunkt i en forståelse af stedsbegrebet, som vægter to centrale dimensioner: En specificitets dimension med fokus på en lokaliseret artikulation af sociale praktikker, sociale relationer og sociale processer samt en eksistentiel dimension der fokuserer på brugernes betydningstilskrivning af det specifikke. Stedsoptikken tages som udgangspunkt for analysen og fortolkning af rejsen.

Det metodologiske greb tager inspiration fra det etnografiske og geografiske feltarbejde samt fra interview. Ønsket er, blandt andet, at overvinde nogle af de repræsentations problematikker, der er forbundet med det retrospektive interview ved at *kaste forskerkroppen* ind i togrejsen. Metodisk ønsker analysen også at bidrage til den nyere mobilitetsforsknings fokus på mobile metoder, hvor det sociale og mobile analyseres 'on the move', når det finder sted.

Afhandlingens vidensproduktion og det praksisontologiske udgangspunkt arbejder ud fra en perspektivisme – ud fra at der kun kan vides et sted fra. Dette afsæt er stilistisk ført ind i flere af afhandlingens overskrifter ved at tale om *orienteringer* for at understrege, at der er tale om et specifikt greb, som jeg har lavet på det metodiske, teoretiske og empiriske materiale.

*Om at indfange det der sker i toget* er overskriften på afhandlingens metodiske og videnskabsteoretiske kapitel, der er underinddelt i forskellige orienteringspunkter, som hver især forsøger at give et indblik i de diskussioner og perspektiver, som har medvirket til at give retning til og orientere det overordnede arbejde med afhandlingen. Indledningsvist i kapitlet er der en beskrivelse af de udviklinger indenfor mobilitetsfeltet, som har medvirket til at aktualiserer denne afhandlings problemfelt og metodevalg. *Mobilitetsfeltets orienteringer og greb* kalder jeg det. Efterfølgende dette bliver *det mobile feltarbejdes orientering* beskrevet med et fokus på detaljerne omkring feltarbejdets omfang og organisering. Før jeg igen vender tilbage til felten, kommer der to afsnit om ontologi og epistemologi – *vidensproduktionens orientering og forskerkroppens orientering*. Her redegøres for det praksisontologiske udgangspunkt, afhandlingens forståelse af sandhed og viden samt forskerkroppens epistemologiske udfordringer i krydsfeltet mellem refleksion og prærefleksion. Med det på plads vendes blikket tilbage til felten i en diskussion af *pendlernes orientering* mod udforskningen med et fokus på interaktionen mellem forsker og de udforskede. Kapitlet afsluttes med et afsnit om *afhandlingens orientering*, der diskuterer forholdet mellem teori og empiri.

Afhandlingens teoretiske kapitel, *Orienteret teori*, er organiseret i to overordnede dele. Første del omhandler *Hverdagslivets mobilitet og sted*. Her bliver muligheden for et mobilt sted antydet teoretisk med udgangspunkt i tematikkerne; mobile mellemrum, hverdagslige mobile rytmer, togvinduet og landskabet i bevægelse på den ene side og stedsproduktion på den anden. Anden del af kapitlet omhandler *Mobil socialitet*. Her er omdrejningspunkterne særlige sociale aspekter ved mobi-

liteten med et fokus på tematikkerne; selvets territorier, hjem, grænser, pause- og ventesituationer samt interaktionelle ritualer. Fælles for afhandlingens orienterede teoretiske nedslagspunkter er det, at det empiriske materiale, og de fund der her har ladet sig kondensere, har spillet en stor rolle i orienteringen.

Præsentationen af det empiriske materiale sker overordnet set i kapitlet orienteret empiri. Dette kapitel er, i modsætning til empiriindsamlingen, relativt ordnet efter teoretiske begrebsliggørelser, der medvirker til at tematisere de empiriske fund. Kapitlet er inddelt i 3 overordnede afsnit; *Mestringen af mobile mellemrum*, *Det mobile mellemrums socialitet* og *Det mobile mellemrums emotioner og terapeutiske virkninger*. *Mestringen af mobile mellemrum* omhandler den del af empirien, der mest direkte vedrører mestringen af rejsen fra A til B. Det handler om de sårbarheder, der er forbundet med at være afhængig af at ankomme rettidigt, behovet for mobilitetmedhjælpere, brugen af artefakter og togvognen, den mobile løsning af familie- og arbejdsopgaver samt varetagelse af kroppens behov for søvn og mad. *Det mobile mellemrums socialitet* handler om de forskellige former for interaktion, der er mellem togpenderne, og om hvilke forskellige grader af medborgerskab og fællesskab der er knyttet til denne interaktion. *Det mobile mellemrums emotioner og terapeutiske virkninger* handler om de mobile praktikker, der er forbundet med emotioner - om viften af emotionelle udtryk, reaktioner og interaktioner der finder sted i toget. Det handler også om de positive betydninger, penderne knytter til deres pendling eller med et andet ordvalg om pendlingens terapeutiske virkninger.

*Et mobilt steds tilbliven* er afhandlingens mere eksplicite teoretiske analysekapitel. I dette kapitel vil teorien fra kapitel 3 og empirien fra kapitel 4 blive reorienteret mod stedsbegrebet med den hensigt at vise måderne, hvorpå toget som mobilt sted bliver til. Kapitlet deles op i to dele: *Det mobile steds specificitets dimension* og *Det mobile steds eksistentielle dimension*. Det mobile steds specificitets dimension består af følgende temaer: togets rytmer, ritualets praksis og produktion af fællesskaber samt venteloggikkens produktion af mobile relationer. Det mobile steds eksistentielle dimension består af følgende temaer: overgang fra mellemrum til frirummets terapeutiske potentialer og fællesskabsritualers betydningsproduktion. Kapitlet kommer til at fungere som en indholdsudfyldelse af det mobile stedsbegreb ved at vise, hvorledes toget som sted er konstitueret gennem de specifikke sociale praktikker, der her finder sted, og ved den mening stedet tildeles.

Afhandlingen rundes af med en konklusion, som diskuterer det geografiske og mobile afsæts betydning for analysen, og de bidrag afhandlingen giver til dette felt. Ligesom også de socialteoretiske og epistemologiske afsæts betydning for analyse diskuteres.



# Om at indfange det der sker i toget

Et perspektivistisk arbejde som denne afhandling kan have mange indfaldsvinkler og for så vidt ligeså mange forskellige udfald. Dette kapitel forsøger at klargøre hvorledes, afhandlingens forskellige delelementer er med til at orientere den samlede afhandling. Det forsøger at vise hvilke sprækker i mobilitetsfeltet, afhandlingen er orienteret mod og klemmer sig ind i (2.1). Udviklingen i og udførelsen af det mobile feltarbejde der ligger til grund for afhandlingen, har måske mere end noget andet bidraget til at orientere afhandlingen mod de kvaliteter og fællesskaber, der kan være forbundet med pendlingstiden. Detaljerne omkring det mobile feltarbejde er beskrevet i afsnit 2.2. Mødet med pendlerne og indtrædelsen i en del af deres hverdagsliv, der omhandlede deres pendlerpraksis, var helt centralt i det mobile feltarbejde ligesom det også var det for den vidensproduktion, afhandlingen leverer. Vidensproduktionen og afhandlingens ontologiske udgangspunkt er beskrevet i afsnit 2.3. I forlængelse heraf følger et epistemologiske afsnit, hvor forskerkroppens generelle kropslige perceptioner diskuteres (2.4). Min deltagelse og udførelsen af interviews var kun mulige i det omfang, pendlerne gav mig adgang til deres liv, og kun inden for den tidsramme, som den rolle, de hver især gav mig, kunne bære. Pendlernes orientering mod mig og mod feltarbejdet havde stor betydning for, hvordan feltet åbnede og lukkede sig undervejs (2.5). Indsamlingen af empiri og konstrueringen af den orienterede empiriske præsentation har aktualiseret et behov for teoretiske værktøjer og vinkler for at øge dybden i forståelsen af, hvad der sker undervejs i togene på hverdagslige rejser. Denne diskussion har bidraget til at påvirke afhandlingens vekslende orientering mellem teori og empiri (2.6). Samlet er dette kapitels diskussioner et forsøg på at give et indblik i de perspektiver og diskussioner, der på forskellig vis har medvirket til at orientere det overordnede arbejde med afhandlingen.

## 2.1 MOBILITETSFELTETS ORIENTERING OG GREB

Den mobile vending, der er introduceret af Urry (1989/93) og tydeliggjort af bla. Urry og Sheller (2006), har bidraget til en erkendelse af, at mobile praktikker handler om meget andet end rejsens længde og transportmidlets beskaffenhed. Det forhold at de mobile praktikker og deres kvaliteter ikke blot relaterer til rejsetidens effektivitet men også det kvalitative indhold af selve rejsen, har ført en metodisk kreativitet med sig. Hårde facts omkring rejsens varighed, som en indikator på om den rejsende er tilfreds eller utilfreds med sin rejse er ikke længere tilstrækkeligt. Watts og Lyons fremhæver at:

Unlike the economically modelled passenger, the embodied newspaper and mobile-phone-carrying passenger is not static when travelling but highly active. (Watts & Lyons 2011: 109)

Hvis dette perspektiv tages alvorligt, så er der behov for et fokus på, ikke så meget hvordan der spares rejsetid, men hvordan rejsetid anvendes og gives mening– altså et fokus på den kvalitative tid i stedet for den kvantitative tid (Watts & Lyons 2011: 117). Og mobilitetsfeltet fokuserer da også i stigende grad på metodiske udviklinger (se f.eks. Büscher, Urry & Witchger edt. 2011 & Fincham, McGuinness & Murray edt. 2010), som kan gribe om alle de facetter, der påvirker hverdagslivets og fritidslivets mobilitet både virtuelt og face-to-face. Meninger, hensigter, emotioner, praktikker, materialiteter, fællesskaber og strukturer, der bidrager til at forme den kropslige mobilitet gøres til genstand for forskning. Det mobilitets sociologiske genstandsfelt er med andre ord vokset og på afgørende måder ændret.

Büscher, Urry & Witchger skitserer fem typer af mobilitet der er inkluderet i denne udvidelse;

- menneskers kropslige rejser
- tings fysiske bevægelse
- imaginære rejser og kommunikation af stedsrepræsentationer
- virtuelle rejser i real time
- kommunikative rejser gennem menneske til menneske kontakt (2011: 5).

Her er der en overvægt i mit materiale relateret til det første mobilitetsfelt om menneskers kropslige rejser, men også det sidste mobilitetsfelt, om kommunikative

rejser, influerer på og knytter især pendlergruppen tættere sammen via postkort og mobiltelefoni, om end dette dog spiller en mindre rolle. Hvor denne udvikling i mobilitetssociologien kan karakteriseres som en udbredelse af genstandsfeltet, så sker der sideløbende med dette også en dybdeudvikling indenfor hver af felterne, hvor mikroprocesser er i fokus. Indenfor det kropslige mobilitetsfelt beskriver Büscher, Urry & Witchger f.eks. den mobile krops komplekse meningsdannelse:

Mobilities are embodied, involving fragile, aged, gendered, racialised bodies. Such bodies encounter other bodies, objects and the physical world multisensuously. Travel involves corporeal movement and consequential forms of pleasure and pain. Such bodies perform themselves in between direct sensation of the 'other' and various sensescapes. Bodies are not empirically fixed and given but involve performances to fold notions of movement, nature, taste and desire into and through the body. Bodies sense and make sense of the world as they move bodily in and through it, creating discursively mediated sensescapes that signify social taste and distinction, ideology and meaning.

(Büscher, Urry & Witchger 2011: 6)

I dette perspektiv kommer mobiliteten til at handle om noget radikalt andet end det tidligere både økonomiske og rationelle perspektiv men også det mellemliggende perspektiv med mobilitet som netværk og flows. Skiftet er dramatisk, og mobilitetsfeltet åbner herigennem op for en større dybde i mobilitetens sociale og emotionelle dimensioner. Men på trods af både det øgede fokus på mening og sænkningen af hastigheden ved at fokusere på denne mening så rejses der særligt af David Bissell en værdifuld kritik af det mobilitets forskningens overordnede fokus på aktiviteter.

To mobile researchers, what are important are not only the active speech patterns and streams of active consciousness that might be iterated through dialogue, but the various gestures, actions and movements of people. The key point here is the way in which people and objects on the move are narrated and accounted for in a way which privileges action and activity over other perhaps more fragile ways of being mobile.

(Bissell 2010: 54)

Bissells pointe er i dialog med Lathams ønske om at lade metoderne danse lidt (2003: 2000), men hvor Bissell ser dette ønske som en forskningstendens til at være hastig både i relation til mængden af tid tilbragt i felten og i fokusset på aktiviteter



frem for passiviteter, så er det også muligt at læse en mere kreativ vinkel ind i ønsket om metodiske danse, og i kølvandet på den mobile vendings erkendelse af at den rejsende er andet og mere end en økonomisk rationel person, så er der fulgt en stigende interesse for udviklingen af mobile metoder til, at indfange det der sker på rejsen, som ikke blot er beslutninger om at minimere rejsetiden mellem A og B, eller hastige strømme af mennesker der hvileløst rejser rundt.

Det forhold at de mobile praktikker og deres kvaliteter ikke blot relaterer til rejsetidens effektivitet men også det kvalitative indhold af selve rejsen, har ført en metodisk kreativitet med sig. Büscher, Urry & Witchger 2011 lister en række mobile metoder i deres introduktion til antologien ”Mobile Methods”. Mange af de mobile metoder er metoder, der er bredt anvendt i samfundsvidenskaben generelt men gives et bevægelses twist afhængig af genstandsfeltet: Observationer af mennesker og tings bevægelser, deltagelse i bevægelsesmønstre, identificering, dokumentering og opmåling af bevægelsessteder, mobile positions metoder, video etnografier undervejs på rejsen, tids-rum dagbøger, indfangning af mobile atmosfærer, interventions design med fokus på forestillede mobile fremtider, samtale analyser og analyser af steder og aktiviteter under vejs samt analyser af virtuel mobilitet gennem tekstning, websider og lignende. Det mobile felt summer af aktivitet, mens passiviteten, som Bissell fremhæver, har vanskeligere kår. En af Bissells forklaringer på dette forhold er af metodisk karakter – de er svære at indfange.

*If memory privileges action, activity and movement, then theses fragile quiescent sensibilities may have already escaped prior to attempted narration in diaries, autoethnographies, interviews and focus groups. It is these memory traces that need to be held onto through this more modest empiricism.*

*(Bissell 2010: 67)*

Bissell foreslår semistrukturerede interview som en metode til at tale om og rundt om passiviteten (Ibid.: 63), men han spørger også, om det måske er forskningsstilene der bør være mindre hastige for, at indfange hvad den kropslige indvilligelse i mobiliteten omhandler (Ibid.:68). Det er mit argument der også præger afhandlingens metodiske valg (som vi skal se nærmere på i næste afsnit), at deltagerobservation kan fungere som et værdifuldt supplement til forskellige typer af retrospektivt orienterede interviews. Deltagerobservationen giver rige muligheder for overraskelser og uventede fund. Det eksplorative feltarbejdes deltager-observation giver endvidere bedre tid til at studere feltet, og i ligeså høj

grad privilegere det forskerens egen kropslig erfaringer undervejs. Jeg har, som det vil blive beskrevet senere, svedt med pendlerne når airconditionen (hyppigt) var itu i sommersæsonen og hørt deres klager over at svede, samtidigt med at sveden løb ned af min egen krop, og forstået at der i høj grad er tale om et kropsligt ubehag men også et socialt ubehag ved at miste kontrollen over kroppens reaktioner i situationer med tæt kontakt til medpendlere. Deltagelsen har her været central for forståelsen af især det sociale element, som en interviewsituation nemt ville glippe en italesættelse af.

Væksten i det mobile genstandsfelt og i metoderne til at begribe dets meninger og logikker er måske også mere end noget andet præget af ydmyghed, optimisme og nysgerrighed. Murray sætter på fineste vis ord på den vage antagelse om genstandsfeltets beskaffenhed, som jeg begav mig ud på mit feltarbejde med, og som jeg vil beskrive i afsnit 2.2;

Mobile methods allow the exploration of the emotionality of everyday mobile life while it is taking place. The researcher becomes immersed in the mobile experience along with the participants, a process that is both legitimizing and productive in allowing an appreciation of the more intricate sociality and emotionality of the journey. (Murray 2010: 24)

En anden central pointe, Murray understreger, er muligheden for gennem mobile metoder at få en adgang til en viden, som ikke kun er forankret i en retrospektiv genkaldelse af det mobile liv – det mobile liv kan, med mobile metoder, studeres mens det finder sted.

Vi kan ikke bare spørge mennesker om deres opfattelser og så regne med, at deres svar er udtryk for kulturelle sandheder. Mennesker taler ikke i sådanne sandheder; deres svar er svar på de spørgsmål, *vi* stiller. De spørgsmål, vi netop *ikke* kan stille på forhånd, er dem, hvorpå hele det lokale liv er svar. (...) Etnografen må derfor ud i de andres verden, for sammen med dem at erfare, hvordan denne verden mærkes. Der er stadig et kraftigt element af opdagelsesrejse i dette. (Hastrup 1992: 31)

## 2.2 DET MOBILE FELTARBEJDES ORIENTERING - og metoder

Når den verden der mærkes er mobil kan det etnografiske feltarbejde relativt ukompliceret gøres mobilt, selvom det etnografiske feltarbejde, som Haldrup og Larsen (2012: 123) skriver, traditionelt har fremhævet og fokuseret på rødder og beboelse. I takt med at det etnografiske feltarbejdes genstandsfelt ændres, aktualiseres behovet for en tilpasning af metoden. Det mobile etnografiske feltarbejde er et resultat heraf, og medvirker, det ændrede genstandsfelt til trods, til at skabe en detaljeret viden om det mobile livs praktikker og meningsdannelser.

Det feltarbejde, der ligger til grund for afhandlingen, har, som feltarbejde ofte gør, ændret sig meget henover den samlede feltperiode. Både i forhold til hvor intim relationen til pendlerne udviklede sig, men også i forhold til hvilken vidensmangel feltarbejdet var i dialog med. Den første feltperiode havde en forholdsvis eksplorativ karakter og mine forestillinger om det liv, der fandt sted i tog, var præget af, at jeg aldrig selv har lykkedes med at få kvaliteter ud af den togtid, jeg har brugt mellem Svanemøllen station i den nordlige udkant af København og Trekroner station i nærheden af Roskilde, som i mange år forud for denne afhandling udgjorde min pendlings afgang- og ankomststeder. Af samme grund var det oprindeligt hensigten at foretage et komparativt studie af hhv. togpendling og samkørselsordninger. Men togfeltet åbnede sig helt overraskende op, og studiet af samkørselsordninger må henligge til, at en anden lejlighed byder sig.

At undersøgelsen af pendlerlivet i togvognen i udgangspunktet var eksplorativt og fleksibelt gjorde, at min manglende evne til at forstille mig den rigdom af liv og relationer der udfolder sig i toget, ikke stod for meget i vejen for de fund der allerede i de første felt dage begyndte at fremtræde (Alvesson & Sköldbberg 1994: 67). Blikket på de præliminære konturer af det sociale og emotionelle liv i togene blev efterfølgende udviklet i en dialog med et fremvoksende teoretisk apparat, og en forståelse af feltet er vokset frem efter en skabelon fra den hermeneutiske spiral (Kvale 1997: 58).

Alle afhandlingens interviews er foretaget i et tog uden forudgående formelle aftaler. Jeg rejste med en medietilladelse fra DSB, der gav mig lov til at kontakte togpersonalet og pendlerne, og som fungerede som min billet. Mine spørgsmål var i udgangspunktet banale og få, men fungerede alligevel som en semi-strukturering. Jeg spurgte i grove træk: Hvor pendler du til og fra? Hvor længe har du pendlet i tog? Hvad oplever du i toget? Hvad synes du om at køre i tog? Og hvad laver du, mens du er i toget? Samtalerne udviklede sig med udgangspunkt heri, helt forskellige og nye erkendelsesinteresser udviklede sig, som samtalerne og togturene skred frem. Fælles for dem alle er blikket på interviewene som produceret i et sammenspil mellem mig som interviewer og pendlerne som de interviewede.

Rather than serving as a stimulus having a predetermined and presumably shared meaning and intended to elicit a response, a question may more usefully be thought of as part of a circular process through which its meaning and that of its answer are created in the discourse between interviewer and the respondent as they try to make continuing sense of what they are saying to each other. (Mishler 1991:53-4)

Sammen producerer pendlerne og jeg svarene, på de spørgsmål jeg stiller, men en konsekvens af dette er ikke, at svarene kommer til at følge min forforståelse – nye drejninger og horsions sammensmeltninger fandt i vid udstrækning sted. Særligt det forhold at flere af pendlerne udtrykte, at de befandt sig godt med deres pendlingstid, var en kilde til undren. Jeg fandt dette svært foreneligt med min egen erfaring og forforståelse, og blev oprigtigt interesseret i at forstå hvilke kvaliteter, der kan være forbundet med at pendle. Denne erkendelsesinteresse orienterede feltarbejdets fokus på de mobile sociale og emotionelle relationer i togene. Her lod jeg spørgsmålene til de følgende interviews have omdrejningspunkt i de sociale relationer, mens jeg antog, at de emotionelle aspekter ville komme upåagtet til

overfladen så at sige. Emotionerne og min adgang til viden om dem, såvel som til viden om de øvrige forhold i toget, har jeg diskuteret i afsnittet *Forskerkroppens orientering*.

I min kontakt til felten har jeg anvendt forskellige metodiske greb afhængig af hvilken situation, der udviklede sig; livsbiografiske interviews, semi-strukturerede interviews og gruppe interviews, der i nogen udstrækning havde karakter af fokusgruppe interviews, hvor temaer, enten jeg eller de kastede ind i diskussionerne, blev diskuteret. Dertil kommer udviklingen ind i deltagerobservation i takt med, at jeg brugte mere og mere tid med pendlergruppen fra Rødby Færge, herved blev jeg, som Hastrup formulerer det, min egen informant (Hastrup 2010: 68). Gennem sved, træthed, glæden over genkendelse og ærgelser over forsinkelser har jeg indsamlet viden om pendlerlivet. Denne udvikling ind i deltagerobservationen har endvidere den fordel at underforståede elementer af rejsen, der ikke nemt lader sig italesætte netop fordi de er underforståede, kan komme i spil (Ibid. 67). Under deltagerobservationerne udviklede min relation til et af medlemmerne i pendlergruppen sig til, at han, Emil, gennem sin egen refleksive interesse i at udvikle sin forståelse for sit eget og gruppens pendlerliv, påtog sig rollen som en slags medforsker. Fra gang til gang spekulerede han over de ting, vi talte om, og vendte selv tilbage med svar og betragtninger på vores tidligere samtaler. Yderligere har autoetnografien fungeret som en inspiration til beskrivelser af, hvad der skete undervejs i togene, når jeg ikke havde adgang til et fællesskab.

Det feltarbejde, der ligger til grund for afhandlingen, er foretaget henover årets 4 sæsoner, med start i sommeren 2010 og afslutning i foråret 2011. Samlet har jeg pendlet 28 turer af 1,5 time fordelt på 11 dage på Vestbanen mellem Kalundborg – København, og 24 turer af 2 timer fordelt på 11 dage på Sydbanen mellem Rødby Færge – Høje Taastrup. Ideen med at fordele feltarbejdet udover 4 sæsoner var inspireret af en dialog med Tue Jagtfelt ved et MOSPUS seminar, hvor gisninger var, at først og fremmest, kontrasterne mellem lys og mørke i biler i vinterperioden, vil medvirke til at skabe en mere intim og afgrænset stemning ved lyskilden end i sommer perioden. Mere end et fund af intimitet da det kom til at gælde tog, blev det dog tilbagevendende til den samme gruppe af mennesker – og netop den funktion som den mellemliggende periode med fravær spillede – der blev af den største betydning ved sæsonstrategien. Efterfølgende har antropologen Anne Knudsen henledt min opmærksomhed på det almene i dette paradoks. Hun skriver herom:

Det er i øvrigt min erfaring, at videre tillid allerbedst opbygges ved, at man kommer igen. Næste måned eller næste år. I den tid, der er gået, er man blevet en del af sin bekendtes bevidsthed, og man kan derfor ofte have den interessante oplevelse, at man tilsyneladende har lært folk nærmere at kende, mens man var borte. (Knudsen 1995: 21)

Udover sæsonstrategien fulgte jeg også en strategi for at finde interviewpersoner på forskellige afgange, for at se om det liv der leves, og det sted der skabes, synes at ændrer karakter i henhold til tidspunktet på dagen. Feltdagenes starttidspunkter spænder fra morgenafgang kl. 4.26 fra Rødby Færge til kl. 7.22 med forventningen om, at der vil være hhv. industriarbejdere eller håndværkere i første afgang og butiksansatte pendlere med sidste denne afgang. Helt så simpelt viste logikken mellem arbejdsliv og bosætning sig ikke at være. Uden sammenligning blev mine favorit afgange, og de afgange jeg hyppigst pendlede med, dog morgenagangen 6.06 og eftermiddagsafgangen 15.58 på strækningen Rødby Færge – Høje Taastrup, hvor jeg fandt en ”guldåre” af pendlere, hvis togliv overgik, hvad jeg havde fantasi til at forestille mig. En pendlergruppe bestående af mellem 6-10 pendlere, der havde pendlet sammen i omkring 5 år for de flestes vedkommende. På Kalundborg – København strækningen opnåede jeg ikke på samme måde at knytte mig til en bestemt gruppe, men fulgte løbende mere praktiske hensyn i forhold til tidspunktsstrategi – der her var udfordret en del af en særkøreplan som følge af en afbrænding af en signalboks ved Holbæk station. Et forhold der utvivlsomt gav et værdifuldt blik ind i pendlernes håndtering af den tidsmæssige sårbarhed, de fra tid til anden stilles overfor.

Undervejs i feltarbejdet har jeg på Sydbanen fulgt pendlergruppen fra Rødby Færge i 36 timer fordelt på 18 turer mellem Rødby Færge og Høje Taastrup. Derudover har jeg foretaget 6 enkelt interviews og 4 gruppeinterviews. På Vestbanen har jeg foretaget 3 gruppe interviews og 8 enkelt interviews. Derudover har jeg på begge strækninger foretaget observationer som sammen med resten af det materiale, der blev produceret gennem feltarbejdet, blev rapporteret i feltdagbogen ”Optagelser fra et pendlerlandsskab” efter hver kørsel og derudover blev 2 kørsler med pendlergruppen fra Rødby Færge og de 9 bedste interviews (heraf 7 fra Vestbanen) transskiberet. I udvælgelsen af interviews til transskrivning var der fokus på både at finde individuelle pendler og gruppe pendlere af begge køn og på en relativ varieret aldersfordeling.

Inden kapitlet vender mere eksplicit tilbage til det empiriske materiale og feltarbejdet igen, er det påkrævet at holde sig for øje, hvordan afhandlingens vidensproduktion og epistemologi har medvirket til at orientere det samlede arbejde. De handler de næste to afsnit om.

Sandhedens højeste punkt er således kun et perspektivisk punkt, og vi konstaterer ved siden af den korrespondenssandhed, der kunne tilskrives aritmetikkens algoritme, hvis algoritmen ellers kunne løsrives fra det tænkende liv, der bærer den, en sandhed i kraft af transparens, overtagelse og genoptagelse, som vi deltager i, ikke ved slet og ret at tænke *det samme*, men ved, hver på vor måde, at blive berørt af den, finde den vedkommende. (Merleau-Ponty 1999: 37)

## 2.3 VIDENSPRODUKTIONENS ORIENTERING

- og ontologien

Når Hastrup hævder, *at den gode videnskab er én, der gør verden ny, snarer end én, der gør den rigtig* (1992: 78), så er dette stærkt foreneligt med det indledende citat fra Merleau-Ponty. Et nyt perspektiv på verden, et perspektiv der viser os en ny flig af en flig af den fælles verden, uden på den måde at ændre forståelsen radikalt. Vidensproduktionen i denne afhandling er således orienteret mod at give et nyt perspektiv på forskellige pendlerpraktikker, at give et indblik ind i de kvaliteteter og logikker som de forskellige pendlerpraktikker organiseres omkring.

Når vidensproduktionen og ontologien i denne afhandling hænger tæt sammen, og på mange måder er svær at adskille fra forskerkroppens orientering (afsnit 2.4), så hænger det sammen med den gennemgående tanke i praksisontologien om, at vi lærer, gennem det vi gør, og denne viden tager vi med os, over i de nye sammenhænge vi indgår i. Hvor afsnit 2.4 i udgangspunktet handler om, hvordan mine kropslige og emotionelle perceptioner medvirkede til at orientere mit perspektiv på genstandsfeltet, så kunne afsnittet med ligeså stor ret indgå som en argumentation for hvordan pendlernes perspektiv på deres praksis bliver formet og omformet gennem deltagelse og involvering. I en beskrivelse af hvad det vil sige at have et praksisontologisk udgangspunkt, fremhæver Simonsen (2001) særligt fire forhold, som jeg kort vil ridse op i det følgende;



1) *Subjektivitet og mening skabes gennem hverdagspraksis.* Her trækkes blandt andet på Merleau-Pontys slagordsagtige formulering *Oprindeligt er bevidstheden ikke 'jeg tænker' men 'jeg kan'* (1994: 91). Gennem de ting vi gør i vores praksis, skaber vi vores subjektivitet og danner vores meninger om verdenen og os selv. Men den sociale praksis er ikke i udgangspunktet subjektiv, den er intersubjektiv blandt andet fordi;

2) *Vor forståelse af verden formes i fælles handling og dialog.* Intersubjektivitet går forud for subjektivitet generelt i praksisontologien, og ved et fokus på dialog gør den det specifikt, fordi sproganvendelsen kræver, at sprogbrugeren har en forståelse for og erfaring med sproget forud for, at kunne anvende det. Denne forståelse og erfaring er etableret i en intersubjektiv social praksis (Simonsen 2001: 23).

3) *Social praksis er grundlæggende kropslig.* Dette er, endnu et forhold som medvirker til at understrege det intersubjektive udgangspunkt for social praksis – vi er kropslige sammen, og i kraft af kroppen er vi genstand for andres perception samtidig med, at vi med kroppen perciperer dem. Denne vinkel på kroppen er i vid udstrækning indspireret af Merleau-Ponty, men det er vigtigt at den erfaring, der her igennem tilvejebringes ikke i en praksisontologi begrænses til perception – den er også grundlag for handling (Simonsen 2001: 27). På baggrund af Simone de Beauvoirs italesættelse af kroppen som en situation uddyber Simonsen at kroppen;

...er en situation blandt mange andre – såsom klasse, nationalitet, biografi, lokalisering og forhold til andre mennesker – men den er en fundamental situation, fordi den er grundlag for vores erfaringer af os selv og vores omverden. Den er en situation, der altid vil være en del af vores levede erfaring. (Ibid.: 30)

det følger heraf at;

4) *Social praksis altid er situeret og kontekstuel.* Social praksis, situation og kontekst er tæt vævet sammen og gensidigt konstituerende.

Konteksten er direkte involveret i de sociale praksisformer, ligesom det er disse, der former konteksten. Det gør praksis og kontekst til uadskillelige fænomener. Praksis foregår altid i en kontekst, og det er meningsløst at tale om en kontekst uden sammehæng med social praksis. (Ibid: 34)

Konteksten bliver, på denne måde, ikke blot en rumlig kategori - et sted hvor tingene sker, det er nærmere en social handlingssituation, netop fordi der er en gensidig konstituering mellem praksis og kontekst. Dette understreger yderligere perspektivismen – at vi kun kan vide et sted fra.

The body thus senses as it moves, through kinaesthetic skill, merging sensory experience that informs one what the body is doing in space through the sensations of movement registered in joints, muscles, tendons and so on with intention and bodily memory.

(Bücher, Urry & Witchger 2011: 6)

## 2.4 FORSKERKROPPENS ORIENTERING

- og epistemologien

Forskerkroppen er ligesom andre kroppe orienteret, men i modsætning hertil er den, i det mindste i dette tilfælde, orienteret mod genstandsfeltet med en vidensinteresse af mere generel karakter end sin egen kropslige mestring og oplevelse. Dette afsnit vil kredse om forskerkroppens epistemologiske udfordringer i studiet af egne og andres kropslige pendlingsoplevelser. Gennem en beskrivelse af det anvendte perspektiv på subjektivitet, emotioner, perceptioner og oplevelser der udgør de redskaber, hvormed genstandsfeltet er begrebet af forskerkroppen på den ene side og delvist konstitueret af pendlernes perceptioner, gestikulationer og italesættelser på den anden side. Her har jeg i vid udstrækning vendt mig bredt i retningen af fænomenologiens begreber om emotioner, perception og oplevelser. Afsnittet er en delvis videreudvikling af og delvis gengivelse af afsnit 2 og 3 i artiklen "Emotions on the move: Mobile emotions among train commuters in the South East of Denmark", der er at finde i bilag 1.

### Subjektivitet, emotioner og prærefleksivitet

Emotions are inseparable from other aspects of subjectivity such as perception, speech/talk, gestures, practices and interpretations of the surrounding world, and they primordially function at the pre-reflexive level. They are in short ways of relating.

(Simonsen 2007: 176)

I ovenstående citat tilbyder Simonsen et emotionsbegreb, hvor den emotionelle relation mellem mennesker og verden primært fungerer på et prærefleksivt niveau.

Som jeg vil diskutere i det følgende, så indbefatter det at have et prærefleksivt udgangspunkt ikke en passivt sansende og isoleret krop uden evne til at anvende prærefleksive erfaringer i nutidig perception. For at vise hvordan emotioner bygger bro mellem nutid og fortid, og samtidig er både aktive udtryk og passioner vil jeg vende mig i retningen af fænomenologien med henblik på en diskussion af perception og oplevelse.

Generelt er fænomenologien baseret på præmissen, at alle mennesker ser verden fra et første persons perspektiv, men at dette perspektiv ikke er formet i isolation fra tid og rum. Subjektet er i verden, og verden er i subjektet, og gennem denne relation giver verden mening, og bliver givet mening. Men kun dele af verden forstås refleksivt. Meget prærefleksiv viden om verden bliver udelukket, når vi taler om vores viden om verden, men som det senere vil blive diskutere med hjælp fra Robert Solomon, så er det muligt at bygge en meningsfuld bro mellem refleksive og prærefleksive elementer af emotionsbegrebet. Centralt i denne tankerække er det fænomenologiske fokus på intentionalitet først udviklet af Husserl men på forskellig vis efterfølgende delt af alle medlemmer af den fænomenologiske tradition. Husserls oprindelige ide omkring intention var, at den første oplevelse af en situation skete i en *stream of consciousness*, hvor verden bliver taget for givet uden refleksion. Efterfølgende dette, når bevidstheden fokuserer, så bliver der tilskrevet mening til situationen. Merleau-Ponty problematiserer graden af frihed, hvormed denne fokusering forekommer, fordi vores prærefleksivitet er styrende for den måde, hvorpå verden viser sig for os på (Kirkeby 1994: x). Den prærefleksive perception har hos Merleau-Pontys et erfarings indhold, der kan aktualiseres i situationen, hvilket ikke er at forveksle med en indholds erfaring, som bestemmer fænomenets mening. Det er præcis denne sammenhæng mellem den prærefleksive perception og erfaring som gør, at der tales om emotioner og ikke affekt. Merleau-Ponty skriver smukt om, hvorledes bevidstheden kan anvende erfaring i oplevelser i nutiden:

... at every moment, its former experience is present to it in the form of a horizon which it can reopen – 'if it chooses to take that horizon as a theme of knowledge' – in an act of recollection, but which it can equally leave on the fringe of experience, and which then immediately provides the perceived with a present atmosphere and significance. A field which is always at the disposal of consciousness and one which, for that very reason, surrounds and envelops its perception, an atmosphere, a horizon or, if you will, given 'sets' which provide it with a temporal situation, such is the way in which the

past is present, making distinct acts of perception and recollection possible.  
(Merleau-Ponty 2009 [1962]: 25-26)

Merleau-Ponty understreger i modsætning til Husserl, at bevidstheden er kropslig, at perceptionen begynder i menneskets kropslige rettedhed mod verden, og at det er denne kropslige rettedhed der medierer mellem subjekt og objekt (Thøgersen 2004: 14). Perception er i dette perspektiv baseret på sanselige praktikker – på hvad vi ser, hører og føler af verden og os selv mens vi bliver set, hørt og følt af verden.

Since we are all "perceiving-perceptibles" our experiences are transitive; we share sensuous experiences and even partially inhabit the "feeling" side of another's body (...) One does not just perceive another body as a material object; rather one is affected by the meaning of its appearance. The other body is animated and its animation communicates and calls for response. You do not contemplate the communication of the other, they affect you and you reply to them.

(Simonsen 2007: 172)

Gennem vores sanselige praktikker oplever vi ting og mennesker. Merleau-Ponty er i talen om sansedata eksplicit omkring ikke at skelne mellem sansningen og meningstilskrivningen – der forekommer ikke en "oversættelse", som han betegner det, eller en repræsentation i stedet begribes genstanden i sin helhed umiddelbart med den samlede krop (Merleau-Ponty 1994: 83-84, 94, 106). Hos Merleau-Ponty er sammenspillet mellem krop og psyke, udtryk og betydning filtreret uadskilleligt ind i hinanden, og den animerede krop, som ovenstående citat berører, udtrykker sin betydning umiddelbart. En konsekvens af dette er, at eksempelvis vrede, som er et eksempel Merleau-Ponty anvender, ikke er noget, der ligger bag ved udtrykket af den (Gesten), men er indeholdt deri og kan aflæses deri eller gribes (1994: 151). Der er altså tale om en aktiv forståelsesproces, hos den der griber eller aflæser gesten, og det er dette samlede forhold, der udgør forståelsen (Hvilket er endnu et forhold der adskiller emotionsbegrebet fra affektbegrebet). Det forhold, at perceptionen i ligeså høj grad er kædet til vores åbenhed overfor fænomenets mening, som det er kædet til fænomenets mening, gør, at vi også kan afskære os fra at percipere, i et vist omfang, ved at lukke af for sanserne, og hvor strategier til dette er i modstrid med forskningsinteressen, så fungerer de på forskellig vis, som vi skal se i analysen blandt pendlerne.

Men perceptionen er ikke blot en subjektiv affære, hvilket er en af de centrale

argumenter i Merleau-Pontys intersubjektive fænomenologi. Fænomenernes mening er offentlig, de træder frem uden konfrontation, og alle, der retter deres opmærksomhed mod dem, har adgang dertil. Som ovenstående citat også påpeger, så transcenderer fænomenets mening refleksionen, og er, i vid udstrækning, baseret på den prærefleksive erfaringsdannelse. Men som vist er dette ikke et spørgsmål om enten passiv registrering af stimuli eller subjektive konstruktioner, fordi tidligere erfaringer influerer den nutidige oplevelse af en intersubjektiv verden.

Med disse tanker i baghovedet har jeg valgt at stole på at de emotioner og upå-  
agtede sociale gestus, som jeg gennem deltagerobservationer og autoetnografier oplevede at pendlerne udtrykte som havende værdi som andet og mere end mine subjektive konstruktioner. I den følgende sektion vil jeg diskutere adgangen til at forstå emotioner, når den prærefleksive og emotionelle oplevelse af verden udtrykkes gennem tale.

## Emotioner og refleksivitet

Robert Solomon tilbyder en hjælpsom forståelse af sammenhængen mellem de refleksive og prærefleksive emotionelle elementer. Han har udviklet en kognitiv emotions teori (indeholdende to faktorer vedrørende kognition og voluntarisme), hvor han anskuer emotioner som et kompleks af ind i hinanden gribende domme, ønsker og intentioner (Solomon 2004). Det følger heraf, at emotioner er intelligente, og at vi har handlepotentialer i forhold til vores emotioner. Sammenlignet med Merleau-Ponty er Solomons teori mere orienteret omkring menneskets oplevelse af sig selv end af relationen mellem menneske og verden, men Solomons subjekt er ikke selvrefererende – subjektet er intentionelt rettet og emotionelt involveret i verden. Vedrørende transitionen mellem eller måske snarere overensstemmelsen mellem refleksivitet og prærefleksivitet så vægter Solomon, at mennesker, som oplever en emotion, typisk har tanker, der er sammenfaldende dermed (Solomon 2004). Han fremhæver, at refleksionen på denne måde bliver en del af emotionen, og at det er gennem refleksion, at emotioner bliver bevidste. Han skriver:

... reflection is not a process entirely separate from emotions reflected on. When we reflect on our own ongoing emotions, the reflection becomes part of the emotion. It is only in this ongoing remote-reflective process that an emotion becomes fully conscious. (Salomon 2007: 265)

Som det også er tilfældet med den emotionelle selvrefleksive proces så bidrager tale handlingen til at ændre emotionernes indhold.

We live in and through our emotions. Our lives do not just include episodes of anger, fear, grief, gratitude, happiness, humour, shame, guilt, embarrassment, envy, resentment, and vengeance. Our lives are defined by such emotions.

(Salomon 2007: 10)

I ovenstående citat berører Salomon, den centrale rolle emotioner spiller, når vi oplever og beskriver vores liv. Nogle definitioner vil være en livstid, mens andre har tendens til kun at berøre de episoder, hvor de opleves og fortælles. I den forstand indikerer citatet også en vedvarende uenighed om emotionernes udgangspunkt. I debatten, om hvorvidt emotioner er baseret på korte sanselige oplevelser, eller de stammer fra livslange eksistentielle meningskonstruktioner, hvor der ikke er nogle emotioner uden kognition, er Salomon placeret i det kognitive hjørne. I hans emotions teori er det brobyggende element mellem det refleksive og det præ-refleksive til en start kognition, og efterfølgende en konfiguration af emotionerne ind i et større autobiografisk narrativ der fungerer som en rettesnor, i den måde vi vælger at leve vores liv.

Mange af disse emotionelle kategorier er alt for involverede til at indfange, hvad der på hverdagslige togrejser er i spil. Her er de emotionelle praktikker, som vi i analysen skal se nærmere på, mere subtile. Ikke desto mindre giver sammen-smeltningen af det refleksive og det prærefleksive mulighed for en større metodisk variation i retningen af biografiske og semistrukturerede interviews, idet tale bliver en mulighed for at udtrykke emotioner.

Mit møde med pendlerne indeholdt i ligeså høj grad, også deres møde med en ”forsker lærling”, som jeg i felten betegnede mig selv. Deres orientering i retningen af mig er omdrejningspunkt for næste afsnit.

## 2.5 PENDLERNES ORIENTERING

- mod udforskningen

Hastrup fremhæver, at man som forsker er fremmed under sit feltarbejde alene i kraft af sin vidensinteresses forskningsorientering (Hastrup 2010: 69). I udgangspunktet er dette også tilfældet for det feltarbejde, der ligger til grund for denne afhandling. Ingen af pendlerne sidder med på sidelinjen og skriver på afhandlingen med bedømmelsesudvalgets blik for øje. Men medforskerrollen i særdeleshed og den reflektive tilgang til eget hverdagsliv i almindelighed gør, at der blandt pendlerne er interesse for at forstå, hvad der sker undervejs i toget, og at finde frem til hvorfor pendlingstiden har kvaliteter og måske også få et nyt blik på deres hverdagslivs praksisser. Det er således, mere forskerrollen end feltarbejdet der i udgangspunktet ligger en fremmedhed i. Denne fremmedhed kan i Simmelsk forstand være en fordel, idet det bliver ufarligt at betro sig til den fremmede. Fremmedheden har i videst udstrækning gjort sig gældende i de relativt korte interviews, hvor min biografi har været relativt uvedkommende for den interviewede. I de livsbiografiske interviews har jeg anvendt min biografi til at vise en levet genkendelse med det berettede i de tilfælde, hvor jeg vurderede, at det ville styrke den interviewedes fornemmelse for at blive anerkendt. I mødet med Rødby Færge pendlergruppen har fremmedheden haft endnu trangere kår, der er blevet byttet sorgfulde fortællinger, byggeri fortællinger, børne fortællinger, spist chips, drukket fredagsøl, bladret i magasiner, planlagt begravelse, hulket af latter kort sagt, så satte jeg ind på at blive deltager i gruppen og ikke kun observatør. Men det forhold, at jeg var ny, og at alle pendlerne vidste, at jeg ikke skulle køre med udover mine feltperioder, gav alligevel nogen af de fordele, som Simmel beskriver i forbindelse med den fremmede. Simmel skriver om den fremmede, at der til denne rolle knytter sig en særlig form for objektivitet, men der er på ingen måde tale om ikke-deltagelse men i stedet en positiv og bestemt form for deltagelse.

Because he is not bound by roots to the particular constituents and partisan dispositions of the group, he confronts all of these with a distinctly "objective" attitude, an attitude that does not signify mere detachment and nonparticipation, but is a distinct structure composed of remoteness and nearness, in difference and involvement. (1971 [1908]: 145)

Han skriver videre, at et fænomen, der oftest er knyttet til en form for fremmed, der er i bevægelse eller flytter sig i sit liv, er, at den fremmede ofte modtager de



mest forbavsende afsløringer og fortrolighed, der til tider minder om tilståelser, om sager der bliver holdt hemmelige, for dem der er tæt på.

Relationen mellem pendlerne og jeg opererer således i et grænsefelt mellem det kendte og ukendte, fortrolige og uvedkommende. Men disse forhold upåagtet så er de fortællinger om pendlerlivet, der skabes undervejs produceret i samarbejde mellem fortælleren og lytteren (Bruner 1986, Mishler 1991), og de erfaringer som fortællingerne baseres på er intersubjektive, hvilket er det forhold som muliggør kommunikationen. I mødet med den anden får erfaringerne en specifik form, og noget fremtræder, mens andet træder i baggrunden. På den måde er pendlernes møde med mig og mit med dem præget af, at vi aktualiserer forskellige erfaringer hos hinanden, som vi anvender i vores møder og samtaler. *I felten får vi nye navne; vi kan ikke leve komfortabelt blandt de andre, medmindre vi tager de navne, de giver os, for pålydende*, skriver Kirsten Hastrup (1992: 36). Hun understreger, at det ikke er alle pladser, der er tilgængelige for feltarbejderen (2010: 71). I langt de fleste interviewsituationer fik jeg tildelt en nysgerrig og engageret forskerrolle, og de interviewede fortalte uden skepsis om deres hverdagsliv i toget, men medlemskabet i pendlergruppen krævede også, at jeg stillede mig til rådighed for samme nådeløse drillerier, som pendlerne udsætter hinanden for – nedenstående citat fra transkriberingen af min første eftermiddagskørsel med gruppen er et eksempel herpå:

Anton: hey skal du være psykolog, eller hvad er det

HL: nej, jeg er geograf

Anton: hvad siger du?

HL: geograf er jeg

Emil: George georgeløs

Anton: hvad har det med fut tog at gøre?

HL: jamen det er sådan meget kulturgeografisk

Emil: hun skal da ud og være landmåler mand

Anton: nå sådan, lidt antropologi

HL: ja, det minder utrolig meget om antropologi

Anton: hvad laver din mand?

HL: jeg har ingen mand, men til gengæld har jeg 3 børn

(latter)

Henry: hvordan mon det er gået til

Emil: har du nogen sinde hørt om jomfru Maria, Henry

(latter)

Emil: hvis du møder en anden pendlergruppe, der er ligeså tosset som os, vil du så love mig, at du giver mig besked

HL: det skal jeg nok (latter)(Transskribering: 63).

Som dialogen antyder, så var det vigtigt for mig ikke at modtage rollen som utilnærmelig og vigtig forsker fri for de uperfekte spor, som hverdagslivets trækker ind i autobiografien. Her i lå der en vægtning af deltagelse snarer end af afstand, og mit implicitte fravalg af at udfylde mit fagområde med teknikaliteter skal ses i lyset heraf. For at understøtte deltagelsen købte jeg også drikkevarer og snacks op til afslutningerne på mine feltperioder. Igennem denne praksis kom jeg tættere ind på gruppen og oplevede også i vores relationer en anerkendelse af, at jeg mestrede at finde deltagertonen.

Af mindre succesfulde hændelser i felten er det relevant at fremhæve, at min rolle i en anden situation blev spændt for et andet projekt, end jeg havde forestillet mig; Henry ansporer til, at han, gennem mit interview med en medpendler, som han har set sig lidt lun på, kunne få adgang til informationer om ham, som det ellers ville have taget længere tid at tale frem. Og to gange mislykkedes det at få hverdagslivselementet frem i interviewet. Først interviewede jeg en pendlertalsmand, hvis post som talsmand stod i vejen for samtaler om hans hverdagslige pendlerliv. Anden fiasko var et gruppeinterview med tre bankansatte, der tildelte mig rollen som kundetilfredshedskonsulent hos DSB. Derudover deltog de pendlere, som indvilligede i at tale med mig, stort set på de præmisser for samtalen og interaktion, som jeg satte op, eller som vi i fællesskab fik defineret. Eksempelvis fremhævede Henry på vores anden tur sammen, at jeg godt kunne finde nogle andre at tale med ind i mellem, fordi han havde brug for at få sine lure under vejs. Sønnen blev indarbejdet i vores interaktion, og det fungerede glimrende, ved i tilgift at tilbyde et blik ind i hvorledes resten af gruppen håndterer og tager hånd om Henrys søvn og ikke mindst rettidige opvågning, hvilket jeg vil præsentere mere udførligt i afsnit 4.2.

Min adgang til pendlergruppen lukkede sig for så vidt på mit sidste feltophold, hvor Emil siger: *Nu kan der da vist heller ikke være mere at finde ud af om os – eller hvad er det faktisk du prøver at finde ud af?* Undervejs har vi haft stor åbenhed om projektet, og Emil har fungeret som medforsker, men min rolle var udspillet - jeg kunne ikke opretholde en legitimitet i forsker/deltager rollen. Her slutter feltarbejdet, og min kontakt til pendlergruppen er nu kun et postkort i ny og næ til og fra Henry. Et par af pendlerne har givet mig deres Facebook navne og foreslået, at

jeg kunne anmode dem om venskab, men det er jeg afstået fra, fordi jeg ønskede at afgrænse vores relation til toget. Jeg har forladt felten men responderer på den, hvis den kontakter mig direkte.

## 2.6 AFHANDLINGENS ORIENTERING

- om forholdet mellem teori og empiri

Når Hansen og Simonsen, i slutningen af deres bog om geografiens videnskabsteori, betegner *geografi som videnskaben om det kontekstuelle* og efterfølgende beskriver sammenspillet mellem teori og empiri som gengivet i det nedenstående – så er det, i noget omfang, muligt som forskerspire med en forståelsesorienteret erkendelsesinteresse at ånde lettet op.

Kontekstuel videnskab har at gøre med de måder, hvorpå tid og rum indgår i det sociale. Tid og rum er ikke bare rammer eller scener, hvorpå de sociale aktiviteter udspilles. De er sociale parametre under kontinuerlig dannelse og forandring, og mere end det, de er direkte involveret i konstitueringen af sociale aktiviteter og sociale processer i forskellige skalaer. Derfor er kontekstuel videnskab heller ikke bare interesseret i det specifikke som et eksempel på mere generelle mekanismer eller tendenser. Den er interesseret i forskellighed og variation for deres egen skyld og kræver teorier, der er i stand til at opfange sådanne. Sådanne teorier vil ofte have karakter af værktøjskasser mere end af generaliserende forklaringer, af begreber i arbejde mere end af overgribende udsagn om verdens tilstand. (Hansen & Simonsen 2004: 196)

Generaliserende forklaringer og samtidsdiagnoser kan afgrænses, og det specifikkes forskellighed og variationer kan bæres frem i sin egen logik. Konteksten og den sociale praksis' gensidige konstituering vil jeg vende tilbage til i næste afsnit, men for nu vil jeg beskrive, hvordan det teoretiske og empiriske materiale har virket samme fortløbende gennem afhandlingens analyse.

Overordnet set har struktureringen af analysekronologien fulgt en logik om øget forskerindblanding. Således har sigtet med kapitel 4 været en empirinær beskrivelse, hvor det er pendlernes oplevelser (interview) og mine oplevelser af hhv. deres pendleroplevelser (deltagerobservationer) og mine egne pendleroplevelser (autoetnografier), der er i fokus. I kapitel 5 er der, med et mere eksplicit teoretisk

sammenspil, fokus på en dybere forståelse af de meninger og betydninger, der tidligere er tilvejebragt og dialogen mellem det teoretiske og empiriske materiale intensiveres.

Skelnen mellem kapitel 4 og kapitel 5 følger i vid udstrækning grænserne for hhv. fænomenologiske empirinære beskrivelser og hermeneutiske dybdefortolkninger. I forbindelse, med denne opdeling, er det vigtigt at fremhæve, at kapitel 4 også er teoretisk præget, i kraft af den teoretiske retning mit forskerblik har haft - både på det tidspunkt empirien blev indsamlet, og i forbindelse med konstruktionen af den systematik hvorunder empirien i fremstillingen blev ordnet. At redegøre detaljeret for hvad der i hvert enkelt tilfælde kommer først af teori eller empiri i formningen af mit perspektiv, er en udfordring, der overstiger mit eget overblik. Men en måde at italesætte behovet for begge elementer giver Hastrup, når hun skriver;

Videnskaben handler ikke blot om at afdække verden, som den er og forefindes, men om at udsætte den for en fortolkning af en anden orden. Denne fortolkning findes i den videnskabelige fremstilling, som både viser tilbage mod felten og frem mod en forståelse, der bryder med den. Dette opbrud er en forudsætning for at komme hjem til den videnskab, som først inspirerede til feltarbejdet. (Hastrup 2010: 79)

Perspektivskiftet, mellem empirien på dens egne primisser og empiriens relevans for den fagvidenskabelige ramme den føres tilbage i, er i denne afhandling at genfinde i forskellen mellem kapitel 4 og 5.

Med et kronologisk blik på afhandlingsarbejdet så gik ønsket at forstå pendlingens variationer og betydninger indenfor en emotionel, social og geografisk ramme, forud for feltarbejdet men udfyldningen af denne rammes teoretiske nedslag begyndte først langsomt efter den første feltperiode, og tog fart efter etableringen af kategorierne og overskrifterne i kapitel 4. Særligt blev det teoretiske apparat nærværende til at bibringe en uddybet forståelse af, hvilke logikker der i det empiriske materiale kunne være i spil.

Inden vi vender os mod det teoretiske materiale, vil jeg afslutte dette kapitel med at fremhæve, at de samlede diskussioner her har været et forsøg på at give et indblik, i de perspektiver og diskussioner der, på forskellig vis, har medvirket til at rette og orientere det overordnede arbejde med afhandlingen.



# Orienteret teori

Samlet set er den kollage af teorier og teoretikere, som, i dette kapitel og i afhandlingen generelt, er i spil aktualiseret af og udvalgt i sammenspil med det empiriske materiale. I højere grad, end at give fulde redegørelser for samlede forfatterskaber og teoretiske udviklinger, er dette teorikapitel orienteret med henblik på at hjælpe med at tilvejebringe en dybere forståelse af de pendlerliv, der leves i tog. Kapitlet er organiseret i to dele. Første del fokuserer på hverdagslivets mobilitet og på muligheden for at gøre stedsbegrebet mobilt. Andel del fokuserer på de forskellige former for mobil socialitet, som er aktuelle for det hverdagsliv, der finder sted undervejs i toget.

## 3.1 HVERDAGSLIVETS MOBILITET OG STED

- eller en første antydning af muligheden for et mobilt sted

I *Mobilitetsfeltets orientering og greb* blev det fremhævet, at mobilitetsfeltet er kommet til at handle om noget radikalt andet og mere end det tidligere økonomiske og rationelle perspektiv, og at det også har forandret sig siden den mobile vending, hvor mobilitet i vid udstrækning blev tematiseret som netværk og flows. Mennesket og hverdagslivet er blevet tydeligere i mobilitetsforskningen. Malene Freudendal-Pedersen har tidligt stillet skarpt på at mobilitet kan fungere som en pause i et travlt hverdagsliv og herved ikke kun er et samfundsmæssigt spild af arbejdskraft og en individuel byrde. Italesættelsen af pendlingstiden som et mellemrum i hverdagslivet understreger et underlæggende kvalitets potentiale – det vil blive forfulgt og diskuteret i dette afsnits første del sammen med Henri Lefebvres og Tim Edensors rytmiske pendleroptik og Gernot Böhmes og Lefebvres blik på vinduet som adgang til livet udenfor. I anden del vil et praksisblik på stedsbegrebet blive foreslået som en mulighed for at løsrive stedet fra en bunden lokalitet og tilknytte det til mobilitet. Et mobilt sted vil blive foreslået som begreb. Denne begrebslige ramme vil efterfølgende i afsnit 3.2 blive udfyldt med teoretiske vinkler på mobil socialitet.

## Mobile mellemrum

*Vi har dog stadig brug for den langsomme tid i hverdagslivet og den får vi blandt andet via mobiliteten, vi installerer et mellemrum, laver vores egen kokon, hvor vi får vores egen tid. Det er paradoksalt at vi bruger det der er med til at øge hastigheden, til at sætte den ned med. Ved at installere mellemrummene i mobiliteten kan vi stadig nå det hele og på den måde slipper vi for at vælge noget fra. Derved bliver hverdagslivets mobiliteter det rum vi holder pauser i. Det er i disse armaturer vi sammenkæder hverdagen, her skaber vi en kokon for os selv hvor vi kan opnå en følelse af tryghed. De mellemrum som bilen og toget kan give os, er vigtige for at mestre hverdagslivet. Det er der vi samler overskud og forbereder os på overgangen fra et stadie af hverdagslivet til et andet,* skriver Freudendal-Pedersen i hendes afhandling fra 2007. At skabe et mellemrum gennem den mobilitet der tilsyneladende ser ud til at øge hastigheden i hverdagen, er lidt at et kunstgreb og kan ses som et udtryk for en mestring af hverdagslivets selvvalgte såvel som påførte udfordringer. Synspunktet at en større afstand mellem hjem og arbejde er prioriteret for at opnå en øget pendlingstid er sjældent at møde. Men når den enkelte står i den situation at pendlingen, er den bedste løsning for at få hjemmet og arbejdet til at harmonere, så er mestringen af mobiliteten gennem etablering af mellemrum og transitionsrum en favorabel løsning på et af de største hverdagslige problemstillinger; at øge livstilfredsheden, glæden, velværen eller sagt på en anden måde - i sit hverdagsliv at nærme sig sin egen forståelse af og ønsker om at leve 'det gode liv'. Det sociale og emotionelle greb på udfyldningen af mellemrummet vil vi se nærmere på i afsnit 3.2 men her vil de mere individuelt orienterede strategier (i linje med Freudendal-Pedersens "kokon"), der relaterer sig til hverdagslivet, blive bragt frem.

Tid er på mange måder et centralt begreb heri og i hverdagslivet generelt. I den vestlige verden er det særligt manglen på tid i hverdagslivet, der problematiseres – hvilket på en overordnet skala relaterer tilbage til forestillingerne om 'det gode liv' og ønsket om at indfri denne forestilling i sit levede liv. I mindre skala ses denne tidsknaphed også i ønsket om at minimere pendlingstiden, men paradoksalt nok er det også det tidsmæssige pres i hverdagslivet udfør pendlingstiden, der framer eller aktualiserer pendlingstiden, som mellemrum. Givetvis vil det forholde sig anderledes, hvis pendlerne havde masser af tid til rådighed til at skabe mellemrum i andre hverdagslige sammenhænge.

Pendlingstidens rumlige og oplevelsesmæssige dimensioner undersøger Tim Edensor med udgangspunkt i Henri Lefebvres rytmeanalyse (2004). På baggrund heraf argumentere han for, at pendling kan ses som en mobil praksis, der tilbyder en rig variation af glæder og frustrationer (2011: 189). I det følgende afsnit vil et dyk ned i Lefebvres rytmeanalyse,<sup>1</sup> og Edensors mobile vinkling deraf, åbne op for et rigt vokabular og begrebsliggørelse af tids-rumligheder undervejs.

## Hverdagslige mobile rytmer

Lefebvres rytmeanalyse favner såvel gentagelse som forandring og bevægelse i tilværelsen ved at anskue den som værende grundlæggende rytmisk. Rytmer er karakteriseret ved, at de peger på de mange forskellige former for tids-rumligheder, der præger vores liv og som rummer både gentagelse og forandring samtidig. Over tid sker der bestemte ting gentagne gange, og de bringes til ophør igen gentagne gange, hvorved der formes en rytme. Rejsen har sine rytmer, mennesket har sine rytmer, og universet har sine. En analyse af disse rytmer kan vise menneskets relation til steder, som ikke kun er en relation mellem individ og gruppe, men som også er en relation mellem mennesket og hans/hendes egen krop og en relation mellem mennesket og steder, samfund og i mere vidtløftige termer med universet (Lefebvre & Régulier 1985: 95). Herved er rytmeanalysen i vid udstrækning en lokalisering af tid eller, om man vil et temporaliseret rum (Ibid.:89).

Den rytmiske organisering af hverdagslivet er på samme tid både intern og ekstern. Vi tilegner os hverdagens rytmer gennem læring, vi bliver rytmiseret gennem vores deltagelse i samfundet (Lefebvre & Régulier 1985: 75). Men samtidig med at dette er en individuel proces, så er det, som Lefebvre nævner, påfaldende, at stort set alle gør stort set det samme på det samme tidspunkt, om end vi gør det alene, hvilket grunder i, at den individuelle praksis møder stor påvirkning fra samfundsmæssige konventioner og krav. Her er der et magtperspektiv hos Lefebvre og Régulier i og med, at det sker en socialisering og disciplinering af de personlige både cykliske og lineære rytmer ind i den lineære tidslighed, der er gældende i samfundet. Som et eksempel på dette forhold beskrives, hvordan det, at man oplever træthed kl. 6 om morgenen, er ligegyldigt i forhold til at skulle møde på sit arbejde. For Lefebvre og Régulier er forholdet mellem de personlige rytmer og de rytmer andre har altså

---

1 Elementer af dette afsnit tager afsæt i Jensen, H.L. & de Neergaard, M. (2005).



et forhold, der har et twist af magt. I *The Rhythmanalysis of Mediterranean Cities* rejser de følgende spørgsmål:

... how does *each party* (individual-group-family, etc.) manage to insert its own rhythms amongst those of (different) others, including the rhythms imposed by authority? (Lefebvre & Régulier: 1985: 99)

Herved løftes sløret for, at en central del af rytmeanalysen vedrører fler-rytmehed (polyrhythmia). Det fremhæves, at fler-rytmehed opstår som en konsekvens af, på den ene side modsætninger og på den anden side modstand mod modsætninger, hvilket kan defineres som en kamp mellem tendenser i retning af henholdsvis homogenisering og diversitet (Ibid.). Lefebvre tager udgangspunkt i, at oplevelsen af rytmer sker gennem opleverens sociale, psykologiske og organiske rettedhed mod rytmerne. Herved støttes der op om muligheden for at kunne anvende rytmiske betragtninger baseret på en analyse af et førstepersonsperspektiv – og med blandingen af både deltagerobservation og interviews fungerer jeg både som oplevende rytmeanalysanten og udforsker af rytmeanalysanternes udsagn (Lefebvre & Régulier 1985: 77).

Hverdagslivet i Lefebvre og Réguliers optik bliver formet i et samspil mellem sociale-lineære og kosmisk-cykliske rytmer. De kosmiske rytmer vedrører naturgivne fænomener, som gentages og forandres i en cyklisk tidsrytme; dagens afløsning af natten, årstidernes skiften og menneskets biologiske cykler. De sociale rytmer vedrører de tidsligheder, der dominerer i et samfund; arbejdstider, åbningstider, tider for søvn og tider for fritid osv. Den rytmiske organisering af hverdagslivet er præget af, at de kosmiske naturlige rytmer og de gennem social praksis konstruerede rytmer spiller sammen. Rytmer er med Lefebvres og Réguliers ord *entangled with one another, they penetrate practice and are penetrated by it* (Lefebvre & Régulier 1985: 96).

De sociale-lineære rytmer opdeler Lefebvre og Régulier i to begrebspar, som i nærværende sammenhæng kan anvendes til at overveje to vigtige sider af pendlingsrejsen. Det ene begrebspar retter sig mod hverdagens tidslige indretning i et skel mellem hverdagslige rytmer og ekstra-hverdagslige rytmer, og kan anvendes til at skelne mellem gentagne daglige gøremål (f.eks. måden hvorpå man spiser og sover) og gøremål der enten strækker sig over et længere tidsrum, eller som gøres lidt sjældnere end de daglige gøremål. Begrebsparret kan bidrage til at skærpe

opmærksomheden på, hvilke forskellige typer praksisformer pendlerne italesætter, at rejsen præges af, gennem at fokusere på, hvilke vaner, skikke og bevægelser der italesættes og knyttes an til en tids-rumlighed. Det andet begrebspar er selvets rytmer og de andres rytmer er også aktuelt og velegnet til at forme en optik på den variation af socialt liv, der finder sted i toget.

Rhythms 'of the other' would be the rhythms of activities turned outward, towards the public. One could also call them 'the rhythms of representation': more restrained, more formalised they would correspond to frontal expression in discourse. The rhythm 'of the self', in turn, are linked to more deeply inscribed rites, organising a time turned moreover towards private life, therefore opposing self-presentation and, as such quieter, more intimate, forms of consciousness to the forms of discourse... (Lefebvre & Régulier 1985: 95)

Lefebvre og Régulier understreger at selvets rytmer og de andres rytmer er modsætninger, og at der er mange transitioner og blandinger af disse rytmer. Alligevel medvirker begreberne til at skabe en analytisk distinktion mellem, hvilke rytmer der aktualiseres på hvilket tidspunkt i toget.

Edensor fokuserer i sin artikel på, hvad pendlingens rutinisering, og den ensartethed der er i rytmernes gentagelse dag efter dag, giver pendlerne af muligheder i deres hverdagsliv. Og han fremhæver det paradoks, at rutiniseringen giver mulighed for stor variation i aktiviteter, fordi rutiniseringen af pendlingen giver opmærksomheden plads til at fokusere på noget andet end pendlingen. Derudover giver den kendte rytme også *a comforting reliability, fostering a mobile homeliness and a familiarity with space as particular sights mark the stages of the journey* (Edensor 2011: 196).

Pendlernes udførelse af rutinerede praktikker, når de dag efter dag håndterer de krav, som rejsen stiller til billetkøb, billettering, sædevalg, påstigning, afstigning og utrolig mange andre aktiviteter, medvirker til at gøre rejsen hjemmelig. Den rytmiske genkendelse af landskabs elementer, bygninger, andre mobile elementer og lignende medvirker til at orkestrere pendlingsrejserne og åbner op for en bredere mobil rumlig viden indsamlet på forskellige sæsoner og forskellige tidspunkter af dagen over lange tidsperioder, når de samme strækninger køres over lange perioder. På den måde at følge med i årstidernes og landskabet skiften åbner med Edensons ord op for *our enfolding within the larger temporal rhythms of a space* (2011: 197). I toget foregår den rytmiske genkendelse af tid og landskab i vid udstrækning

visuelt gennem vinduet. I det følgende vil jeg forsøge at indramme togvinduet ved hjælp af Lefebvres essay *Seen from the window*, og Gernot Böhmes blik på karakteren af det landskab der opleves igennem togvinduet.

## Togvinduet og landskabet i bevægelse

Fra sit vindue sidder Lefebvre og kigger ud over et vejkryds i Paris. Han iagttager og lytter, til det liv der udspiller sig, mens han forsøger at finde de forskellige rytmer deri. Lefebvres vindue står på klem, lyden trænger ind og danner forskellige rytmiske lyde med pauser, igangsætninger, intensivering og afslutninger sådan som vi også i hverdagslivet bedst kender rytmer. Men også de visuelle rytmer træder frem, og det er dem, vi – da togvinduet jo netop ikke kan åbnes - er på udkig efter her. Forskellen mellem de to typer af vinduer er endvidere, at togvinduet er i bevægelse, samtidig med at det der passerer har forskellige grader af stilstand og bevægelse. Hos Lefebvre er det, som er i bevægelse livet på gaderne. Han understreger, at han er forbundet, med det han ser fra vinduet:

The window overlooking the street is not at mental place, where the inner gaze follows abstract perspectives: a practical space, private and concrete, the window offers views that are more than spectacles; mentally prolonged spaces.

(Lefebvre 2004: 33)

Gennem iagttagelserne udvider han sit mentale rum med et indhold af et privat, konkret og praktiseret rum, hvor gentagelser og forandringer virker sammen i at skabe de konkrete tidsrumligheder, der iagttages. Den samlede vidensproduktion der gennem vinduet hentes om livet udenfor, kæder Lefebvre sammen med andre tidsrumligheder ved at anvende den fænomenologisk inspirerede trefoldige nutid, hvor fortiden indvirker på nutiden samtidig med den umiddelbare nutid og de ønsker, drømme og muligheder opleveren har for fremtiden i nutiden (Ibid.: 37).

Böhme skelner i sin tekst specifikt mellem to forskellige typer af vinduer i bevægelse, der resulterer i forskellige perspektiver på landskabet i kraft af den orientering blikket har i forhold til landskabet – om det ses ud af sidevinduet eller ud af forruden. *Panoramic seeing* knytter sig til togrejsen, og *cinematic seeing* knytter sig til bilrejsen. Gennem togvinduet mister forgrunden sin betydning på grund af hastigheden, hvormed den passerer, og sideløbende hermed så samler blikket

gennem togvinduet det fjernereliggende landskab; *it unifies the landscape, which reveals itself as 'a sequence of images or scenes', insofar as it introduces the traveller to 'ever changing perspectives'* skriver Böhme, inspireret af Schivelbusch (2011: 233). Men hvis blikket, på trods af at det kan opleves ubehageligt, fokuserer på forgrunden, så sammenligner Böhme, den flygtige karakter af de indtryk der tilvejebringes med et snapshot – et øjebliksbillede. Anderledes er det med forruden. Her ses landskabslementerne først på afstand og siden tæt på, inden de passerer, og nye elementer bringes i forgrunden. Foto og landskabsmalerier knyttes i Böhmes tekst til togvinduet, og filmmediet knyttes til forruden, og begge vinduer ses som inspirationskilder til disse medier – men for Böhme bliver oplevelserne udmattende, og i slutningen af sin tekst ender han i en dysterhed, som det empiriske materiale vil gå i dialog med, han skriver;

...just as the train passenger becomes aware of the distant landscape due to the failure of the foreground to yield a picture, the motorist becomes aware of the background atmosphere that surrounds him due to the failure of the rapid cuts to produce a picture. Undoubtedly, in both cases he will be grateful to be relived of these impressions. It will be a joy to pause for a while at a conveniently situated picnic area and, with a sigh of relief, to let his gaze dwell meditatively on the scenery of a landscape. (Ibid.: 235)

Den ovenstående modsætning mellem bevægelse og stilstand, som her tendere en romantisering af stilstand, aktualiserer den nærværende distinktion mellem mobilitet og sted. Mobilitet og Sted er begreber, som i vid udstrækning har levet som modsætninger i den teoretiske verden, hvor flow, hastighed og globalisering er nogle af de mobilitets elementer, der er blevet tematiseret som truende for stedets særegne betydning. Sammenfaldende med dette synes disse begrebsliggørelser i perioder opfattet som værende repræsentanter for hele mobilitetsfeltet, med den konsekvens at hverdagslivet mistede sin synlighed (Sheller 2011). På den anden side har der også i stedsforskningen været en begrebsliggørelse af sted, som har haft svært ved at rumme historiske forandringer (Simonsen 2008). I den første del af dette kapitel var mobiliteten orienteret mod hverdagsliv, og i det følgende vil et stedsbegrebet, der kan rumme forandringer, gøre det muligt at antyde muligheden for et mobilt sted.

## Stedsproduktion

Stedsbegrebet lader sig, med Simonsens vokabular, teoretisere med omdrejningspunkt i en specificitets dimension og en eksistentiel dimension (2001, 2005). Stedet bliver med den optik en *lokaliseret artikulation af sociale praktikker, sociale relationer og sociale processer samt af de erfaringer og symbolske betydninger af stedet, der findes hos forskellige brugere* (Simonsen 2001: 42). Det følger heraf, at stedsbegrebet kommer til at handle om steders forskellighed om *unikke konstellationer af et netværk af sociale praktikker og relationer* på den ene side, hvilket henfører til specificitets dimensionen, og på den anden side til den betydning og mening stedet gives gennem brugernes praksis på stedet, hvilket henfører til den eksistentielle dimension (Ibid.: 43). Både stedsbegrebets specificitets- og eksistentielle dimension er dynamiske og denne dynamik kommer i høj grad ud af det sociale.

Social forces shape places and are in turn shaped by places. In other words, when places are once constructed, they influence the way in which social processes and activities are performed. (Simonsen 2008: 15)

Doreen Massey, som er en anden foregangskvinde, der advokerer for et dynamisk og progressivt stedsbegreb, ekspliciterer den dynamiske konsekvens af den gensidige konstituering af sted og sociale processer. Hun skriver:

If places can be conceptualized in terms of the social interactions which they tie together, then it is also the case that these interactions themselves are not motionless things, frozen in time. They are processes. (Massey 1991: 322)

Sociale interaktioner bliver knyttet sammen på stedet, og det følger deraf, at stedet er processuelt konstitueret. I samme åndedræt er det nærliggende at fremføre Masseys videre argument, der berører det forhold, at steders specificitet stammer fra *a distinct mixture of wider and more local social relations* (Massey 1991: 323). Denne sammenblanding, af det lokale med det der tilsyneladende ligger udenfor, fører frem til den berømte formulering, som også er titlen på den refererede artikel; *a global sense of place* (Massey 1991: 323).

På baggrund af den foreløbige diskussion har vi nu i grundtræk, at en lokalitet bliver til et sted hvis; social praksis finder sted og hvis lokaliteten gives mening gennem denne praksis. På samme tid som stedet er medskaber af social praksis

og mening, så skaber social praksis og mening også stedet og dets specifikke og eksistentielle betydninger. Dette antyder det forhold at der på samme sted kan eksistere forskellige stedsrelaterede identiteter og relationer, og at disse over tid kan give et sted en mere kontinuerlig identitet. *Places are encounters marked by openness and change but not without material, social and cultural duration* skriver Simonsen (2008: 22). Selvom stedet er processuelt og altid i forandring, så er der også en kontinuitet på stedet, som vi møder kropsligt, emotionelt, narrativt og i vores erindringer (Ibid.: 23).

Hvor ovenstående i vid udstrækning har karakter af en overordnet teoretisering af stedsbegrebet så kan vi - hvis vi træder et skridt tilbage i tid - se på, hvordan stedsbegrebets specificitets- og eksistentielle dimension i Yi-Fu Tuans arbejde med steds karakteristika kan sammenbindes i to overordnede karakteristika, der efterfølgende kan nuanceres særligt i forhold til steders indbyrdes forskelligheder. Når det stadig er relevant at kaste et blik tilbage til Tuans teoretiseringer fra 1970'erne, så er det fordi, han netop kobler styrken af de emotionelle investeringer, mennesker laver på forskellige steder med konstitueringen af steder, der såfremt der er en emotionel investering, betegnes som *fields of care* eller omsorgssteder. I modsætning til omsorgssteder sætter han begrebet *offentligt symbol*, som gør indtryk og giver mening alene gennem en visuel tilegnelse.

De offentlige symboler kræver opmærksomhed og indgyder respekt, og det er forholdsvis nemt at identificere et sted, som er et offentligt symbol, idet stedets symboler er alment tilgængeligt i en given kultur. I modsætning hertil er omsorgssteder. De er en form for steder, som først giver mening, eller som man først rigtig kender efter længerevarende erfaring. Omsorgssteder forsøger ikke at projicere et bestemt billede til omverdenen, de er ikke en form for steder, man umiddelbart lægger mærke til rent synsmæssigt. De lader sig ikke identificere ud fra eksterne kriterier såsom formal struktur, fysisk fremtrædelse eller almen meningstillæggelse. Deres mening opstår i en brugende praksis, og udvikles over tid, og kan kun rigtig kendes indefra (Tuan 1996: 451). Omsorgsstederne er konstitueret af *networks of interpersonal concern, in a physical setting* og således i tråd med det overordnede stedsbegreb, der blev præsenteret i starten af afsnittet, om end Tuan fremhæver den fysiske lokalitets naturgrundlag (Ibid.). Tuan fremhæver det omsorgsfuldes relation til sted yderligere, når han skriver at:

The field of care is indubitably also a place if the people are emotionally bound to their material environment, and if, further, they are conscious of its identity and spatial limit. (Tuan 1996: 451)

Herved har vi, at det omsorgsfulde bliver bundet til sted gennem menneskers emotionelle relationer til deres materielle miljø og gennem bevidstheden om stedets identitet og afgrænsninger – en yderligere eksplicitering af stedets sociale dimension ville i forlængelse heraf være nærliggende givet den tidligere formulering af *networks of interpersonal concern*. Den kobling laver Tuan ikke selv explicit, men det empirisk materiale i kapitel 4 vil gøre det tydeligt, at en sådan tilføjelse er central.

Samlet så har dette afsnits stedsdiskussion været orienteret omkring at vise at; social praksis virker ind på og producerer stedet samtidig med, at stedet virker ind på den sociale praksis, samt at menneskers emotionelle relationer til deres materielle miljø og bevidstheden om stedets identitet og afgrænsninger producerer omsorgssteder. Dette har tydeliggjort, at der ikke er et modsætningsforhold mellem forandring og sted, og at det i vid udstrækning er det, der gøres på og med stedet og den mening dette tilskrives, der er konstituerende for stedet i højere grad end dets materielle eller naturlige grundlag. Dette muliggør, at det hverdagsliv der leves i toget kan have stedsproducerende kvaliteter, samtidig med at hverdagslivet præges af det sted toget er. I kapitel 3.2 vil teorien i mere detaljeret grad være orienteret omkring, de sociale praksisser der skaber og finder sted undervejs på rejserne.

## 3.2 MOBIL SOCIALITET

De socialteoretiske nedslagspunkter, som jeg, i en dialog med det empiriske materiale, har valgt at bringe ind i afhandlingen, har til sigte at etablere en forståelse for, hvad der er karakteristisk for en mobil socialitet, herunder; for mobile sociale møder, for at tage en pause fra hverdagslivets pligter og for at være tæt sammen på et offentligt sted. Der bliver trukket på hovedsageligt interaktionistisk og etnografisk orienterede teoretikere, som, hver for sig og i fællesskab, bidrager til at belyse de forskellige aspekter ved mobil socialitet, som det empiriske materiale aktualiserer.

### Om at være mobile sammen

Rejser kan næsten ikke foretages helt alene. Selvom vi ikke som sådan følges med nogen, når vi rejser, så er vi alligevel, i et eller andet omfang, sammen med de andre, vi møder på vores vej. Dette forhold har Ole B. Jensen, med inspiration fra Goffman, begrebsliggjort under betegnelsen *Mobile Withs* (Jensen 2010a). Særligt lægger det sig tæt op af Goffmans begreb *team*, men adskiller sig derfra ved ikke at have et publikum, som mobiliteten eller interaktionerne indbyrdes i gruppen af *Mobile Withs* tager hensyn til, eller performer for (Jensen 2010a: 343).

Med en *Mobile With* optik bliver det tydeligt, at vores bevægelser er dynamiske og socialt komplekse, og at de har flere virkninger end bare at være trafik fordi, begrebet evner at rumme og illustrere, hvordan mennesker i deres mobilitet skifter ind og ud af forskellige relationelle konstellationer gennem midlertidige samlinger af fremmede og familiære mennesker undervejs på deres hverdagslige rejser. *Mobile Withs* er, i Ole B. Jensens begrebsliggørelse, karakteriseret ved flygtighed, ved at forskellige mennesker mødes, mens de, hver især og måske med hvert deres transportmiddel, har travlt med at komme frem (Ibid.: 341). Begrebet indeholder herved, en meget stor variation i de fællesskabs- og intensitets elementer der indgår. I en anden tekst fra 2010 udvikles en afgrænsing af *Mobile With*, baseret på den mængde af opmærksomhed der indgår i relationen – *Mobile Other* er en begrebsliggørelse, af den relation vi har til dem, vi møder undervejs på vores rejser, men som vi, ved hjælp af forskellige manøvrer, prøver at undgå (Jensen 2010b: 400).

Det empiriske materiale i kapitel 4 åbner op for yderlige nuanceringer af disse forhold, hvor grænserne mellem *Mobile Others* og *Mobile Withs* daglig nedbry-



des eller genforhandles afhængigt af den generelle mobile situation, ligesom også variationerne indenfor begrebet Mobile Withs i det empiriske materiale bliver udfordret af den rutinerede pendlingspraksis.

I modsætning til den tidsrumlige flygtighed der er karakteristisk for begrebliggørelser af Mobile Others og Mobile Withs, så har Eric Laurier sammen med sine kollegaer fra Edingbourg Universitet analyseret sociale relationer blandt pendlere, der vælger at køre i samkørselsordninger sammen. Forskergruppen har monteret videokameraer og lydoptagere, der kan indsamle det meste, af det der foregår i samkørslen. I deres fokus på de mobile sociale relationer konkluderer de at:

Car sharing can become one of the significant steady relationships people have in their lives (...). The relation is peculiar: not quite flatmate, not quite friend, not quite neighbour, nevertheless in instances exemplifying qualities associated with each. (Laurier et al. 2007:8)

Det der gør de mobile relationer særlige, er den viden, som pendlerne har om hinanden – en viden som hyppigt findes i parforhold og længere venskaber. Når bilrejsen er egnet til at foretage diskussion af seriøse og almene emner og til at dele og lytte til problemer så skyldes dette ikke kun rejsens længde, men relaterer sig også til transportmidlets udformning, og til hvordan pendlerne sidder i forhold til hinanden, og til hvor på ruten pendlerne er (Laurier et al., 2008). Alvorlige emner tages ikke op i situationer, hvor ruten er krævende for chaufføren. Mange af de mobile samtaler omhandler navigation fra A til B, udvælgelse af ruter, kommunikation af viden om ruterne og lignende. Laurier er her inspireret af og bygger videre på Ingolds *Wayfinding* begreb. Han karakteriserer *Wayfinding* således:

Wayfinding thus happens in conversation and as a conversation. We begin to see and hear the route here having to be settled through an interpersonal terrain of agreements, disagreements, affiliations, disaffiliations, assessments, acceptances, compliments and criticisms. A terrain which both connects itself to the current landscape through memorising specific features, recalling known routes and in projecting the roads they are about to travel. This then is how speaking together fosters an intimacy between the travellers and landscape in which they dwell. (Laurier & Lorimer 2011: 15)

Samtalerne, omkring hvilke ruter der kan anvendes, tager udgangspunkt i den viden, som de enkelte rejsende har, og samtalerne omkring denne viden og landskabet der passerer fører, som Laurier og Lorimer i det ovenstående fremhæver til en intimitet mellem landskabet og den rejsende. Denne intimitet er særlig gældende, når det kommer til den helt specielle afart af Wayfinding, der relaterer sig til smutveje.

Finding, offering and taking shortcuts sustains and makes manifest our intimacy with a place. The intimacy here is related to a shared familiarity not simply with ways through and between our places, but with one another and one another's knowledge of these places (Laurier & Lorimer 2011: 16)

Smutveje og Wayfinding er, grundet togskinnernes mindre forgrenede karakter, anderledes, når man rejser med tog, end når man rejser med bil. Men de finder, som vi skal se i kapitel 4, sted særligt omkring, hvordan placeringen på peronnen og i togvognen relaterer sig til afgangstedets og ankomststedets videre infrastrukturelle indretning. Wayfinding praksisser involverer også *Way-showing* som er en visende praksis, hvor den ene rejsende viser den anden rejsende sin rute.

The communality of wayfinding with families, friends, colleagues or fellow travelers inevitably involves way-showing as we share one another's ways through the world. (...) Way-showing happens, here, as part and parcel of conversational practices in which, on being shown the thing, the other should demonstrate appreciation of the 'thing'. The 'thing' being described through conversation is the way to go. Once the road is being travelled along, once it is being experienced then the other can respond as to whether it is, after all, worth treating as not just anyone's route but *our route between our homes and our workplace*. (Laurier & Lorimer 2011: 16 (min kursivering))

Et fællesskab etableres omkring det, som gennem samtalen og rejsen bliver til den fælles rute. Pejlemærker, landsskabskaraktertræk og andet, der viser sig gennem vinduet i toget, har netop denne karakter, når det drages ind i samtalerne undervejs på rejsen. Men, hvor relationerne mellem pendlere i Lauriers studie er karakteriseret ved at være begrænset til bilrummet, selvom de bor i det samme område, så er dette, som vi skal se i kapitel 4, meget anderledes for togpendlernes fællesskab. Ligeledes er der en forskel mellem de to transportformer i forhold til ejerforholdene og de sociale retningslinjer. Hvor disse i bilen er relativt privat

defineret, selvom der er tale om samkørselsordninger, så er togvognen, hvor de sociale interaktioner og fællesskaber i denne afhandling finder sted, kompliceret af den mere offentlige åbenhed. Komplexiteten kan håndteres på mange forskellige måder - i det følgende afsnit præsenteres Irvin Goffmans og Ida Wentzel Winters forskellige begrebsliggørelser af praktikker, der drager grænser mellem offentlige og private rum.

## Selvets territorier, hjem og grænser

I *Selvets Territorier* fra 1971 begrebsliggører Goffman forskellige territorier, som han observerer i social interaktion. Centralt for de forskellige territorielle begreber er et magtforhold eller rettighedskoncept. Der er en fordringshaver, som har fordring over et gode. Fordringsretten er dog ikke uproblematisk - der kan tilståde hindringer, og fordringsretten kan udfordres af en ophavsmand. I toget er der territorier på flere forskellige skalaer, der sammen virker ind på den sociale situation i toget.

Hvor toget har karakter af fast territorium for DSB via ejerforholdet, så antager toget, ved køb af billet, karakter af et situationelt territorium for de rejsende. Et territorium der for en tid er købt brugsret til. Pendlere adskiller sig her fra andre rejsende, idet deres brugsforhold er karakteriseret ved en høj hyppighed, og dette forhold kan, som vi skal se senere, føre til en oplevelse af en stærkere fordringsret. Selv om det territorium, der er købt brugsret til, blot er toget, så oplever pendlere generelt, at de er fordringshavere til et sæde, og ikke bare hvilket som helst sæde – det skal vi se nærmere på i kapitel 4.

Den hjemlige atmosfære, der etableres i toget, bidrager til, at samtale rummet også får en relativ intim karakter og hensynet til de rejsende, der ikke tales med negligeres, hvorved de gøres til Mobile Others. Goffman har et begreb han kalder for *samtale reservater*, som virker skærpende for en optik på dette. Samtale reservater er:

Et individs ret til at udøve en vis kontrol over hvem der kan indlede en samtale med ham, og hvornår det kan finde sted – samt en mængde individers ret til, når de først er i gang med at tale, at beskytte deres kreds mod at andre trænger ind eller overhører samtalen. (1971: 172)

Grundet togenes offentlige karakter og den tætte blanding af Mobile Withs og Mobile Others er et samtale reservert svært at opretholde. Pendleren har ikke den fulde fordring på lydkulissen i kupeen, og det bliver nødvendigt for dem, at kunne sætte parentes om den kulturelt skabte norm for samtale og privathed, som Goffman fokuserer på, hvis de vil foretage intime samtaler i togets rum. Og det vil mange pendlere. Med denne mere private praksis udfordrer de intimt-samtalende pendlere grænserne for det offentlige rum.

Ida Wentzel Winther har på baggrund af etnografisk feltarbejde i boliger og på rejser udviklet begrebet *At hjemme den* (2006). Begrebet løsriver hjem fra en specifik boliglokalitet og transformerer det til en praksis (Winther 2009: 49). Med inspiration fra Michel de Certeaus taktik begreb skriver hun;

...one can 'home oneself', act as one does at home, fake being at home and act domestically in localities which do not have anything to do with one's own home. In that way, 'homing oneself' is a tactic and not a place.

(Ibid.: 66)

Frisætning fra sted skal her, som ovenfor nævnt, ses som en løsrivning fra en specifik boliglokalitet. Samtidig med denne løsrivning sker der en territorialisering et andet sted. Inspireret af den franske fænomenolog Gaston Bachelard skriver hun, at hjem; ...*begins by bringing some space under control, by capturing territories and by making places where events can happen. The home is a mixture of place, space and atmosphere* (Ibid.: 52). Mit forslag er, i forlængelse heraf, at togvognen kan være et sådan territorie, der gennem den hjemliggørende praksis pendler har, bliver til et sted. Grænserne mellem det private og det fælles eller offentlige skabes, nedbrydes og genforhandles gennem, de praktikker pendlerne anvender. I næste afsnit skal vi gennem Billy Ehns og Orvar Löfgrens arbejde fokusere på, hvad der sker, når det - udefra set - ser ud til, at ingen ting sker.

The emotions evoked in waiting have above all to do with the experience of time and how it is spent and controlled (...) [Doing nothing] offers unexpected possibilities to counteract the very boredom, anxiety, and powerlessness that it generates.

(Ehn og Löfgren 2010: 78)

## Om at holde pause sammen

Orvar Löfgren og Billy Ehn undersøger i *The secret world of doing nothing*, hvad der egentlig sker, når det ser ud til, at *ingenting* sker (2010). Tre praktikker er genstand for deres analyser; At vente, at udføre rutiner og at dagdrømme. Sammenhængen mellem de tre er at; at vente og at udføre rutiner er faciliterende for at dagdrømme (Ehn & Löfgren 2010: 4).

At vente indeholder – ligesom udførelser af rutiner og dagdrømme - en stor mængde af handlinger og emotionelle reaktioner og holdningen dertil er i vid udstrækning kulturelt bestemt (Ibid.: 10 & 26). Man venter på forskellige måder afhængig af hvad man venter på og med hvem man venter. Oplevelse af hvor lang tid man venter varierer også afhængigt heraf. På baggrund af virksomhedskonsulenten David H. Maister opridses Ehn og Löfgren seks forskellige ventelogikker der relaterer sig til moderne vestligt samfunds venteoplevelser (2010: 23-4):

- Mennesker vil videre
- Usikre ventesituationer er længere end afgrænsede
- Uforklarede ventesituationer er længere end forklarede
- Urimelige ventesituationer er længere end rimelige
- Jo højere værdi den service der ventes på har, jo mere tålmodig vil den ventende være
- Individuelle-ventesituationer føles længere end gruppe-ventesituationer

Disse ventelogikker har forskellige konsekvenser. Særligt det sidste punkt vækker genkendelse i det empiriske materiale. Og en generel ventesituation, hvor der ventes på toget, indgår også i teksten, som eksempel på hvordan en gruppedan-

nelse kan være en handlingsstrategi, der medvirker til at gøre ventetiden mere behagelig.

In (...) train stations one often sees individuals sitting or standing next to each other in silence – until an announcement of delay is made. Then they suddenly turn to each other to share their irritation and discuss what is happening – a temporary community is created. (Ibid.: 24-5)

En trussel mod sådan en fællesskabsdannelse er, hvis de andre ventende kan udgøre potentielle konkurrenter til den service der ventes på. Fællesskabsdannelsen er umiddelbart det mest positive, der kan komme ud af en ventesituation, og som en forklarende optik på, hvorfor det kan være svært at have tålmodighed til at vente, trækker Ehn og Löfgren på en samfundsbeskrivelse, hvor tid kan anskues enten som spild eller som investering (2010: 27).

Punktualitet, tålmodighed og utålmodighed læres i mange forskellige hverdagslige situationer og på forskellige steder. Togsstationen er et af sådanne steder, hvor rejsende - hvis de anskuer ventetiden som en mulighed for ændringer og tilblivelser – kan få en meningsfuld erfaring (Ibid: 36). Ehn og Löfgren skriver nærmest poetisk herom at:

For those who see life as taking place in "mean times", as being made of in-between moments that offer the opportunity of becoming, waiting can be a dynamic activity and not a static waste of time. (2010: 36-7)

Mulighed for refleksion, møder med andre rejsende, observationer af et varieret socialt liv gør ventetiden potentielt positiv – forudsat at disse aktiviteter får fortrin over restløshed, frustration eller kedsomhed. I blikket på kedsomhed formulerer Ehn og Löfgren, på baggrund af William James, at:

...boredom results from being attentive to the passage of time. In the confrontation with nothing, where time is not filled with anything that can occupy our attention, human beings experience time as just that – time. This absence of variation creates a thick blanket of sameness that covers meaning and suffocates interest. Time is then experienced as an oppressive void. This kind of time must be killed before it kills. (2010: 55-6)

En strategi til at komme ud af et sådan tidsfængsel kunne indeholde en søgen efter forandringer, socialisering eller dagdrømmerier. Den dobbelthed, af både at kunne fungere som et positivt mellemrum eller et negativt tomrum, efterlader et strategisk valg hos den ventende.

Dagdrømme er i det etnografiske perspektiv som Ehn og Löfgren repræsenterer, en hverdagslig vane eller et mentalt arbejde i en specifikke social og materiel kontekst (2010: 125). Bevæggrundene for at dagdrømme kan være en flugt fra den nutid, som drømmeren fysisk opholder sig i, men det kan også være et redskab til at ændre hverdagslivet gennem en ændret forståelse af fortid og fremtid. Der ligger således en rettethed i Ehn og Löfgrens begreb om dagdrømmen, som ligger tæt op af den trefoldige fænomenologiske nutid. Hvor alle tidsligheder potentielt, og i varierende grad, spiller ind i den umiddelbare nutid.

Togrejsen er en af de specifikke sociale og materielle kontekster, der fremhæves som særlig dagdrømme genererende. Bevægelsen, det passerende landskab eller karakteristika ved medpassagerer er elementer, som kan bringe dagdrømme frem i tankerne (Ibid.: 141). *You can never be sure where other people are*, skriver Ehn og Löfgren (Ibid.: 202). Hverdagslige mentale rejser til andre tidsrumligheder gør, at vores nærvær og opmærksomhed bliver afgrænset fra den fysiske nutid og menneskene i den. Dagdrømme fungerer både som en adskillelse fra andre mennesker, men benytter sig i udgangspunktet, som alle andre tanker, af en socialt skabt verden. Og, understreger Ehn og Löfgren, selv om dagdrømmepraksissen foretages alene, så er der hyppigt et fælles kulturelt indhold deri om håb, længsel og frygt. Og selvom vi i samvær med en dagdrømmer ikke umiddelbart kan vide, hvad der drømmes om – så kan vi forestille os det, og dette *makes society an intense laboratory for fantasizing about the inner worlds of others* (Ibid: 205).

Hvor Ehn og Löfgren i vid udstrækning fokuserer på den kognitive tilstedeværelse, så fokuserer Randal Collins, i sin teori om rituelle interaktionelle kæder, på den kropslige samtidighed som udgangspunktet for en samling af kropslig opmærksomhed i en social situation. Han skriver; *When human bodies are together in the same place, there is a physical attunement: currents of feeling, a sense of wariness or interest, a palpable change in the atmosphere. The bodies are paying attention to each other, whether at first there is any great conscious awareness of it or not. The bodily inter-orientation is the starting point for what happens next* (2004: 34). Og hvordan det kommer i stand er det vi skal se nærmere på i det følgende afsnit som luk-

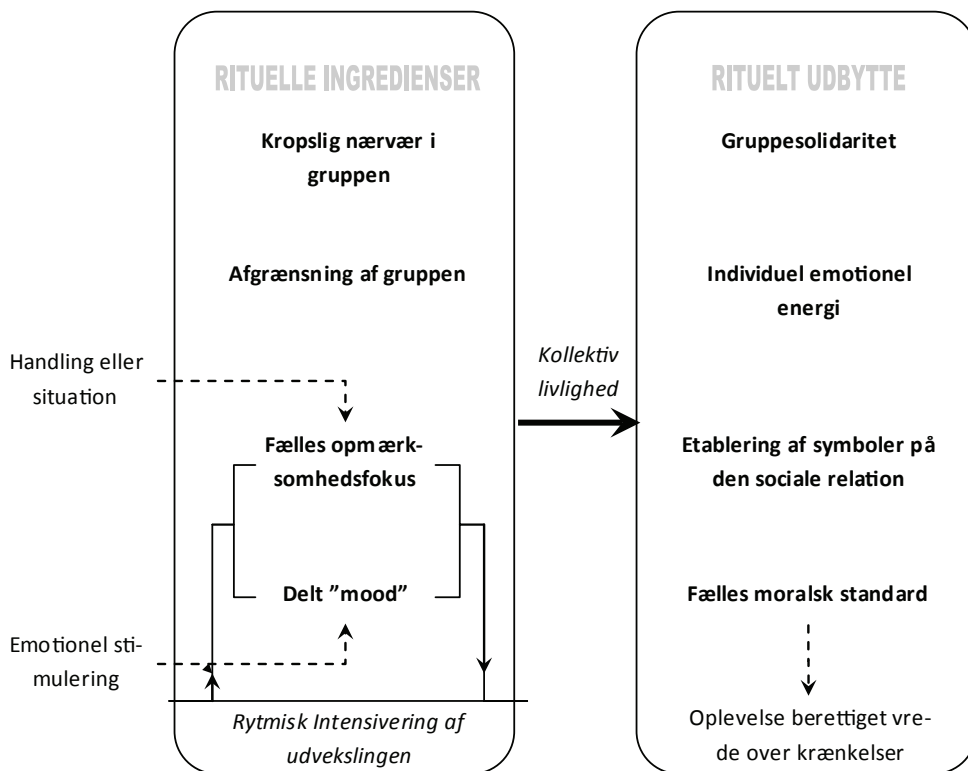
ker det socialteoretiske kapitel og teorikapitlet i det hele taget og dermed er den sidste mulighed for i afhandlingen at hente inspiration til et teoretiske informeret perspektiv på den empiri, der bliver præsenteret i kapitel 4.



At the center of an interaction ritual is the process in which the participants develop a mutual focus of attention and become entrained in each other's bodily micro-rhythms and emotions. (Collins 2004: 47)

## Om at udføre interaktionelle ritualer sammen

Ehn og Löfgrens forslag om at individuelle ventende ved en fælles besked om eksempelvis forsinkelser ændrer praksis fra stille ventende til samtalende ventende (2010), og Ole B. Jensens perspektiv på den forsamling af Mobile Withs der sker, når en fællessituation, som eksempelvis et rødt lys opstår, (2010a) er beslægtet med, og fungerer som et af de første trin i Randall Collins teori om rituel interaktion. Men Collins fokus går videre med en analyse af, hvilke sociale og emotionelle kvaliteter dette kan skabe og omskabe. *An interactional ritual is an emotion transformer, taking some emotions as ingredients, and turning them into other emotions as outcomes*, skriver Collins i forordet til sin bog Interaction Ritual Chains (2004: xii). Logikken i et interaktions ritual, og de både emotionelle og sociale forandringer dette resulterer i, er illustreret i nedenstående figur. Men indledningvist er det vigtigt at fremhæve at i modsætning til formaliserede ritualer, der er karakteriseret ved gentages over den samme skabelon, så er Collins rituelle begreb fokuseret på de kvaliteter, der kommer ud af naturligt forekomne ritualer i hverdagslivet, og disse er de samme for begge typer af ritualer; intersubjektivitet og delte emotioner (Collins 2004: 49). Intersubjektivitet skal i denne forståelse ikke ses som et ontologisk grundvilkår ved vore være i verden men i stedet som en beskrivelse af en øget social opmærksomhed og aktivitet. Nuvel Figuren;



**Figur 3.1:** Interaktions ritual. (Baseret på Collins 2004: 48)

Et interaktionelt ritual kan opstå i en situation, hvor to eller flere personer er kropsligt tilstede sammen uden nødvendigvis at være opmærksomme på hinanden, men alligevel med en form for grænse i forhold til ikke-deltagere. Når disse forudsætninger er til stede og en handling eller begivenhed i nærheden fanger gruppens fokus og de kropsligt eller verbalt kommunikerer denne opmærksomhed til hinanden, samtidig med at de bliver opmærksomme på hinandens opmærksomhed, så begynder de at dele deres emotioner.

As the persons become more tightly focused on their common activity, more aware of what each other is doing and feeling, and more aware of each other's awareness, they experience their shared emotions more intensely, as it comes to dominate their awareness. (Collins 2004: 48)

Den enkeltes emotioner forstærkes her gennem udvekslingen, hvilket Collin beskriver som en rytmisk intensivering. Samlet skabes en kollektiv livlighed, som

videre har en positiv indvirkning på det sociale og emotionelle udbytte af den rituelle interaktion.

Det rituelle udbytte varierer i intensitet og i fællesskabsskabende funktion fra øget emotionel energi hos den enkelte deltager til gruppesolidaritet, etablering af symboler på gruppertilhørsforholdet (ikoner, gestus eller ord) og sidst udviklingen af en fælles moralsk standart - hvis ritualet virker! I modsat fald er udfaldet emotionel dræning og opsplitning. Som eksempel på hvad der kan få et ritual til at lykkes eller mislykkes, fremhæver Collins at interaktioner uden tung kognitiv vægt, hvor den laveste fællesnævner er gældende i nogle situationer fungerer bedre, end hvis små grupper af individer i en større gruppe taler intelligent sammen uden at deltage i resten af gruppens aktiviteter – hvorved disse drænes for energi (2004: 52). Hvor det niveau fællesnævneren ligger på varierer fra situation til situation, er det en konstant, at alle i gruppen af deltagere skal være med. De emotionelle og sociale belønninger, der er forbundet med vellykkede rituelle interaktioner, er drivkraften i at opretholde og aktivt søge dem (Ibid.: 53). Et af de rigtig gode virkemidler til at skabe en livlig stemning i en social sammenhæng er latter.

A good micro-conversational example of the buildup of collective effervescence in natural rituals is shared laughter. The sounds of laughter are bodily produced by a rhythmic repetition of breaths caught and forcefully expelled; at the height of hilarity, this happens involuntarily. Most laughter (at its strongest intensity and pleasure) is collectively produced. Once laughter begins, it can feed upon itself. (2004: 65)

De stemninger, eller med Collins terminologi emotionelle energier, der starter som en masse mikro events, der bygger sig op og vokser i løbet af få sekunder og aftager så i energi over minutter til dage (Ibid.: 47).

På mange måder er det skel, jeg har fortaget i den emnemæssige opdeling af afhandlingen, udfordret af den sammenhæng der er mellem det sociale og det emotionelle i Randal Collins teori – omvendt er det netop denne sammenhæng, der er meningsfuld i det samlede perspektiv. Den emotionelle stimulering der opbygges gennem interaktionen, forstærkes af at gruppemedlemmerne indlever sig i hinandens emotioner, og hvor den mere individuelle belønning er en intensivering af emotioner (der er relativt kortvarig), så er det sociale resultat en øget

gruppe solidaritet og en følelse af at høre til i gruppen (der er relativ langvarig) (Ibid.: 108). Når det går godt! De sociale og emotionelle resultater af rituelle interaktioner følger et kontinuum; Selvsikkerhed, selvværd og entusiasme i sociale interaktioner giver en høj grad af emotionel energi på et individuelt plan, som efterfølgende interageres ud i gruppen. I den anden ende af kontinuumet er logikken, at depression, initiativløshed og negativ selvfølelse resulterer i, at medlemmerne bliver drænet for energi, mister tilknytning og forsøger at undgå gruppen (Ibid.).

Den emotionelle tone eller det fælles humør, der udvikles i gruppen, er der ikke lige adgang til at påvirke eller slå an. Hyppigt, påpeger Collins, er der en form for leder, hvis emotionelle humør er udgangspunktet for den videre udvikling. Den emotionelle cyklus eller kæder i ritualer fungerer således, at tidligere emotioner danner udgangspunkt for nye emotionelle situationer, og for at grupperne ikke skal starte forfra hver gang de mødes, kan der med fordel etableres symboler, der er emotionelt ladet, og som kan anvendes i den videre interaktion (Ibid.: 126). Det empiriske materiale er, som vi skal se i kapitel 4, rig på fortællinger om tidligere gruppebedrifter – særligt en julefrokost i toget - som netop får karakter af at blive et symbol alle medlemmerne af gruppen vender tilbage til for både at illustrere deres sammenhold men også for at få et hurtigt grin sammen.



# Orienteret empiri

Dette kapitel veksler fortløbende mellem at være ordnet efter teoretisk informerede begrebsliggørelser og empiriske fund, men det er det empiriske materiale, som er i fokus i hele kapitlet. Efter hver af de tre afsnit vil der være en *optakt til teoretisk analyse*, som foreslår, hvilken teoretiske diskussioner afsnittet giver anledning til men en mere eksplicit og udfoldet sammenbinding med teorien er henlagt til kapitel 5. For nu handler det om, hvordan det er meningsfuldt at forstå det, der sket i toget i løbet af fire feltophold fra sommeren 2010 til foråret 2011.

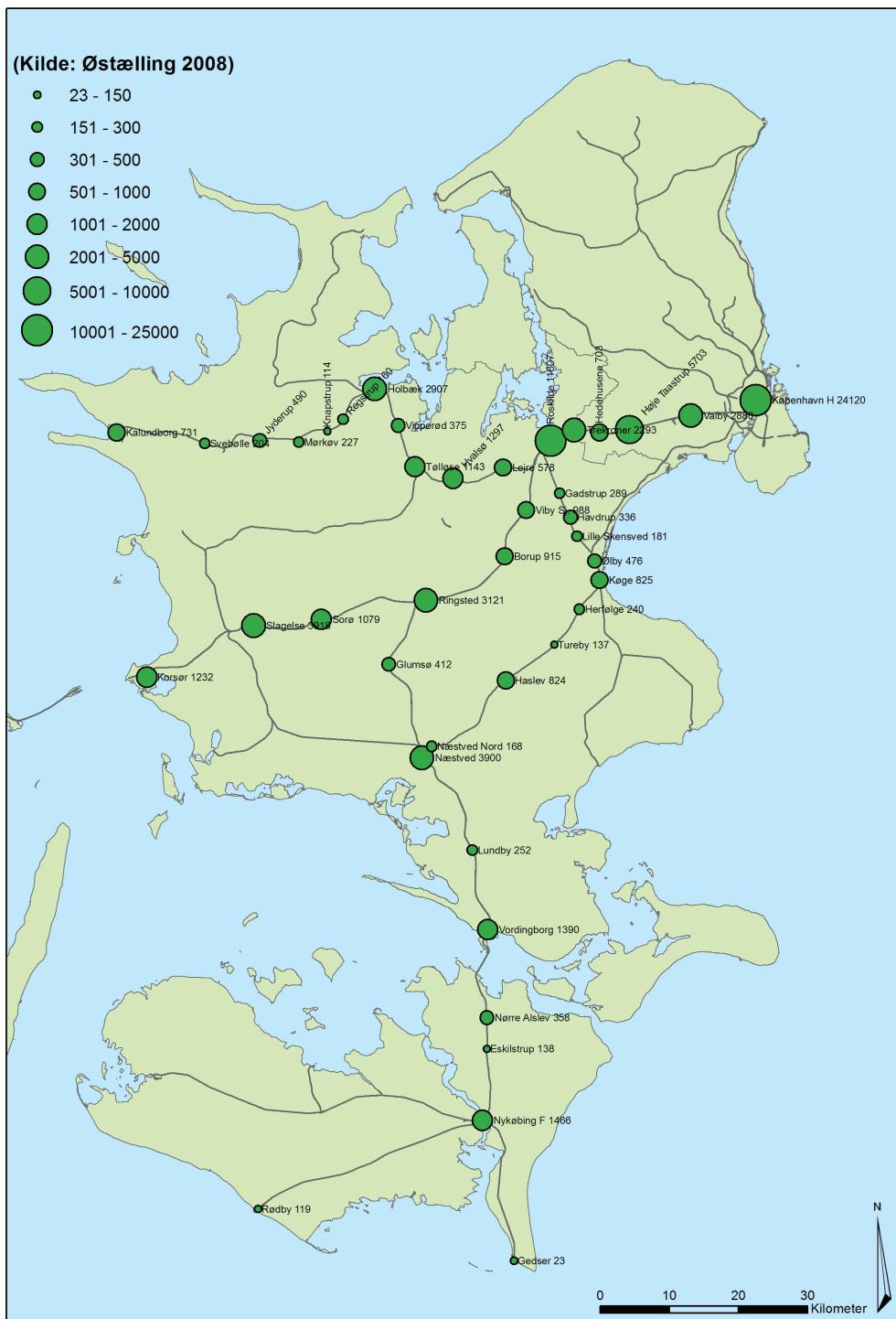
## En ekskurs ind i toglinjernes overordnede rytmegeografi

Fælles for Sydbanen og Nordvestbanen er at de sammenbinder de yderste områder i Region Sjælland med storbyen København i Region Hovedstaden. Morgenafgangene fra provinsen og ind mod storbyen er præget af, at mængden af pendlere i togene stiger i takt med nærheden til storbyen. På det nedenstående kort er mængden af passagerer i døgnet gengivet ved størrelsen på den grønne cirkel. Hvis man følger Nordvestbanen fra Kalundborg og ind mod København, så stiger antallet af passagerer særligt ved Holbæk og denne stigning fortsætter, om end mindre drastisk ved Tølløse og Hvalsø, for ved Roskilde at stige markant. Hvis man følger Sydbanen fra Rødby Færge ind mod København, stiger intensiteten og støjniveauet i togene, og det, der før i høj grad fungerede som et hvilerum, ændre karakter.

Understøttende for denne transformation er mængden af lys og dagens generelle fremskridning. Når toget fra Rødby Færge ankommer til Næstved, er dagen fremskredet med knap 5 kvarter siden afgang og ved Kalundborgtogets ankomst til Holbæk knap 3 kvarter. Hvor dagens fremskredenhed i vid udstrækning harmonerer med den distance toget har tilbagelagt uanset årstid, så forekommer

der ændringer i lysniveauet i forhold til årstiden, men dette ændre ikke ved at kupeerne bliver livligere og livligere, som udrejsen skrider frem. Togkupeerne om eftermiddagen ændrer ligeledes karakter efter Holbæk og Næstved, hvor en stor del af pendlerne når deres hjem. Herefter er der siddepladser nok til alle, og det bliver nemmere at skelne de enkelte stemmer fra hinanden. Herved fungerer hjemrejsen spejlvendt af udrejsen, og roen sænker sig over kupeerne, som toget nærmer sig sit endemål.

Figur 4.1 Viser den daglige påstigning fordelt på stationerne og ovenstående beskrivelse kan i vid udstrækning spejles deri.



Figur 4.1: Antallet af daglige påstigninger fordelt på kort.



## 4.1 MESTRING AF MOBILE MELLEMRUM

Dette afsnit er det i kapitlet, som mest direkte vedrører den del af den mobile mestring, der omhandler rejsen fra A til B. Sårbarhederne der er forbundet med at være afhængig af at toget ankommer rettidigt, behovet for mobilitetshjælpere, brugen af artefakter og togvogn, løsning af familie- eller arbejdsopgaver undervejs, samt varetagelse af kroppens behov for søvn og mad – er de nedslagspunkter som denne del af empirien udfolder.

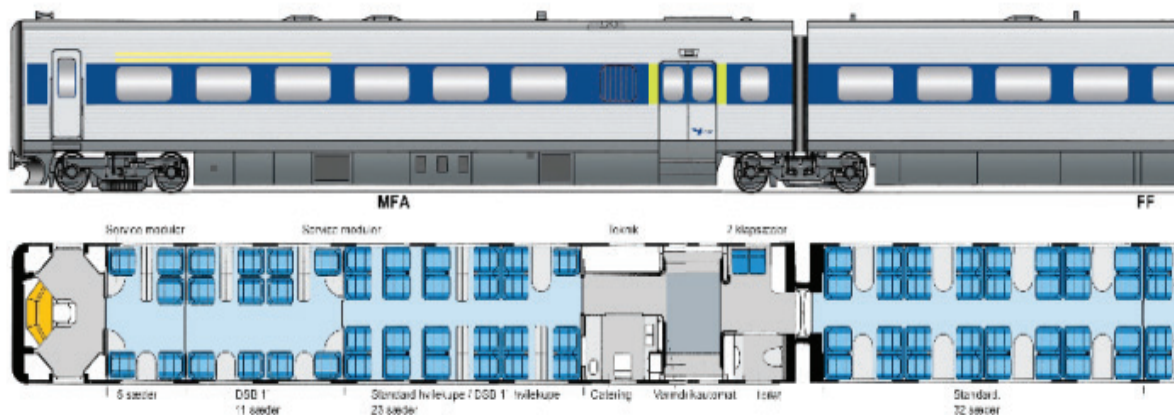
### Fra A til B

*Ingrid, en dame sidst i 50'erne med langt gråt hår, stiger på den morgenafgang, der kl. 4.26 forlod Rødby Færg, ved det første stop – Nykøbing Falster. Allerede inden hun når ind i kupeen, er hun i færd med at udsørge togføreren om de forsinkelser på strækningen, som hun først ved ankomst på perronen er blevet opmærksom på, og udregne om det kan få konsekvenser for hendes togskift på København H.. Hun konkluderer, at der på trods af forsinkelserne må være en 15 minutter tidsmargin. Hendes mand hjælper hende ind i mellemgangen med hendes lille kuffert, og hun bærer selv en taske. Kufferten smider hun op på hattehylden, mens hun vedbliver at tale med togføreren og forklarer ham, at hendes spørgsmål er motiveret af, at hun er pendler og har brug for at komme med videre til Stockholm (Feltdagbog: 1). I toget fordyber vi os i en autobiografisk samtale, og da toget kører ind på København H. aftaler vi, at jeg kan følge hende rundt på Hovedbanegården for at se, hvordan hun håndterer togskiftet. Hendes tog er aflyst. Hun tager et hurtigt blik på afgangsskærmen og konstaterer, at det sikkert skyldes, at det ikke har været muligt for det svenske selskab at finde en togfører med tilladelse til at køre i Danmark, og at hun i stedet skal med fra Malmø. Vi suser op fra perronen i håb om at finde informationer herom i Hovedbanegårdens informationsboks, men den er ikke åben endnu - vi sigter videre mod billetlugen, hvor det bekræftes, at hun skal over Malmø. Hun påpeger, at ruten København H. - Malmø betjenes af Øresundstoget, og at hendes billet gælder til et SJ tog (Svenske Jernbaner). Hun beroliges af den unge mand bag skranken med, at der nu (i modsætning til tidligere) er etableret en aftale mellem SJ og Øresundstoget, og at SJ toget vil afvente Øresundstogets ankomst i Malmø (Feltdagbog: 4).*

Alternative strategier for at få rejsen til at hænge sammen er allerede under udvikling hos Ingrid inden hun står på toget, og som ovenstående eksempel illustrerer,

så har hendes pendlererfaring givet hende et stort overblik over de potentielle faldgruber der er forbundet med alternative løsninger, som at tage SJ toget til Malmø i stedet for Øresundstoget. Gennem et langt pendlerliv har hun udviklet en ro og tillid til, at hun kommer frem, og indrettet sig således at hendes ankomststeder altid er forberedte på at hun kan være forsinket. *Jeg er for længst holdt op med at stresser, når jeg bliver agterudsejlet – jeg har en DSB billet, og de sætter mig på det næste tog. Men man skal altid have en plan B, og den kan også være et hotelværelse* (Feltdagbog: 2). Ingrid's pendlingstid er mere komprimeret end de øvrige pendlere, jeg taler med, fordi hun er ude i 4 dage af gangen og efterfølgende hjemme i 3 dage. I hendes fortælling er der mange elementer, der vedrører planlægning af rejsen. Hun køber billetterne når de 3 måneder forud for rejsen bliver frigivet, fordi de da er billigst, og hun har tænkt sig rigtig godt om i forhold til at *indrette sig på rejsen* generelt, så den kan blive en *kvalitetstid*. Både rejsetidens aktiviteter og rejsens praktiske iværksættelse er i Ingrid's fortælling nøje planlagt, for at give hende mulighed for at få glæde af tiden og få rejsen til den billigste pris.

At manøvre på en måde sådan at turen mellem toget og hjemmet bliver hurtigst mulig, er også et forhold der tænkes ind i planlægningen af rejsen. *Hvis nu du følger efter os når vi står af, så skal jeg lige spare dig for en mindre gåtur – i stedet for at gå nedenunder som du gjorde i morges* siger Emil en aften, da toget nærmer sig perronen i Rødby Færge. Vores samtale fortsætter med fokus på stationens billetkontor i Rødby Færge, der er under afvikling. Emil plejer at forny sit månedskort her i weekenderne, fordi han *ingen spildtid* har i Høje Taastrup, men nu må han gentænke denne løsning (Transskribering: 65-6). Indtil det er gjort, skabes der en stemning af, at systemet ikke arbejder smartest muligt. Denne stemning går igen, og skaber en vis form for glæde over selv at kende systemet bedre end systemet, når der eksempelvis er problemer med højtaleranlægget. *Henrik og Henning har observeret en fejl i det bånd med destinationsinformationer, der kører i toget, og sidder og venter spændt på at klokken skal blive 6.13, fordi det der siger "Eskilstrup", men det sker ikke denne morgen, og de bliver enige om, at det sikkert er fordi togføreren er en af de kvikke der har fundet ud af at slå det fra* (Feltdagbog: 13). Ønsket om at forholde sig smartest muligt i forhold til at minimere sin rejsetid influerer på de strategier, der udvikles til mestring af togvognen.



## Togvognen

Efter vores ankomst til København H. går Ingrid og jeg ned på perronen, for at finde det tog hun skal rejse videre med. Hun kaster et blik på skærmen, og konstaterer *det er et tog med 8 vogne, så jeg skal helt frem til C afsnittet, fordi toget kører ind med fronten mod stationsbygningen i Malmø, og man kan nemlig kun krydse spor der igennem*. Jeg spørger hende, om hun altid er så rolig, når hendes planer ændres. Hvortil hun svarer; *nej nej det kommer med rutinen, jeg ved jo, at det nok skal gå og husker, at det så er vigtigt at placere sig smart i toget i stedet for at gå i panik* (Feltdagbog: 4).

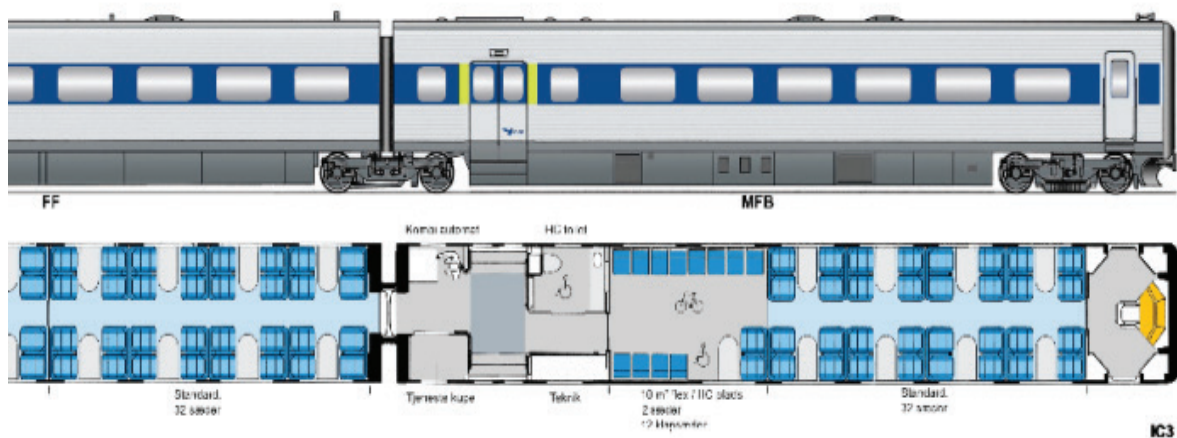
Denne smarthed anvender Hans Jørgen og Christina også, da jeg på København Hovedbanegård følges med dem for at se, hvordan de skifter til et S-tog. Her orienterer de sig begge i forhold til kørselsretningen og de opgange de skal benytte ved ankomsten på Nørreport station (Feltdagbog: 8-9). Sædvanligvis bliver Hans Jørgen og Christina siddende i regional toget, og kører med det til Nørreport station men netop denne dag fortsatte toget ikke, og togføreren annoncerer over højttaleren, at de skal skifte til S-tog. Hvilket skaber følgende dialog;

Hans Jørgen: åh nej nu passer det jo ikke med min nedgang

Christina: argh hold da op

HL: hvad handler det om?

Christina: det er når vi skal videre ned til S-toget - det er jo tit derfor man sidder hvor man gør, fordi det skal passe med trapper op, og at man er hurtigt videre til det næste



HL: så det har man simpelthen gennemtænkt nøje?

Christina & Hans Jørgen i munden på hinanden: ja fuldstændigt ja

HL: nej hvor sjovt at der er sådan mange systemer og det tager et stykke tid at lære ikke

Christina: jo

Hans Jørgen: og du kan også se det på stationerne om morgenen ikk, folk de står lige nøjagtig der hvor de plejer ikk, og det er ikke fordi der er malet nogle steder

HL: nej nej det har de bare lært

Hans Jørgen: ja det ved man af erfaring, og så sommetider hvis der kommer en ny logofører der kører for langt, så bliver der bandet og svovlet noget

HL: ja

Hans Jørgen: eller hvis toget er skiftet ud med et andet

Christina: ja det kan jeg ikke tage, det var også derfor at jeg blev helt forvirret i morges, da jeg parkerede oppe på parkeringspladsen - jeg så dobbeltdækkeren, og så tænkte jeg uhhhhh, så gik jeg i panik og løb og løb, men det var så ikke på den perron

Hans Jørgen: nej man ved lige hvor man skal stå henne, alt efter hvilket tog man skal med

HL: ja

Christina: og når man parkere bilen, tager man stilling til om man skal løbe eller gå, alt efter hvordan der ser ud på stationen

(Transskribering: 47)

Der er flere forskellige mestringsstrategier sat til dialog i det ovenstående. Der er strategien for at være mest mulig effektiv i forhold til navigationen mellem togvognen og ankomststedet. Og så er der strategien for at navigere i tid, ved at observere hvordan perronlandskabet tager sig ud. Men også, og det gælder særligt om eftermiddagen eller på morgenstrækningen efter Holbæk og Næstved, strategier for at få en siddeplads har betydning for den lokaliseringsadfærd, der er på perronen. Jeg går med pendlergruppen på Høje Taastrup station. *I god tid går vi ud på perronen og længere frem til, hvor de forventer at toget vil ankomme. Da toget kommer til syne i det fjerne, konkluderer de at der kun er et togsæt, og alle begynder med stor hast at begive sig hen til der, hvor de nu forventer at toget vil holde, mens der ytres eder, og spekuleres i hvor vidt det vil blive muligt at få en siddeplads* (Feltdagbog: 15). Ved en anden lejlighed oprinder en lignende situation. Frank kigger på mig og siger ”har du prøvet at stå op til Næstved før?” Hans spørgsmål er hensynsfuldt, og da jeg siger ”ja en enkelt gang men det er ok, for jeg har jo ikke arbejdet så hårdt og er forholdsvis ung – jeg synes at det er værst for de ældre som har knoklet dagen lang”. Han fortæller videre at der siden jul på nær 2 uger, har været næsten konstant mangel på togsæt, og at de har stået rigtig meget op. Da toget stopper og dørene åbnes, er Henry inde i toget før den første er ude. Det er en sweet operation og resten af gruppen udbryder ”årghh Henry” (Feltdagbog: 33).

Vel placeret på et sæde, i den togvogn der er smartest at være i i forhold til ankomststedet, ændrer togvognsmestringsstrategierne sig og får en mere mikroorienteret karakter med et fokus på indretningen i sædet, taskernes placering, blikket rundt i kupeen og ud af vinduet. Vinduet er særligt fremtrædende i det empiriske materiale, og bruges både til individuel æstetisk rekreation, afskærmning og eftertænksomhed, men også som genstand for samtaler.

*Da vi nærmer os Næstved, ser Emil ud af vinduet og siger “i går var der næsten lyst her ved Næstved, det er der bare slet ikke nu.” Jeppe foreslår, at det er på grund af regnen, og Emil siger træt “jeg tror om 3 ugers tid så er der mørkt når vi når Rødby. Der går noget tid, og kl. 7.28 konstaterer Henry at der nu er lyst, og at dem fra Næstved ikke kom i dag* (Feltdagbog: 17). Et andet eksempel er 2 ældre damer, der pendler fra Kalundborg til Holbæk, jeg lytter til deres samtale, først handler det meget om vasketøj, men da det emne er uddebatteret kigger de *ud af vinduet på et hus som står tomt, og konstaterer at det har stået tomt længe* (Feltdagbog: 22). Vinduet er således en adgang til et fælles emne, der kan diskuteres med andre Mobile Withs.

For dem der rejser alene, har vinduet en anden funktion. Tommy, der pendler på Vestbanen, *kigger ud af vinduet på strækningen fra Lejre til Hvalsø, fordi der har der tit gået noget råvildt her ude på den her side. Det har jeg altid siddet og gloet efter, om det skulle være der. Jeg synes at det er så smukt at se på* (Transskribering: 93). Tor, der pendler på samme strækning, sidder og *holder øje med hvad der nu sker, og hvad man nu kører forbi og sådan. Hvordan vejret er, og ellers er det som ikke noget specielt, det er bare for at tiden den skal gå hurtigere* (Transskribering: 98). Vinnie pendler den første halvdel (Kalundborg - Holbæk) af sin rejse alene. Hun fortæller poetisk, om hvordan hun på denne del af turen sidder og tænker, og kigger ud af vinduet. *Tankerne de cirkler jo bare rundt i toget, mere end hvis man sidder derhjemme fordi man her får nogle andre input, end hvis man bare sidder i en stol eller en lænestol. Jeg tror at det er lidt mere drømmende det her, må jeg nok sige – jeg ved ikke hvorfor at jeg har en eller anden (kort pause) at jeg altid tænker på rejser, at når man sidder i et tog så, skal man ud og rejse, eller også så sidder man og kigger ud og tænker, at det også kunne være fedt at tage et eller andet sted hen, fordi man sidder og kigger ud, og kommer til at tænke på et eller andet land. Jeg tror at det er det, der er forskellen på om man bare sidder der hjemme og glør ikk* (Transskribering: 84).

Men togvognenes indretning kan også være en belastning, og der er en del eksempler på, at specifikke sæder foretrækkes, fordi de gør rejsen mindre belastende – hyppigt er der et ønske om IC3 sæder, som ikke altid kan tilgodeses. Dette er dog, som vi skal se i næste afsnit, ikke den mest fremtrædende sårbarhed.

## Sårbarheder

Der er eksempler på sårbarheder forbundet med togpendlingen i det empiriske materiale omkring mestring af ny teknologi som eksempelvis det elektroniske billetsystem. Håndteringen af det skaber en del dialog, men mest af alt er der en sårbarhed i forholdet til tid - relateret både til rettidig ankomst og familiemæssige afsavn.

Særligt sårbar bliver man, når der er flere forskellige afgange, der skal passe sammen, som vi så det hos Ingrid - i pendlergruppen er det særligt Trine, der er udsat. Om man får hende at se, *det kommer an på om Lollandsbanen den kommer til tiden, og DSB og Lollandsbanen de taler ikke så godt sammen – hvis Lollandsbanen den er forsinket, så kører vi bare, så må hun tage det næste* (Transskribering: 13). De fleste

af pendlerne har etableret en forståelse om forsinkelser hos deres arbejdsplads og deres familie, men det er alligevel vigtig for de fleste at ankomme rettidigt, og med henblik på undervejs at holde styr på tiden udvikles der tidsmæssige trianguleringer med tid og landskabsmæssige pejlemærker.

Emil fortæller, at *i Hedehusene så rejser vi os, når vi kører over bullet, som er en bro, hvor der går en motorvej under. Det er belysningen der er det vigtigste – jeg kigger ikke ud på hvad der sker, det er jeg ligeglad med, måske bortset fra når vi kører over vandet, det kan jeg godt lide, men det er belysningen der er det vigtigste, selvom jeg ikke kigger ud, så ved jeg pga. lysniveauet, hvor vi er. Det er det værste, når jeg har haft ferie eller været væk, så er min rytme forstyrret.* Jeg spørger om det kun er om vinteren, at de på den måde kan navigere i forhold til lysniveauet? Men Emil siger at det der varierer om sommeren er *hvor solen skinner ind i vognen* (Feltdagbog: 18). En senere episode fra min feltdagbog bekræfter den tidsmæssige triangulering; *Emil og Henry sover fortsat. Og Jeppe, Trine og jeg sidder og små taler, mens vi bladrer i aviserne, kigger ud af vinduet, sms'er og lignende. Jeppe lukker øjnene og tager sig en lille lur - hans vækkeur ringer, da vi er lige før Roskilde ud for et tårn, og han konkluderer, at vi er rettidige. Emil vågner også op, og klasker Henry i hovedet med en avis, så han kan nå sine rutiner. Henry vågner op med et "hvad hvor er vi?", han rejser sig op og Emil svarer "vi er bare i Roskilde". Henry går på toilettet, da han kommer retur er vi ved Hedehusene, og alle begynder at tage deres tøj på. Vi aftaler at ses kl. 15.58 i Høje Taastrup. Et stykke tid før motorvejs overkørslen rejser alle undtagen Jeppe sig, og begynder at stime ud af kupeen – først i det øjeblik toget er over motorvejen, så rejser Jeppe sig og siger "nå er det tid til at gå"* (Feltdagbog: 31-2). Ved en tidligere lejlighed sker der et sammenstød mellem klokketiden, og den tid der er knyttet til togets lokalisering. Jeppe har sat sin mobil til at ringe på det tidspunkt, hvor han forventer at vi vil være i Roskilde. Mobilen ringer, og han siger: *Hvorfor er vi ikke i Roskilde endnu?* Emil svarer, at det er vi da også snart. Men det er ikke nok – Jeppe siger; *jeg skal gerne kunne se siloen når den ringer – det her er bekymrende* (Feltdagbog: 18).

Rejsen har sin egen tidslighed, og den relaterer i lige så høj grad til rejsens fremskredenhed, der kan aflæses på landskabet, som til tiden på uret. Men også lyset fra vinduet spiller en rolle, som Trine siger efter 3 ugers sygefravær *gud der er allerede lyst - før var der også helt mørkt, når vi stod af toget* (Feltdagbog: 31).

Rejsetidens længde griber selvsagt ind i en tid, som pendlerne ellers ville have brugt på en anden måde. De forhold der hyppigt fremføres som en belastning er, at tiden med børnene eller tid til praktiske gøremål bliver presset. Emil forsøger at løse problemet med at han ikke ser sin søn så meget i hverdagene, ved at undgå at han skal passes i weekenderne af bedsteforældrene og *ja så hygger vi os, jamen vi hygger os med mange ting. Vi har mange byggeprojekter både Morfar og mig. Vi har mange byggeprojekter, som vi hjælper hinanden med, og så skal junior jo være med. Han vil være med til alt hvad jeg laver, og han bliver ikke eksporteret væk bare fordi at jeg skal arbejde, så han er med til at bygge både carporte og stakitter, og hvad vi nu eller finder på, så render han rundt og hjælper. Sådan en lille 4 årig dreng han elsker at være med og knokler bare løs. Han klør bare på, det er bare derud af, og så tager han jo med mig på arbejde en gang i mellem ikk* (Transskribering: 10). Emil er afhængig af, at hans kone kan hente og bringe hans søn til og fra børnehaven i hverdagene. Der findes mange mobilitetsmedhjælpere i pendlerne familier, som sikrer at familierne og de praktiske gøremål i dem, fungerer i den tid hvor pendlerne pendler.

## Mobilitetsmedhjælpere

*Min pendlerstrategi kan kun lade sig gøre, fordi min mand tager sig af det derhjemme – både vores kæmpe hus og sommerhus. Han nyder f.eks. at downloade fede forelæsninger fra de bedste universiteter og afspille dem på sin mp3 afspiller, mens han laver havearbejde* fortæller Ingrid (Feltdagbog: 3). Fraværet af små børn, en mand der nyder at gå hjemme og tage sig af hus og sommerhus uden at blive hægtet af, hvad der sker i verden, vægter i Ingrids fortælling, om hvad der får den store afstand mellem hjem og arbejde til at fungere, ligeså højt, som hendes egen evne til at indrette sig nye steder og til at nyde pendlertiden. Bente, en dame i 50'erne der pendler på Vestbanen, fremhæver i højere grad den daglige hjælp fra hendes mand. Når hun kommer hjem, så har han *lavet det meste af det - han har altid forberedt alle grøntsager og sådan, og når vi så har spist så rydder han op og sådan. Jeg er meget forkalet – meget! Jeg når kun arbejdet til daglig og så er det i weekenden at man når alt det andet ikk, nu i går så havde jeg en hjemmearbejdsdag hvor jeg var rigtig husmoderagtig, og fik bagt en kage til ham om aftenen, og jamen det har jeg ellers ikke overskud til, så det er det der er fordele ved hjemme arbejdsdage, at man kan lave lidt andet ind i mellem, og at man kan lukke forretningen kl. 4* (Transskribering: 105). Sussi, en midaldrende dame der pendler på Vestbanen, har arrangeret sig efter



samme skabelon som Bente. *Jeg har så heldigvis en mand der sørger for at lave mad og handle ind, for det kan jeg ikke, det kan jeg slet ikke nå. Lige nu der består mit liv af at sove, gå på arbejde og spise.* For Sussi handler indskrænkningen af hendes dag ikke bare om den tid hun bruger i toget, men også om at hun bliver træt af at sidde i toget. *Man kan sidde her og slappe af så ja det kan man godt, men det er altså ikke det samme som når man er hjemme....det er hårdt fordi man sidder ikke ordentligt, det er gode sæder, men alligevel så sidder man ikke ordentligt, det gør man altså ikke* (Transskribering: 96). Ambivalensen mellem på den ene side at blive træt i toget, og på den anden side muligheden for at bruge toget til at få indhentet søvn, vil blive yderligere præsenteret i afsnittet om kroppen, men her er det medtaget fordi det for Sussi fungerer som en sårbarhed.

Også Trine, Emil og Hans Jørgen har partnere der arbejder lokalt og tager sig af at hente børnene, handle ind, vaske tøj, smøre madpakker og lave mad. Hans Jørgen fortæller om sin egen situation, og anvender en udflytter fortælling til at understrege logikken deri: *jeg har en kone som arbejder i byen så øh, hun afleverer mine 3 poder og henter dem igen, men jeg tager det sene tog nu, for så kan jeg nå at hjælpe med at gøre dem klar til at komme ud af døren, men altså for mig ville det ikke kunne lade sig gøre hvis ikke jeg havde min kone derhjemme. Vi købte et nyt hus sidste år – der havde boet en familie i jeg tror at det var 9 mdr. Som kom fra København og troede, at det var romantisk at flytte på landet med 3 børn i institutions alderen mens de begge to arbejdede i København, men det fandt de ret hurtigt ud af, at det hang ikke sammen for altså, det tager altså næsten 2 timer for mig at komme frem ikk og 2 timer tilbage igen, så skal man altså tidligt af sted for at have 7 ½ time - men der har institutionerne lukket. Christina supplerer med betragtningen, at *det har de jo så med mindre at man er på halv tid.* Hans Jørgen afslutter samtalen og siger, *så kan det ikke hænge sammen at pendle, og de kan råbe ligeså tosset de vil om at det hænger sammen, nej det gør det ikke det gør det ikke, og det er jo heller ikke noget ved for børnene* (Transskribering: 45).*

Trine har valgt at arbejde på nedsat tid for at få en ugentlig fridag, hvor hun kan klare alle nogle af de praktiske gøremål, som hendes mand ikke kan klare for hende, og som hun ikke kan nå de dage hvor hun arbejder; *det er der jeg laver aftensmad og kommer til frisøren og alle de der ting, så der er altid mange ting at gøre på en fridag,* fortæller hun. Emil har fri hver 4. Fredag, så der planlægger han at gøre alle de ting som han selv skal ordne på en hverdag; *jeg skal jo også til møder i børnehaverne og sådan noget det skal jo også ordnes der så alt skal virkelig planlægges når man kun*

*har fri hver 4. fredag.* Jeg spørger dem, om det er et krav til et godt pendlerliv, at man er god til at planlægge? Det er de enige i, men understreger med større vægt, *at det skal fungere på hjemmefronten, ja det skal fandeme fungere derhjemme, ellers så duer det bare ikke. Det skal det, hvis det ikke fungerer der hjemme, så kan du ligeså godt opgive det hele, så kan det ikke fungerer* (Transskribering: 29-31).

Emil går alternativt til værks i sine anstrengelser for at få det til *at fungere der hjemme*, og drage omsorg for sin kone og hendes kvalifikationer som mobilitets-medhjælper og familiemæssig ressource. Jeg spørger Emil, om der ikke er meget skiftende arbejdstider i hans kones job som social og sundhedshjælper, og en overraskende fortælling tog form. Han fortæller:

Nej, det er weekend vagter hver anden weekend, fordi jeg var inde over og blande mig lidt i hendes arbejdstider lige på et tidspunkt, hvor hendes arbejde ikke kunne finde ud af det. Det er vigtigt for mig, at man ikke har 22 timer i den ene uge og 46 timer i den næste - det der med at have 46 timer, det er fandeme for meget til en person. Og så når en person er ved at gå ned omkring det, så går jeg ind og så råber jeg en lille smule højt så - som jeg sagde til dig tidligere, så laver jeg arbejdsplaner ude på arbejdspladsen - og så lavede jeg en arbejdsplan om, hvornår hun så skulle på arbejde, og som så blev godkendt. Så hun har 34 timer om ugen, og i den ene uge har hun 32, og i den anden har hun 36, og hendes arbejdstider de passer. Der er aldrig nogen huller, så det er hun meget glad for. Når du går ned med stress, så påvirker du ikke bare dit arbejde, du påvirker også din familie fuldstændigt, alt gik i stå der hjemme, og jeg kan ikke nå noget, når jeg kommer hjem. Jeg er afhængig af at hun er i stand til at lave noget derhjemme. Så er jeg nødt til at gå ind og banke i bordet, og det gjorde jeg og det blev både positivt og konstruktivt.

(Transskribering:66-67)

I modsætning til de øvrige pendlere, så pendler både Christina og hendes mand fra Næstved til København. Han er fra England, men de valgte at bosætte sig i Danmark tæt ved Christinas familie, først fordi institutionspladserne i England var så dyre, at det næsten ikke kunne betale sig for Christina, der er specialkonsulent i en bank, at arbejde, og dernæst for at kunne være tæt på børnenes bedsteforældre. Hun fremhæver, at hun er *heldig at have forældre som henter hver dag*, men at *man jo gerne skal hjem til tiden alligevel* (Transskribering: 45).

Bedsteforældrenes hjælp er meget eftertragtet særligt mens børnene er små, og fungerer i flere tilfælde som en bosætningsmæssig lokaliseringsfaktor. Emil er ikke glad for, at hans søn skal passes ude, men sætter alligevel pris på sine svigerforældre, der bor i nærheden. Også Trine, der er på nippet til at have børn der kan være alene hjemme, siger om sine svigerforældre, at *dem kan vi trække på hvis der er noget, også nu her når vi ikke har ferie endnu, så tager hun dem, ellers så skulle de jo have været i fritteren, men nu er de så gamle at de hellere vil være fri for fritteren* (Transskribering: 30). De lokale bedsteforældre fungerer som en blanding af en daglig hjælp, nødstans eller ekstra hverdagslig luksus for børnefamilierne. Men børnene kan også – når de bliver ældre - fungere som mobilitetsmedhjælper. Vi sidder og sveder i toget. Henny ringer til sin søn for at blive hentet ved Næstved stationen, som vi nærmer os.

Emil: nu er der til at se en ende på det

Henny: ja gudskelov

Emil: og der var en der gerne ville hente dig

Henny: ja det var der sgu, for Mads har jo bilen i dag, så måtte han jo lige komme og hente mig

Emil: har han ikke snart det hver dag

Henny: nej det er lidt forskelligt om hvilket humør han er i - de dage hvor der har været så varmt, så er det for længe i rejse tid, det orker han simpelthen ikke, så kører han gerne henede fra om morgenen, hvor der er lidt mere luft. Jeg sagde også til ham, der er 50 grader herinde, der skal ikke være mere end 20, når jeg sætter mig ind i bilen. (Transskribering: 61)

Når de pendlere jeg har talt med, på trods af en relativt større autonomi i automobiliteten, alligevel vælger toget frem for bilen, så skyldes det en blanding af mange forskellige forhold, som jeg ikke har undersøgt i mit materiale, bortset fra hvis pendlerne selv bragte det på banen – det gjorde Maggie, som vi skal se i det følgende afsnit.

## Fravalg af bil

For flere af pendlerne tager det længere tid at pendle i deres biler end med tog. Sådan er det også for Maggie. Hun er opvokset i Nordjylland, og har arbejdet en del internationalt, inden hun flyttede med sin mand og sit barn til Næstved. I starten kørte hun i bil ind til sit arbejde i centrum af København men:

Når man kommer ind til København så, nu kommer jeg fra Aalborg, og når du kommer ind til København, der skal du næsten være opvokset for at finde ud af lige præcis hvornår du skal dreje og ensretninger, så jeg sparer en masse tid bare ved ikke at køre forkert ... altså jeg vil sige det på den måde, at det er første gang at min bil den har kørt så langt i første gear. Det plejer vi jo ikke ovre ved os, og det kan jeg godt sige dig, første gang der sendte jeg også en sms til min veninde ude fra motorvejen som var 4 sporet, og jeg kan godt sige dig, man sad bare i kø og hun skrev ”jamen hold nu kæft Maggie det der er jo ikke i Danmark” så tog jeg et billede af en af frakørslerne og sendte til hende, for ellers så tror de ikke på mig. Og så er der det der med nærmest at få krampe i lægmuskelen, fordi du hele tiden skal koble ud og skifte til 1. og koble ud og bremse og skifte ned igen, og her i toget der kan du bruge tiden konstruktivt .... altså selvfølgelig udnyttede jeg også bilen konstruktivt, og fik ringet til alle dem jeg skulle ringe til og alt det her, men øh det her er mere behageligt. Du kan også tage noget op af tasken som du kan koncentrere dig om, kontra hvis du skal koncentrere dig om trafikken. Det er det store plus.

(Transskribering:78-80)

Både togets evne til hurtigst muligt at bringe hende fra A til B og muligheden for i toget at anvende tiden på en anden måde, er elementer Maggie i sin fortælling trækker på. Også en 40 årig mand jeg taler med, der pendler mellem Næstved og Nykøbing, fortæller at det er den anderledes brugsmulighed der har lokket ham væk fra bilen og over i toget. Han vil gerne *powernappe om eftermiddagen, ligesom han også vurderede at DSB om vinteren er mere præcise end han selv er i bil, ligesom han er ked af køer, ventetid og forsinkelser, fordi det føles så dumt når man bare står der og venter. Når han venter i forbindelse med togkørselen, tænker han meget over sit arbejde og forsøger at udtænke nye måder at udføre det på, mens han når kører i bil og der er kø, er han mere optaget af trafikken* (Feltdagbog: 9). I næste afsnit præsenteres de empiriske eksempler, der vedrører artefaktens anvendelse til at understøtte den mangfoldige anvendelse af tiden i toget.

## Artefakter

Ingrid, som på mange måder næsten har gjort pendlingen til et kunststykke, har en pendlertaske med sig i toget, som er den taske hun bruger aktivt. Hun fortæller om den, at hun altid har den med, og er rigtig glad for den. Hun viser den frem

og siger; og se her har jeg alle mine billetter til 3 måneder frem i tiden og chokolade, fordi jeg skal rejse langt. Og her er cd afspilleren og lydbogen. Jeg har lånt bogen af en kollega, den er godt nok på svensk, men det generer mig ikke længere. Og så har jeg den her pude, som er meget speciel, fordi nu skal jeg lige puste den op, så du kan se den – se den er flad på midten, og det gør at den bliver på sin plads. Den er jeg rigtig glad for, til når jeg sidder og sover i toget. Herudover har Ingrid et strikketøj med. Det er en trøje, som hun har strikket forstykket til på hendes strikkemaskine derhjemme – tiden i toget bruger hun til at strikke detaljerne (Feltdagbog: 2). At have en mobiltelefon med musik eller radio med som der kobles høretelefoner til, er en artefakt som er hyppigt anvendt, ligesom også aviser, magasiner og bøger er det.

*Først Emil og ikke lang tid efter Henry sætter høretelefonerne i øret og ligger sig til at sove. Henry tilbyder dog først sin avis til Trine, som tager i mod den – det er en lokal avis. Han har også Jyllandsposten fra i går med. Jeppe er kommet godt i gang med et spil han spiller på sin telefon. Han er sudoku haj, og har i det hel taget flair for tal og logiske kombinationer. Han er helt grebet af spillet, og fortæller at det er svært, han er kommet til bane 98, som han bare ikke kan komme igennem. Han fortæller videre om, at han i går spillede så opslugt på vejen hjem, at han nær ikke var kommet af toget. Jeg spørger ham, om han godt kan lade være med at spille derhjemme. Det kan han ikke altid, det kommer an på hvad der er i fjernsynet. Efter han har prøvet banen et par gange, går han på opdagelse i telefonen øvrige funktioner. Det er en android telefon som kan lave en avanceret udgave af rejseplanen, hvor man bare trykker på en knap der hedder tag mig hjem, og så regner den selv ud via gps hvor man er, og planlægger ruten til ens bopæl, som også er kodet ind. Dernæst går han i gang med at få den til at læse strekkoden på Henrys avis. Den giver ham et link på nettet, som han kan klikke videre på (Feltdagbog: 31).*

Artefakterne fungerer i toget i ligeså høj grad som redskaber til individuel rekreation og hobbydyrkelse, som redskab til initiering eller skærmning af social interaktion.

## Mobil mestring af hjemmet og arbejdet

Tiden i toget bruges også til en mobil mestring af både hjemmet og jobbet og som en transition mellem de to steder. De elementer af hjemme som det empiriske materiale viser, at der mestres i toget, er orienteret omkring børn og omkring at gøre sit æstetiske udtryk færdigt. Hver morgen er Trine i kontakt med sine børn

fra toget. Jeg spørger hende, om de er alene hjemme. Og hun fortæller; *ja det har de snart været i et par år nu, det går rigtig godt, min store datter står selv op, når jeg sender hende en sms, og går i bad og sådan, og så smutter hun op ovenpå igen, og den lille han har så under etagen for sig selv* (Feltdagbog: 31). Mens jeg taler med Maggie i toget, er hun i gang med at gøre sit personlige udtryk færdigt, og hun kæmper svært med en armbåndslås. *Skal jeg ikke lige hjælpe dig med det der, jeg kender det fra mig selv, det er super svært at ramme* – spørger jeg. Det bliver hun glad for, og vi bevæger os videre i vores samtale om relationen mellem hjemmetid, arbejdstid og togtid som om intet var hændt (Transskribering: 79).

I sociale interaktionssituationer i toget kan pendlerne skifte mellem forskellige typer af aktiviteter – eksempelvis mellem arbejde og samtale. Følgende uddrag af min Feltdagbog finder sted mellem Kalundborg og Mørkøv en vintermorgen: *En kvinde og en mand sidst i 50'erne sidder forskudt overfor hinanden ved samme cafe arrangement. De diskuterer kvindens søns arbejdsløsheds-problemer, og de strategier han har for at komme ud af dem. Lige fra at være udsמידer på et diskotek til at ansøge om læreplads i en herretøjsbutik. Han bruger meget af sin tid til at gå i fitness, og hun har gennem sit firma forhandlet en rabatordning til ham. Manden præsenterer en arbejdsrelateret problemstilling for hende, men først ligger han hænderne på en kæmpe mappe, der ligger på bordet, og siger "jeg må vist hellere i gang, nu fik jeg heller ikke lavet noget i går" hun siger "ja jeg har også taget en bog med", hvorpå hun hiver en roman op af tasken. Det arbejdsrelaterede problem han sidder inde med, vedrører noget regnskab han har lavet, og en fejl han har fundet men ikke helt kan greje – hun forsøger at hjælpe ham* (Feltdagbog: 36-37). Den kropslige gestus der anvendes til at signalere tilstedeværelsen af arbejdsopgaver, flytter fokuset således, at det er arbejdsopgavens indtrængning snarere end pendlerens prioritering, der afslutter samtalen. I en interviewsituation sker det samme. *Rejser du altid alene, eller er der nogen du følges med* sommetider spørger jeg en dame i 50'erne, der sætter sig ved "mit" cafe arrangement. *Nej det gider jeg faktisk ikke, jeg vil hellere sidde og arbejde, men jeg ved sådan hvem folk er, og der er også nogen jeg hilser på bare sådan løst, og så giver jeg mig til at arbejde, ligesom jeg også skal i gang med det lige om lidt - hun kigger over på bordet og kommunikerer at vores samtale ikke skal strække sig ud over hele turen* (Feltdagbog: 36).

Henrik, der pendler mellem Næstved og Nykøbing, *arbejder nogen gange i toget, hvis det kræver det, men der kan godt være mange forstyrrende elementer så det er ikke altid så nemt, så andre tider der bruger jeg det bare til at slappe af* (Transskribering:

75). Bente fortæller, at hendes arbejdspress er stort, og at det er derfor at hun arbejder i toget. For som hun siger, *jeg har en rimelig lang arbejdsuge i forvejen, og jeg ville føle mig helt til grin, hvis jeg bare sad i 2 timer hver vej og ikke lavede noget* (Transskribering: 105).

En anden måde at blande hjemmetiden, arbejdstiden og pendlingstiden er, at anvende pendlingstiden som en transition mellem hjem og arbejde. Maggie bruger *halvdelen af turen på at evaluere dagen, og hvis jeg har nogle ting sådan i forhold til dagen, som jeg skal bruge fremadrettet, så får jeg lige tænkt over, og får sat tingene på plads. Det er lidt ligesom, hvis man er ude og løbe, der får man også lige lagt program den første halvdel af turen, og det bruger jeg egentlig også togturen på, og så når jeg når til Ringsted, så er jeg faktisk klar til at tænke på familien, så er jeg klar til det private* (Transskribering: 80-81). Leo bruger samme strategi, fordi det for ham er vigtigt at holde arbejdslivet ude af hjemmet. Han tænker ikke på arbejdet der hjemme, men sidder i toget og *tænker på, hvordan dagen den skal planlægges, så man ved sådan lidt om hvad man skal lave*. På hjemturen der sidder han omvendt og evaluerer sin arbejdsdag, og forbereder sig på at komme hjem. *Har jeg nået at gøre de ting jeg gerne ville, eller er der noget som jeg har glemt eller tja, og når jeg ligesom har gjort det, så tænker jeg på kone og børn. Jeg har en kone som arbejder i hjemmeplejen ikk, så det er jo ikke så tit jeg ser hende, fordi hun arbejder skævt i forhold til hvad jeg gør – jeg arbejder om dagen, og hun arbejder om aftenen, så det er sådan noget med, at vi ser hinanden en uge maksimum 2 på en måned, men vi kan lide det, og har det godt med det. Og så har jeg en datter på 14, som jeg ser hver dag når jeg kommer hjem. Der er altid en eller anden hjemme.....så det der med tog og pendle frem og tilbage og sådan noget lignende, det kan jeg godt lide så har man tid til lige at sidde og fundere over tingene – ”har du nået det du skal” og sådan.*

Jeg spørger ham, hvorfor han tænker, at toget er et særlig godt sted at tænke over det, og om man ikke ligeså godt kunne gøre det, når man kom hjem og sad i sin lænestol. Men tiden i hjemmet holder Leo meget adskilt fra sit arbejdsliv. *Når jeg træder ind af min dør, så arbejder jeg ikke, og når jeg så er ude af min dør og skal på arbejde, så starter jeg med at tænke ”nå har jeg nu husket det jeg skal have med, og hvor er det jeg skal hen af, og hvad er det jeg skal have med derop” men ligeså snart at jeg er der hjemme, så er arbejdsdagen nedlagt* (Transskribering: 92). Herved kommer togets mellemrum til at fungere som en refleksiv transition, der tillader dem der ønsker det, både at reflektere og holde hjem og arbejde adskilt.

## Kroppen på rejsen

Praksissen at tage sig af sin krop på rejsen eksisterer i det empiriske materiale særligt omkring aktiviteterne søvn og spisning, som vil blive præsenteret i de følgende afsnit, men kroppen på rejsen handler også om oplevelser, belastninger og udtryk.

### *Søvn*

At sove i toget er noget der praktiseres af mange pendlere. Af nogen fordi de særligt om vinteren ikke kan holde sig vågen, og andre fordi de opsplitter deres søvn således, at de sover mindre i hjemmet end de ville gøre hvis de ikke pendlede. Emil fortæller om sin korte nattesøvn;

Jeg står op kl. 4 - jeg er typen der ikke gider at stresse (...), jeg skal have min morgenkaffe, og jeg skal have min fred og ro, det skal jeg. Og gå i bad og barberes og alle de der ting, og det skal gå i et stille tempo (latter). Jeg gider ikke at stresse, jeg hader at stresse, jeg gider det ikke. Jeg spørger ham hvornår han går i seng. Hvortil han svarer; når jeg bliver træt mellem 23 og 24, men så blunder jeg i toget som regel, men med den varme her! det er helt vildt! der var jeg heller ikke kommet til det, selvom du ikke havde været her. Jeg er også helt gennem blødt af sved, jeg er glad for at jeg har min vand med.”

(Transskribering: 67-8)

Søvnen og rammerne omkring den er anderledes i toget end i hjemmet. Som en ung kvinde også pointerer, så har man ikke mulighed for at justere på og tilpasse omgivelserne, så de passer bedst muligt, men *man får sådan en lyskegle ind i ansigtet, hvis man gerne vil sove (...) det er vildt irriterende men det er småting* (Transskribering: 86). I pendlergruppen er det altid legitimt at lægge sig til at sove, og i den forbindelse anvendes høretelefoner hyppigt som et redskab til at kommunikere, at man ikke er tilgængelig for samtaler. *Henry og jeg har sat os tilrette i eftermiddagstoget, de andre sidder spredt i resten af kupeen. Han tager sine høretelefoner frem, skubber sig ned i sædet og siger ”så kan man lige nå en lur inden Næstved – vi kan jo ligeså godt udnytte tiden.” Jeg sidder og bladrer i en avis, Henning har taget med fra sit arbejde, han har 2-3 forskellige med som han har fået gratis* (Feltdagbog: 33).

At gøre det til en aktiv tidsudnyttelse at sove, er lidt af et kunstgreb, men det bliver også en kropslig rutine. Jeg taler med 2 damer sidst i 50'erne, som pendler



mellem Holbæk og København. De fortæller begge to indledningsvist, at de sover meget i toget. Jeg siger "det gjorde I da ikke da jeg kom ind", "nej" siger de enstemmigt, og de er enige om at "det er fordi vi lige skal have snakket af først og vendt et par ting og så ligger vi os til at sove bagefter. Den ene dame sidder med en oppustet pude i hånden "den her har jeg haft oppustet og klar i tasken i mange år". Efter et par minutter ligger hun sig til at blunde, og den anden dame og jeg går i dybden med vores samtale. Jeg spørger om hun aldrig er bange for at sove i toget – jeg havde egentlig tænkt på spørgsmålet ud fra en sammenhæng om, at hun er kvinde muligheden for at blive bestjålet eller udsat for andre overgreb, inden hun svarer tager hun sin mobiltelefon, der ligger på det lille bord i hånden og siger "jo jeg sætter alarmen til, og da jeg pendlede før mobiltelefonens tid og havde nattevagt, så var jeg så bange for ikke at vågne, og togets bevægelse gør bare (hun rækker sig frem og tilbage en 4-5 gange), at man næsten ikke kan lade være med at falde i søvn, og så efter et par gange at være landet eller vågnet i Mørkøv, hvor det varer en time, eller det gjorde det dengang før der kommer et tog igen, og der var bare så koldt, at man blev nødt til at gå ind til den lille købmand og købe et blad. Jeg kom faktisk til at kende købmanden, nå men efter at have gjort det et par gange, så købte jeg sådan et lille rejsevækkeur. Det var også sådan, at hvis jeg tog i Zoologisk Have med børnene i weekenderne, så kunne jeg næsten ikke holde mig vågen i toget – det var ligesom om kroppen var vant til at falde i søvn i toget" (Feltdagbog: 37).

Med Sussi, en midaldrende dame der pendler mellem Kalundborg og København, taler jeg om muligheden for at gøre det samme, som hun gør i toget – sove og læse - derhjemme. Hun fortæller, at *altså om morgenen der ville jeg sove lidt længere, og om eftermiddagen der vil jeg gå og lave nogle praktiske ting derhjemme*. På den måde tænkte jeg, at hun får en pause fra de praktiske gøremål. Da jeg foreslår det, siger hun; *ja det kan man godt sige, men det er da også lidt en frustration, at man bruger så mange timer hver dag på at komme frem og tilbage ikk, det er et irritationsmoment* (Transskribering: 95).

### **Mad**

*Da vi standser i Nykøbing Falster, står Trine på. Hun har medbragt kaffe, en ostemad og sin avis. Hun sætter sig der, hvor Emil havde sagt, at hun ville sætte sig, avisen kommer hun aldrig rigtig i gang med, og ved Næstved ryger den permanent ned i tasken. Christina står på i Næstved, og går med det samme i gang med at spise fra en tubberware boks med yoghurt, frisk frugt og müsli arrangeret i lag, og en termokop med kaffe. Jeg stirrer længe på boksen med yoghurtarrangementet, og mærker tydeligt,*

*at jeg lod de sidste 4 boller blive i campinghytten til de efterladte* (Feltdagbog: 8). Toget kommer her til at fungere som en forlængelse af de aktiviteter, der hyppigt varetages i hjemmet. Men mad spiller også en rolle i situationer med forsinkelser, fordi de planer som pendlere har om, hvornår de skal have noget at spise bliver forstyrret. Nedenstående dialog omhandler en beskrivelse af Henrys reaktioner på gårsdagens forsinkelser, hvor netop hans mangel på mad bliver anvendt som forklaring på en manglende tolerance;

Trine: nej så jeg hørte ikke på hans brok i går, men øh han var sur siger Emil

Emil: jah men det kammede helt over, da vi nåede over i Hamborg toget

Christina: kammede det helt over der?

Emil: ja for så var det jo, at han gik sukkerkold, han havde jo ikke fået noget at spise siden kl. 11 jo

Trine: kunne han så ikke gå ned i bistroen og få noget der

Emil: det gjorde han jo også, så gik han ned i bistroen og købte en pølse, fordi han jo var pisse sulten, og så skulle han ned og have en pølse, og mens han var nede og købe den pølse, så faldt jeg så i snak med en tysk pige, som sad over på den modsatte side af os. Vi sad og snakkede frem og tilbage, og Henning han skulle jo partout sidde imellem os. Så vi sad og snakkede over hovedet på ham, så han blev mere og mere tosset, og så da han havde spist den pølse så

Christina: nejh

Emil: så var han jo stadigvæk sulten den lille mand, og så fløj han jo ned og købte noget chokolade, og så sad vi jo og ævlede videre, så da vi stod af toget, der kunne han godt brokke sig noget (...), og jeg ved ikke hvad. Han var helt oppe at køre.

(Transskribering: 36)

Rutiner omkring mad og sammenhængen mellem forventning om mad og adgangen dertil, er vigtige elementer i hvordan pendlerne trives, og med hvilket humør de mestrer rejsen.

### ***Kropslig udtryk, oplevelse og belastning***

De kropslige udtryk som kan opleves i belastede situationer - eksempelvis som i nedenstående eksempel når klimaanlægget ikke fungerer – bliver håndteret gennem italesættelser, samtaler og social indtagelse af drikkevarer. Nedenstående eksempel viser, hvordan den sociale situation udvikles til at rumme det kropslige ubehag, der er forbundet med at svede kraftigt og det sociale ubehag der er ved, at svede kraftigt, sammen med andre. Dialogen er – på trods af sin længde - klippet sam-

men sådan, at de passager der ikke vedrører, eller ligger op til, samtaler om enten kropslig udtryk, oplevelse eller belastning er taget væk.

Fælles: py ha det er fuldstændig ulideligt (...)

Emil: nejh det er helt vildt det her (sveder), nejh nu må der godt snart komme en togfører, så vi kan få lidt styr på det her

Henny: der kommer ingen togfører i dag

Emil: nej Trine kan vi ikke få et blad herover, det er altså lidt unfair det der, vi sidder saft edder smaskeme og arhhhh das ist guuuutt (vifter med bladene)

Trine: er der ikke nogen der har et termometer eller et eller andet i deres mobil, så vi kan se hvor varmt her er (...)

Emil: jeg tror ikke at vi ser nogle togførere før vi er på den anden side af Næstved

Henny: nej det tror jeg fandeme heller ikke

Emil: de tør ikke i dag, der er dejligt tempereret (ironisk), altså sådan som den luftfugtighed den er herinde, så tyder det på at vi snart får en torden

Henny: ja det er så kvælende ikk

Emil: ja det kommer til at lyne og tordne (...)

Henry: du sidder da og taber dig

Emil: det er ud af vinduet så

Anton: jeg transpirerer, er det ikke det det hedder (...)

Emil: ja pyha der er ingen air condition i dag

Togføreren (TF) kommer

Emil: er vi løbet tør for aircondition i dag

TF: ja det tror jeg på

Emil: den er godt nok noget heftig

TF: jeg har skruet så langt ned som jeg kan, og alternativet er at jeg skal aflyse toget

Trine: nej

Anton: nej det var i går

Emil: ja det var rigeligt i går (latter)

Anton: det går kun en gang om ugen

Henny: vi har ikke været i Næstved vel?

Emil: desværre nej (latter)

Anton: men vi har været i Ringsted, så I kan godt få forsyninger

Trine: skal vi op og hente forsyninger (...)

Anton: nå nu sker der sgu da noget....nå det er dig der sidder og vifter så der kommer luft

Trine: det er mig der vifter ja

(der bliver raslet lidt frem og tilbage, der er en der har været oppe og hente øl, og Anton gør sig klar til at gå op i cafeteriet)

Anton: vil du have noget med?

HL: ja det vil jeg gerne

Anton: hvad skal du have?

HL: jamen bare sådan en der, skal du ikke have nogle penge med?

Anton: nej nej

Emil: så du får sådan et lille indblik i hvad der sker ..... nå du er da også godt våd kan jeg se (latter)

HL: jamen ja jeg sveder helt vildt

Emil: ja det gør vi andre også!

Henny: pu der er 28 grader

Emil: det er klamt ulækkert klamt

HL: hvad er det der er klamt

Emil: varmen

Henny: ja

Emil: det var det, jeg fortalte dig i morges, nogen gange så går det i stykker, og så sidder vi i det fordi det skal til Tyskland

Henny: ja og om vinteren så er det pisse koldt

Emil: ja så danser vi med pingvinerne

HL: ja det var der i morges, der var der meget koldt

Emil: synes du?

HL: der var koldt

Trine: nu havde jeg kun en jakke med fordi det småregnede men hvis jeg var taget af sted uden jakke så

Emil: det er bare fordi at I er blevet forvænte med varmen – jeg synes, at det var dejligt i morges

HL: du havde så også lange bukser på

Emil: det er da på armene man fryser, er det ikke det

HL: nej det er på benene

Henny: og rundt om tærne

HL: ja

Emil: jeg har også åbne sko på, men jeg har tynde strømper på, jeg gider ikke det der med at

Henny: der er også så koldt, at jeg trækker strømper på om morgenen, jeg er da ligeglåd med hvordan jeg ser ud

Emil: ja da fuldstændig jeg skal ind og slås med unger, så det kan sgu da være lige meget.

(Transskribering: 51-9)

Der er en enighed om, at forsøge at gøre sig det mest muligt behageligt i toget, også selvom det ikke lige følger de normer, de har for god stil. Ligesom de også bliver enige om, at det er varmen der er modbydelig, og ikke hinandens svedige reaktioner derpå. I stedet for at sidde isoleret med sin sved problemstilling så bliver der dannet et fællesskab om, at der skal hentes forsyninger. Og både fællesskabet og forsyningerne virker formildende på de svedige omstændigheder, der trods alt er at foretrække frem for en aflysning af afgang.

Hvor problemer med klimaanlægget er en særlig hændelse, omend den rapporteres hyppigt at finde sted, så er den kropslige håndtering af sæderne af mere vedvarende karakter. Sussi fortæller, at *det er hårdt at køre i tog, fordi man ikke sidder ordentligt, det er gode sæder, men alligevel så sidder man ikke ordentligt, det gør man altså ikke*. I modsætning til de andre pendlere der har udtrykt sig om, hvilke tog de har præference for, så foretrækker Sussi dobbeltdækkeren, fordi hun *sidder bedre i den, og så er der ikke ligeså meget larm som i de andre tog* (Transskribering: 96). Der er generelt stor forskel på, hvad der trækkes med ind i fortællingerne om togtiden og håndteringen af rejsen, men Vinnies utrolige positive meningsdannelse, er alligevel noget, der skiller sig særligt ud fra det generelle. Hun fortæller om, at grunden til at det er drømmegenererende at køre i tog netop er, at *man har den der vuggende fornemmelse... man er bare i et med sig selv, det er en stor forskel i forhold til, hvis man sidder der hjemme* (Transskribering: 85).

## Første optakt til teoretisk analyse

Mestringen af mobile mellemrum er, som det ovenstående viser, et konglomerat af kompleks hverdagspraktikker. Samlet kalder disse på en bred vifte af de orienterede teorier, som jeg her kort vil nævne, mens en egentlig diskussion er henlagt til kapitel 5.

Med et rytmeteoretisk blik på pendlingspraktikkerne bliver det muligt at anskue vinduet og pendlernes optagethed af lyset, årstidernes skiften og variationer i naturen som en berøring med cykliske rytmer – lidt på afstand af den kropslige involvering men potentielt som mere og noget andet end et maleri eller foto. Rytmeblikket åbner også, hvis det rettes mod pendlerkroppen, op for en diskussion af forholdet mellem selvets rytmer og de andres rytmer, og for en nuancering af den betydning offentligheden spiller i selvets rytmer på et sted, der er karakteriseret af rutinerede hverdagslige rytmer.

At det er de rutinerede hverdagslige rytmer, der hyppigt er dominerende i toget har betydninger for både den måde mobilitetsmedhjælperne uden for toget organiseres men også for at tankerne i toget kan hengive sig til at dagdrømme og evaluere og planlægge dagens aktiviteter. Herved gøres mellemrummet i toget til en pause i hverdagslivet.

Wayfinding og wayshowing udgør et andet element af de komplekse hverdagspraktikker som mestringen af mobile mellemrum består af. Togskift, placering på perronen og i togvognen er alle praksisser, der relaterer sig til hvordan, der kan findes vej i den kollektive togtrafik. Udover at fungerer som en måde at finde den smartest vej på, så kan placeringen i togvognen også, særligt når der er mange mennesker med toget, anskues som en forhandling af fordringsretten. De sociale relationer og forhandlinger i togene skal vi se nærmere på i afsnit 4.2. Dette er blot en optakt – den teoretiske analyse i kapitel 5 vil udfolde relationerne mellem de empirisk orienterede mestringer af mobile mellemrum og de orienterede teoretiske nedslagspunkter.

## 4.2 DET MOBILE MELLEMRUMS SOCIALITET

De sociale analysekategorier det empiriske materiale lod sig ordne omkring, omhandler i første del af præsentationen forskellige former for interaktion mellem togpendlerne, afhængigt af om de pendler i grupper med Mobile Withs, eller om de rejser alene. Anden del af præsentationen ser på hvilke sociale produkter i form af fællesskab og medborgerskab, der skabes gennem de forskellige grader af sociale interaktion, der finder sted i toget.

### Optakt

Morgenfeltarbejdet fra Rødby Færge har i overvejende grad fundet sted med afgang kl. 6.06, der ankommer til Høje Taastrup kl. 7.56. Eftermiddagsfeltarbejdet har i overvejende grad fundet sted med afgang kl. 15.58 fra Høje Taastrup, der ankommer i Rødby Færge kl. 17.34. Hyppigt er der mulighed for, særligt på rejsen til Rødby Færge, at der kan fortsættes til Hamborg. Toget kører i disse tilfælde ombord på færgen. Indretningen i togene er anderledes end i de regionale tog, og der er en cafeteriafunktion på Hamborg toget, hvor der kan købes øl, pølser og lignende.

På morgenafgange ankommer toget til Rødby Færge station mere end 10 minutter før planlagt afgang. Emil og Henry er som regel på stationen lidt i 6 – *vi gider ikke at stresser rundt og komme i sidste øjeblik* siger de. Sommetider bliver der røget en cigaret på perronen inden afgang, men efter Emil er holdt op med at ryge, sidder de ofte i toget på deres pladser, pakker stille og roligt ud, og giver sig til at vente på, at toget sætter i gang. Efter afgang falder der hyppigt en kommentar om, om nu det automatiske højtaleranlæg i dag er indstillet til den rigtige afgang – hvis ikke, danner det udgangspunkt for en samtale med togføreren, når han billetterer. Henry har sin avis med, og de har begge en radio i lommen, som de har plugget i det ene øre. De taler ikke meget med hinanden, men vender lige, om der er sket noget i de godt 12 timer der er gået, siden de sagde farvel til hinanden dagen før.

Emil og Henry sidder ved det cafearrangement lige før skydedøren, når man i togets bagerste vogns indgangsparti drejer til venstre. Henry sidder ved gangen i kørselsretningen, og Emil sidder skråt overfor ham op af vinduet med ryggen til kørselsretningen. I Nykøbing står Trine og Jeppe på toget. Jeppe har gratisaviser

med til ham selv og Henry. Toget holder som regel og venter på toget fra Nakskov, og Henry går som regel ud på perronen for at ryge. Den anbefalede tid der skal afsættes til togskiftet er 4 minutter, men Trine, som rejser med Nakskovtoget toget fra Maribo, halser ofte af sted i angst for, om toget til København skal nå at køre inden hun kommer med. Trine har altid sin avis, kaffe og en ostemad med. Hun er en af de få pendlere i gruppen, som aldrig sover på turen, når de andre sover kigger hun ud af vinduet, eller læser i sin avis. Efter Nykøbing bliver der talt kort med de nyankomne, og efter en ti minutters tid indfinder der sig en søvning stemning igen, som forventes at kunne holde den næste halve time, inden ”dem” fra Næstved stiger på. Trine og Jeppe sætter sig ved cafearrangementet, ved siden af det cafearrangement som Henry og Emil sidder ved. Trine sidder op ad vinduet i kørselsretningen, og Jeppe sidder skråt overfor hende på gangpladsen mod kørselsretningen, somme tider rykker han ind til vinduet, hvis der kommer en, der gerne vil sidde sammen med dem. Ved 7 tiden ringer Trine til sin søn på 10 år for at høre om han er kommet op, og hun sender en sms til sin 14 årige datter fordi det, som hun siger, er den nemmeste måde at komme i kontakt med hende på.

Christina og Hans Jørgen står på i Næstved. De er meget vågne. Christina kravler over Henry, og sætter sig på vinduespladsen ved siden af ham. Hun har altid en bøsse med yoghurt med, der er arrangeret med lag af müsli og frisk frugt og en termokop med kaffe. Hun konverserer livligt. Jeppe sætter sig ved siden af Trine, og tager sin computer op af tasken. I de omkring 25 minutter der er mellem at toget kører fra Næstved, og til det passerer Roskilde station, tales der særligt i starten meget og aviserne knitrer. De dagsaktuelle emner vendes ved bordene, og efter et stykke tid falder Henry i en tung søvn og Jeppe i en let søvn, indtil hans mobiltelefon ringer – hvis toget har holdt tiden, ses der på højrehånd en silo umiddelbart før toget passerer Roskilde. Henry bliver vækket af Emil med et avisdask også inden Roskilde. Alle ved at Henry skal vækkes inden Roskilde for at nå alle sine gøremål i toget uden at blive stresset. Når han vågner, springer han op og går på toilettet. Ved Hedehusene begynder Henry, Emil, Christina, Trine og Jeppe at tage jakker på og samle sig sammen, og når toget kører over motorvejsoverskæringen, begynder de at gå ud i midtergangen og gøre sig parate til at stå af toget i Høje Taastrup. Hans Jørgen fortætter i toget til København.

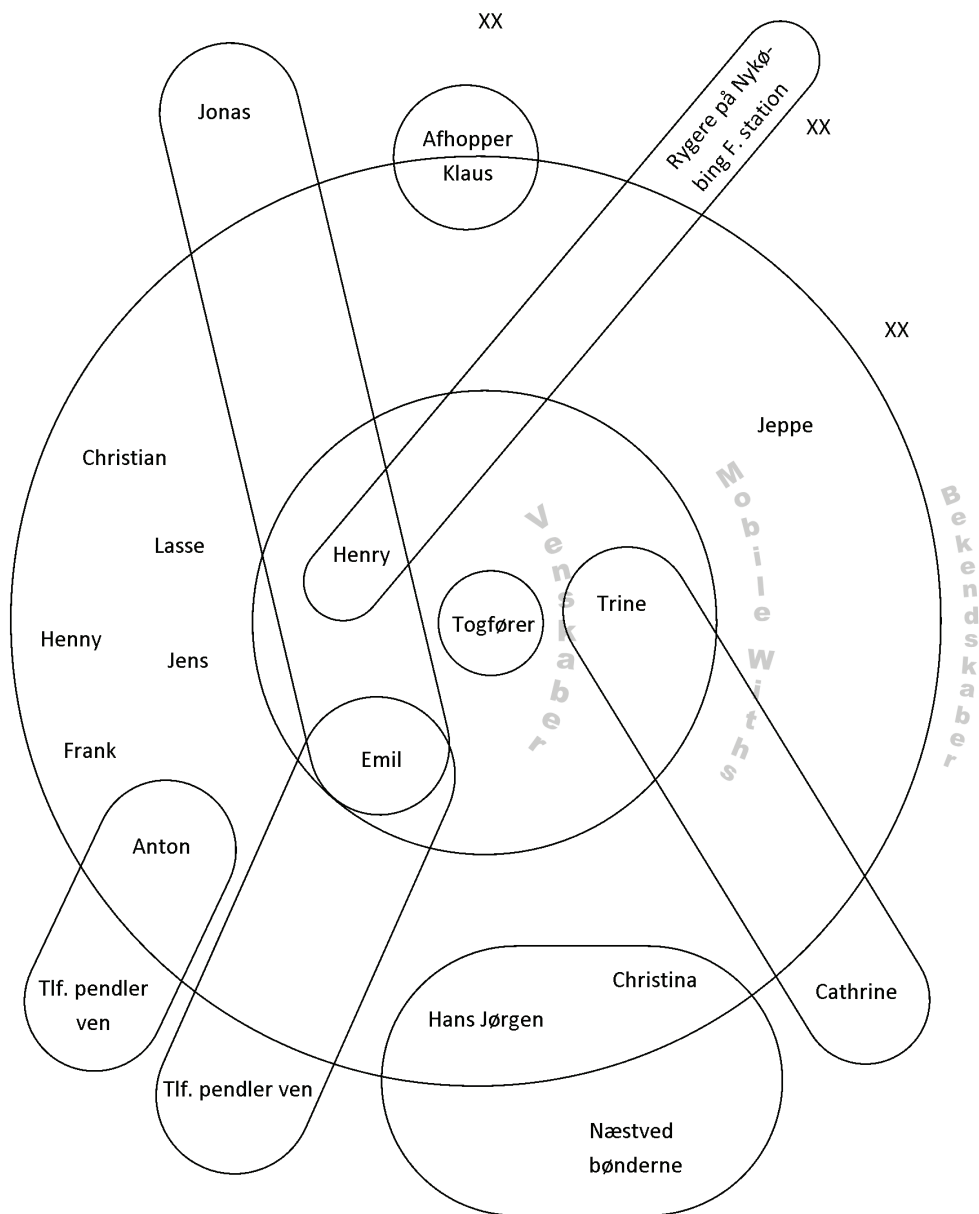
På eftermiddagsafgange er det hyppigt Henry, Emil, Anton, Henny, Frank, Jens og Jeppe som mødes på Høje Taastrup station omkring kl. 15.50, men nogle gange har Emil lukkevagten, og Jeppe arbejder sent. Hvis det regner, så står de



længst væk fra rulletrapperne i glasarkaden eller under halvtaget tæt ved elevatoren, afhængigt af hvor langt de regner med at togsættet er. Hvis der er godt vejr, står de som regel ude på perronen i dens vestlige ende, og satser på at komme med den forreste togvogn. Det bagerste togsæt kobles, de dage hvor der er mere end et togsæt, fra i Nykøbing. Når toget kører ind på stationen, foretages der som regel en opsplitning i gruppen, således at togvognen angribes fra to ender. Og hvis det er et dobbeltdækker tog, satses der på de øverste pladser. Om eftermiddagen er der ikke faste pladser på samme måde som om morgenen. Gruppen forsøger at komme til at sidde i nærheden af hinanden, men første prioritet er at få en siddeplads.

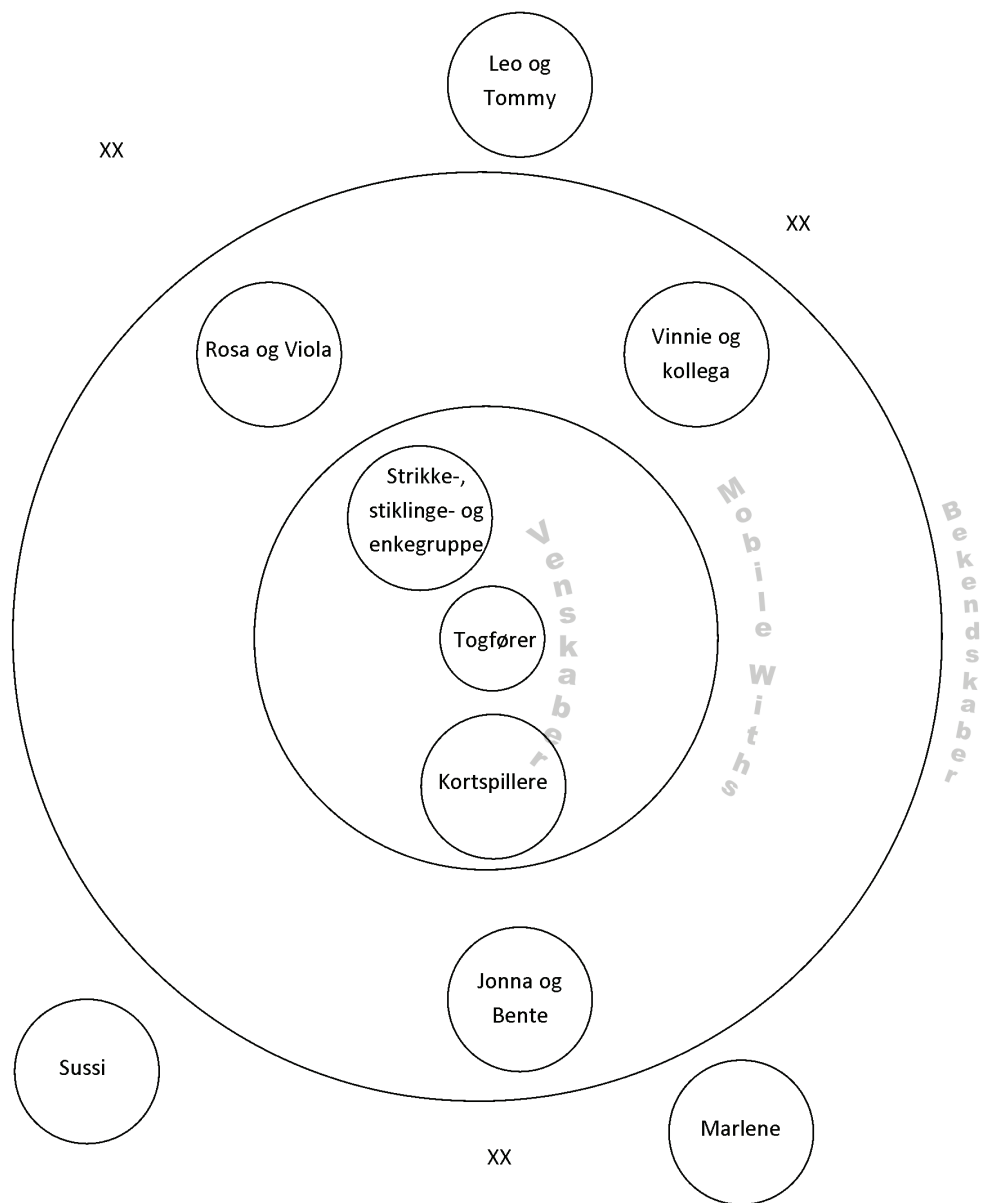
Nedenstående figur fungerer som en illustration af og introduktion til nogle af de sociale relationer, der finder sted på Sydbanen på strækningen fra Rødby Færge til Høje Taastrup. Og den efterfølgende figur fungerer som en illustration af og introduktion til nogle af de sociale relationer, der finder sted på Vestbanen på strækningen fra Kalundborg til København H. De to figurere adskiller sig fra hinanden ved, at Sydbane figuren relaterer sig til den intensitet og det fællesskab de enkelte pendlere indgår i gruppen med. I modsætning hertil er der i Vestbane figuren tale om flere mindre grupper og enkelt personer, som ikke relaterer sig til hinanden som sådan men er placeret i figuren afhængigt af, hvordan de beskriver deres aktiviteter og fællesskab med hinanden.

Socialitet Sydbanen  
Pendlergruppen Rødby færge



*Figur 4.3: Socialitet Sydbanen pendlergruppen Rødby Færge.*

Socialitet Vestbanen  
Grupper og individuelle pendlere



*Figur 4.4: Socialitet Vestbanen grupper og individuelle pendlere.*

## Relationer og interaktioner

### ***Mobile Others: grænsesætninger og reserver***

Pendlergruppen fra Rødby Færge italesætter i særlig grad en barriere til gruppen af mennesker, der står på i Næstved, *de er ikke de mest populære mennesker de Næstved folk* siger Emil, *de kommer myldrende, og de kan ikke finde ud af at sætte sig stille ned - det er altså rigtigt irriterende, når man sidder og halvblunder eller et eller andet*. Trine stemmer i, og understreger det almengyldige i Emils udsagn; *det er generelt, at man hører, at det er mange, der synes, at de er meget larmende* (Transskribering: 24). Grænsen trækkes dog ikke så hårdt op, at der ikke er plads til enkelte pendlere fra Næstved i gruppen – både Christina og Hans Jørgen, som er en del af gruppen, er fra Næstved.

I hvor høj grad grænserne bliver ekspliciteret, er der stor forskel på. Henry pointerer uden tøven, hvis der er nogen udefra, som sætter sig på en af gruppens pladser om morgenen, hvorimod grænserne om eftermiddagen er mere flydende. De fleste øvrige pendlere finder bare et andet sted at sætte sig, uden at nævne noget om den ret de oplever at have til deres vante plads. Men retten til togvognen går ikke kun til den fysiske plads, men også til hvem man vil tale med hvornår. Her er min rolle som interviewer uden forudgående aftaler et godt eksempel på en påtrængende medpendler, der (på nær i forbindelse med gruppen fra Rødby Færge) er uden for et etableret fællesskab.

Henrik, en midaldrende mand der pendler fra Nykøbing, beskriver at ønsket om at lukke af for samtaler, ikke kun er noget der er grupperne forbeholdt. Han fortæller i overensstemmelse med beskrivelserne i afsnittet “Dannelsen af Mobile Withs”, at selvom han ikke har opsøgt fællesskaber, *så har man byttet nogle kommentarer, men så er det jo typisk sådan haft karakter af at omhandle DSB, vil jeg sige - det er ikke sådan at jeg har fået deciderede fællesskaber, men der er selvfølgelig nogle faste stammer af folk, (...) som man begynder at hilse på selvfølgeligt. Men jeg vil hellere bruge tiden til at slappe af og så arbejde - så jeg synes mere, at det er en irritation nogle gange, når jeg så møder nogen, som skal til København, og som så har rigtig meget på hjertet hele vejen. Det må jeg indrømme* (Transskribering: 76).

Marlene, en midaldrende karrierekvind fra Holbæk, understreger samme præference som Henrik. På mit spørgsmål om, om hun pendler sammen med andre svarer hun; *nej det gider jeg faktisk ikke, jeg vil hellere sidde og arbejde, men jeg ved*

*sådan hvem folk er, og der er også nogen jeg hilser på bare sådan løst, og så giver jeg mig til at arbejde, ligesom jeg også skal i gang med det lige om lidt.* Hun kigger over på bordet med avisen, og jeg fanger udmærket hentydningen til, at vores samtale ikke skal strække sig ud over hele turen (Feltdagbog: 36). Der værnes om det mobile mellemrum, og det sociale liv i toget kan være en trussel mod de ønsker, den enkelte har til udnyttelsen af mellemrummet. En ung kvinde fra Kalundborg fortæller om sin strategi for at skærme sig fra social indtrængen, at *når der er rigtig mange med toget, og de ligesom kommer tæt på mig, så holder jeg min avis eller bog helt op til ansigtet, og så holder jeg dem lidt på afstand* (Interview med ung pige fra Kalundborg).

At være Mobile Other er dog ikke nødvendigvis en permanent social kategori at befinde sig i, der er undervejs mange potentialer for at lave udvekslinger med andre, hvis man ønsker det - ja det er nærmest svært at slippe, hvis det er det man ønsker.

### ***Berøringsflader mellem Mobile Withs og Mobile Others – eller dannelsen af bekendtskaber***

Emil beskriver, at selvom der er mange mennesker i toget, som han enten aldrig eller kun sjældent taler med, så oplever han alligevel at have et stort netværk i toget. Episoder der kan føre til at han udvider sin samtalegruppe, beskriver han på lige fod med det Henny beskrev om, at man pludselig står i en ny situation, hvor der er sket et eller andet som det er oplagt at diskutere. Emil siger *hvis togene er fuldstændig proppede, så er vi nødt til at stå rundt omkring, og så risikerer vi jo selvfølgelig at komme til at stå sammen med dem [de andre], og så står vi og snakker, men ellers så snakker vi faktisk kun med dem [de andre] på stationerne.*

Jeg spørger om det er okay sådan at flekse ind og ud af samtaler på en uforpligtende måde, og i stedet for at se den initierede samtale som en forpligtigelse for videre engagement. Emil ser det som adgang til et øget pendlernetværk; *så lærer man jo nogle at kende, f.eks. ham der han har forbindelse til nogle DSB folk, og så ved du, at hvis der er problemer i dag, så ringer han lige, hvis nu der kun er et togsæt, eller nu er der dobbeltdækker der er ude af funktion, så du ved lige hvem det er at du skal have fat i så (...) så det er et bredt netværk, når det kommer til stykket. Jeg tør slet ikke tænke på, hvor mange man har kontakt til dagligt, bare ved at sidde og pendle*

*frem og tilbage, og som du OVERHOVEDET<sup>1</sup> ikke har noget at gøre med, når du kommer hjem* (Transskribering: 4).

Et eksempel på en sådan udveksling mellem Mobile Withs og Mobile Others finder sted, den første dag jeg pendler fra Høje Taastrup til Rødby Færge med gruppen fra Rødby Færge. Anton modtager et opkald på sin mobil. Vi står på Høje Taastrup station, og venter på toget fra Østerport, der normalt afgår 15.58. En pendler, som allerede sidder i toget, vil fortælle Anton, at han skal være hurtig til at komme ind i toget, fordi der kun er et vognsæt på, hvilket ikke fremgår af oplysningstavlen på stationen (Feldtæglog: 32). Anton bruger denne oplysning til at informere resten af gruppen, der skynder sig ud på perronen, for at være klar til at komme så hurtigt som muligt ind i toget, når det ankommer. På samme måde modtager Emil ved en senere lejlighed en SMS fra en pendler, der sidder i nærheden af cafeteriaet i Hamborgtoget. Sms'en beretter om, at Henry har været nede og købe mad – en nyhed som Emil så kan underholde gruppen med, inden Henry kommer tilbage med sin mad (Feldtæglog: 27). Fællesskabet i toget strækker sig ud over de grupper af Mobile Withs, som nogle af pendlerne organiserer sig i.

Emil fortæller, at fordi de i deres gruppe *bare er sig selv og hygger sig så tiltrækker det folk udefra, som kommer og ser det, og så nærmer de sig lidt, og så snakker du jo med flere og flere mennesker. Vi snakker med mange mennesker i løbet af en dag. Vi kan jo sagtens lige pludselig sidde og tale med en halv kupé, det er sgu ikke noget problem* (Transskribering: 3). Jeg får lejlighed til at opleve, hvordan dette fungerer i forbindelse med det engelske prinsebryllup, hvor Christina, der er gift med en englænder, har taget magasiner og ugeblade med oplysninger om begivenheden med i toget. Hun beretter engageret om det forestående bryllup, mens hun bladrer og viser billeder. Gruppen sidder – som altid – lige før skydedøren ind til den næste kupé. Og pludselig er der en dame fra den anden kupé, der stikker hovedet ind og spørger, om hun må se bladet efter Christina – bladet ryger frem og tilbage og snakken går lystigt. Det er den eneste gang jeg oplever dette, mens jeg pendler med gruppen, og det er nærliggende at tage det som udtryk for, at de samtaler, der er i spil, har en grad af offentlighed – man kan koble sig op på dem eller af dem afhængig af, om man har en præference for at være i fred eller være i dialog.

---

1 Emils formulering om at de overhovedet ikke har noget med hinanden at gøre når de kommer hjem vil jeg debatterer og så tvivl om senere under med fokus på fælles oplevelser.

Selvom relationerne er stærkest internt i grupperne, så ved pendlerne også meget om de pendlere, de har en mere perifer relation til. En morgen jeg kommer ind i toget på Rødby Færge station, sidder Henry og Emil og taler med Jonas. Jonas sidder ved det café arrangement hvor jeg "plejer" at sidde, når jeg er med. Da jeg kommer, rejser han sig op, og Emil siger *godnat Jonas*. Uden det i øvrigt bliver italesat, og uden at deres relation defineres som særlig tæt, så ved både Emil og Henry, at Jonas altid sover om morgenen (Feltdagbog: 28).

Udvekslingerne mellem grupper og enkeltpersoner forekommer dog ikke altid uden konflikter, og samtalerne offentlighed kan i ligeså høj grad være til gene som en velkommen invitation til interaktion. Emil og Henry sover, og Christian læser avis, mens Jeppe og jeg taler om hans kones mulighed for at få visum til Danmark. Der er helt stille i resten af kupeen, bortset fra Christians avis der knitrer en smule. Pludselig siger manden, der sidder med ryggen til mig "*Kan I ikke godt være stille - det er altså en stillekupe det her*" Christian bliver helt vågen og siger "*nej det er det ikke*" "jo" siger den anden "*der er et skilt på døren*" Christian kigger op i hjørnet af kupeen, for at se om der også sidder symbolet på stillekupeer. Det er der ikke. Han fremhæver dette forhold, og den anden mand fremhæver igen at det står på døren. Jeppe, Christian og jeg bliver helt stille. I Næstved står der en del personer på blandt andet Christina og en ny pendler, der sætter sig på Christinas plads. Christian sætter sig over for Henry, og Henry begynder at tale om Christinas påskeferie i London. Christian siger til ham, at det er en stillekupe. Henry vrisser "*argh hvem siger det?*" jeg peger bagud - *har han sagt det? skidt med det...* slår Henry det hen med. Da togføreren foretager sin billettering umiddelbart efter Næstved, spørger Christian om, det er en stillezone, og togføreren bekræfter med et undrende ansigt, at det er det bestemt ikke og spørger, hvordan han kunne få den idé (Feltdagbog: 38-9). Udover i dette tilfælde at fungere som dommer over overholdelse af togets regelsæt, så fungerer togføreren også som en samtalepartner, pendlerne ved en hel del om, og som de i kraft af togførernes professionelle rolle i vid udstrækning har lige adgang til at samtale med.

Både grupperne og pendlere der rejser uden at være i gruppe, danner grænser til de øvrige passagerer, hvorved de gør sig selv og hinanden til Mobile Others, men de muligheder for udvekslinger der er i mellem dem, gør det muligt relationerne kan skifte karakter. Det er muligt at komme ind i en gruppe af Mobile Withs udefra, og der er mange fælles erfaringer, man som pendler kan tale om. Der er en mobilitet og flygtighed i de sociale relationer, der dannes i det halvoffentlige

sted toget udgør, som i høj grad er baseret på disse udvekslinger af inklusion og eksklusion.

### ***Dannelse af Mobile Withs***

*Der er nogen, der begynder at tale sammen og andre, der falder ind i samtalen og så begynder man at sætte sig de samme steder og så kører det...* siger Emil, da jeg spørger ham, hvordan den gruppe han pendler med, er blevet dannet (Feltdagbog: 7). Han fortæller om, at der er mange i toget, han slet ikke ved noget om, men *at man virkelig samler sig om den kerne, man nu har fundet* (Transskribering: 4). Trine er blevet medlem af den samme gruppe som Emil, og fortæller at det er noget der udvikles over tid; *3½ år har jeg pendlet (...) men der er måske gået et års tid, inden jeg er kommet i snak med jer*, tilføjer hun til Emils fortælling (Ibid.). Hun understreger, at der er meget tilfældigt i, at hun er kommet med i gruppen; *men det er sådan hip hap ikk, det er bare sådan lidt efter hvor man får sat sig, og finder ud af at folk de står af og på på de samme steder ikk' – ja bryder Emil ind hvem klikker man lige med den dag, og så kører det bare* (Ibid.)

Interviewet med Emil starter allerede i Rødby Færges, hvor der kun er ham og jeg til stede i kupeen – fordi Henry, der også står på her, har haft lynnedslag i sit hus om natten, og han som en følge deraf skal tage sig af at arrangere håndværker besøg, og først kan møde ind senere. Inden vi når til Nykøbing, hvor Trine står på, har Emil i detaljer fortalt mig, hvem der sidder hvor omkring de to café arrangementer, pendler gruppen råder over om morgenen. Som turen skrider frem, viser hans beskrivelser sig at holde fuldstændig stik. Alle sætter sig på deres vante pladser, og der er heller ikke, blandt de pladser der står tomme, frit valg. *"Du sidder på deres plads" det vil Henry jo sige (...). En dag sad der nogen, da jeg kom og så sagde han; "der er nogen, der har taget din plads Trine". Jeg siger; "jeg sætter mig bare et andet sted", men så holder han jo ikke kæft* (Transskribering: 24). Den regulerethed der eksisterer omkring pladser, er ikke i samme omgang gældende på hjemturen, hvor det er svært at finde samlede pladser. På hjemturen er det eksempelvis ikke altid, at Trine sidder sammen med resten af gruppen hele vejen – hun har en anden pendler veninde Cathrine, som hun har mødt i toget. Hun bekræfter mit spørgsmål om, om hun har 2 pendlergrupper, men fordi Cathrine allerede skal af i Næstved, så rykker hun op til Rødby gruppen efter Næstved. Jeg spørger, om hun også har mødt Cathrine i toget. Hun svarer ja, og fortæller at de bare begyndte at snakke - Emil bryder ind; *sådan er det (...) men der er fandeme også mange timer vi tilbringer, så på et*



*eller andet tidspunkt, skal man jo rende ind i en eller anden knold, som man kan snakke med* (Transskribering: 27).

Overgangen fra at genkende hinanden og måske nikke til en mere aktiv form for hilsen og samtale brydes hyppigt i forbindelse med en forandring i pendlingsrutinen, som der er stor enighed om betydningen af. Et ufarligt emne som beklagelser over DSB i forbindelse med forsinkelser kan fungere som startskud på en mere aktiv pendlerrelation. En pendlergruppe bestående af tre midaldrende mænd fra Kalundborg, der altid på hjemturen spiller Whist med et forrygende tempo og i højt humør, beskriver grinende deres møde i overensstemmelse med hermed; *vi sagde god dag og god eftermiddag og god dag og god eftermiddag og SÅ var der noget med DSB – man kan altid tale om DSB og vejret* (Feltdagbog: 21).

Dannelsen af et pendlerfællesskab kan også forankres i en relation der dannes uden for toget, og der er i det empiriske materiale flere eksempler på kollegaer, som rejser med samme afgang. Vinnie, en ung kvinde fra Kalundborg der er i lære som veterinærsygeplejerske, fortæller, at hun indtil Holbæk sover, hører musik, læser og bruger sin computer, men at hun *mødes med en her i Holbæk, også fordi vi skal samme vej, og så har jeg en at snakke med også* (Transskribering: 83-4). Hun beretter videre om deres relation, at *det er en der er elev ud af samme årgang som mig, (...) men det er stadig tilfældigt [at vi pendler sammen], fordi de fleste af dem der er derinde, de bor meget tæt på dyrehospitalet, så det er lidt tilfældigt at vi begge to er her ude fra ikk* (Ibid.).

Dannelsen af en pendlergruppe, som dagligt sidder sammen i toget og ind i mellem også mødes uden for toget, former i det empiriske materiale det næstsidste yderpunkt på et socialt kontinuum, som ikke altid er resultatet af overgangen fra stille og relativ anonym medpendler til samtale partner. Henny fra Rødby Færgegruppen fortæller, at *tit sker det sådan ret pludseligt at man kommer i snak, og så kommer man hinanden ved på en mærkelig måde ikk (...) i går var der gasudslip i Næstved, og så står vi der i Ringsted og venter og venter og venter ikk, og nogen gange står man sammen med dem, som man lige har set på stationen, og så står man der og snakker, men altså nogen de sætter sig tilfældigt ved en i toget, og så kommer man i snak med dem, men ellers så finder jeg en bog frem, så det er meget godt (...) det er jo lidt nemmere, når vi hygger os* (Transskribering: 54).

På mine vandringer frem og tilbage i togvognene på udgik efter interviewpersoner og fællesskaber, stødte jeg på to mænd i slutningen af 50'erne, som talte med hinanden - jeg spurgte dem, om de altid sidder sammen, hvis de møder hinanden i toget, hvortil Leo svarer, *vi har først lige mødt hinanden nu* (Transskribering: 93-4). Vi griner alle over min fejltagelse, som jeg prøver at rode bod på ved at sige *okay okay så I kender slet ikke hinanden, jamen det så bare sådan meget ud som om at I var faldet i snak og* (Ibid.). Tommy forsøger at forklare, hvordan de kom i snak med hinanden, men Leo gør det ikke nemt for ham. Deres dialog er på en gang en forhandling af hvor intim deres relation kan fremstilles, og et fint indblik ind i den relative ligestyrelighed i forhold til dybden af det indhold der samtales om.

Tommy: nå men det ene med det andet altså, og vi blev enige om at jeg ikke

måtte stjæle hans taske, sådan at han ikke kan få sin madpakke med i morgen

Leo: jamen jeg tror ikke rigtig, at der er nogen madpakke i den

Tommy: nej men jeg tænkte på, at du skulle have den med i morgen

Leo: narh jeg har jo fri i morgen

Tommy: nå ja for satan ja så .....

Leo: men fredag der vil jeg nok gerne have den med

Tommy: ja det er jo det

HL: ja det er meget sjovt at det opstår meget nemt i et tog ikke, at man kommer til lige at sidde og fyre en bemærkning af, og så får man en samtale i gang

Leo: ja det går meget nemt

Tommy: ja nu var det tasken – det kan være avisen næste gang

Leo: ja jeg synes tit det er nemt og meget hyggeligt at man kan sidde og falde i snak med nogen

HL: ja.

(Ibid.)

Karakteren af Leo og Tommys dialog adskiller sig en del fra de øvrige grupper, sikkert i nogen udstrækning fordi de lige har mødt hinanden. Men på trods af at dialogerne ofte er hurtige, og der tales meget, så er der forskellige muligheder for undervejs at koble sig ind og ud af samtalerne og nærværet. Jeppe, Emil og Henry anvender deres mobiltelefoner med tilkoblede høretelefoner, når de gerne vil lukke af for kontakt med de øvrige pendlere. Formuleringer som *nå nu er der vist tid til en lur* efterfølges af at høretelefonen sættes i øret, og blikket enten vendes ud af vinduet eller øjnene lukkes. Når Emil, Jeppe og Henry således er lukket for interaktion, retter Trine blikket ud af vinduet, spiser sin ostemad eller læser i sin medbragte avis. Logikkerne omkring søvn følger i vid udstrækning en

model for rituel interaktion, som jeg vil diskutere i kapitel 5. Vigtigt er det blot her at bide mærke i, at medlemskabet i en pendlergruppe giver mulighed for både deltagelse og afkobling fra deltagelse, og at behovet for søvn hyppigt går forud for forpligtigelser til samtale. Selvom nogle pendlere bruger den primære del af deres pendlingstid sammen med få andre pendlere, og former grupper af Mobile Withs så er der alligevel en stor berøringsflade med Mobile Others. Derudover så er der også mulighed for at dele af grupper, eller hele grupper kan udvikle sig fra en Mobile Withs relation til en venskabs relation.

### ***At gøre Mobile Withs til venskaber - eller at skabe en anden tid***

Når særlige begivenheder indtræffer, er der et potentiale for, at karakteren af de sociale relationer ændres. En dame midt i 50'erne beskriver, at hun i længere tid havde pendlet med en gruppe af kvinder, med hvem hun blundede, byttede stiklinger, strikkede, udvekslede kageopskrifter og lignende. Hun fortæller, at en ægtemand til en ældre dame som er med i gruppen døde for et stykke tid siden, og at den ældre dame et stykke tid efter var væk i 14 dage. Da hun kom tilbage, fortalte hun *at hun bare havde været syg med influenza*, men de var bekymret for hende pga. mandens død. Efter den episode udvekslede de telefonnumre, og den ældre dame lovede at ringe til dem, hvis hun blev syg i flere dage. Efterfølgende denne episode har de besøgt hinanden privat (Feltdagbog: 20-1).

Besøg i hjemmet finder på Rødby Færge strækningen særligt sted i forbindelse med runde fødselsdage. Da Emil i vores første samtale skulle beskrive gruppens relationer, fremhæver han netop dette forhold:

Emil: ja og det er jo ikke bare i kupeen, det foregår også privat jo. Nu i år der har vi haft både en 40, 50 og en 60 års fødselsdag

HL: ja

Emil: så vi får jo det hele med

HL: og I har bare mødt hinanden her, I kender ikke hinanden udover...

Emil: overhovedet ikke udover det vi sådan lærer at kende hen ad vejen, men vi har aldrig haft kendskab til hinanden på forhånd altså

HL: nej.og hvordan bliver man inviteret til sådan en 40 års fødselsdag, prøv lige at fortælle hvordan sker det?

Emil: jamen så får man en invitation i toget

HL: en trykt invitation?

Emil: ja så holder vi en pendlerfest, eller et eller andet med morgenbord, og

det hele det har vi prøvet før

HL: ja ja (latter) men det er her i toget ikk'?

Emil: nej nej det foregår hjemme hos folk

HL: så tager I hjem til folk?

Emil: ja det er som regel i Nykøbing at de fleste bor, så kommer man lige hen og får en kop kaffe eller et eller andet. Det er meget hyggeligt det er det, og sidste år der var vi faktisk ude og bowle til vores julefrokost... det er lidt efter hvad der bliver planlagt, og efter hvad folk har tid til, så det er lidt forskelligt hvad der sker. (Transskribering: 2)

Også pasning af hinandens dyr kan være en lejlighed til og indgang til at komme til at vide mere om hinanden og udvikle en tættere relation, selvom den kan være lidt svær at få øje på, hvis man sidder midt i den. *Jeg har lige været ud og passe hans dyr et par gange, hvor han ikke har været hjemme, men det er så også det fortæller Emil, men ellers så ser vi overhovedet ikke hinanden privat, eller jo - i vinters der tog jeg ham med. Han kørte med mig, fordi han bor ude på landet, og så er det ikke lige, altså vi sneede meget inde hernede i vinters, så kørte vi ham jo frem og tilbage* (Transskribering: 8).

På trods af Emils forbehold vil jeg karakterisere hans og Trines relation til Henry som mere end til en Mobile Withs, fordi der er mange eksempler i empirien på, at de blander livet i toget med livet udenfor. Nedenstående dialog er et eksempel herpå.

Emil: nu skal vi huske at skrive til Henry i ferien ikk Trine, eller så bliver han .....

Trine: ja vi får jo postkort og alt muligt når han er i sommerhus ...det bliver jeg nød til..jeg må prøve at finde et med en kirke eller et eller andet på. Det vil han blive glad for (...)

HL: er det kun Henry man sender postkort til eller?

Emil: ja det er kun Henry det tror jeg

Bk: ja jeg får som regel ingen postkort fra ham

Emil: nej det er kun Tina der får postkort fra ham jo (latter) og så stod der hils Emil og Jeppe, men hun skulle ikke sige noget til de andre (latter). Han er for morsom.....sidste år der ringede han til dig, gjorde han ikke Trine?

Trine: jo

Emil: der fik du da ikke postkort fra ham?

Trine: jo jeg tror at jeg har fået før, for han brokker sig over, at jeg aldrig

sender (...)

Emil: han kan ikke undvære os, det kan han ikke. Det er det jeg sagde til dig

HL: ja

Emil: at alt hvad han har af social omgangskreds, det er altså os

Trine: ja efter at hans mand døde

Emil: ja han har jo ikke andet

Trine: det er sådan lidt der er nogle naboer, og så er der os

Bk: han virker skide flink

Trine: ja ja.

(Transskribering: 23-4)

Bk er ikke Mobile Withs medlem af pendlergruppen, men er en pendler, der som dialogen antyder, har dannet sig en mening om gruppen, og særligt Henry ved de lejligheder, hvor de har været med samme afgang. En bekendt med aktiv deltagelse kan man sige. Ved en senere lejlighed antyder Emil sit syn på Henrys ensomhed overfor Henry; *Henry du kan lige så godt indrømme det, hvis du ikke havde os, så ville du være alene*. Hvor til Henry svarer; *ja det ville være kedeligt* (Transskribering: 70). Henrys primære daglige socialitet udspiller sig i toget. Den første dag jeg møder ham i toget, er han mødt ind sent på sit arbejde, fordi hans hus i løbet af natten er blevet ramt af lynet, og han derfor skal have håndværkere om formiddagen. Således brugte Henry denne dag en lige del tid på at være i toget og være på sit arbejde – 4 timer hvert sted. Nogen ville måske have valgt at holde fri men ikke Henry. I stedet ringede han kl. ti minutter over fem til Emil, for at sige at han ikke kommer med morgentog (Transskribering: 3). En historie som Emil fortalte ved alle de stop ind mod Høje Taastrup, hvor der stod nye pendlere fra gruppen på toget. Alle levede sig ind i, og gætter på, hvordan Henry mon havde reageret i situationen, hvor han ikke kunne lave sin morgenkaffe.

Også udlicitering af vennetjenester forekommer som en del af venskabsrelationerne i toget. Den følgende episode udspiller sig en morgen - den tredje gang jeg pendler med gruppen:

Henry: (...) har du husket mine piller?

Trine: ja selvfølgelig - her der er de og vent, du skal lige have byttepenge

Henry: passer det – hvor meget gav jeg dig?

Trine: 250

Henry: ja så passer det

Trine: godt set hr. Bankdirektør

Henvendt til mig siger Henry:

Det er fordi en af mine venner, hun plejer at købe det her urtemedicin til at slumre ind på, men de var løbet tør i den helsekost, hun normalt kommer i, og så spurgte jeg Trine, om hun ville købe dem i Maribo  
Trine: og selvfølgelig vil jeg det.

*Trine hjælper her Henry med at hjælpe sin ven, og understreger med sin drillende og ironiske kommentar "godt set hr. Bankdirektør" fortroligheden i deres relation. Relationen mellem Henry og Trine indrammes også af en dialog de har om, at Tina i sin ferie skal låne Henrys sommerhus i Nordjylland. Og at de måske, hvis Henry får lidt fridage sidst på ugen, kan møde hinanden der, så Trine og hendes familie kan overtage sommerhuset, når Henry tager hjem. Henry foreslår, at de kører hjemmefra kl.3 om morgenen, så de slipper for at bruge dagen i bil. Trine påpeger, at det vil være helt utænkeligt i forhold til hendes families døgnrytme - Emil spæder til samtalen med fortællinger om Henrys sovemønster; "Henry sover fra kl.20-23, så skurer han toiletter, og så sover han fra 1-3, er oppe og tisse og sover igen kl. 4." Jeg tænker, at de ved en masse intime ting om hinanden. (Feltdagbog: 11-2)*

Episoden med sommerhus lånet vender Trine og Henry tilbage til om foråret, da næste års sommerferie skal planlægges. Trine beretter, at hendes mand bliver 50 til december, men at de lige har holdt først hendes 40 års fødselsdag og så konfirmation og at de derfor var lidt i knæ, og måtte skære ned på ferie budgettet. Hendes børn ville gerne syd på, men hun havde sagt, at hun slet ikke kunne love noget om ferie som alting så ud. Hendes søn foreslog så, at de kunne låne Hennings sommerhus igen og tage i Fårup Sommerland - *men så sagde jeg også til ham, at det kan vi jo ikke planlægge, vi ved jo ikke om Henry så lige selv skal være i sommerhuset når vi har ferie og alt sådan noget.* Henvendt til mig siger Henry; *Trine og hendes familie lånte jo mit sommerhus sidste år.*

I tilgift til oplevelsen af at være en del af et fællesskab i toget, opbygger medlemmerne af pendlergruppen identitet som velfungerende sociale kollektive pendlere, som Emil fremfører; *vi kan jo sagtens lige pludselig sidde og tale med en halv kupé, det er sgu ikke noget problem (...) jeg hørte, at togførerne de siger, at det er en af de bedre pendlergrupper de oplever, fordi det meste der er det der argh argh argh uhh (...) ikk altså råben over at nu er vi 10 minutter forsinket igen ikk* (Transskribering: 3).

De relationer der opbygges i toget, har en varierende grad af fællesskab, strækkende sig fra en tilfældig medpassagerrelation blandt de Mobile Others, over bekendtskaber hvor der sker sociale men begrænsede udvekslinger, og Mobile Withs hvor fællesskabet aktivt prioriteres i form af blandt andet sædevalg, samtaler og hjælp. Og afslutningsvis som vi så er fællesskabet størst blandt de Mobile Withs, der udvikler venskaber med hinanden. Og relationsdannelsen i toget er særegen på den måde, at den ikke er bundet til skabelse af tid, status og materialitet, men i højere grad baseret på fællesskabskompetencer, og evnen til at fortælle en god historie på det rigtige tidspunkt. I næste del bliver fællesskabet, og det medborgerskab som det bidrager til at skabe, sat i fokus.

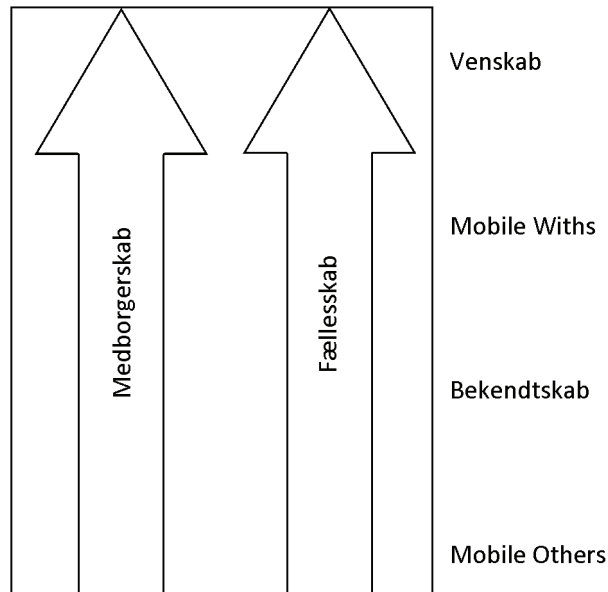
## Fællesskab og medborgerskab<sup>2</sup>

I dette afsnit præsenteres den del af det empiriske materiale, som vedrører de forskellige grader af fællesskab og medborgerskab, der virker sammen med, og bidrager til udviklingen af forskellige sociale relationer blandt pendlerne. I sidste afsnit blev grupperne – Mobile Withs og Mobile Others - relateret til mere velkendte beskrivelser af sociale relationer som bekendtskab og venskab.

Bekendtskaber kan ses som produktet af de berøringsflader der eksisterer mellem Mobile Withs og Mobile Others, og overgangen fra Mobile Withs til venskab ses som et resultat af, at nogle af de pendlere der er medlem af en Mobile Withs gruppe, har interaktioner med hinanden, der rækker ud over tiden i toget. I dette afsnit vil jeg præsentere den del af det empiriske materiale, som sandsynliggør at produktionen af disse sociale relationer er relateret til fællesskabs- og medborgerskabselementer, således at jo højere grad af fællesskabs- og medborgerskabselementer der praktiseres, jo tættere en relation er der mellem pendlerne. Nedenstående figur illustrer dette forhold.

---

2 Medborgerskab forstås her som en del af sigtet i den folkeoplysende foreningstradition, som det forhold, at vi må vide noget om hinanden og samfundet for at vores demokrati kan fungere.



*Figur 4.5: Sociale relationer, medborgerskab og fællesskab.*

### ***At gøre Fællesskab eller at skabe fælles oplevelser***

Hvor det fællesskab der er blandt Mobile Others, i høj grad er orienteret omkring forhold, der relaterer sig til forstyrrelser og forsinkelser på rejsen fra A-B, så er fællesskabet blandt Mobile Withs orienteret omkring de sociale interaktioner og begivenheder, som pendlerne organiserer.

*Trine halser ind i toget. På perronen i Nykøbing havde hun travlt fordi Nakskov toget, som hun ankom med, var forsinket. Hun er stakåndet, og har en bærepos med. Hun ligger bæreposen op på hattehylden over sæderne og siger:*

Husk mig lige på at få bæreposen med, når jeg står af

Henry: det husker du nok – hvad har du med?

Trine: Rødvind og chips til i eftermiddag - det er den sidste dag inden ferien, hvor jeg er sikker på, at alle er med

Emil: jeg har lukkevagt

Trine: nå ja men alle andre

Henry: ja fredage er ikke til at regne med.

(Feltdagbog: 11)



Annonceringen af at der er noget hyggeligt i vente om eftermiddagen, bliver pakket ind i *Husk mig lige på at få bæreposen med*, og Henry anerkender valget af dagen (torsdag), på trods af at Emil har lukkevagt, fordi arbejdstiderne varierer om fredagen, og skaber et potentielt større frafald. Da eftermiddagen oprinder, er alle muntre, og tager del i fællesarrangementet med drinks og snacks. Konsumeringen af drinks og snacks fungerer ved flere lejligheder som noget gruppen samles om. En ekstrem case i gruppens historie er afholdelse af en julefrokost i toget.

Gruppen aftalte for to år siden at afholde julefrokost fra Høje Taastrup station til Nykøbing station. I morgentoget blev der afgivet bestilling på de smørrebrød, som de hver især ønskede, og Emil og Henry sørgede i løbet af dagen for at få dem bestilt og afhentet. Om eftermiddagen havde togføreren Lonny dækket op til dem på 1. klasse, og *hun kom med en sang (latter) hold kæft vi gloede, og Henry da han hev dugen på gulvet med alt maden, nejh han sad heldigvis alene, og så hev han hele lortet med ned på gulvet* fortæller Emil, og Trine supplerer *ja og der var gran og kravlenisser, som Henry han havde med* (Transskribering: 25-6). Julefrokosten og den relative ekstreme handling den udgjorde, har efterfølgende givet stof til mange timers samtale i toget, og fungerer som en milepæl i gruppens identitet både i forhold til de omkringsiddende pendlere og ind ad til som en fælles reference, der har styrket opfattelsen af sammenhold. Emil siger: *Jeg tror, vi var 14, som hun havde dækket op til på 1. Klasse. Jeg kan GODT sige, at de andre på 1. Klasse de gloede altså (latter) "hvad fanden i helvede sker der her mand" så sidder vi der, og holder julefrokost med øl og snaps og rødvin, det var rigtig hyggeligt. Hvis du oplever det igen, vil jeg meget gerne høre om det. For jeg tror simpelthen ikke, det findes andre steder - jeg har i hvert fald ikke hørt om, at der er nogen der hygger sig på samme måde, men det kunne være sjovt at høre om* (Transskribering: 11)

Nærheden og karakteren af de relationer der dannes af og mellem pendlere, fremstår på trods af ovenstående eksempler som noget, der ikke henhører under den private sfære. Emil understreger; *vi holder fri når vi holder fri når vi er hjemme, så har vi ikke noget at gøre med hinanden overhovedet*. Jeg bliver forbavset, konfronterer ham med, at Henry jo sender postkort. Emil griner, og i et sammenspil med Trine ruller eksemplerne på hvad de laver sammen frem;

Emil: (latter) ja lige de små højtider der

Trine: og så plejer vi at mødes til jul og nu til sommer

Emil: jah og fødselsdag og sådan nogle ting ikk

Trine: og vi kan godt finde på at lave et lille arrangement om sommeren og til jul. (Transskribering: 25-6)

Selv blandt pendlerne der har relationer med hinanden, der har karakter af venskab, så er det svært for dem helt at have overblik over, hvor meget de egentlig foretager sig sammen. Men der er ingen tvivl om, at de næsten hver dag mødes i toget, og at de mens de sidder der, udveksler viden og erfaringer med hinanden, og det er den vidensdeling, der har medborgerskabs genererende karakter, som vi skal se i det næste.

### *At gøre medborgerskab eller at få ny viden*

- Viden om andre pendlere og livserfaringer i dialog

Gennem den sociale interaktion og forskellige indblik i andre menneskers semi-private sfære i toget, er det muligt at få en ny viden om dele af samfundet, som ellers ikke umiddelbart er tilgængelig. Denne viden kan dog, som nedenstående feltdagbogs uddrag er et eksempel på, være af mere eller mindre generaliseret karakter. Marlene, en karriere kvinde midt i 50'erne, fortæller om sin tid i toget; *jeg har strikketøj og ipod, sommetider har jeg også kaffe med, men det er ikke så tit, det er så besværligt, jeg har et klippe kort til DSB's kaffe, men helt ærligt kvaliteten er for dårlig, så det er ikke så tit jeg køber noget, og så har jeg gratis aviser, så man kan orientere sig lidt i hvad andre folk læser - det skader jo ikke, og så har jeg den her (hun vifter med en "Husforbi" avis), der står sådan en sød mand på stationen, og sælger den. I dag da jeg købte den, fortalte han mig også, at toget var forsinket (...). Det er fordi vi kender hinanden lidt nu, fordi jeg så tit køber hos ham (Feltdagbog: 36). Den viden Marlene her får om sine Mobile Others, går gennem hvilke aviser de – og for så vidt også hun selv – læser. Hun vægter at distancere sig, både i forhold til kvaliteten af den tilgængelige kaffe og avisen, men der skabes alligevel en form for udveksling i kraft af, at hun læser "deres" avis, og oplever derigennem at orientere sig i hvilken viden "de" tilegner sig.*

I pendlergruppen er den viden der deles og opsamles undervejs af mere detaljeret og pudsigt karakter. Det følgende er et eksempel fra min Feltdagbog på viden om sparsommelighed; *Henry tager et kort ud af sin mappe – det er gået helt fra hinanden, vi forsøger at samle stumperne. Henry udpeger, hvor han har sommerhus – jeg*

*siger at jeg udmærket kender området, fordi jeg har gået på efterskole der. Sammen roser vi området. Vi lokaliserer også det område, hvor jeg tror det slot som Emil skal besøge på sin sommerferie ligger. Da vi er i gang, peger jeg mit område ud, og inviterer dem til at komme forbi, når de er i nærheden. Henry pakker kortet sammen, og Emil siger: ”ejh du er så nærig, du har kun det kort, fordi det er et du har fået for længe siden gratis – ja ja se det er fra ”Hjemmet”” (latter) (Feltdagbog: 25). I delingen af hvor den kommende ferie skal afholdes, afsløres en viden der er etableret gennem længere tids afluring af Henrys spare praksis. En tidligere episode bekræfter dette forhold, samtidig med at den fungerer som et forsøg på at forhandle en norm om gæsteroller. Henry fortæller, at han har sin Niece og hendes mand og 2 børn på besøg, og at han har lavet en liste med gøremål til dem, så de ikke skal gå og kede sig. På listen er der gøremål som afbrænding af affald og rensning af tagrender. Emil og jeg griner af ham, og Emil udtrykker en kraftig mening om, at det er ufint at invitere gæster og sætte dem til at arbejde. Det preller rent af på Henry, som synes det må være kedeligt for dem bare at sidde der og drikke kaffe dagen lang. Henry fortæller også, at de alle sammen skal til Lalandia og spise om aftenen. Emil spørger hvem der så skal betale, hvortil Henry svarer at det skal han nok. Emil griner, og fortæller til mig at Henry er lidt nærig (Feltdagbog: 13).*

Når den forstillede viden om hinanden viser sig at holde stik, resulterer det i latter og glæde over netop det at kunne genkende den andens logik. At det kommer dertil, hvor det er muligt for pendlerne at genkende hinandens logikker og reaktioner, er i høj grad baseret på alle de erfaringer de deler med hinanden.

På den første eftermiddags togtur i den 3. feltperiode sker der en mængde af udvekslinger, som både relaterer til den nære fortid, og rækker længere bagud i tid med autobiografiske vidensbidrag. *De to cafearrangementer taler meget sammen i deres to forskellige grupper - jeg prøver ved flere lejligheder at stikke følere over til nabo arrangementet, ved at byde ind eksempelvis da talen falder på Antons barnebarn, der 9 mdr. gammel er blevet opereret i det ene øje, og senere da talen falder på Trines teenagedatter, og de skrupler hendes adfærd havde givet Trine. Jens der sidder overfor mig, fortæller at han efter den episode hvor Trines datter selv piercede sit øre, har haft meget respekt for hendes sejhed. Trine smiler lidt, og indikerer at hun egentlig også synes, at det er lidt sejt, men også lidt fjollet. Der er enighed i gruppen om, at hende datteren er lidt af en vildbasse. Hun er 14, og Trine fortæller, at hun er ved at søge om en plads til hende på et ferieophold til USA, hvor der er pædagoger og andre voksne med (Feltdagbog: 27). Jens og de øvrige pendlere har en viden om Trines*

datter, som de har indsamlet gennem samtaler på de mange pendler ture, hvor Trine har berettet om datterens handlinger, og resten af gruppen har fungeret som sparringspartnere.

Den udfordring en sommerferie med svigerfamilien kan være, bringer Emil på banen i en samtale med en midaldrende mandlig bekendt (bk), Trine og jeg. Og samtidig med at samtalen fungerer som en vidensdeling af, hvordan ting kan forløbe i Emils familie, så er den også et udtryk for den fri tone og brede norm for, hvordan ting sættes til diskussion i gruppen.

Emil: vi skal i sommerhus over i Varde, så skal der kobles fra – ja hvis man kan det for svigerfar og svigermor og min mor skal med

bk: (latter)

Emil: (latter) og så en hel uge

HL: det er da dristigt sådan at lave en familiesammenføring

Emil: ja men vi plejer at være af sted med min svigerfar og svigermor, men det er førstegang at min mor, hun skal med så det bliver rigtig spændende

Trine: det skal nok blive godt

Emil: nej jeg vil sige sidste eller forrige gang vi var af sted, der havde min svigermor jo sit lort ...og er der noget hun bliver, når hun har sin periode der, så er det fuldstændig skør i bolden

Trine: det lyder da rigtig hyggeligt

Emil: nej det var det eddersmaskeme ikke. De sidste 3 dage det var et mareridt, og alle var glade da vi tog hjem .....og svigerfar han havde lige købt ny bil det år, og hun bløder rigtig meget når hun har sit.....og (latter) hun havde ikke taget et håndklæde eller noget at sidde på, så hun var blødt igennem, og det sejlede bare ...nøjh hvor var han tosset den gamle

bk: det kan jeg god forstå

Emil: så var der eddersmaskeme ballade i den lille familie (latter), så hun var ikke i kridthuset, og så samtidig med at hun har sine humørsvingninger, når hun har det – det kørte bare.....der snakkede Anja [hans kone] og jeg om, at næste gang der lejer vi altså et hus for os selv, vi skal ikke bo i samme hus – det var en hel vild katastrofe

bk: latter

Emil: så i år der har vi lejet et meget stort sommerhus

Trine: så man kan trække sig lidt tilbage (med munden fuld af ostemad)

Emil: ja og så håber jeg lidt, at det der med at min mor hun er med, det kan

afbøde faldet lidt, når der sker noget – det skal nok blive meget sjovt....nej det skal sgu nok blive hyggeligt

Trine: I skulle i Legoland ikk?

Emil: jo men det er kun for juniors skyld, ellers så gider jeg ikke.

(Transskribering: 22)

Familiehistorier som de ovenstående bliver draget ind i toget, både når der er noget fortælleren har behov for sparring og opmuntring omkring, men også i situationer hvor de enkelte fortællere udveksler erfaringer med hinanden – sådan starter nedenstående eksempel, men til slut overtager Christina med fortællinger om, hvordan hendes familie efterfølgende håndterer omstændighederne.

Trine: nej nu skal det blive dejligt at rekreere sig snart

Emil: det bliver så skønt så skønt, i morgen har de lovet højt solskin

Hans Jørgen: har de det?

Emil: ja

Trine: ja 28-30 grader

Emil: jamen så får I nok lokalt vejr

Trine: hvor bader man egentlig henne ved Næstved

Hans Jørgen: Karrebæksminde

Trine: nå

Hans Jørgen: det er en af de bedste strande, hvad er det den hedder den der nede ved Nakskov

Christina: er det ikke Kramnitze

Trine: jeg kender nogle, der var nede at bade ved Bandholm i går, der var der 26 grader i vandet

Emil: det var da lige lummert nok

Christina: der var 23 i Karrebæksminde i søndags det var dejligt

Trine: var det rent

Christina: ja

Hans Jørgen: det er underholdende og prøve at sidde og se de der prøver, der bliver taget

Trine: ja

Hans Jørgen: så definerer de det som snavset, fordi der ligger en mælkekarton henne i græsset, og ser stort på om der er kolibakterier i nærheden af vandet, det er det man ikke kan se, der er det giftige

Trine: ja

Christina: så hvis nu der er masser af tang i, så er der ikke kolibakterier  
Hans Jørgen: jo der vil være meget grønt så, fordi der er meget næring som udledes

Emil: sådan er det når man tager til stranden

Trine: ja men jeg ved godt, at der er noget med vind og strømforhold, men fy for den men over ved Marielyst var der kun lige lidt tang inde ved kanten, mens så nej i søndags der var panik på fordi der var kapsejlad

Christina: vi nåede lige at få en af de sidste pladser først, så havde jeg parkeret, så tænkte jeg bare åh åh her skal vi ikke holde, så bliver vi lukket inde, jeg tror godt at vi kunne være kommet ud ikk, men der var sådan en mellemrække ikke, og så dem der holdt lige bag ved den række, de kunne ikke komme den vej for der holdt biler, og de kunne ikke bakke ud, for der var folk kørt så tæt på, at de ikke bare lige kunne, så der var også nogen, der stadigvæk stod ved deres biler, som flyttede dem da de andre begyndte at parkere, og panikkede helt og så gik jeg hen og holdt foran sådan en hegnspæl, hvor der ikke lige var nogen der kunne parkere foran, så jeg vidste at jeg kunne komme ud

Trine: var der mange ude, for der må da også have været sort af folk ude, hvis der har været så mange

Christina: der var fuldstændig sort af folk, det var helt galt, og så når de har haft deres kapsejlad ude på vandet, så kommer de bare ind, og står der med vandslanger, og ud over alle tilskuerne der sidder og kigger

Trine: der var også godt vejr til det

Christina: ja folk var ligeglade i år, de blev bare siddende og sagde ”ja sprøjt I bare”

Trine: ja

Christina: men jeg sad under et træ, så der var skygge til klapvognen, men Peter han sad nede på stranden, så sad vi der, så havde jeg sat klapvognen sådan, at det ikke blæste ind, men at han stadigvæk fik luftcirkulation lige indtil sådan der, så kom der bare vind og sand, og folk de fløj bare rundt nede på stranden efter deres kaffe kopper og parasoller, der lige pludselig for rundt, vinden var bare lige pludselig sådan fra fralandsvind til pålandsvind, sådan der så sagde det bare lige ”why” og så vendte den 180 grader – og det var nok for Albert, han fik jo bare hele det der sus ind i barnevognen, så han var jo bare ”whiii” han hylede, men han sov stadigvæk, så jeg skyndte mig at ligge ham ned i klapvognen, og gik så lidt rundt med ham, så sov han lige 1 ½ time mere

Emil: (gaber) så skal vi snart af.

(Transskribering: 38-9)

Dialogen udvikling sig, fra emnet om vejr, til oplysning om lokale badesteder og vandforurening, til familieoplevelser og håndteringer deraf. Herved får pendlerne et indblik i elementer af andres hverdagsliv, og de steder disse leves, som de ellers ikke ville få viden om.

Hvor medborgerskabs elementerne i dette underafsnit har evolveret omkring deling af livserfaringer og indblik i de andre pendleres liv, så er der også en afart af medborgerskabs elementet i de samtaler de har med hinanden, der er baseret på hændelser udefra. Dette bliver præsenteret i det følgende underafsnit.

- Samtaler om hændelser udefra

Trine har været væk fra gruppen i 3 uger pga. en knæoperation, og har derfor ikke haft chancen for at diskutere episoden fra Præstø Fjord, hvor nogle lærer tog deres elever med på en sejltur om vinteren og forulykkede. Tilbage i toget spørger hun; *ejh hvad tænker vi om den episode i Præstø Fjord?* Alle byder ind med forskellige, eller rettere ens, synspunkter omkring det uansvarlige i at tage børn og unge med ud på så koldt vand. Pressehåndteringen og de unges chancer for at undgå følgehåndicaps medtages i samtalen (Feltdagbog: 27). Trine efterlyser et indblik i den fælles holdning, hun forestiller sig er talt frem i hendes fravær, og gruppen gentager diskussionspunkterne. På samme måde ender nedenstående uddrag af en samtale. Men det starter som en form for drilleri, der er særdeles karakteristisk for gruppen, og som vil blive præsenteret nærmere i emotionsafsnittet.

Hans Jørgen: det har vi snakket om, at de bare skal hældes ud

Trine: hvem er det der skal hældes ud, er det os fra Lolland – Falster Emil

Emil: jeg ved ikke hvem han vil have hældt ud – jeg synes at du er lidt aggressiv her til morgen

Hans Jørgen: det skal man ikke kimse sig af jeg er i top form

Christina: sådan en øboer nå nej vi er alle sammen øboere

Hans Jørgen: det er rigtigt – Amerikanerne de mangler et nyt sted at have atombombe prøvesprængninger, har jeg hørt

Trine: så så

Christina: så i Horisont i går ovre fra ...

ALLE: næ

Christina: det var om hvordan dyrelivet det havde genoprettet sig meget hur-

tigere end man havde troet

Emil: det tror jeg da også

Christina: hvordan det hele det bare var blevet naturligt

Hans Jørgen: var der så geder med 6 hoveder og sådan noget der

Christina: nej det gjorde der faktisk ikke, og de var faktisk overraskede over, og de mente at det var fordi at dyrene de har kortere levetid, så de ikke nåede at udvikle kræftsvulster og sådan noget

Trine: nå

Christina: fordi der var ikke nogen andre sygdomme som de ville forvente, altså selvfølgelig var de radioaktive, man kunne ikke spise dem og jage dem og sådan noget

Hans Jørgen: de var selvlysende om natten

Christina: nej de så sgu meget normale ud, det var ikke noget med at de manglede noget eller sådan

Emil: de har vel ikke haft tid nok til at observere dem, de nåede at dø fra dem inden de kunnen

Christina: det er også 7-8 år siden ikk

Hans Jørgen: for et år siden var der en udsendelse, hvor de var tilbage med nogle og kigge i deres lejligheder, og det lignede sådan en spøgelsesby

Christina: jamen fuldstændig

Hans Jørgen: med høje træer inde midt i husene

Christina: ja det var bare området det ændrede sig, som om det var skov det hele, og så fulgte man sådan en kat fordi den havde de åbenbart fundet, og så filmet den samme tamkat en huskat og fundet, hvordan den fik killinger, og gemte dem for bjørnene der begyndte at komme ind, og så så man at den vandrede ud i sneen der, og ud af den forbudte zone, og så kom den bare ind til der hvor der boede nogen, og det var altså tæt på den zone, og så kom der pludselig sådan et dyr, der som man bare ikke må røre fordi det er radioaktivt .....og der var dyrearter som var ved at uddø, andre steder de havde geninstalleret sig der, det var meget... overraskende det så ud til at der ikke var sket noget, og det bare blev til skov igen

Trine: hvornår var det?

Christina: jamen det var lige efter sommervejret på DR1, så det var 10 kvart i 10 eller sådan noget måske halv 11

HL: hvad med menneskerne?

Christina: jamen de var væk, de måtte ikke bo der jo, og det var derfor at dyrene de havde indtaget de der spøgelsesbyer, og husene de stod bare og forfaldt



Emil: det vil sige at ejendomsværdien den var lig 0

Christina: ja det vil jeg nok sige

Emil: latter.

(Transskribering: 37)

Hvor samtalen om atomudslip har relativ alvorlig karakter, og de ting Christina fortæller om det har oplysende karakter, så bliver samtalen aldrig alvorligere end at en morsom betragtning kan rummes og værdsættes. At platheder og latter kan rummes, gør at samtalerne fremstår socialt inkluderende – alle kan byde ind, så længe det der bydes ind med enten er interessant for gruppen, eller i nogen grad morsomt. Den stemning, som dette medvirker til at generere, vil blive præsenteret i afsnit 4.3, men før dette – en teoretisk optakt;

## Anden optakt til teoretisk analyse

De sociale relationer, der udvikler sig undervejs i toget, følger i varierende grad logikker, som de teoretiske perspektiver i kapitel 3 var orienteret omkring, men bidrager også til i forskellig udstrækning at konkretisere, nuancere eller eksemplificere flere af disse.

Anvendelsen af begrebsparret Mobile Others og Mobile Withs, som er lånt af Ole B. Jensen, har i en sortering af det empiriske materiale (udover at bidrage til identificering af disse to typer af relationer) også virket skærpende på iagttagelserne af grænseflader mellem forskellige typer af andre sociale relationer, som, med forskellige grader af fællesskab og medborgerskab, etableres i togene. Samspejlet mellem de to begreber Mobile Others og Mobile Withs viste i det empiriske materiale, at der var brug for en mellem kategori, som jeg har betegnet som bekendtskaber. I bekendtskabsrelationerne genkender pendlerne hinanden og udveksler ved lejlighed blikke, nik eller kortere bemærkninger. Bekendtskaber er karakteriseret ved ikke at føre til et rutineret sædevalg i hinandens nærhed og heller ikke til regelmæssig interaktion generelt. På samme måde er der, til en karakteristisk af det sociale liv i togene, behov for at benytte et begreb, der rummer en større mængde af fællesskab og tæthed, end der forekommer hos Mobile Withs. Til en benævnelse af denne relation har jeg valgt at benytte begrebet venskab. Hvor Mobile Withs er karakteriseret ved, at pendlerne aktivt søger hinanden i toget, men ellers ikke i udpræget grad har kontakt med hinanden i deres hjemmetid, så er de mobile venskaber karakteriseret ved at pendlerne her også har berøringsflader

i andre sfære af hverdagslivet. Og denne kontakt giver dem et stærkere bånd, som også influerer på livet i togene.

Et andet karakteristika ved det sociale liv i togene er, at det i vid udstrækning har rituel karakter, og at de forskellige sociale relationer er præget af gentagelser af fortællinger og handlinger, hvis kvaliteter i varierende grad træder frem - som styrkende for gruppesolidariteten og som symboldannende - hvis de betragtes gennem Randall Collins optik på rituel udbytte. Gentagelserne og forandringerne er også tæt knyttet sammen med rejsens rytmer, med hvor på rejsen hvilke sociale praktikker udføres og afsluttes. Dette bidrager, som det vil blive diskuteret i kapitel 5, til at det mobile sted bliver et sted hvor dynamiske kvaliteter er særligt udtalte.

Fælles for det mobile mellemrums forskellige former for socialitet er det, at relationerne er udviklet i et sammenspil med rejsens og stedets særegenheder, og at der er en gensidig påvirkning mellem rejsen, stedet og socialiteten. Samlet set bidrager de mobile sociale relationer til at skabe det mobile steds særegenheder, samtidig med at de påvirkes af dette. En analyse af dette sammenspil er henlagt til kapitel 5, hvor de mobile sociale relationer vil blive diskuteret i forhold til Simonsens stedsbegreb. Her vil de mobile sociale relationers stedsproducerende og stedsproducerede egenskaber blive tematiseret med fokus på den specifikke og eksistentielle dimension af stedsbegrebet. Men før vi kommer dertil, er det relevant at kaste et blik på et delelement af den mobile socialitet, som træder frem i empirien. Med tankerne tilbage til Randall Collins figur over rituel interaktion i kapitel 3 er det nærliggende at se emotioner som et udbytte af den sociale interaktion, men i toget er der mere på spil. Emotioner og terapeutiske virkninger relaterer sig her, som vi skal se nærmere på i det følgende, også til det at mestre mobiliteten.

#### 4.3 DET MOBILE MELLEMRUMS EMOTIONER OG TERAPEUTISKE VIRKNINGER

At mestre de mobile mellemrum er forbundet med glæde hos de fleste af pendlerne. At nå togskiftet, eller at finde en siddeplads om eftermiddagen. At have placeret sig på perronen så toget standser lige ud for ens fødder, eller at få øje på noget spændende ud af vinduet, som andre er interesseret i at høre om. Det er elementer som pendlere nyder at opleve og udtrykke. Ligesom også det at kunne fortælle en historie som de andre værdsætter som underholdende, er forbundet med

glæde. Listen over mobile praksisser der skaber glæde, er i det empiriske materiale lang. Ligesom der også er mange eksempler på, at pendlerne drager omsorg for hinanden, og deler de elementer af deres pendlerliv og liv i øvrigt, som er svært med hinanden. Men også vrede, irritation og bagtalelse er på spil i situationer, hvor de mobile mellemrum og deres socialitet ikke mestres indenfor grænserne af, hvad der vurderes at være acceptabelt. Det er denne vifte af emotionelle udtryk, reaktioner og interaktioner, første del af dette afsnit handler om. Anden del af afsnittet går skridtet videre, og præsenterer de positive virkninger som pendlerne italesætter, eller på anden vis udtrykker, at mestringerne af mellemrummet, de emotionelle og sociale relationer har – jeg kalder det terapeutiske virkninger, men et andet ord kunne være pendlernes positive betydningstilskrivning.

## Det mobile mellemrums emotioner

### *Fællesstemning og latter*

Pendlergruppen fra Rødby Færge, og også andre mindre grupper, etablerer i deres fællesskab en stemning, som de deler. Et hyppigt anvendt virkemiddel i genereringen af denne stemning er latter. Den kortspillende tremandsgruppe på Vestbanen anvender eksempelvis latter til at binde dem sammen som gruppe da jeg spørger hvordan de har mødt hinanden, og en af dem svarer *“vi sagde god dag og god eftermiddag og god dag og god eftermiddag, og så var der noget med DSB – man kan altid tale om DSB og vejret” - de griner alle 3* (Feltdagbog; 21). Samtidig med at latteren her fungerer ved at binde dem samme som gruppe, så har den også en kommunikativ funktion i at berette, at de oplever glæde over deres fællesskab. Da Emil på vores første togtur sammen ved Nykøbing skulle forklare Trine og en bekendt, om de ting han tidligere på turen havde fortalt mig om gruppen, så siger han; *“hun er havnet lige i den forkerte gruppe (harh harh harh - latter) det er en kedelig gruppe som vi sidder i ikke.”* De griner i fællesskab, og Trine smiler og afrunder med kommentaren *“jo meget kedelig”* (Transskribering; 21). Her anvender de latteren til at vise den glæde og stolthed, de forbinder med deres pendlergruppe.

Hyppigst og med størst effekt anvender gruppen fra Rødby Færge dog fortællinger om Henry, eller situationer der udspiller sig omkring Henry, som afsæt for en fælles latter, og den latterliggørelse der i den forbindelse finder sted, er de implicit enige med Henry i det sympatitilkendegivende indhold i. Også i Henrys fravær

udspiller der sig fortællinger omkring ham, som alle lever sig ind i. På min første tur med gruppen fortæller Emil først Trine og en bekendt om det lynnedslag, der om natten fandt sted i Henrys hus.

Emil: nejh men nejh hvor var det hårdt for ham, at han ikke kunne få sin morgenkaffe .....jeg var lige ved at sige til ham, at han skulle tænde et bål

Alle: (latter)

Bk: ja der før i tiden der fulgtes vi jo meget med Henry inden de lavede om på togtiderne.....og så sagde jeg til ham, fordi han altid brokkede sig sådan

Emil: men det har altså taget til indenfor de seneste par år

Bk: ja så sagde jeg, og du køber det der pendler kort, og du betaler næsten ikke noget for det – det du betaler, det får du tilbage af skattevæsenet, så du skal ikke klage (latter)

Emil: så har du virkelig også tændt op under ham

Bk: (latter) ja ja .....

Emil: det er synd for ham, men hvis han havde ringet lidt tidligere, så havde jeg også bare kørt forbi med en kande kaffe til ham

Bk: ja ja

Emil: men han ringer 20 minutter før jeg skal ud af døren, det kan jeg altså ikke nå

Bk: nej

Emil: men jeg kiggede også godt nok lidt, da den ringede

Alle: (latter) (Transskribering: 21-2)

I Næstved stiger Hans Jørgen og Christina på toget, og ligesom de kommer hen til cafe arrangementet, udspiller følgende dialog sig:

Hans Jørgen: godmorgen

Christina: hvad er der sket med Henry i dag?

Emil: han er blevet ramt af lynet

Christina: er det rigtigt?

Emil: ja han har ingen strøm

Christina: så han kunne ikke være... han kunne ikke vågne?

Emil: jojo jojo han ringede til mig kl. 5.20 for at sige, at han ikke havde noget strøm, så han lige måtte blive hjemme, og få fat i en elektriker, så han kunne få kaffe

Hans Jørgen: argh der ser sgu da heller ikke strøm helt der nede alligevel  
Christina: han kunne da bare sidde og jukke rundt på en cykel, så ville han få strøm ud af det  
Hans Jørgen: har han trukket et kabel fra Tyskland  
Trine: for at få kaffe du  
Emil: for kaffe det skal vi sgu ha  
Hans Jørgen: hvorfor helvede er det, at man ikke bare klipper ledningen der nede omkring Fejø, og lader det sejle væk, det forstår jeg altså ikke  
Emil: hvorfor var det lige at den tank den ikke fik lov til at eksplodere, når du nu var hernede i går?  
Hans Jørgen: jeg forstår ikke, der er ingen logik i tankegangen, først har i bygget en Storstrømsbro, og så har vi gudhjælpemig bygget en Fejøbro  
Emil: (latter)  
Hans Jørgen: I stedet for at smide et par store trosser i og sejle jer ud midt i Atlanten, og så slip det og se om det kunne forsvinde ned til Atlantis  
Emil: du er godt klar over, at den eneste grund til at toget det holder her, det er på grund af en skide politiker, for ellers så ville vi ikke have dig med argh  
Hans Jørgen: jeg tror sgu godt nok at de der 5-6000 pendlere der tager toget hver dag fra den her lille lorte skodby, de har bare en anelse at skulle have sagt  
Christina: var du da af sted i går  
Hans Jørgen: nej jeg havde forudset det  
Trine: han havde forudset gasudslippet  
Christina: det var dig der var nede og pille ved hanen (Fælles latter) (Transskribering: 31-2)

Den regionale mobning mellem Næstved og Lolland kommer som en tilføjelse på historien om Henry, og da tonen bliver en anelse skarp skrider Christina og Trine ind med en ekstra humoristisk afblødningsmanøvre, og alle griner til slut sammen. Den regionale mobning eller latterliggørelse har en personbåret pendant i relationerne til Henry. Følgende episode med omdrejningspunkt i Henry udspiller sig på min anden togtur med pendlerne.

HL: nu sover Henry  
Henny: ja men det er ganske normalt  
Emil: det er faktisk utroligt, at han først er faldet i søvn nu, det er den Henry vi kender  
Henny: det er derfor at han bliver kaldt strandvaskeren af dem fra Næstved

(Fælles latter)

Henny: det er måske lige hårdt nok

(Fælles latter)

Emil: nu kan du stoppe alt muligt i munden på ham, slips og alt muligt der er ingen reaktion....

Anton: han er meget stille og rolig, og her sker jo aldrig noget (henvendt til mig med let ironisk tonefald)

Henny: han sover jo hele vejen

Emil: ja men han er et godt brokke dyr

Anton: så sad han på vej hjem i bussen i går med et kort, der nok var revet i 50 stykker, og skulle prøve at finde en kirke

Henny: det var godt nok gammelt det kort

Hans Jørgen: så skulle han til at folde det ud, men jeg tror der var en 10-15 løse sider

(Fælles latter)

Emil: han er meget fascineret af kirker

HL: okay

Henny: han vil rejse rundt i hele landet efter dem

Emil: og når vi er på vej hjem, så spørger han altid Frank, kender du den kirke der, og har du gået på den skole der, og (latter) og det er det samme sted hver evig eneste dag... (Transskribering: 59-60)

Den viden pendlerne har om hinanden, og den forudsigelighed der er forbundet med deres handlinger, skaber genkendelse og glæde. Både når den leves, og når den berettes. Tonen er indimellem lidt hård – som i ovenstående eksempel hvor Henny kommer i tvivl om, om det mon er for hårdt at kalde Henry for strandvasker. De bevæger sig sommetider lige i grænsen af hinandens sfære for, hvad der er acceptabelt, og senere i afsnittet skal vi se på, hvad der sker når den overtrædes, men for at runde præsentationen af de empiriske eksempler på den fælles muntre stemning af, så er der en afstikker i materialet over i den sociale kategori Mobile Withs, hvor alene det at være med i en gruppe og blive genkendt, skaber glæde. Som Christina siger mens hun griner; *og så i går da der var alle de der problemer med "Hamborgeren" [det tog der kører til Hamborg], så kom der en dame hen og sagde "hvorfør var du ikke med i morges?" (ha ha) så nu skal man ikke bare stå til ansvar for, at man ikke kommer ind på arbejdet til tiden, nu skal man også stå til ansvar for "hvad lavede du?"* (Transskribering: 44). Jeg har selv en lignende oplevelse, da jeg kommer tilbage til gruppen på min 3. feltperiode. *Jeg er i god tid, da jeg kommer*

*ind i toget, og ser straks Emil der står og taler med nogen langt fra sin sædvanlige plads, og Henry sidder heller ikke på sin plads....jeg fortsætter mod Emil, og ser at Henry blot sidder på den anden side af døren - altså i den næste kupe. Jeg slår mig ned på sædet ved siden af ham på den anden side af midtergangen. Han bliver glad for at se mig og jeg for at se ham. Han spørger hvad jeg laver der og jeg siger at jeg jo bare skal se hvad der sker hos dem. Han siger med et smil "jamen ingenting her er bare normal hverdag – vi bor her kun fordi huspriserne er billige" (Feltdagbog: 23).*

Der er god grund til at glæde sig over genkendelsen, den muntre stemning og fællesskabet både for dets underholdende karakter, men også for det emotionelle arbejde som det evner at gøre for en. *Ved vores cafe arrangement sidder udover Henry og jeg også Jens og Frank står i midtergangen. Jeg forsøger på tværs af Henry at få den nye pendler i tale ved at råbe "du er da ny er du ikke?" han siger med lidt tvær ironi i stemmen "narhh nej jo ny hvis man er ny efter 30 år" Jeg fortæller, at det bare er fordi jeg ikke har set ham her i gruppen før. Hvorefter han forklarer, at han har holdt en pause på 10 år, hvor han kørte i bil. Jeg stopper samtalen, fordi hans tværhed helt opløser den gode stemning i gruppen, og virker trykkende. Han er ikke tunet ind på stemningen i gruppen. Selv om jeg forsøger at virke upåvirket af situationen så er både Henry og Emil, efter han er stået af, enige om, at han er mærkelig – jeg oplever, at de laver damage repair work for mig, og synes de er meget søde og omsorgsfulde. Jeg går glad derfra (Feltdagbog: 34).*

Den fællesstemning der etableres i gruppen og som smitter af til de omkringsiddende pendlere er særligt orkestreret omkring latter og latterliggørende fortællinger, som begge har en kompleks social og emotionel virkning. Afstand, nærhed, imødekommenhed, fjernelse af sociale forskelle og hygge er alle virkninger, som i forskelligt omfang relaterer sig til den fællesstemning, der gennem de komplekse udvekslinger pendlerne foretager, er hyppigt forekommende. I mange af udvekslingerne er der også elementer af omsorg og uegennyttighed, der følger lidt andre logikker end ovenstående. Det er omdrejningspunktet for næste afsnit.

### ***Omsorg: Mobile Withs, Mobile Others og Togvognen***

Meget af den omsorg som praktiseres i toget, omhandler aktiviteten søvn - både i forhold til at give socialt plads til at den, som ønsker at sove, ikke bliver kontaktet direkte, men også i forhold til at hjælpe med til at en rettidig opvågning indfinder sig. Emil fortæller sammen med Hans Jørgen på min første tur med dem, at Henry har en fast rutine han skal igennem, i tiden mellem at han vågner i toget, og at han

skal af på Høje Taastrup station. Derfor vækker de ham *lige lidt før Roskilde, så er han ikke for stresset* fortæller Emil – *ja supplerer Hans Jørgen vi kan ikke have at han bliver for stresset* (Transskribering: 40). I min anden feltperiode oplever jeg på første hånd, hvordan det ser ud, hvis der bliver ændret ved ritualet. *Emil rækker en avis over midtergangen til mig, og foreslår at JEG vækker Henry med den – jeg giver ham et meget forsigtigt dask på hovedet, og han vågner noget forstumlet op – drøner ud på toilettet, kommer tilbage, og begynder at sige farvel til sin Niece og hendes familie, som er på besøg hos ham og følges med ham ind mod København – midt i det hele finder han ud af, at vi faktisk har vækket ham til den sædvanlige tid, og sætter sig forpustet ned...* (Feltdagbog: 18). At foreslå, at jeg skulle vække Henry, var måske nok ikke særligt omsorgsfuldt, da det tydeligvis alarmerede ham en del, men under andre omstændigheder fungerer opvågningsritualet således, at Henry når at samle sig og gå på toilettet i god ro og orden, inden han ved Hedehusene begynder at tage sin jakke på, og ved den efterfølgende motorvejsoverkørsel begynder at gå ud i mellemgangen, og gøre sig klar til effektivt at stå af i Høje Taastrup.

Den omsorg de giver hinanden, bidrager både med forpligtigelse og glæde. Hvor Emils reaktion på Henry opkald er forbundet med overraskelse, så er Henrys opkald forbundet med en kommunikation af, at der ikke er nogen alvorlig grund til, at han ikke kommer med toget den morgen. *Troede du at der var noget galt?* Spørger Henry med et tilfredst og nysgerrigt smil på læben, da Emil fortæller at han blev forbavset over opkaldet kl. 5.20 (Transskribering: 71).

Netop fordi pendlerne ser hinanden på det samme tidspunkt hver dag så skaber det bekymringer hvis der er brud på denne rutine. En midaldrende dame på Vestbanen fortæller om denne bekymring, at *hendes pendlergruppe undrede sig over hvor en ældre dame de plejede at køre sammen med var henne. Hun var væk i 14 dage, og de var bekymret fordi hendes mand lige var død. Da hun kom tilbage fortalte hun at hun bare havde været syg med influenza. Efter denne episode udvekslede de telefonnumre, og den ældre dame lovede at ringe til dem, hvis hun blev syg i flere dage. Efterfølgende har fortælleren været hjemme og besøge den ældre dame et par gange* (Feltdagbog: 21). Den sociale relation blev tættere efter episoden, og de fandt en løsning på, hvordan den bekymring og omsorg de andre pendlere oplevede, kunne håndteres med information om den ældre dames ve og vel. En strategi der er meget i tråd med Henrys morgen opkald til Emil.



Omsorgen knytter pendlerne tættere sammen, men skaber også en gensidig forpligtigelse til at tage sig af hinandens emotioner – både af selve bekymringen og bekymringens genstand. Således at den de andre er bekymret for tager sig af deres bekymring på lige fod med, at de tager sig af at bekymre sig.

I det empiriske materiale er der også eksempler på bekymringsfællesskaber, som strækker sig ud af toget og ind i arbejdslivet. Jonna og Bente deler arbejdsplads, men sidder i forskellige afdelinger. Bente fortæller, at *der forekommer lidt af hvert*, når de sidder og taler i toget. *Både arbejde og privat* liv det bliver vendt. Der er sket en *kæmpe renovering* i deres firma hen over de sidste 3 år, *så det snakker vi også lidt om, fordi Jonna sidder i en anden afdeling end mig, og vi har jo hver vores oplevelser med det. Ja* fniser Jonna, *så der kommer lidt af hvert på bordet. De udveksler nyheder*, som Bente siger. Og netop fordi de besidder forskellige positioner på deres arbejdsplads, er det en smule svært, *når jeg ved at hun sidder med en viden*, siger Jonna og griner. Bente ved mere end hun siger, men hun er loyal overfor Jonnas fortællinger. De har udviklet en etik om *gensidig respekt. Ligesom når jeg får nogle ting at vide fra Jonnas afdeling, så kunne jeg jo heller aldrig drømme om at snakke med en kollega eller min chef om det vel. Det kunne jeg aldrig drømme om vel så sådan lidt gensidig respekt ikke* (Transskribering: 103-4). Måske er der tale om en pendler loyalitet frem for en arbejdsgiver loyalitet, eller bare om et menneskeligt hensyn og en foranstaltning der må være på plads for, at de begge kan trives i det fællesrum og dele deres bekymringer på tværs af de sociale og arbejdsmæssige skel, der er imellem dem.

Den omsorg der udveksles i toget, er der flest eksempler på blandt Mobile Withs, men i det empiriske materiale findes der også et hensyn til og omsorg for andre rejsende - eksempelvis Mobile Others. En ung chef sekretær som pendler mellem København og Nørre Alslev *spurgte, om jeg havde set togføreren, fordi hun ville henvende hans opmærksomhed på 2 svenskere i toget, som regnede med at skulle med færgen til Puttgården, selvom der i højtaleren var givet besked om, at toget ikke kan køre til Rødby. Hun var bekymret for, om de ikke havde fået fat i informationen* (Feltdagbog: 6). Dette eksempel er i forlængelse af pointen fra det *Det mobile mellemrumssocialitet* om at der ved ekstraordinære hændelser – her et gasudslip - skabes sociale sprækker eller åbninger, der muliggør nye kontakter.

Den sociale og emotionelle omsorg pendlerne drager for hinanden, kan også i særlige tilfælde gælde togvognen og togpersonalet – jeg er eksempelvis blevet

korrekset til at tage mit skrald med ud af toget ved ankomsten til Rødby Færge, hvilket set i tilbageblikkets klare lys synes at være en helt oplagt norm at håndhæve. Men der er også episoder, hvor det fælles bliver sat mere på prøve. Hvor de sociale interaktioner ikke umiddelbart bidrager til at skabe en munter stemning eller til at drage omsorg for medpendlere. De episoder er omdrejningspunkterne i det næste afsnit, hvor irritation og vrede sniger sig ind i togvognen.

### *Det mobile mellemrums sociale irritation og vrede*

Mindre irritationsmomenter forårsaget af mobiltelefoni, højrøstede samtaler eller samtaler med privat indhold opleves, som vi har set fortløbende i det empiriske materiale, hyppigt som en disrespekt for den offentlighed, der er i toget. Spektret af de mere negative emotioner både aktualiseres, skabes og gestikuleres i toget på lige fod med de positive emotioner, om end de i det empiriske materiale udgør en mindre andel. Særligt en episode – der strækker sig over to feltophold – træder frem i forhold til skabelsen af irritation og vrede i toget, gestikulationen deraf og de øvrige Mobile Withs håndteringsstrategier.

*I Nykøbing står Jeppe på. Han gør antræk til at sætte sig på vinduespladsen mod kørselsretningen skråt overfor mig. Inden han er helt på plads, spotter Henry ringen på hans finger og råber "du er blevet forlovet! er det med hende kineseren?" Jeppe svarer med irritation i stemmen "hun er ikke kineser, hun er thailænder men ja det er hende". Diskussionen fortsætter om, hvor længe de har kendt hinanden. Jeppe fortæller, at de har boet sammen et stykke tid. Henry er interesseret i, om hun kan lave mad. Jeppe fortæller stolt at hun laver rigtig lækkert thai mad, og at hun også gerne vil lave frikadeller til ham, hvis han spørger hende, og hjælper hende lidt. Emil, som har set hende en dag hun var med Jeppe i toget, spørger med et smil om hun vejer 47 kg. Jeppe fortæller at hun "faktisk" vejer 50 kg. Samtalen fortsætter med gisninger om, hvor meget Jeppe nu får sovet. Han er lidt rød i kinderne men glad. I Næstved står Christina på toget sammen med en ny pendler – Klaus. Henry fortæller dem om Jeppe's forlovelse allerede inden, de har fået sat sig helt ned. Jeppe siger "hold nu kæft jeg vil gerne selv fortælle det". Henry er utålmodig og siger "ja ja men du siger jo ingen ting". Emil fremfører synspunktet, at de skal gifte sig indenfor et år, hvis det skal gå rigtigt til. Der bliver talt om, hvor de skal gifte sig – jeg spørger om de skal til Thailand, men Jeppe vil gerne gifte sig "på kommunen", som han siger (Feltdagbog: 14).*

Ved næste feltperiodes første dag står Jeppe på toget i Nykøbing sammen med en ny pendler. De sætter sig over for mig, eller den nye pendler sætter sig overfor mig

og Jeppe inde mod vinduet, selvom han egentlig kom sidst, fordi han lige skulle ryge færdig. Henry bladrer i sin avis. Hans opmærksomhed er blevet fanget af en annonce for en erotisk messe. Togføreren kommer og tjekker billetter. Henry spørger, om det var noget for ham, at tage konen med til erotisk messe? Togføreren (som tidligere på turen har underholdt gruppen med en viden om at mænds nosser, som han siger, vokser 17 cm fra de er født til de dør) siger:

jeg var der faktisk for en 5 års tid siden med min kone men der er absolut ikke noget at komme efter, overhovedet ikke noget at komme efter

Henry: hvad med dig Jeppe var det ikke noget for dig?

Jeppe: jo det kunne det sagtens være, men nu er min kone jo desværre i Thailand

HL: skal hun være der længe?

Jeppe: for at være helt ærlig, så skal hun være der indtil jeg flytter til Sverige

HL: nå er hun meget ung?

Jeppe: nej det er bare noget rod med udlændingestyrelsen

*Jeppe fortæller herefter en længere historie om hvordan hans kone og ham, fordi de afleverede en ansøgning om opholdstilladelse 5 dage for sent, kom i en situation, hvor hun måtte rejse til Thailand for at for så derfra at sende en ansøgning. Emnet er forholdsvist tungt, og det ligger ham meget på sinde. Jeg lytter deltagende og er interesseret, men samtidig sker der noget mere højtråbende ved Emil og Henrys café arrangement. Og det er svært at holde koncentrationen.*

Henry: hvad så kan hun tale dansk?

Jeppe: (rødmer af irritation mens han tydeligvis opfangede den provokation der lå i spørgsmålet) jeg ved ikke hvor mange gange du har spurgt om det – hun kan faktisk godt tale lidt dansk, men det er helt sikkert noget vi skal arbejde med, og hun skal på sprogscole det er vi enige om, så det er ikke et konflikt emne

Henry: (opfanger aggressionen i Jeppe's respons, og siger med en påtaget forurettethed og antydning af latter) jamen jeg spørger bare

Jeppe: (opgivende med en tydeligere rødmen og et ønske om at forklare sin tidligere reaktion) jamen det er bare fordi jeg kan lige se, at det er sådan nogle som dig der sidder i udlændinge styrelsen

Henry: nej nej hun må da gerne være her for mig

*Jeppe fortæller videre om, hvor dårlig han føler sig behandlet af damen ved skranken, da de skulle aflevere deres papirer og hvor umenneskeligt det var, at noget der var så*

*vigtig for ham, det var så ligegyldigt for hende. Han fortæller også om, at de laver planer om at rejse til Sverige og være der for en periode, for måske på den måde at løse deres problem. Mens samtalen mellem Jeppe og Henry finder sted, så sidder Emil og kigger ud af vinduet, mens han nægter at lade sig emotionelt berøre af situationen. Sideløbende hermed er jeg - måske særligt grundet min tidligere deltagelse i samtalen - ubehageligt til mode over den trykkede stemning, og forsøger at lette den ved at tale anerkendende med Jeppe (Feltdagbog: 25-6).*

Den vrede der udspiller sig mellem Henry og Jeppe, har forskellig karakter i løbet af episoden. Hvor vreden afslutningsvist har karakter af en aktualisering, af den vrede Jeppe har mod udlændingestyrelsen, så er den i starten af episoden genereret af, at Henry overtager fortællingen om forlovelsen. Rødmen, den underliggende irritation, aggression og Henrys provokation bliver kommunikeret tydeligt og intensivt til dem, der retter deres opmærksomhed i mod samtalen, men mens det bare er endnu en samtale for Henry, så er det en identitetskamp for Jeppe. Er det muligt for ham at blive i ægteskabet, og er det muligt at forhandle socialt legitimitet til ægteskabet udenfor hjemmet?

De emotionelle artikuleringer, genereringer og aktualiseringer koblet med diffuse og varierede antydninger af sex, kærlighed, lovgivning og normer bidrager til at skabe det effektfulde og stemningsmæssige baggrundstæppe, som samtalen udspiller sig på.

### ***Train Rage***

Hvor ovenstående afsnits emotioner var socialt orienterede så er dette afsnits emotioner orienteret mod det mobile, når det ikke fungerer på en måde som det forventes. Små og store episoder i og udenfor toget kan medvirke til opbygningen af Train Rage. Train Rage og utilfredsheden med DSB er en historie, der på forskellige måder fylder meget i den danske debat om offentlig transport, og måske i særligt grad blandt ikke-togbrugere, der kan anvende dette som argument for ikke at skifte transportmiddel. Fordi historier derom er hyppigt fortalte, har det ikke været i fokus i min empiriindsamling, men elementer af vrede og irritationer er kommet frem, selvom det ikke var i en grad som jeg forventede på baggrund af den offentlige debat. Mange af de irritations punkter som pendlerne italesætter, vedrører særligt forsinkelser og også i mindre grad togets evne til at understøtte behovet for kropslig regenerering.

Henrik en midaldrende mand der pendler fra Nykøbing til Næstved fortæller, at *der er perioder hvor jeg konsekvent er ½ time – 40 minutter forsinket, det har der været nogle perioder, og det har været sådan i 3 uger, og så synes jeg, at det er lidt belastende, hvis man skal bruge tiden på det. Det ser jeg som en irritation en gang imellem ... tidsforbruget og det der med at stå og kukkelure. Den værste spildtid det er bare at stå og vente på sådan en banegård altså, så det kan godt blive en irritation i perioder* (Transskribering: 75). Ikke at komme frem til tiden, eller at blive påført et uønsket og kedsommelig ophold på en station kan – ikke forbavsende – få pendlerne til at vende sig mod toget, og Henrik har også været igennem overvejelser om at ophøre med at pendle med tog.

Udover forsinkelserne og de uønskede og kedsommelige ophold på stationer, så bliver der hyppigt også knyttet en irritation til manglen på siddepladser. Følgende episode fra min Feltdagbog antyder dette: *Siddepladsen var ren utopi, vi stod tæt sammenpresset i togets forgang. Henry fik sig dog mast til at sidde på gulvet, hvor han sidder på sin jakke og læser et magasin, men for resten af os var der ikke plads. Frank er trukket ind i mellemgangen, og Emil og jeg stod tæt sammen i forgangen, mens han brokkede sig en del over DSB billetsystem og dårlige beredskab* (Feltdagbog: 15).

### ***Sorg og ulykker der bringes ind i toget***

Som allerede præsenteret under Det mobile mellemrums socialitet, så er der blandt de Mobile Withs sparringsmuligheder på problemstillinger af både personlig karakter, som Antons barnebarns øjenoperation og Trines teenager datters selv-percing, men også situationer af mere offentlig karakter, som sejladsulykken ved Præstø Fjord, er en problemstilling af relativ tung karakter, der indgår i samtalerne i toget. En eksistentiel episode af mere direkte relevans for gruppen omhandler Henrys nabos søns dødsulykke, og i mindre omfang en bilulykke som min lillebror havde for mange år siden. Samtalen bevirker indledende, at Henry og jeg taler os tæt ind på hinanden - på en måde som jeg forestiller mig er ret lig hvad de øvrige pendlere ville gøre - ligesom den også giver et blik ind i den sociale håndtering af sorg.

Henry: nu min nabo der vi var til fest med storebroderen til ham der døde til en ungdomsfest fredag aften

HL: og så kørte de galt?

Henry: Jamen så var de der ude lørdag eftermiddag og rydde op og sådan, han var sådan en tjener afløser, og så ringede de fra Lalandia og fortalte at der var

en der var syg, om ikke han ville komme derud - så skynder de sig jo lidt, og så kører de for stærkt, og ham der sad ved siden af ham skete der ingen ting med, han bukkede nogle ribben, og så var det det, det er utroligt ikk

HL: min lille bror han er tetraplegiker efter en bilulykke, hvor han fortsatte ud af forruden

Henry: havde han sele på?

HL: det har man ikke rigtig fundet ud af, men det kan han vist ikke rigtig have haft, og så var han væk i druk med en promise der var helt historisk høj, men ham der kørte bilen .... der var så isglat og han kørte med 220 km i timen

Emil: nejh!

HL: men ham skete der ingen ting med

Henry: hvad skete der så med din bror

HL: jamen han sidder så i kørestol, og har hjælpere 24 timer i døgnet, men han er også entreprenør og har rendegravere, og kan rigtig mange ting

Emil: så han er altså ikke hjernedød?

HL: nej det fungerer top top

Emil: men han er lam eller hvad?

HL: ja han er lam

Emil: hvor fra?

HL: fra 3. led tror jeg at det var i nakken, så han kan godt trække vejret selv, men gå på toiletet selv og sådan noget det kan han slet ikke, men han kan godt drikke øl

Henry: ja ja hvor gammel er han?

HL: 31 og han har været det siden han var 19

Emil: så har han jo selvfølgelig fået en hverdag

HL: det har han, og han har fået – og det er det sjoveste – han har fået de fedeste kærester, han scorer for vildt, det er sådan langt over det niveau han havde før

Henry: holder det så?

HL: ja han har haft en i 8 år, og nu har han lige haft en i 4 år, men ja ja det var bare, at det der det samme som du fortæller med, at så skete der ikke noget med ham der var den anden i bilen

Emil: men det er så nok fordi han har kørt med sikkerhedssele på, det kan være hele forskellen, om han har den skide sikkerhedssele på

Henry: nej de unge mennesker de kører fandeme også stærkt

Emil: ja og det bliver værre og værre ikk

Henry: vi kører også stærkt

Emil: (griner) nej du er bare binde gal ....vi har været igennem hvor vi har fået

en aflysning hernede med toget og så har Henning kørt

Henry: vi skal nå toget oppe i Nykøbing og så har vi kørt 140

Emil: det bliver vi nødt til, og nogle gange 170 på motorvejen hvis vejret er til det, for ellers så når vi ikke toget

Henry: nej skal vi af sted så skal vi af sted (Transskribering: 72-3).

Samtalens udgangspunkt med dødsulykken taget i betragtning, så udvikler samtalen sig forbavsende til slut med tilståelsen om, at de også selv kører betragtelig over fartgrænsen, når toget er afløst fra Rødby Færge, og i stedet kører fra Nykøbing. Et element af nådesløshed i forhold til vigtigheden af at overholde sit tidsskema træder i kraft. Men håndteringen af dødsfaldet fortsætter. *To dage senere møder jeg Emil og Henry, som sidder og ryger på perronen ved Rødby Havn. De planlægger hvilke sandwich, Henry skal smøre til bisættelsen af naboens søn på lørdag. Emil og jeg fungerer som sparringspartnere. Senere i toget fortsætter planlægningen af bisættelsesmenuen, og af de blomster som Henry vil ligge langs alléen der fører op til naboernes hus. Flere af pendlerne deltager, og Henry gennemgår sin indkøbsliste, før han bladrede lidt i sin medbragte avis, og viser mig dødsannoncen. Han er tydeligvis meget berørt af ulykken* (Felt dagbog: 10). Den praktiske planlægning af bisættelsesmenuen og de samtaler der foretages omkring døden, er båret af en blanding af munter foretagsomhed og indlevelse i, især hvordan den døde drengs forældre skal kunne komme videre. Dødsulykken taler vi om i flere af de efterfølgende feltperioder, hvor Henry rørt fortæller om, hvor svært det har været, og stadig er for faderen. I et forsøg på at hjælpe dem har Henry lånt dem sit sommerhus, så de kunne komme lidt væk.

Håndteringen af sorg i toget adskiller sig fra irritation og især vrede ved at der blandt de Mobile Withs er elementer af omsorg forbundet med den sociale håndtering deraf. Omsorg er et af de sociale produkter, som har terapeutiske virkninger både for udøveren og modtageren, men ikke den eneste. I næste afsnit er den bredere terapeutiske virkning, som de mobile mellemrum med deres sociale og emotionelle indhold har, omdrejningspunkt.

## De mobile mellemrums terapeutiske virkninger

Kvalitetstid, tankernes- og kroppens regenerering, oplevelse af naturen gennem vinduet, glæde og uegennyttighed i sociale fællesskaber er de nedslag, som i det

empiriske materiale fremstår med terapeutiske virkninger, og som åbner op for muligheden for gennem togpendlingen at opnå en øget livskvalitet. Togtiden rummer mulighed for fordybelse i individuelle aktiviteter, lige så vel som den rummer mulighed for sociale aktiviteter. “Jeg-tid” kunne man kalde det, eller *kvalitetstid* som Ingrid siger (Feltdagbog: 2). De terapeutiske virkninger af “jeg-tiden” er potentielt de samme som de terapeutiske virkninger af “social-tiden” – en øget livskvalitet – men virkemidlerne eller praktikkerne er forskellige, og det er dem, vi skal se nærmere på i det følgende.

### ***Kvalitetstid, tankernes og kroppens regenerering***

Ingrid brugte sin “jeg-tid” til at strikke de detaljer, som hun stolt viser frem, på sin ellers maskinstrikkede trøje. Jeppe kobled ind i mellem ud af fællesskabet for at spille sudoku. Avislæsningen foregår hyppigt som en samtale initierende aktivitet men ikke altid. Og især fungerer læsning af skøn litteratur, som særligt de interviewede kvinder i perioder af deres pendler liv har været optaget af, som en “jeg-tid”. Denne tid er uden for toget truet af pligter og opgaver i pendlernes øvrige hverdagsliv. Men i toget er den i nogen grad fredet.

Den afslapning der er mulighed for i toget, *hvor man* som Tommy siger; *bare sidder og glør lige ud i luften og laver absolut ingen ting - det kan være meget rart ind i mellem. Når der har været lidt stress på i løbet af dagen, at man så sidder her lidt og bare kobler totalt af, og overhovedet ikke tænker på noget* (Transskribering: 94). Emil har i nogen grad samme strategi som Tommy. Han siger; *ja jeg kobler også fra i toget, men det er først når jeg er kommet i seng at jeg lige tænker min dag igennem - i toget der kobler jeg bare fra* (Feltdagbog: 17). *Det er en god måde at koble af fra sit arbejde på* siger han i en anden sammenhæng, *det tror jeg helt ærligt, at det er* (Transskribering: 6).

Nogle gange arbejder Henrik i toget, men som han siger; *andre tider der bruger jeg bare tiden til at slappe af. Jeg har også haft kørt i bil der op, men jeg kan godt lide at sidde og slappe af og læse avis og sådan noget. Sidde og tænke over dagen der er gået, og hvor skal vi hen af nu. Jeg har gang i noget tankevirkosomhed, og sidder også somme tider og skriver nogle ting ned når jeg sådan sidder og funderer over arbejdet, og noget jeg skal have styr på. Altså det er jo klart, at når jeg så kommer hjem, så har jeg været igennem den der tankeproces, så jeg ikke har nødet at tænke så meget over det i den forstand, fordi man har haft noget tid at tænke over det i, så på den måde der ja det kan man godt sige, at man har mulighed for at få det ud af aftrækkeren*



(Transskribering: 75-7). Leo sidder hyppigt i toget og evaluerer, om han har nået det han gerne ville i løbet af sin arbejdsdag, og på sin familie. *Har jeg nået at gøre de ting jeg gerne ville, eller er der noget som jeg har glemt eller tja, og når jeg ligesom har gjort det, så tænker jeg på kone og børn* (Transskribering: 92). Overgangen mellem at tænke på arbejde og tænke på familien, har Maggie, som vi så i afsnit 4.1, koblet til togruten. Indtil Ringsted evaluerer hun sin arbejdsdag, og tænker på om der er nogle erfaringer derfra, hun kan bruge fremadrettet, og efter Ringsted er hun klar til at tænke på sin familie.

At sidde stille uden der bliver stillet krav til en, kan virke som en lettelse i en travl hverdag, ligesom også muligheden for søvn, som vi så i afsnit 4.1, er noget der anvendes hyppigt. Den virkning søvnen i toget har for resten af hverdagslivet, er som Emil påpeger, at det er muligt at tilbringe mere vågen tid i hjemmet. Længden på nattesøvnen kan forkortes, fordi den flyttes til toget. Og som Henry siger; *vi kan jo ligeså godt udnytte tiden til at sove* (Feltdagbog: 33). Søvnen værdsættes meget, og retten til den og dermed til kropslig regenerering går forud for pligten til samtale og nærvær (Feltdagbog: 37).

### ***Naturen og vinduet***

At sidde og kigge ud af vinduet fungerer både som en strategi for social afskærmning, frisætning af tankestrømme og naturoplevelser. Tommy fortæller, at på *den her strækning fra Lejre til Hvalsø, hvor jeg skal af, jamen der har der tit gået noget råvildt her ude på den her side. Det har jeg altid siddet og set efter, om det skulle være der - jeg synes, at det er så smukt at se på* (Transskribering: 93). Strækningen finkæmmes for spor af råvildt og oplevelsen af at få øje på det, gør Tommy glad. Selv Emil, som ellers ikke mener at han ser meget ud af vinduet, har sit sted på turen - jernbanebroen over Storstrøm mellem Falster og Sjælland, hvor han synes vandet er så smukt – der kigger han som regel lige ud og nyder naturen.

For Vinnie fungerer vinduet og togets bevægelser mere som en frisætning af tankestrømme og som en drømmegenerator, hvor *tankerne de cirkler rundt, mere end hvis man sidder derhjemme i en lænestol. Fordi her der får man nogle andre input. Jeg tror at det er lidt mere drømmende det her, må jeg nok sige. Jeg tænker altid på rejser, at når man sidder i et tog så skal man ud og rejse, eller også så sidder man og kigger ud, og tænker at det også kunne være fedt at tage et eller andet sted hen - fordi man sidder og kigger ud, og kommer til at tænke på et eller andet land, og fordi man har den der vugge fornemmelse - man er bare i et med sig selv. Det*

er en stor forskel mellem at sidde hjemme og sidde i toget (Sammenskrevet fra transskribering: 84-5).

### ***Omsorg, venskaber, uegennyttighed og værdsættende praksis***

Den sociale tid i toget skabes, som vi har set, særligt gennem det pendlerne gør sammen *med* hinanden. Men i dette relations arbejde gør de også noget *ved* hinanden og *ved* sig selv. Den omsorg, de venskaber og de handle måder de benytter, betyder noget for hvor godt de har.

For Christina er der et kraftig link mellem jeg-tiden og den sociale tid, og hun anskuer det at være social i toget som et modsætningsforhold, ikke til jeg-tiden men til praktiske og arbejdsrelaterede aktiviteter. Hun fortæller; *at når man så har haft måske en travl dag på arbejdet, og så kommer her ind, så snakker man om noget helt andet, og gætter måske kryds og tværs og sådan nogle gætte et citat eller gæt en sang eller sådan et eller andet og så er der nogen der har noget med engelsk, så siger de "det kan du finde ud af", og så får jeg dem, og nogen gange står jeg på ude i Høje Taastrup, og så er der ikke altid plads ved dem, og så kommer de ned "vi kan ikke lige finde ud af det her" (latter), men det er meget forskelligt .....men jeg vil sige at her kobler man af, og når man så kommer hjem, så er man klar til sine børn inden aftensmads stresset... altså jeg kunne da godt bruge tiden på noget andet, men man har ligesom også sig selv som man skal....* (Transskribering: 43). Underforstået at man også har en forpligtigelse over for sig selv – for at få koblet af, og for at have det sjovt.

Oplevelsen af social succes og dens betydningen for ens positive personlige udvikling går for en passioneret togfører, jeg taler med, gennem at have lært at mestre togets sociale liv. Han er medlem af en museumstogforening, og har selv drejet sin togfløjte, der er en kopi af en gammel træmodel. For at lave den, skulle han først tilvirke et metal redskab, og det fremgår af samtalen, at toginteressen er en tidskrævende hobby, som han er meget engageret i. Han er midt 40'erne, og har mange uddannelser bag sig. Jobbet som togfører afløser en job karriere som klaverstemmer, klaverbygger og landmand. Jobbet som togfører er hans ønskejob. Han fortæller, at det handler om det med at *arbejde med store maskiner, store togvogne og passagerer. Det er mig, der sætter det her tog i gang, det er min fløjte, der sætter det i gang. Og senere har jeg fundet ud af, at billetteringen og det med at gå rundt og tale med folk, det også er helt vildt sjovt. Jeg har altid været meget genert, og nu er det ligesom jeg er en blomst, der åbner sig op* (Feltdagbog: 5-6).

Oplevelsen af sig selv som socialt åben, initierende og nydende konfigurerer togføreren ind i blomsterligningen med betydningen personlig udvikling og vækst. Nu er togføreren jo på arbejde i toget, og derfor adskiller hans situation sig fra pendlerne, men vedrørende mestringen af det sociale liv, så er deres vilkår ikke så forskellige. For Jeppe handler det med at kende nogen i toget også om, at kunne genkende sig selv som et socialt menneske, man kan sige at hans oplevelse af at være intersubjektiv, trues af den anonymiteten der kan eksistere blandt Mobile Others. Derfor sætter han sig på den samme plads hver dag. Som han siger: *det er sådan, at hvis jeg sidder sammen med nogen, som jeg ikke kender, så føler jeg mig helt lukket. Jeg har ikke noget at tale med dem om* (Feltdagsbog: 38).

Samtalen er her et redskab til at åbne sig om og være modtagelig for indtryk, ligesom den også er et redskab til at afgive dem. Men der skal være en grad af sociale bånd etableret, før den kan finde sted umiddelbart og uden fælles oplevelse af eksempelvis driftsproblemer. Dybden af relationerne eller de sociale bånd virker ind på dybden i samtalen, og i de handlinger pendlerne foretager for hinanden, ligesom disse gensidigt virker tilbage på dybden af relationerne.

Uegennyttige handlinger er med til at danne helt særlige relationer mellem pendlerne, ligesom uegennyttige handlinger har en særlig gunstig virkning på den enkeltes livskvalitet. Mellem Henry og Trine er der hvad der kan betegnes som et bytteforhold mellem de uegennyttige handlinger, de gør for hinanden. På en af mine første ture med pendler gruppen forklarer Henry mig den samtale, han lige har haft med Trine. Han siger; *Det er fordi en af mine venner, hun plejer at købe det her urtemedicin til at slumre ind på, men de var løbet tør i den helsekost, hun normalt kommer i, og så spurgte jeg Trine, om hun ville købe dem i Maribo". Trine afbryder os og siger; "og selvfølgelig vil jeg det."* Efterfølgende taler de videre om praktiske forhold omkring det, at Trine i sin ferie skal låne Henrys sommerhus (Feltdagbog: 11-12). Som det ses i nedenstående citat, så har forventningen til denne uegennyttige handling udviklet sig på mit tredje feltophold.

Henry: er der stadigvæk en bogbutik i Maribo?

Trine: ja hvorfor, hvad skal jeg nu købe til dig?

Henry: nå men det er bare hvis du skal ud og handle i morgen, altså kun hvis du skal af sted

Trine: det skal jeg jo nok i løbet af dagen (med en lille latter) Hvad skal jeg købe til dig?

Henry: Den bog som Thyra Frank har skrevet - Det er fordi en af mine kol-

legaer går af, og jeg vil gerne købe en tillægsgave...

Trine: altså den sidste hun har skrevet

Henry: jeg tror kun hun har skrevet den, men ja den sidste hun har skrevet

Trine: ok (Feltdagbog: 30)

*Hvad skal jeg nu købe til dig?* spørger Trine Henry, som gætter at hun skal ud at handle, fordi det er hendes ugelige fridag. På den måde udliciterer Henry gaveindkøbet og medicin indkøbet til Trine, og hun hjælper ham med at fremstå som en betænksom kollega og ven. Men det uegennyttige er ikke kun på spil blandt Mobile Withs - også Mobile Others kan drage omsorg for hinanden ved anvendelsen af uegennyttige handlinger, men dette fører ikke i samme grad til en social sammenknytning, da relationen i udgangspunktet er mere flygtig. Den unge kvindes bekymring for om de svenske medpassagerer havde forstået informationen om ruteændringer, som vi så tidligere, er et eksempel på dette.

Uegennyttighed har potentiale for at give øget livskvalitet, og det samme har en værdsættende praksis. Fælles for rigtig mange af pendlerne er, at de værdsætter deres mobilitets medhjælperes hjælp, vurderer sig selv som privilegerede over at modtage hjælpen, og udtrykker denne værdsættelse. Ligesom de også værdsætter hinandens selskab og jeg-tiden, hvor de slapper af, fordyber sig, sover og lignende.

### ***Emotioner i terapi***

Også det emotionelle indhold, der virker som en förstærkelse af, udveksles og skabes i de sociale relationer, har et terapeutisk indhold med betydning for pendlers livskvalitet.

På min egen krop oplevede jeg den lettelse det var, da Emil og Henry laver emotionelt arbejde for mig, efter min sociale fiasko med at spørge ind til en genopstartet pendlers pendlervaner (Feltdagbog: 34). Bekræftelsen af, at det ikke var **mig** der lavede fejl, men **ham** der var *mærkelig*, som Emil og Henry formulerer det, gjorde at jeg kunne forlade toget den dag med forestillingen om mine sociale og faglige kompetencer i behold. Angrebet derpå var med stemplet *mærkelig* blevet helt ufarligt. Også Christians indsats for at tilbagevise den støjklage, som en Mobile Other rettede mod en samtale Jeppe og jeg var fordybet i, var et forsøg på at legitimere adfærden internt i gruppen. Et forsøg der senere på rejsen blev fulgt op af Henry og verificeret hos togføreren.

*Mens vi sidder og taler, er der helt stille i resten af kupeen bortset fra Christians avis, der knitrer en smule. Emil og Henry sover. Pludselig siger manden der sidder med ryggen til mig "Kan I ikke godt være stille, det er altså en stillekupe det her" Christian bliver helt vågen, glemmer avisen og siger "nej det er det ikke" "jo" siger den anden "der er et skilt på døren" Christian kigger op i hjørnet af kupeen, for at se om der også sidder symbolet på stillekupeer. Det gør der ikke. Han fremhæver dette forhold, og den anden mand fremhæver igen at det står på døren. Jeppe, Christian og jeg bliver helt stille. I Næstved står der en del personer på, blandt andet Christina og en ny pendler der sætter sig på Christina plads. Christina sætter sig over for Henry, og de begynder at tale om hendes påskeferie i London. Christian siger til ham, at det er en stillekupe. Henry: "argh hvem siger det?" jeg peger bagud. Henry: "har han sagt det? skidt med det". Da togføreren foretager sin billettering umiddelbart efter Næstved, spørger Christian om det er en stillezone, og togføreren bekræfter med et undrende ansigt, at det er det bestemt ikke, og spørger hvordan han kunne få den ide... (Felt dagbog: 38-9).*

At kunne begå sig efter de i toget gældende regler er en lidt af en kunst, og følelsen af at have forbrudt sig mod reglerne, er ubehagelig. Forurettetheden og irritation ligger lige for som en afløser af usikkerheden over, om ens adfærd har været til gene for en hel kupé. En introvert eller en ekstrovert reaktion er begge muligheder, der umiddelbart kan udtrykkes, men det forhold at gruppen tager sig af situationen, formilder alle reaktions mulighederne, og energien fuser ligeså stille ud af situationen.

Men hvor de ovenstående situationer på en måde ender i en nulsum, med emotioner der genereres og afhjælpes i toget, så foretages der også emotionelt arbejde i toget, som resulterer i en højere grad af livskvalitet ved rejsens ende end ved rejsens start. Et vigtigt element i dette regnestykke er, at pendlerne udfører emotionelt arbejde for hinanden, gennem den respons de giver på problemstillinger relateret til arbejde og familie. Samtidig med at man kan få respons på sin problemstilling, og derved få enten bedre løsningsmuligheder eller bare luft for den, så er det, at man deler denne fortrolighed med hinanden også et element i at styrke de sociale bånd og venskaber mellem pendlerne. Hver især og særligt samlet er det elementer, som har betydning for livskvalitet. Den muntre stemning og de mange situationer med fælles latter er også medvirkende til at skabe en øget livskvalitet hos pendlerne – først og fremmest fordi de bliver gladere af det men også fordi, det medvirker til at styrke deres relationer til hinanden.

## Tredje optakt til teoretisk analyse

Den fællesstemning og latter som særligt pendlergruppen fra Rødby Færgen men også andre af pendlergrupperne anvender fungerer umiddelbart ved at skabe en situation i toget, som er behagelig for pendlerne at være i. Men med Randall Collins teori om rituel interaktion og særligt rituel udbytte så er der potentiale for, at den også virker udover den umiddelbare situation og medvirker til at skabe en solidaritet i pendlergrupperne samtidig med, at mere individuelle emotionelle stemninger skabes. Fællesstemningen, latteren og potentialet for at skabe virkninger der strækker sig udover den umiddelbare situation vil i kapitel 5 blive diskuteret - sammen med de mere negative emotioner omkring train rage - i relation til den indflydelse dette har på stedet og den indflydelse stedet har derpå. Her vil udover Randall Collins teori også Goffmans begreb om samtalereservater indgå. Ligeledes vil den omsorg der finder sted blandt både Mobile Withs og Mobile Others blive inddraget i en diskussion af mulighederne for med en Tuan optik at se toget som indeholdende elementer af et omsorgssted.

I den teoretiske analyse vil også de betydninger eller terapeutiske virkninger, som pendlerne knytter til deres togpendling, blive analyseret som et potentielt bidrag til stedets eksistentielle kvaliteter med et sideløbende fokus på, hvordan stedet medvirker til at skabe disse kvaliteter. Elementer som kvalitetstid, tankernes og kroppens regenerering, visuelle oplevelser, omsorg, venskaber, uegennyttige handlinger og værdsættende praksis indgår som terapeutiske virkninger. I kapitel 5 vil disse virkninger og deres mobile stedsbetingelser blive diskuteret i dialog med Randall Collins begreb om rituel udbytte, Billy Ehn og Orvar Löfgren optik på ventesituationers potentiale for at generere dagdrømme, Malene Freudendal-Pedersens vinkel på mobile pauser samt Gernot Böhmes blik på det mobile vindues indramning af landskabet.

Efter tre optakter til teoretisk analyse er det nu tid til at gå videre dertil



# Et mobilt steds tilbliven

I dette kapitel vil teorien fra kapitel 3 og empirien fra kapitel 4 blive reorienteret mod stedsbegrebet med den hensigt at vise måderne, hvorpå toget som mobilt sted bliver til. Kapitlet deles op i to dele: *Det mobile steds specificitets dimension* og *Det mobile steds eksistentielle dimension*. Det mobile steds specificitets dimension består af følgende temaer: togets rytmer, ritualets praksis og produktion af fællesskaber samt venteloggens produktion af mobile relationer. Det mobile steds eksistentielle dimension består af følgende temaer: overgang fra mellemrum til frirummets terapeutiske potentialer og fællesskabsritualers betydningsproduktion. Kapitlet kommer til at fungere som en indholdsudfyldelse af det mobile stedsbegreb ved at vise, hvorledes toget som sted er konstitueret gennem de specifikke sociale praktikker, der her finder sted, og ved den mening stedet tildeles.

## 5.1 DET MOBILE STEDS SPECIFICITETS DIMENSION

- om den lokaliserede artikulation af sociale praktikker, sociale relationer og sociale processer

### Togets rytmer

Hvis vi anvender Lefebvres og Réguliers rytmeoptik (1985) og begrebet hverdagslige rytmer, så er det muligt at skærpe opmærksomheden på den sammenvævning af tid, landskab og handling, som pendlerne foretager på deres daglige rejser. På bestemte punkter på ruten sker der på de fleste dage nogle af de samme ting, og disse rytmer skaber et sted, som er præget af en høj grad af hjemlighed og rutiner.

Allerede før pendlerne kommer ind i toget er deres mobilitetsrutiner i spil. De praktiserer en alternativ form for wayfinding i den måde, de væver en effektiv rute mellem hjem og arbejde. Her er det på linje med Lauriers og Lorimers (2011) beskrivelser af samkørende pendlernes ruteforhandlinger også muligt at finde frem til smutveje, de ser bare lidt anderledes ud, når toget er transportmidlet.



Her bliver valget af togafgange med færrest unødige stop, placering først på peronen og efterfølgende i toget med henblik på en effektiv afstigning i nærheden af den opgang, der bringer pendlerne hurtigst muligt videre i retningen af hjem eller arbejdspladsplacering, de smutvejspraktikker, som togpendlerne anvender. Når smutvejene er fundet, bliver de praktiseret med omhu og gjort til rutine, og også inde i toget er der et rytmisk sammenspil mellem tid, landskab og handling.

I den orienterede empiri var der eksempler på, at pendlergruppen fra Rødby Færge begyndte at tage deres jakker på ved Hedehusene Station, og begyndte at gå ud i mellemgangen, når toget passerede en motorvejsoverkørsel mellem Hedehusene og endestationen Høje Taastrup. Ligesom der også var eksempler på, at togets ankomsttid blev vurderet i forhold til, hvornår en silo i nærheden af Roskilde station kom til syne. På samme måde spejdes der gennem togvinduet på specifikke steder på ruten efter særlige værdisatte landskabselementer eller dyr. Og også pendlernes samtale, søvn og øvrige handlinger følger en rytme, der skabes gennem en udvekslen mellem rejsens fremadskredethed og de sociale praktikker om bord. Hyppigt samtales der lige når pendlerne møder hinanden i toget, og herefter kan der soves, høres radio, læses avis, spises, løses sudokuer eller foretages andre rekreative gøremål. At aktiviteterne i toget på denne måde ændrer sig afhængigt af, hvor på ruten toget er, understreger stedets dynamiske karakter. Særligt tydeligt ændrer livet i toget karakter omkring Næstved og Holbæk, hvor der, med den markante på- eller afstigning, sker enten en mærkbar stigning eller et mærkbart fald i støjniveauet afhængigt af kørselsretningen.

Pendlernes hjemliggørende praktikker producerer et sted, der mister elementer af sin offentlige karakter, og bliver til et sted, man bedst kan lære at kende ved at deltage i det i højere grad end ved at kende det udefra. De hjemliggørende praktikker i toget orienterer sig eksempelvis omkring søvn. Den forhandlede ret til i en samtale at afbryde den med henvisning til behovet for søvn, er hyppigt forbeholdt den hjemlige sfære, men løftes af pendlerne ind i toget. På samme måde overflyttedes nogle af hjemmets morgenrutiner til toget. Rutiner som at gøre sit arbejdslook færdigt med smykker, at spise morgenmaden og at drikke kaffen. Hjemmet kommer også ind i toget gennem den håndtering deraf, der foretages undervejs, som eksempelvis Trine der ringer og sms'er til sine børn hver dag for at vække dem.

Også socialt rummer pendlingstiden og toget muligheder for interaktion og relations dannelser, som er særegne, og i nogen udstrækning har karakter af at følge en hverdagslig rytme. Også her væves pendlerens rytmer sammen. For at den enkelte pendler kan udfolde sine rutinerede rytmer, er det i nogen grad en forudsætning, at andre pendlere også følger deres rutinerede rytmer, i den fælles situation rejsen er. Dele af de sociale rytmer strækker sig dog udover den sammenhæng mellem landskab, tid og handling, som er dominerende i det ovenstående, og følger en logik om rituel praksis.

## Ritualets praksis og produktion af fællesskaber

Mobile Others, bekendtskaber, Mobile Withs og venskaber er de forskellige sociale grupperinger som det på baggrund af Eric Lauriers (2007) fokus på mobile relationer, Ole B. Jensens begrebsliggørelser (2010a & 2010b) og orienteringen af empirien lod sig identificere. Hvor den orienterede empiri viste, at de forskellige sociale grupperinger indeholder forskellige grader af fællesskab og medborgerskab, så har vi til gode af se nærmere på, hvordan det, at der etableres forskellige relationer i toget, har en betydning for det sted, der bliver skabt.

Overordnet set er toget et sted, hvor mange typer af sociale relationer forekommer samtidigt, og hvor pendlerne på en og samme tid kan mestre en bred vifte af de forskellige relationer. Men hvilke relationer, der praktiseres, er af betydning for det specifikke sted, der på den enkelte afgang skabes.

Mobile Others skabes eller skaber sig selv ved hhv. at undgå social kontakt, eller at der ikke inviteres ind i en social relation. Mobile Others er således fælles om ikke at interagere socialt og om at være koncentreret om rejsen. En hyppigt anvendt skærmning mod at blive inviteret ind i sociale relationer sker ved anvendelsen af artefakter som bøger og mp3 afspillere med høretelefoner. Denne anvendelse kan fungere som en strategi, der rutinemæssigt opretholdes, men kan også være en del af en bred vifte af strategier, hvor der veksles mellem forskellige strategier, hvoraf nogle har et højere socialt indhold. Hvis vi ser på den anden del af samspillet mellem Mobile Others og eksempelvis Mobile Withs, så er den del af de mekanismer, der er på spil for at opretholde en manglende social invitation, at sammenligne med Goffmans (1971) samtalereservater. Samtalereservaterne opretholdes gennem en social gestikulation af fravalget af kontakt, eller på den anden side - set som en

Simmelsk optik (1971) - frihed til at være fremmed. Hvorvidt det er den ene eller den anden logik, der er på spil, har for så vidt stor betydning for det sted, som den enkelte pendler oplever og betydningstillægger. I det empiriske materiale har jeg ingen eksempler på pendlere, der oplever at blive ekskluderet fra et fællesskab, som de gerne vil være en del af – men der er eksempler på pendlere, som skifter deres placering og sædevalg i toget for at undgå specifikke andre pendlere. Herved sker der en segregering både socialt og fysisk, hvor valg af pladser i togvognen også har en indflydelse. De togvogne der i overvejende grad er præget af Mobile Others, er relativt stille og præget af individuelle sysler.

Når der skabes bekendtskaber i pendlingen, så hænger det i vid udstrækning sammen med de rutiner og rytmer, der etableres på rejsen. Mobile Others overgang til bekendtskaber sker hyppigt, fordi de Mobile Others mødes samme tid og sted hver dag over en længere periode. De begynder at genkende hinanden og hilse på hinanden, og ved brud på rytmerne sker der åbninger ind i en yderligere udvikling i socialiteten. Når toget eksempelvis er aflyst eller forsinket, skaber det en fælles situation for kontakt i en søgning efter, med stor sandsynlighed for at ramme et synspunkt der er enighed om. Her virker den pointe som Ehn og Löfgren beskriver om, at det føles længere at vente i en individuel ventesituation end i en gruppeventesituation også som en del af det, der åbner op for overgangen fra den ene sociale gruppering til den anden, og derved motivere den sociale kontakt. Men de bekendte vælger ikke aktivt hinandens selskab i toget, og sædevalget bliver ikke foretaget med henblik på at være i hinandens nærhed. Det gør grupperne af Mobile Withs, og blandt dem er der mere omfattende sociale processer på spil.

Hvis vi for et øjeblik ser på den sociale interaktion i pendlergruppen fra Rødby Færge gennem Randall Collins (2004) optik, så bliver det muligt at forstå hvordan den, i nogen grad rutineprægede, daglige interaktion i toget, er med til at styrke solidariteten og sammenholdet i gruppen – det skal vi se nærmere på i den del af steds diskussionen, der handler om det eksistentielle, men for herværende er det frugtbart at se på den del af Randall Collins rituelle model, der handler om de rituelle ingredienser – altså det en gruppe gør, før de høster de mere værditillagte frugter såsom styrket solidaritet, individuel energi og sammenhold i gruppen. En forudsætning for at dette lykkes er nemlig den måde, gruppen organiserer sig på i toget. Og her væves gruppen dagligt sammen med udgangspunkt i deres kropslige nærhed, og den grænse de markerer til resten af kupeens pendlere, ved både at sidde ved to cafearrangementer der er ved siden af hinanden, og ved i nogen

udstrækning, som Goffman pointerer, at lade som om, de andre pendlere ikke er der. Når en togvogn rummer en eller flere grupper af Mobile Withs, så sker der noget med støj niveauet. Latter og samtaler er hyppigt at finde, og kan udover at virke internt i gruppen også virke som en åbning ud mod resten af togvognens pendlere. Det forhold at der er en samtale i gang, der kan kommenteres på, muliggør, såfremt emnet vækker genklang, en interaktion mellem både grupper af Mobile Withs og internt mellem Mobile Withs og bekendte.

Når de Mobile Withs begynder at ses også i det liv de lever udenfor toget og udveksle tjenester, som også tager deres relation ud af togvognen og ind i andre sfærer af deres hverdagsliv, så danner de venskaber. Som vi skal se i afsnittet om det mobile steds eksistentielle dimension, så har dette stor betydning for pendleren. Og det er muligt at se dannelsen af de mobile venskaber som et konstruktivt greb, der muliggør at pendlerne kan bibeholde sådanne relationer i deres hverdagsliv til trods for, at de bruger lang tid på at pendle. Tilmed kan man sige, at de på den måde muligvis får tilbragt mere tid sammen med deres venner, end med mennesker der ikke danner mobile venskaber. Der er i det empiriske materiale eksempler på, at nogle af de mobile venskaber bruger omkring 20 timer sammen i toget om ugen. Toget bliver til et sted, hvor pendleren kan praktisere og vedligeholde deres venskabs relationer.

## 5.2 DET MOBILE STEDS EKSISTENTIELLE DIMENSION - om pendlingens betydning

### Fra mellemrum til frirum med terapeutiske potentialer

De hverdagslige mobile rytmer skaber gennem pendlernes rutinerede praktikker en mulighed for, at opmærksomheden kan flyttes fra det, at håndtere selve pendlingen over mod andre aktiviteter, som både Edensor (2011), Ehn og Löfgren (2010) fremhæver. Her er der i det empiriske materiale, som vi har set, eksempler på at dagdrømme, at bearbejde dagens indtryk, at planlægge sin dag, at tage en pause, at læse, at sove, at samtale, at løse sudokuer eller krydsord og talrige andre rekreative handlinger. Handlinger som det i resten af hverdagslivet kan være svært enten som Freudendal-Pedersen beskriver, at finde tid til, eller som Löfgren og Ehn beskriver, at give sig selv lov til at bruge tid på.

Den betydning som pendlerne giver deres pendlingstid, og de sociale praktikker de udøver mens de pendler, varierer - ikke overraskende – fra pendler til pendler. For en del af pendlerne bliver toget til et frirum, eller et sted hvor man med forskellige greb kan rekreere sig. Som en af pendlerne Christina fremhæver, så kan man godt arbejde i toget, men det er også vigtigt at tænke på sig selv og sørge for at have det sjovt, så man kan være opladet, og klar til at håndtere alle de krav der stilles, når man træder ind i sin småbørnsfamilien efterfølgende. Derfor vælger hun, som mange andre, at læse blade, spise og samtale – hun gør sig det hjemligt. Toget bliver her et sted, hvor rekreation sker i transition mellem hjem og arbejde. Flere af pendlerne udtrykker, at den tankemæssige bearbejdning af afrejsestedets problemstillinger og en forberedelse på ankomststedets udfordringer er refleksive praktikker, der gør det muligt at holde afstand mellem hjem og arbejde. En anden vigtig praksis der er udbredt i toget, og som har konsekvenser for det liv, der leves i hjemmene, er søvnen. Som vi har set i det empiriske materiale, så er retten til søvn noget helt særligt i toget, som gælder på de fleste dele af ruterne, og går forud for pligten til social interaktion. Og pendlernes søvn i toget betyder for nogle, at de kan sove mindre i hjemmene.

En anden sammenblanding af hjem og tog forekommer i forbindelse med mobilitetshjælperne. Karakteristisk for de pendlere jeg har talt med er, at deres familier, udenfor toget og langt inde i hjemmene, er medskabere af togets frirumsbetydning. Mobilitetsmedhjælperne overtager nogle af pendlernes pligter i hjemmet, og giver dem fri til at pendle. De komplekse familieforhandlinger dukker op i pendlernes fortællinger, og der er en stor anerkendelse af og glæde over, den omsorg mobilitetsmedhjælperne yder. Her bliver det vigtigt at forstå det mobile steds betydning som skabt i et samspil med sociale relationer uden for toget.

Det mobile steds betydning relaterer sig også ud af toget gennem vinduet. Gennem vinduet henter pendleren visuelle indtryk som nydes, bringes til diskussion, eller som der navigeres efter. Pendlerne oplever ikke den stress ved at kigge ud af vinduet, som Böhme (2011) italesætter, hvor han pointerer, at togets hastige bevægelser gennem landskabet skaber et iagttagelsesperspektiv, som er præget af ubehag. I stedet rutinerer de deres kig ud gennem vinduet og hæfter sig ved, hvis der er sket ændringer i årstiden, eller ved at lyset er tiltaget eller aftaget i styrke. Dette bliver også relateret til rejsens fremadskredethed, hvor lokaliteter ud for toget bliver pejlemærker i en vurdering af, om lysforholdene har ændret sig. På den måde er der et samspil mellem de cykliske årstidsrytmer og de lineære togrytmer.

De rutinerede hverdagslige rytmer i togpendlingen som vi har set, kan fungere som et positivt frirum for pendlerne, og har terapeutiske betydninger, også selv om denne indeholder en venten på at komme frem til sin endestation. Derimod er der anderledes udfordringer forbundet med den del af ventetiden, hvor der opleves rytmebrud. Som vi så tidligere, var der et socialt potentiale i rytmebruddet – en åbning til at kontakte andre pendlere og til at danne relationer – men på trods heraf beskrives denne type af venten hyppigt negativt.

Hvis vi vender tilbage til den ventelogik som Ehn og Löfgren beskriver, og til håndteringen af det ufrivilligt at blive sat i en situation, hvor venten er påkrævet, så er det i forhold til det empiriske materiale enormt relevant at se på det, der opleves som urimelige ventesituationer. Hvis toget er forsinket på grund af en påsat brand på Holbæk station, så er der stor forståelse for forsinkelserne, selvom de resulterer i en særkøreplan, der strækker sig over flere måneder, og hvor flere af pendlerne skal rejse op til en time før om morgenen. Hvis der derimod er afflysninger eller forsinkelser på grund af blade eller frost på skinnerne, så opleves det for mange pendlere som et illegitimt brud på deres rytmer. Som de pointerer – det sker jo hvert år, og det kan næppe overraske nogen, at bladene falder af træerne, og frosten sætter ind. Her bliver der udtrykt en vrede over, at dem der har magten til at styre de lineære togrytmer, ikke kan løse problemerne, uden at det virker forstyrrende på den enkelte pendlers rytmer.

Hvis man skal opsamle ud fra et terapeutisk perspektiv, forstået som en positiv ændring af livskvalitet, så kan togrejsen beskrives som havende en række terapeutiske træk. Disse udvikles i togrejsen ved, på linje med Collins model, at bringe emotioner i spil ved skabelsen af rituelle ingredienser og det rituelle udbytte og de optræder med forskellige karakteristika. Der sker en bearbejdning af en række emotioner, der både har positive og negative betydninger. Det kan være latter og latterliggørelse, at udvikle venskab og fjendskab, at dele sorger og glæder og at være vrede sammen. Og også den rekreation, som rejsen rummer, har et terapeutisk aspekt. Her er der både tale om en fysisk rekreation i relation til kroppen, og en individuel refleksiv rekreation f.eks. i form af dagdrømme og andre sanselige oplevelser f.eks. lytten til musik. Og for det fjerde rummer den natur, der indfanges via vinduet med rejsens bevægelser gennem forskellige landskaber, også et sådant terapeutisk aspekt.

## Fællesskabsritualers betydningsproduktion

Udover rytmernes og frirummets betydning for at pendlerne får en positiv oplevelse ud af deres pendlingspraktikker, så har fællesskabsritualer også en betydning for de pendlere der pendler sammen – i herværende sammenhæng Mobile Withs og venner. De ritualiserede interaktioner som vi kender fra Randall Collins, finder, som vi tidligere har set, stor genklang i det empiriske materiale. Pendlergruppen fra Rødby Færge, men også den kortspillende tremandsgruppe på Vestbanen, anvender i deres interaktion en del latter. Latteren skabes i interaktionen, og spreder sig rundt i gruppen. Det samme vil være tilfældet med delingen af andre emotionelle udtryk, men i dette arbejde har det mest dominerende emotionelle udtryk været latter. Hvis vi anvender Randall Collins' optik for at forstå, hvad der i denne udveksling skabes af betydninger, så dukker der umiddelbart to elementer op. Relativ kortvarig individuel emotionel energi, som den enkelte efterfølgende kan bringe med sig videre som udgangspunkt for en ny rituel interaktion, og længerevarende gruppesolidaritet der virker ved at styrke gruppens sammenhold.

På denne måde bliver pendlergrupperne kædet tættere sammen, jo mere de interagerer med hinanden, og ved tilfældet her med latter så er der, som Collins fremhæver, ud over den kollektive gevinst med øget sammenhold og solidaritet, også individuelle belønninger til de deltagende, hvilket motiverer ønsket om yderligere interaktion. Det er nærliggende at antage, at dette er medvirkende årsag til, at pendlerne hver dag sætter sig det samme sted – altså at de emotioner der bliver skabt i fællesskabet er med til at skabe togets rytmer og rutinerne.

Glæden ved gruppetilhøret skinner igennem i empirien særligt tydeligt, når de forklarede mig om deres pendlergrupper. *Der er ingen andre som os* sagde Emil engang, og en anden gang med stolthed og enorm ironi *vi er den mest kedelige gruppe*. Det *vi*, de former i deres gruppe, indeholder også elementer af forhandlinger om en fælles moralsk standard, som Collins nævner. Empirisk tager dette hyppigt fat i historier, der skabes udenfor toget - eksempelvis drukne ulykken ved Præstø – *hvad mener vi om sagen i Præstø?* spurgte Trine, da hun kom tilbage til pendlergruppen efter tre ugers sygdom. De historier de udvikler sammen, anvendes på en lidt anden måde, og får i nogen grad karakter af symboldannelse. Særligt fremhæves den julefrokost, der fandt sted på strækningen fra Høje Taastrup til Rødby Færge. Oplevelsen af at være noget særligt trækker på denne historie - både på en værditillæggelse af deres egen oplevelse af aktiviteten, men

også de øvrige pendlers blik derpå, og på togførerens helt særlige indsats for at gøre det hyggeligt for dem.

Når pendlerne fra pendlergruppen Rødby Færge taler med hinanden om hinanden, bliver det også tydeligt, at de finder og udtrykker glæde ved at kende hinandens særheder. Både ved at kende dem hos de andre, men også ved at de kender dem hos en selv. Dette kommer hyppigt frem i forbindelse med, at de forudsiger hinandens handlinger, reaktioner, søvnmønstre, og også ved at vide hvor Henry eksempelvis har sit gamle mørnede landkort fra. At vide om ham, at han er for nærig til at investere i kort, og at det derfor må stamme fra et ugeblad, er en manøvre der kræver indsigt, ligesom det at vide at han ofte gør rent om natten. At kende hinandens særheder er lidt ligesom at kende smutvejene. Det kræver en fortrolighed, som ikke alle har, og det glæder medlemmerne af pendlergruppen, når de opdager at de har denne fortrolighed.

Fællesskabet er vigtigt for de pendlere, der former grupper af Mobile Withs og venskaber. Det at være kendt af de andre og genkende dem former grundlaget for interaktionen, og hvis man ikke kender dem, man sidder sammen med, er det muligt at man, som Jeppe, oplever det som en stress faktor. Det bliver svært at finde åbninger i socialiteten, og man er reduceret til en anonym anden. Det bryder han sig, som vi så i kapitel 4, ikke om. For ham er medlemskabet af en gruppe af Mobile Withs også en mulighed for at træde ud af anonymiteten i toget.

Når nogle af de togrejsende går et skridt videre, og udvikler omsorg for hinanden også udenfor togvognen og gruppens overordnede fællesskab, så udvikler de venskaber, der har betydninger langt ind i deres øvrige hverdagsliv. Men også i toget praktiseres omsorgen for hinanden. Som vi tidligere har set, så vælger de pendlere, der foretrækker en mere individuel rejse, at sidde og reflektere over deres liv og at bearbejde det i tankerne. I pendlergrupperne forekommer dette også på et individuelt plan, men der er også i grupperne mulighed for at drøfte og få sparring på de problemstillinger, der trænger sig på hos den enkelte. Trines teenage datters piercinger var et eksempel herpå, og også den omsorg der var i forbindelse med Henrys naboers søn død, er eksempler herpå.



## Udmarch

Det mobile mellemrum bliver gjort til et sted, gennem de praktikker pendlerne udfører undervejs på deres daglige rejser. Stedet får sine helt egne karakteristika, gennem både det pendlerne gør, men også gennem den mening de tillægger det. Karakteristisk for toget som et sted med en helt unik tids-rumlighed er, at det rummer begyndelser, afslutninger, gentagelser, rutiner og fornyelser i den samme materialitet (togvognen), men med et varierende indhold afhængigt af hvor på ruten og blandt hvilke pendlere man befinder sig. Alle pendlerne – og de øvrige passagerer - bidrager med deres praktikker til at skabe stedet på den pågældende afgang. Togvognen kan både være et sted, hvor man hviler sig, og det kan være et sted hvor man griner, og højlydt fortæller anekdoter om en svunden tid eller dagen i går. Det kan også være både en kollage af individuelle aktiviteter, og et net af sociale aktiviteter og somme tider en veksling. Et sted hvor man danner venskaber og udveksler tjenester, eller et sted hvor man får fred til at tænke over dagen der gik, og den der kommer. Mellemrummets og rejsens sted kan have terapeutiske virkninger, og bidrage til at skabe øget livskvalitet gennem de relationer og andre betydningsfulde aktiviteter som fordybelse, læsning og regenerering, der foretages undervejs. Men det er under forudsætning af, at mobilitetshjælperne, DSB og arbejdslivet er hhv. tilregnelige og fleksible.

# Konklusion

Denne analyse af togpendling i Region Sjælland tager sit faglige og teoretiske udgangspunkt i kombinationer af geografi, sociologi og nyere mobilitetsstudier. Metodologisk trækker analysen på inspiration fra nyere eksperimenter med mobile metoder, og kombinerer dette med metoder fra etnografi, observation og interview. Analysen - med tilhørende orienterede teorier og empiri - er gennemført ud fra følgende overordnede problemformulering:

*På hvilke måder kan kollektive mobile praktikker skabe mobile steder?*

For at målrette besvarelsen af problemformuleringen blev følgende underspørgsmål etableret:

*På hvilke måder kan togrejsen analyseres som et mobilt sted?*

*Hvilke sociale praktikker forekommer blandt togpendlere?*

*Hvilke betydninger tillægger togpendlerne deres togrejse?*

Besvarelsen af underspørgsmålene følger forskellige fremgangsmåder; det første underspørgsmål er teoretisk informeret og svaret derpå danner for såvidt formen på de to efterfølgende underspørgsmål, der i modsætning hertil besvares i en dialog mellem teori og empiri.

Afhandlingens feltarbejder er iværksat, for at gå i dialog med den forforståelse og erfaring jeg selv som pendler havde oplevet, og erkendelsen af at jeg ikke mestrede grebet på at blive 'den glade pendler' eller meningsudfyldte mellemrummet. Med ønsket om at forstå hvilket greb på pendlingen der gør den til en værdifuld praksis i hverdagslivet, gik jeg på udflugt i regionaltogene, og satte mig selv i spil. Det metodologiske greb der her kommer i spil, tager inspiration fra det etnografiske og geografiske feltarbejde samt fra kvalitative interviews. Ønsket har i denne sammenhæng blandt andet været at overvinde de repræsen-

tationsproblematikker, der er forbundet med det retrospektive interview, ved at 'kaste forskerkroppen' ind i togrejsen. Deltagelse og intersubjektivitet har været to vigtige begreber i dette arbejde med at få et dybere indblik i rejsens sociale praktikker og betydninger.

Jeg trådte ind i dette forskningsprojekt med mine egne refleksive og prærefleksive teoretiske, empiriske og videnskabsteoretiske forforståelser. Og jeg har særligt gennem den kropslige involvering i felten forsøgt at åbne op for, at også prærefleksiv viden kan have influeret på mine resultater. Ved, så at sige at investere kroppen eller bruge den som et perciperende forskningsværktøj, så udfordres min egen prærefleksive viden, og mulighederne for at nyt empiri bringes frem til refleksiv fortolkning og formidling øges. Mit valg af forskningsoptik hænger sammen med mit ønske om, at lade de togrejsende selv udtrykke og give mening til empirien, og således mødte jeg de togrejsende med et eksplorativt afsæt. Jeg foretog de første feltobservationer på et indledende tidspunkt, og fandt en høj grad af dybde og variation i materialet. Dette var en meget positiv overraskelse, som inspirerede til at lade empirien få en høj vægtning i det videre arbejde. Til at indlede det analytiske arbejde og udvikle det teoretiske repertoire, søgte jeg analyser, der kunne bestyrke eller udvikle såvel fællestræk som mere isolerede fænomener i empirien. Således er analysen blevet til i en bestræbelse på, at udvælge relevante begreber og at nuancere og komplementere der, hvor mit materiale tilbyder det.

Min tilgang til forskningsfeltet er båret af flere syn på relationerne mellem forsker og felt og særligt vigtigt har det været at anskue pendlere og jeg selv som medskaberer af de fælles situationer på togrejserne. Her trak jeg på tidligere erfaringer med feltarbejdet og håndteringen af risikoen for objektgørelse. De mange timers observationer i togvognene blev omsat til noter, dagbøger, transskriberinger mv. Desuden var det nødvendigt at uddybe pendlernes meningstilkendegivelser i retrospektive interviews, som imidlertid blev gennemført i tilknytning til rejsen. Det mobile sted blev derved forskningsstedet, og forskningen blev produceret i de tids- og steds koordinater, som pendlere befandt sig i. Det var nødvendigt for mig, at det mobile sted dannede udgangspunkt for min egen sociale praksis. Den sociale praksis er grundlæggende kropslig. Det gælder for pendlere, men det gælder også for mig. Kun via min egen sociale og kropslige praksis, kan jeg meningsudfylde pendlernes liv og skabe en fortolkning og meningskondensering af, hvad der konstituerer det mobile sted. I deltagelsen fremhæves også det forhold at sted og steds erfaringer altid er mere end perception – stedet og steds erfaringerne

bliver også grundlag for handling, grundlag for de partikulære sociale praktikker om bord på toget.

Den kropslige praksis er også flettet ind i samtaler, relationer og udvekslinger. Det blev også et resultat af min deltagelse i det mobile sted. Der blev skabt gensidige forventninger og relationer, og jeg bidrog også med at bringe emotioner og egne erfaringer ind i de rituelle fællesskaber. Jeg blev i nogle faser selv en del af det rituelle fællesskab, dog med tydelige markeringer og forståelser af at det var midlertidigt, og at det havde en anden formåls logik end pendlingen.

Inspirationen fra den etnografiske bølge i de mobile studier (etnografi, sociologi og geografi) har inspireret mig til et fokus på, hvad der sker når forskerkroppen kastes ind i felten. Jeg følte på min egen krop årstidernes rytmer med kulde og varme, den manglende søvn forbundet med de tidlige morgener og den lange rejsetid, kampen om pladserne, sociale invitationer og afvisninger, emotionerne mv. Mine kropslige perceptioner betyder, at min egen refleksivitet i både produktion af viden og i fortolkningerne blev mere dybtgående.

Mit første møde med feltet blev præget af både min positive nysgerrighed til at finde ud af, hvad det egentlig betød at pendle så langt i det daglige. Jeg havde en positiv og åben indgang til felten på forhånd. Denne blev så mødt af en åben og munter stemning under de første ture med pendlerne. Det positive udgangspunkt blev altså 'fordoblet' i mit møde med pendlerne. Dominansen af latteren i togvognen (latter er et meget hyppigt forekommende ord i alle mine transskriberinger) har gjort det vanskeligt at fastholde det kritisk blik på pendlingen.

Metodisk ønsker analysen også at bidrage til den nyere mobilitetsforsknings fokus på mobile metoder, hvor det sociale og mobile analyseres i bevægelsen, når og hvor det finder sted. Resultaterne kan opdeles eller arrangeres efter, hvorledes de hver især bidrager til, og måske skaber fornyelse til følgende faglige felter: geografi, sociologi, etnografi og mobilitetsstudier.

Overordnet kan afhandlingens resultater skrives ind i en faglighed, der bestemmer *rummets sociologi* med et fokus på det mobile. Rummets sociologi tager afsæt i at forstå og analysere stedet som *værende* det sociale og ikke blot at se stedet som udgangspunkt eller ramme for det sociale. Med et fokus på netop det *mobile sted* som togrejsen repræsenterer, søger analysen (1) at tilføje det mobile blik til analysen af

stedet, og (2) at tilføje det stedslige blik til analysen af det mobile. Dermed ønsker analysen også at udforske, udfordre og overkomme hidtidige faglige dualiteter i analyser af henholdsvis sted og mobilitet.

## Med afsæt i nyere mobilitetsstudier

Overgangen indenfor den nyere mobilitetsforskning fra at tale om kvantitativ tid til kvalitativ tid har ført til studier, der fokuserer på sociale relationer i den daglige mobilitetspraksis, med tilhørende begrebsudvikling og bestemmelser af det mobile sociale liv. De danner en grundlæggende inspiration for denne analyse. Et af udgangspunkterne for analysen har været, at afdække om og hvorledes det mobile hverdagsliv kan skabe en positiv betydning for det sociale liv. Hvordan griber de togrejsende deres sociale liv an på rejsen? Hvorledes udvikles sociale og emotionelle relationer? Hvordan bliver man en glad pendler? Her indskriver analysen sig i en udvidelse af hidtidige analyser, og tilføjer nye forståelser for rejsens positive potentiale og for rejsens bidrag til fornyelse af sociale relationer. Dette åbner op for nye forståelser af mobilitetens bidrag til det sociale liv i modsætning til andre mobilitetsstudiers påpegninger af, at den daglige rejse er spildtid og et nødvendigt onde i det moderne hverdagsliv, hvor rejsen fratager den rejsende muligheder for socialitet i relation til hhv. familie og venner. Analysen flytter derved forståelser af rejsen som værende en lukket, begrænsende og 'nødvendigt onde' -aktivitet, til at være en åbnende, udvidende og fornyende aktivitet. Dette perspektivskifte har været medvirkende til at finde frem til kvaliteter ved det nødvendige. Den nødvendighed, som pendlerrejsen er givet bopælens og arbejdsstedets lokalisering, er en mulighedsskabende rammesætning for det liv, de lever undervejs.

Analysen viser, at en del pendlere griber chance til at festliggøre rejsen socialt, emotionelt og terapeutisk, mens andre fravælger denne mulighed. Denne analyse har en tydelig bias med fokus på de grupper der tilvælger socialiteten, men fremtidige studier kunne måske gå dybere i de grupper, der fravælger sig disse muligheder, eller i bevægelsen mellem tilvalg og fravalg.

Analysen åbner således den nyere mobilitetsforskning op på følgende områder: At betragte den daglige pendling som et nødvendigt hverdagsligt mellemrum i den daglige tidsstruktur, har været et betydningsfuldt udgangspunkt for analysen. Det mellemrumsbegreb der er udviklet af Freudendal-Pedersen, får derved via

denne analyse nye indholdsudfyldninger og uddybninger. Mellemrummet udfyldes i analysen i dets socialitet, emotioner og terapeutisk praksis og potentiale. Lauriers studie af samkørende pendlere i bil har også dannet en stor inspiration for dette arbejde. Lauriers studie af samkørsel i bil rummer imidlertid helt andre former for socialitet end togrejsen, omend Lauriers analyse af venskabs dannelse i mobiliteten også er central for denne analyse. En forskel der er fremtrædende i de to studier er, at de venskabsrelationer der dannes i toget, også rækker ud over den mobiliteten. Det er dog interessant, at det for de togrejsende ikke altid er en reflekteret viden om disse venskabers udstrækning.

Et andet nuanceret sammenspil i analysen omhandler toget som specifik transportform, i relation til den begrebsliggørelse af wayfinding som Laurier og Lorimer videreudvikler fra Ingold med fokus på samkørselsordninger. Når pendlingen finder sted i toget i stedet for i en samkørselsordning, så er det andre praktikker der konstituerer wayfinding, og analysen heraf viser, at de fungerer i et sammenspil med social praksis, tid og landskab. En anden inspirationskilde, der bidrager til analysens mobile fokus på rytmer, er Edensor, der anvender Lefebvres rytmeoptik på pendlingen. Rytmeoptikken udvides i denne analyse, og bibringer en forståelse af, hvorledes togets tidlige rytmiske bevægelser gennem landskab og byer danner grobund for tidsligt at igangsætte aktiviteter, f.eks. i form af begyndende forberedelse til at stå af toget og iføre sig overtøj. Men også at omgivende artefakter i form af f.eks. broer, stationer og natur også danner grobund for refleksioner over rejsens tidslige rytme, såvel som naturens rytme ved årstidernes skift, og konstateringer af ændringer i lys og mørke i løbet af årets gang.

Jensens begreber *Mobile Withs/Mobile Others* videreudvikles og suppleres i analysen, med fokus på hvorledes relationer produceres og vedligeholdes, når det mobile element tager afsæt i toget som den specifikke transportform. Ind i mellem begrebsparret *Mobile Withs* og *Mobile Others* kommer her bekendtskaber, der rummer en særlig god mulighed for social udveksling og udvikling ind i kategorien *Mobile Withs*. Ligesom det i denne afhandling var muligt at identificere en social gruppering af venskaber, der havde en endnu højere grad af fællesskab og medborgerskab end *Mobile Withs*.

## Med det sociologiske og det etnografiske blik

Inspirationen fra mobilitetsstudierne som nævnes ovenfor, har tæt relation til sociologien og etnografien. Flere af de nævnte studier kan også betegnes som sociologiske eller etnografiske studier. Dele af den nyere mobilitetsforskning betegner også sig selv som relateret hertil, og er udviklet på baggrund af John Urry's (2001) argumentation for, at sociologien burde udvikles via mobilitetens blik på det sociale.

Studierne af mobiliteten i hverdagen kan således også placeres inden for hverdagslivets sociologi, med deraf følgende teorier og begreber. Imidlertid er hverdagens mobilitet 'underbelyst' i sociologien. Derfor har denne analyse også sine bidrag hertil. Et centralt sociologisk begreb taget fra Collins analyse er, hvorledes fællesskaber udvikles via *ritualer* og gentagelser. Heri pointeres også, hvorledes vi som individer via rutinerede ritualer tager energi og fornyelse ud af fællesskaberne. At analysere og opdage togrejsen som et sted, hvor der dannes ritualiserede rutiner og ritualer i hverdagens rytmiske gentagelser, danner netop grobund for at forstå, ud fra Collins perspektiv, hvorledes de togrejsende tillægger rejsens sociale rum betydninger for fornyelse og glæde via de rutinebestemte ritualer.

Et andet centralt begreb får også betydning for analysen: *ventelogikken* og dens betydning for produktion af det sociale. At vente er et karakteristika ved det senmoderne samfund. Hyppigt føles og opleves det som dårligt at vente. Det er noget som skal overstås, og ses ikke altid som et udgangspunkt for sociale og berigende relationer. Men ventelogikken kunne også rumme andre kulturelle betydninger, som Ehn og Löfgren pointerer. I denne analyse vises netop, at det er tilfældet. Det faktum at togrejsen i sin rutinerede praksis bringer den rejsende ind i en ventelogik af en betydelig daglig tidsdimension, får netop de rejsende til at udnytte ventetiden til at etablere sociale strukturer, og til at tilmelde sig til de fællesskaber der tilbyder sig. Hvis vi folder perspektivet yderligere ud er det muligt at konstatere at vi ikke kun lægger afstand til hinanden i det senmoderne samfund. Det mobile sted tilbyder muligheder for møder mellem mennesker, som er forskellige på mange af de felter, som sociale grupperinger hyppigt kategoriseres under. Særlig tydeligt er det, at udviklingen af de sociale relationer i toget i højere grad følger præferencer for interaktionsformer end de følger klasseskel.

## Det geografiske, emotionelle og terapeutiske blik

Den geografiske forskning har haft en omfattende diskussion om relationer og dualitet mellem sted og mobilitet. Denne analyse forsøger at mediere, udvikle og uddybe relationerne mellem sted og mobilitet ved at analysere togrejsen (som flowet) med en stedsoptik. Deraf kommer ønsket om at udvikle og bestemme begrebet 'mobilt sted'.

Udviklingen af begrebet *mobilt sted* tager sin inspiration fra de dele af geografien, der har sit afsæt i praksisteori. Der sættes fokus på krop, emotioner og praksis. Endvidere er det den enkeltes måde at forholde sig til aktiviteter og hændelser på, der er i fokus. Af særlig interesse i denne analyse har været, hvorledes den enkelte håndterer sociale relationer og emotioner i det mobile sted.

Det mobile sted analyseres ud fra to grundforudsætninger for analyser af sted: Produktion af specifikke lokaliserede sociale praktikker og betydninger af sted. Bestemmelserne af hvorledes det mobile sted i toget *produceres*, tager både afsæt i de teoretiske inspirationer og den empirinære analyse. Analysen viser for det første, at togrejsen produceres som en fast bestanddel af hverdagslivets *rytmer*. Det er rutinen, det genkendelige og det hjemlige der skabes af togets rytmer samt af hverdagens tidslige rytmer. For det andet viser analysen, at der på togrejsen produceres en række *rituelle praktikker*, og at disse danner grobund for udviklingen af forskellige grader af *fællesskaber*. Ritualerne og fællesskaberne rummer en stor variation af aktiviteter, intensitet og betydning. Togrejsen som mobilt sted bliver derved ikke et negativt udtryk for ventelogikken, eller en tid der bare skal overstås, men et sted hvor der, netop på grund af den togplanlagte klokkeid (køretiden i køreplanen), planlægges og produceres rum for sociale relationer og fællesskaber.

Bestemmelserne af hvilke *betydninger* det mobile sted har, tager ligeledes både afsæt i den teoretiske og den empirinære analyse. Analysen viser for det første, at togrejsen glider fra at være et mobilt mellemrum i hverdagens tidsstruktur til at blive et *mobilt frirum* til fornyelse. Frirummet til social fornyelse styrkes af de mange sociale og fællesskabs producerende aktiviteter. Men frirummet kan også anskues som en 'fri' tid, hvor den rejsende er sat fri af hverdagens øvrige forpligtelser i relation til familie og arbejde. Det betyder dog ikke at rejsen ikke også kan anvendes til at udfylde disse forpligtelser, som f.eks. at arbejde eller at ordne personlige forpligtelser til livet uden for toget. Analysen viser for det andet, at



fælles ritualer udvikles og får stor betydning for de fællesskaber, der udvikles. Der er forskellige *grader af intensitet* i fællesskaberne. Nogle pendlere udvikler fællesskabs producerende ritualer, der både styrker deres eget sammenhold og grader af venskab/bekendtskab. Disse ritualer er også med til at udvikle en gruppeidentitet, hvor betegnelsen *vi er den sjoveste pendlergruppe* er et udtryk herfor. Dette støttes også af, at der skabes en *indre identitet og en adskillelse* til de andre: en os-dem identitet. Der er i nogle grupper en udbredt bevidsthed om normer og værdier for relationer og omgang. Det udtrykkes fx ved, at det skal være sjovt i gruppen, og at 'man skal kunne klare mosten' og de former for latterliggørelse, som gruppen har ritualiseret. Analysen viser for det tredje, at togrejsen har en række *terapeutiske betydninger* for de rejsende. I de grupper hvor der udvikles bekendtskaber og venskaber, anvendes relationerne til omsorg og personlig fornyelse, der går langt ud over togrejsen. Andre former for terapeutisk fornyelse er kroppens fornyelse i form af søvn og afslapning. Det er således altid legitimt at trække sig tilbage fra fællesskabet for at sove og slappe af. En stor del af rejsen bliver brugt hertil. En terapeutisk fornyelse kan også findes i form af afslapning, dagdrømmeri og nydelse af naturen og årstidernes skiften på togrejsen.

## Afrunding

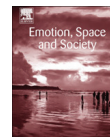
Analysen har haft fokus på den socialitet, der produceres på togrejsen. Dermed er der overfokus på de relationer, der synliggøres på rejsen. Det har været det primære fokus for analysen. Det betyder ikke, at der også i analysen er inddraget andre former for brug af togrejsen af mere individuel karakter. Socialiteten i togrejsen er noget man vælger, og den kan også vælges fra, af både individuelle såvel som af praktiske årsager. Dermed være også sagt, at denne analyses fokus på socialiteten i togrejsen, på ingen måde er et forsøg på at generalisere socialiteten på togrejsen, eller præsentere denne analyse i dimensioner af typisk – specielt.

Målet har alene været at gå i dybden med analysen af det mobile sted, dets produktion og betydning. I en dialog mellem begreber og teorier hentet fra rummets sociologi, mobilitetsstudier, sociologi, etnografi og geografi og det empirinære materiale, har analysen søgt at videreudvikle forskningsfeltet, og overlade det til forhåbentlig inspiration for efterfølgende analyser i dette lidt præmature, men spirende forskningsfelt.



Contents lists available at ScienceDirect

## Emotion, Space and Society

journal homepage: [www.elsevier.com/locate/emospa](http://www.elsevier.com/locate/emospa)

## Emotions on the move: Mobile emotions among train commuters in the South East of Denmark

Hanne Louise Jensen\*

Roskilde University, Faergevej 7, Valsted, 9240 Nibe, Denmark

### ARTICLE INFO

#### Article history:

Received 10 November 2010

Received in revised form

4 July 2011

Accepted 15 July 2011

#### Keywords:

Mobility

Emotion

Commuting

Experience

Everyday life

### ABSTRACT

The overall aim of this paper is to discuss how including, and stressing, emotions in research enables us to understand the experience of commuting as an everyday practice that has more meaning than a journey from A to B. The paper shows how emotions are practiced and produced while commuting, and how these emotions are crucial for the production of social space onboard trains. In doing so it draws on ethnographical research conducted while following various commuting communities and individual commuters. The paper concludes that the emotional practice of commuting produces an ever changing space where the practices of commuting with all their variations fill and add to lives on board and outside of the train.

© 2011 Elsevier Ltd. All rights reserved.

### 1. Mobile communities of train commuters

Commuting has become part of many people's lives. Statistics published in 2009 show that 13.5% of the Danish workforce commutes more than a total of 100 km a day and, on average, the Danish workforce commutes 19.1 km everyday (News from Danish Statistics, 2010). While the time spent commuting can be perceived as wasted; recent research has shown that commuting time has the potential for being a valuable "space in between" in a busy everyday life (Freudental-Pedersen, 2007: 154). When creating this break, the car is by and large the most preferred means of transport. This is despite the experience of cognitive dissonance resulting from the knowledge of the environmental damage caused by automobility, and despite the lack of economic benefits associated with that choice of transportation. This has led mobility research scholars to conclude that automotive emotions and embodied experiences (Sheller, 2004), the feeling of sensation, power, superiority and arousal (Steg, 2005) or identity (Thomsen, 2000) are at the core of choosing the car as means of transport. But what happens on the daily journey when the means of transport is the train? Do the train commuters perceive the trains as just a rational choice, or is there something else involved? What are the everyday qualities and emotional ties that are created in trains that, for a smaller group of

commuters, make the choice of the train an option? And what spaces does the practice of commuting in trains create when the commuters travel along side by side on their daily commute?

By raising these questions within the framework of mobility research, such mobility is viewed as a bodily practice, as "a way of being in the world" which is experienced and inhabited differently according to our moods and general perceptions (Cresswell, 2006: 3). Although the activity, to a large extent, can be characterised as routinised and many of the stories told about the activity landscape of commuting by train are monotonous, the consciousness landscape offers the possibility of letting the commuter deal with his or her thoughts, emotions and secrets (Bruner, 1990; Löfgren, 2008). The emotional setting of the journey is already in the making before the commuter takes off on his or her daily trip. Joy, lust, excitement, anger, frustration and nameless other emotions are affecting the approaching journey depending on the commuters experience of the activity, the situation at hand and expectations about the point of arrival. Added to this, are all the emotions from other spheres of everyday life, which, together with other travel requisites, are packed in the luggage. Thus equipped for the trip, the commuter meets up with the fellow travellers in the shared space of the journey.

However, commuting by train is not just shaped by the emotional work of the commuters – the commute is also active in shaping the emotions of the commuter. Within the sociology of mobility, Letherby and Reynolds (2009: 3) have recently emphasized this relationship between mobility and emotions by stating "it

\* Tel.: +45 30504522.

E-mail address: [hannej@ruc.dk](mailto:hannej@ruc.dk).

is not just that travel/mobility shapes emotions but also the emotions that shape mobilities". Emotions are being felt, expressed and shared and in that process they become active in shaping the individual's experience of the journey and that of the fellow commuters. It works both ways. Emotions emerge on the journey as the train moves along on the tracks, bodies are moved around, sometimes thrown against each other, smiles or angry facial expressions are exchanged, conversations take place and timetables are in danger of being disturbed. Emotions develop as the train, with all its materiality and sociality, carves its way between destinations. That is, mobility and all the social processes taking place within the frame of the journey are shaping the emotions found on board the train. Simultaneously emotions participate in shaping the social interactions and relationships central to this form of mobility such as the sharing of relief as the train arrives on time, pleasure or disgust at the interaction with the other bodies on board, or the expression of other emotional experiences.

In "Automotive Emotions", Sheller (2004) emphasizes how cognitions, sensory impressions and feelings together orient us towards the material and social worlds and, furthermore, she stresses that movement plays a central part in this orientation. She writes:

...kinaesthetic investments (such as walking, bicycling, riding a train or being in a car) orient us toward the material affordances of the world around us in particular ways and these orientations generate emotional geographies (Sheller 2004: 228).

By drawing on the concept of affordances, Sheller contests the idea of emotional relations between people and places simply being mediated or expressed through things. Instead materiality is viewed as enabling specific emotional relations. According to Sheller, the emotional geographies that follow from these affordances relate not just to the car but also to the urban or rural landscapes being passed. In his study of mobile social relations, Eric Laurier and his colleagues join these landscapes with the socio-material space of the means of transport. Their findings are based on empirical material gained from video cameras in shared cars. Focusing on males' practice of commuting led them to the conclusion that:

Car sharing can become one of the significant steady relationships people have in their lives (...). The relation is peculiar: not quite flatmate, not quite friend, not quite neighbour, nevertheless in instances exemplifying qualities associated with each. (Laurier et al., 2007: 8)

They qualify this relationship in terms of the knowledge the car sharers have of one another, a knowledge most commonly understood to exist in marriages and long-term friendships. The relationship between car sharers differs from these other relationships by, generally speaking, being confined to the space of the car. Laurier et al. (2007) find that even though some of the car sharers in their studies live in the same area, they do not see each other outside of the car. This contrasts with the results of my empirical work regarding train commuters as will be shown later on.

What is it about the commuting journey that leads to an unusual sense of intimacy? Is it just the prison of time in which we are forced on one another, or are there some characteristics regarding movement and means of transport that create a special mobile sociality? The space of the car is intriguing in this sense and the same is the case with trains, albeit in a different way. The relationships built in trains are to a great extent open to the inclusion of passers-by and fellow commuters with whom passengers weave together mobile communities as they, year after year, commute through the same landscape at the same times, in the same material setting, with, largely speaking, the same fellow commuters.

Here, the empirical focus is on the mobile practices and the perception of commuting on board trains in the south east of Denmark. I examine the interplay between emotions, sociality and materiality on board the train and focus on how emotions on the move participate in creating the space of the journey. My fieldwork was conducted during the summer, fall and winter seasons on two train lines connecting the fringe (Kalundborg and Rødby Ferry) of Region Zealand with the capital Copenhagen. The journeys on both lines take between 1.5 and 2 h each way. On the Rødby Ferry line, I commuted with a group of eight people who depart at 6.06 a.m. from Rødby Ferry arriving in Høje Taastrup (just outside Copenhagen) at 7.56 a.m. and I joined them to return again at 3.56 p.m. Our meeting started out as a mobile interview but our relationship developed as we kept meeting up during my first period of fieldwork. I became a participant observer, and one of the commuters became a part-time participant researcher reflecting on the practice of commuting in other spheres of his everyday life. By contrast, the methods employed on the Kalundborg line have been observations, biographical interviews and shorter semi-structured interviews. My fieldwork consisted of four weeks commuting by train, participant observations, autoethnographies, observations and interviews in which the both the emotional landscape suggested by Sheller and the emotional social relations suggested by Laurier et al. were in focus.

Researching emotions in the field, whether on board trains or in other spheres of everyday life, is an epistemological challenge, as much of our emotional lives passes on without being expressed or even being reflected upon. In the following two sections, I will touch on this challenge while discussing how emotions work.

## 2. Emotions and the pre-reflexive

Emotions are inseparable from other aspects of subjectivity such as perception, speech/talk, gestures, practices and interpretations of the surrounding world, and they primordially function at the pre-reflexive level. They are in short ways of relating. (Simonsen, 2007: 176).

In the above quotation, Simonsen offers a concept of emotions in which the emotional relationship to other people and the world at large predominantly functions at the pre-reflexive level. As will be discussed in the following, having a pre-reflexive starting point does not imply a passively sensing and isolated body without the ability to use pre-conscious past experiences as a mediator in the perception of the present. To show how emotions build bridges between the present and the past, and simultaneously are both active expressions and passions, I will turn to the tradition of phenomenology for a discussion of perception and experience.

Overall, phenomenology is based on the premise that all people see the world from their own first person perspective, but that this perspective is not formed in isolation from time and space. The subject is in the world and the world is in the subject, and through this relationship the world gives/is given meaning. But only part of the world is understood reflexively. Much pre-reflexive knowledge is left behind when we talk about our knowledge of the world. Central to this line of thought is, of course, the phenomenological focus on intentionality first developed by Husserl, but in various ways shared by all members of the phenomenological tradition. Husserl's idea of intentionality was that the first experience of a situation happens in a stream of consciousness in which the world is taken for granted, without reflection. Later, when focusing and reflecting upon the situation, meaning is attributed to the episode. However, Merleau-Ponty problematised the degree of choice in what is focused on in this context. He emphasized that our freedom is limited by our pre-reflexivity that governs the way the world reveals itself to us. Our perspective is, in this way, guided by our

pre-reflexivity (Kirkeby, 1994: xi). The pre-reflexive perception has, in Merleau-Ponty's opinion, an experience content and not a content experience that determines a phenomenon's meaning. But an experience content that can be actualised in the situation. It is exactly this connection between the pre-reflexive experience and the past experience that allows us to speak about emotions and not affects. He writes beautifully about how consciousness can use past experiences in the experience of the present:

(...) at every moment, its former experience is present to it in the form of a horizon which it can reopen – 'if it chooses to take that horizon as a theme of knowledge' – in an act of recollection, but which it can equally leave on the fringe of experience, and which then immediately provides the perceived with a present atmosphere and significance. A field which is always at the disposal of consciousness and one which, for that very reason, surrounds and envelops its perception, an atmosphere, a horizon or, if you will, given 'sets' which provide it with a temporal situation, such is the way in which the past is present, making distinct acts of perception and recollection possible (Merleau-Ponty, 2009 [1962]: 25–26).

Merleau-Ponty emphasizes, contrary to Husserl, that consciousness is embodied – that perception begins in the human corporeal direction to the world, and that it is this corporeal direction that mediates between the subject and object (Thøgersen, 2004: 14). Perception is from Merleau-Ponty's perspective based on sensual practices – on what we see, hear and feel of the world and ourselves while we are seen, heard and felt by the world.

Since we are all "perceiving-perceptibles" our experiences are transitive; we share sensuous experiences and even partially inhabit the "feeling" side of another's body (...) One does not just perceive another body as a material object; rather one is affected by the meaning of its appearance. The other body is animated and its animation communicates and calls for response. You do not contemplate the communication of the other, they affect you and you reply to them (Simonsen, 2007: 172)

Through our sensual practices we can experience things and the other immediately. Perception is linked to man's openness to the phenomenon's meaning as well as the phenomenon's meaning and in this sense the perceiver and the perceived are connected. But the perception is not just a subjective activity as the phenomenon's meaning is public. Everyone has access to the phenomenon's meaning, if we attend to it – which stresses the inter-subjective element of Merleau-Ponty's theory of perception. As the quotation also suggests, meaning transcends reflection and is based on the pre-reflexive experience. But as showed, this is not a question of either a passive registration of stimuli or a purely subjective construction as prior experience influences the present experience of an inter-subjective world.

With these thoughts in mind, I undertook participant observation. I located myself in the trains trusting that the emotions I perceived being expressed by commuters' bodies would be more valid than my subjective constructs. In the following section, I will look at how it is possible to research emotions when the pre-reflexive and emotional experience of the world is expressed through speech.

### 3. Emotions and the reflexive narrative

Robert Solomon offers a helpful understanding of the inter-connection between the reflexive and pre-reflexive elements of emotions. He has developed a cognitive theory of emotions

(consisting of two factors concerning cognition and voluntarism) in which he views emotions as a complex of interlocking judgements, desires, and intentions (Solomon, 2004). And it follows that emotions are intelligent and that we have agency over our emotions. Compared to Merleau-Ponty, Solomon's subject is more important than the world experienced, but the subject is not self-referential, the subject is intentionally directed and emotionally involved in the world. Regarding the transition between or perhaps rather the harmony between the reflexive and the pre-reflexive, Solomon stresses that people experiencing an emotion typically have thoughts that are consistent with that emotion (Solomon, 2004). And further that reflection in this process becomes a part of emotion and that it is only through reflection that emotions become fully conscious. He writes:

(...) reflection is not a process entirely separate from emotions reflected on. When we reflect on our own ongoing emotions, the reflection becomes part of the emotion. It is only in this ongoing emotive-reflexive process that an emotion becomes fully conscious (Solomon, 2007: 265).

As is also the case with the emotional self-reflexive process, the speech act regarding emotions participates in altering their content.

We live in and through our emotions. Our lives do not just include episodes of anger, fear, grief, gratitude, happiness, humour, shame, guilt, embarrassment, envy, resentment, and vengeance. Our lives are defined by such emotions (Solomon, 2007: 10).

In the above quotation, Solomon touches on the centrality of emotion as we perceive and characterize our lives. Some definitions will last a lifetime and others tend to be confined to the episodes in which they are experienced and told. In this sense, the quote also indicates the ongoing struggle with regard to defining the origin of emotions. Solomon stands in the cognitive corner in the debate about whether they are based on short-term sensuous experience, or originate from long-term existential constructions of the meanings of life where no emotion exists without cognition. In his theory of emotions, the bridging element between the reflexive and pre-reflexive is cognition as a start and later on a configuration of the emotions into the greater autobiographical narrative by which we define our lives.

But most of these emotional categories are much too involved to fit what happens on board the trains on everyday journeys. The emotional practices in the trains are, as we shall see, much more subtle. However in this sense merging the pre-reflexive with reflexivity allows for a great variation in methods – such as biographical and semi-structured interviews – as talk becomes a possibility for expressing emotions.

### 4. Commuting with commuters

The practice of commuting is wonderfully accessible as a research field while getting on board early morning and late afternoon trains. The field unfolds itself as the train connects home and work, and the call for "less hasty" research styles within the field of mobile sociology seems to be answered (Bissell, 2010). The group of commuters that I commuted with (for half of my field period) spent between 10 and 20 h a week together in the train on the line between Rødby Ferry and Copenhagen. Commuting and talking for hours about the banal everyday journeys made some of the commuters participating in the research start to wonder about the particularities and qualities of the situations in the train even during the periods in between my meetings with them.

Commuting (the other half of my field period) on the Kalundborg – Copenhagen line allowed for relatively short semi-structured interviews, biographical interviews and observations. On both lines, pre-reflexive and reflexive emotions are being felt, expressed and dealt with while the everyday life in the compartments is lived and the social space is created. The empirical analysis which follows is organised around three different types of time-space practices relating to everyday routines, disruptions of routines and extraordinary events.

#### 4.1. *Mobile everyday and routines performed*

To a large extent the framework of the commuting journey consists of available time that can be organised around different routines. One of the main characteristics of the commuter is that he or she is a person with time to spare. The people that I have been commuting with have, to a large extent, used that time for sleeping, eating, playing cards, looking out the window, flicking through newspapers and magazines, reading books, knitting, listening to the radio and talking – talking with the people they are commuting with, the people they meet and the train personnel. Only a very few of them were working and if working they were still able to flick in and out of conversations. In general, time is generously distributed and shared in the compartments where many of the commuters spend up to a total of 20 hours together each week, and while spending that much time together the everydayness and routines sneak into the compartment. The routinised practices on board the trains evolve around both the interaction with the material setting, the landscape passing by the window and the social relations inside the compartment.

Leaving home early in the morning and returning some 12 h later makes sleeping in the train a common activity. In a biographical interview with a 55-year-old woman, I ask her if she was never afraid of sleeping on board the train and to my surprise she replied; “no I set the alarm on the mobile phone so I’m sure to get off at the right station”. Asking the question I had anticipated she would start telling about a fear of being robbed or in other ways violated but it was the fear of losing time by ending up at a wrong destination that was her concern. In general, the fear of over-sleeping in the train turned out to be a more common feature than fear of being robbed or violated. Jeppe (a computer scientist in his late 30s) who is a member of the commuter group who take the train from Rødby Ferry sets his mobile alarm and always looks out of the window to see if a specific landmark is in sight in order to calculate if the train is running late. Henry (a 62-year-old bank manager) also a member of that group has a different deal going. Just after the train leaves Nykøbing station and he has caught up with the commuters entering the train at this point, he puts his earphones on and falls asleep, he briefly wakes up at Næstved station where a lot of commuters enter the train but goes to sleep again within 15 min. He sleeps a deep sleep with his mouth wide open and not a sound passes his lips. When he is woken up by the rest of the group just before Roskilde, he jumps out of his seat in a panic with a cry, looking around him to see if he has overslept. He rushes to the toilet and back. Emil (a 35-year-old pedagogue) explains to me that Henry has to be woken up before the town of Roskilde in order to go through all his routines in a non-frustrated manner and avoid being grumpy all day.

Henry’s anxious reaction when he is woken up, the groups practice of softening this by waking him up before Roskilde, and the intimate knowledge they have of each other feed into a process of emotional work that has been developed over six years – a process in which Henry’s emotional reactions and sleep patterns have been expressed and cared for in various ways and details. The routinised character of the commuting practices holds the potential to afford

affective spaces in which the commuters are open to the world and its effect on them. The potential seems to increase with the knowledge of and trust in the fellow commuters. As Jeppe states “when I’m sitting with people that I don’t know, it feels like I’m isolated and sitting in a bubble”.

#### 4.2. *Disruptions in routinised commuting*

Disruptions occur when routines are often broken in the same way. Many of the disruptions in routinised commuting relate to train cancellations and delays, and are to a large extent a relation between place of arrival and place of departure. Those I will be focusing on take place, however, within or just outside the compartments relating to overcrowding in rush hours, but they might as well have been related to the social initiatives put in place around Christmas, birthdays and the like.

My starting point is Høje Taastrup station at 3:50 p.m. where I am waiting for the return train which departs at 3:58 p.m. Anders (a 55-year-old tax accountant) receives a phone call from a commuter that gets on at an earlier station and who does not sit together with this group in the train. Turning off his mobile phone, Anders smiles in triumph knowing things that he knows the rest of the group would like to know, looks around and says; “the train just has one set of wagons today.” Everyone rushes to the information screens, and concludes that the information is not there. They sigh and talk about the fact that they now have to stand up for the first hour of their commute. Henry complains about the short-distance-commuters who also take this train although they have other options. The others agree with comments like; “yerhh, but they also just want to get home”. The group of eight long-distance-commuters having between six and 30 years of commuter experience rush to the platform and spread out to various places where they calculate that the doors of the train will open. I am standing waiting for the train at the place on the platform where Fredrik, Henry and Emil have calculated one has the best chance of getting a seat. Frederik (a 45-year-old army logistics worker) looks at me and asks; “have you ever tried to stand up all the way to Næstved before?” I reply; “Yes one time – but it is okay, I’m relatively young and haven’t worked that hard”. Fredrik goes on to say that for the last two months there has been only two weeks with enough train sets and that it has been especially hard on Henry (a 62-year-old bank accountant) as he ends his talk, the train arrives and everyone concentrates on getting close to the door. As the doors open Henry squeezes himself in before those that want to exit the train have even started to move. The others shout with a smile; “Arghh Henry!” Inside the compartment I sit down next to Henry who has saved two seats. He looks at me saying; “I know it’s rude but if I don’t do it someone else will and then he gets a seat and I have to stand up for a hour.” Fredrik refuses to take my seat and hence stands up on the one-hour long trip to Næstved.

In one sense we arrive late in the story. The group had already experienced plenty of hours of standing up in the train. Earlier I had observed them doing so, moving around, from the one foot to the other, close together in the summer, sweating or sitting on a jacket on the floor just trying to make time pass as quickly as possible, sometimes talking about the situation and sometimes closing their eyes. Here we start towards the end of the story with an incoming phone call and all the strategic practices that follow from this allows us to see the experience content being put into work in the judgement of the present situation and the enjoyment related to the mastering of the challenges associated with the disrupted routines. The commuters have already gone through lots of journeys with what starts out as bodily discomfort, working its way through to reflexivity. The process of reflexivity here is prompted both by a focus on other commuters’ and one’s own discomfort and

the result is later to be expressed in conversations as the situation is discussed in the group and across groups in the train. Although the pre-reflexive, emotional experience related to the lack of seats in the train is inter-subjective and hence open to interpretation, and to a large extent shared. It seems to be the expression – either by a subtle look of an eye or a comment – of the shared experience or the mastering of the tasks associated with it that allows for an alteration of the experience into something that can be coped with. So all though commuting is hard and causes lethargy and tiredness, as described by Bissell (2009), it is also joyful in the sense that it is a practice that can be mastered and an option for commuting friendship to be formed and maintained on board the train.

#### 4.3. Extraordinary events

While the everyday routinised commuting and the disruptions in it are characterised by different degrees of habitual social interaction and practices, the extraordinary events represent situations in which it is difficult to fall back on prior patterns of behaviour. In my fieldwork, I have especially noticed three episodes in which more than usual was at stake, and new ways of interaction, to various degrees, were called for. Two of the episodes refer to the death of someone close to a member of a commuter group, and the other to the marriage of a member of the commuter group. In the following, I will touch briefly on the two cases relating to the death and go into greater detail about the situation revolving around the marriage.

##### 4.3.1. The production of a temporary therapeutic space

The first time I meet Henry he told me about the death of his neighbours' teenage son. He died three days before in a car accident while rushing to work after just having finished cleaning up following a party his parents gave the day before. Henry was at the party. He started telling the story as he flicked through a local newspaper in which the death was announced. The rest of the group which I had just meet that morning had heard Henry tell about the accident the day before. Due to my position as a newcomer, he involved himself in a conversation about it with me and dwelt on the parents and their loss. I was moved, and my memories went 15 years back in time to when my brother just had had a car accident. We shared our thoughts on how loosing a child would make us feel and in the process of doing so we opened up to each others' reactions and emotional responses while creating an intimate space (Meunier, 2010). In this case, Henry uses the train as a therapeutic space (Curtis, 2010) in which he can come to grips with his experience. A couple of days later, the group participated in helping him to work out part of the funeral dinner and flower arrangements for which he had been put in charge. Henry imported an extraordinary situation into the everyday routines in the train and made the other members of the group work together while changing the topic of what is discussed in the train without altering their routines concerning their social interaction.

##### 4.3.2. Expanding spaces of care

A woman in her late 40s described a contrasting situation in her commuter group (on the Kalundborg–Copenhagen line). The group consists of women in their late 40s who usually knit, exchange recipes, flower seeds and talk about light topics on their daily journeys to and from work. One of the women's husbands died and suddenly she did not show up for two weeks. The rest of the women were anxious that being on her own was too much for the widow and they used a lot of their time in the train talking about her situation, worrying about her, and finding out how little they knew about each others lives outside the train. The inability to practice a caring relation to the widow was frustrating. When the widow turned up again and told them that she just had had a bad

flu, the women exchanged phone numbers and addresses. This episode was a turning point in their relation with each other in the sense that they started visiting each others' houses once in a while, and increased their caring for each other. This is different from to the car shares in Eric Laurier's study which showed people's social interaction and caring being limited to the setting of the car. In the above cases, the emotions of grief, sadness, frustration and joy are worked into the emotional landscape of the train without major disturbance to the social setting of the train. It seems to be different with anger.

##### 4.3.3. Sharing, provoking or ignoring emotional struggles

The following episode took place over two periods of fieldwork separated by four months. Jeppe arrives on the train sits down and starts to unpack his travel requisites. Henry asks while looking at the ring on his finger; "so you just got engaged – is it the Chinese girl?" Jeppe replies, slightly annoyed; "She isn't Chinese she is from Thailand, but yes, it is her." A discussion on how long they have known each other starts up and Jeppe states that they have lived together for a while not specifying the time period. Henry wants to know if she can cook, and Jeppe proudly states that she makes really delicious Thai dishes and that she does not mind cooking traditional Danish dishes if he helps her. Henry has knowledge the others do not have as he has met the couple on the train once. Referring to this, he asks about her weight as he finds she looks pretty skinny. The talk continues with guesses about how much time Jeppe is able to sleep at night. At this stage Jeppe is a bit red in his cheeks but enjoys the talk. At Næstved Station, Henriette (a 40-year-old bank assistant) and Kristoffer (a 40-year-old salesman) get on the train and before they are seated Henry tells them that Jeppe has got engaged. Jeppe interrupts saying; "shut up I would like to tell them myself." Impatiently Henry replies; "but you are not saying anything". Emil joins the conversation saying that they have to marry within a year to keep up traditions. The atmosphere is tense and I cannot help but trying to ease it by discussing if the wedding is to be celebrated in Denmark or Thailand – at this point I'm clearly affected by the emotional corner I experience Jeppe to be in. The engagement is sacred to him and just a point of discussion for the rest of the group. Other conversations progress and the topic of engagement is left behind. Four months pass by and I return to the group to conduct my third period of fieldwork. On the first day, Jeppe tells me that his wife is in Thailand. She was thrown out of Denmark because they were five days late filling out application forms for the residence permit. Jeppe presents his plan to get her back into the country, his frustration is huge and he misses his wife. While telling me this, the table on the other side of the aisle has started a loud conversation and I find it difficult to focus on Jeppe's story. Henry asks; "does she speak Danish?" Jeppe (blushes with annoyance clearly sensing the provocation) reply; "I don't know how many times you have asked me that – yes she is able to speak a little Danish but we agree that it is something that we have to work on". Henry (sensing the underlying aggression) excuses himself; "but I'm just asking". Jeppe (with an increased blush trying to explain his reaction and earlier reply); "It's just because I imagine that it is people like you who sit at the counter at the Danish Immigration Service". Henry, "no, no I think that she is welcome to stay here". While Henry and Jeppe are having this conversation, Emil looks out the window and refuses to let himself be emotionally touched by the situation, whereas I am caught in it due to my earlier participation and feel highly uncomfortable with the tension that has emerged.

The blush, the underlying annoyance, aggression, and Henry's provocation are all being expressed suddenly but clearly and intensely communicated. And while it is all just another conversation for Henry, it is an identity struggle for Jeppe. Is he going to

stay in a marriage and is it possible to negotiate social legitimacy concerning his marriage outside the home? He is struggling with those issues and in a sense actualising the part of Solomon's emotional vocabulary regarding emotional identity constructions.

## 5. Conclusion

Routines are kept, broken and renewed during the daily socio-emotional interactions on board the train, and the members of the commuter groups are woven together by shared experiences and mutual engagement in each other's daily lives. These events help to ease the discomfort caused by the common shortage of seats in the afternoon, forcing many of the commuters to stand up for a considerable part of their journey or the common breakdown of air-conditioning in the summer season. For many of the commuters, the train becomes an important everyday space – an ever-changing space where the practices of commuting with all their variations fill and add to lives on board and outside of the train. Emotions are being felt, expressed, shared and avoided on the move, adding depth to the commuters' routinised everyday lives whether it is a challenge, comfort or care, and in doing so emotions add meaningfulness to the commuting while participating in shaping the everyday mobility of the commuter.

Returning to the point of departure for this article, it seems reasonable to conclude that the use of trains as a means of transport – although the use can be explained as rational based on the environmentally friendliness and low cost – is also driven by other motives. The emotional engagement with and within the train is no doubt different than with the car. Emotional encounter and the qualities experienced refer almost exclusively to the socio-emotional relations inside the train where affective spaces, to various degrees, are developed and not, as is the case with the car, to the emotional identification with the symbolic materiality. The production of an affective space is reliant on the commuters' openness to each other's emotional expressions and the openness is most likely practised amongst commuters who know each other. Temporary therapeutic spaces can be created and spaces of care can be expanded when existential situations are dealt with in the trains. In addition, emotions can be contested, shared or ignored. However, when disruptions in the routinised everyday practice of commuting occur, or extraordinary events happen, new opportunities for emotional interaction between commuters who are less known to each other are created as the inter-subjectivity importance of the situation is often highlighted when routines breakdown.

At a distance, the everyday practice of commuting seems to be nothing more than a necessary effort imposed on the commuter who tries to balance both working life and domestic life. But applying a phenomenological approach of practice helps reveal the rich social and emotional everyday lives lived on board the trains and suggests that the ongoing emotional expressions and perceptions are important in creating a social space where the commuters thrive and struggle as they move between work and home.

## References

- Bruner, Jerome, 1990. *Acts of Meaning*. Harvard University Press, London.
- Bissell, David, 2009. Traveling vulnerabilities: mobile timespaces of quiescence. *Cultural Geographies* 16 (4), 427–445.
- Bissell, David, 2010. Narrating mobile methodologies: active and passive empiricisms. In: Fincham, Ben, McGuinness, Mark, Murray, Lesley (Eds.), *Mobile Methodologies*. Palgrave, Macmillan.
- Cresswell, Tim, 2006. *On The Move: Mobility in The Modern Western World*. Routledge, London.
- Curtis, Sarah, 2010. *Space, Place and Mental Health*. Ashgate, Aldershot.
- Freudental-Pedersen, Marlene, 2007. Mellem frihed og ufrihed – strukturelle fortællinger om mobilitet i hverdagslivet. Roskilde Universitetstryk, Frederiksberg.
- Kirkeby, Ole F., 1994. I. introduktion til Kroppens Fænomenologi, by Maurice Merleau-Ponty, VII–XVI. Det lille forlag, Frederiksberg.
- Laurier, Eric, Brown, Barry, Lorimer, Hayden, 2007. *Habitable Cars: The Organisation of Collective Private Transport*. Full Research Report ESCR End of Award Report, RES-000-23-0758. ESRC, Swindon.
- Letherby, Gayle, Reynolds, Gillian, 2009. *Gendered Journeys, Mobile Emotions*. Ashgate, Aldershot.
- Löfgren, Orvar, 2008. Motion and emotion: learning to be a railway traveller. *Mobilities* 3 (3), 331–351.
- Merleau-Ponty, Maurice, 2009 [1962]. *Phenomenology of Perception* (Original: *Phénoménologie de la perception part 1 ("Le Corps")*) Translated by Colin Smith. Routledge Classics, London.
- Meunier, Dominique, 2010. Emotional encounter: researching young people's intimate spaces in their information & communication technology practices. *Emotion, Space and Society* 3, 36–39.
- News from Danish Statistics, 2010. *Nyt fra Danmarks statistik 2010*. No. 375. Available from: [www.dst.dk/nytudg/13328](http://www.dst.dk/nytudg/13328) (in Danish only).
- Sheller, Mimi, 2004. *Automotive emotions: feeling the car*. *Theory, Culture & Society* 21, 221–242.
- Simonsen, Kirsten, 2007. Practice, spatiality and embodied emotions: an outline of a geography of practice. *Human Affairs* 17, 168–181.
- Solomon, Robert C., 2004. Emotions, thoughts, and feelings. In: Solomon, Robert C. (Ed.), *Thinking about Feeling: Contemporary Philosophers on Emotions*. Oxford University Press, Oxford, pp. 76–88.
- Solomon, Robert C., 2007. *True to Our Feelings – What Our Emotions are Really Telling Us*. Oxford University Press, Oxford.
- Steg, Linda, 2005. Car use: lust and must. Instrumental, symbolic and affective motives for car use. *Transportation Research Part A* 39, 147–162.
- Thomsen, Thyra U., 2000. Transportmiddelvalg og identitet. *Transportrådet Nyhedsbrev* August, 2–4.
- Thøgersen, Ulla, 2004. *Krop og fænomenologi: en introduktion til Maurice Merleau-Pontys filosofi*. Systime, Århus.

# Litteraturliste

- Alvesson, M. & Sköldböck, K. 1994: *Tolkning och reflektion. Vetenskapsfilosofi och kvalitativ metod*. Lund: Studentlitteratur.
- Bissell, D. 2010: "Narrating Mobile Methodologies: Active and Passive Empiricisms" i Fincham, McGuinness & Murray (red.): *Mobile Methodologies*. Basingstoke: Palgrave Macmillan: 53-68.
- Bruner, J. 1990: *Acts of Meaning*. London: Harvard University Press.
- Büscher, M. Urry, J. & Witchger, K. (red.) 2011: *Mobile Methods*. London: Routledge.
- Böhme, G. 2011: "Landscapes on the Road", i Hvattum et. al. (red.) *Routes, Roads and Landscapes*. Farnham: Ashgate: 229-236.
- Baarts, C. 2010: "Autoetnografi" i Brinkmann & Tanggaard (red.): *Kvalitative metoder – en grundbog*. København: Hans Reitzels Forlag: 153-164.
- Cresswell, T. 2006: *On the move: Mobility in the Modern Western world*. London: Routledge.
- Curtis, S. 2004: *Health and inequality: Geographical Perspectives*. London: SAGE.
- Curtis, S. 2010: *Space, Place and Mental Health*. Farnham: Ashgate.
- Curtis, S., et al. 2000: "Approaches to sampling and case selection in qualitative research: examples in the geography of health". *Social Science & Medicine*, vol 50, 2000:1001-1014.
- Danmarks Statistik 2011: "Nøgletal for transport 2011" Online paper (accessed 18/11-12). <http://www.dst.dk/pukora/epub/upload/15513/nft.pdf>
- Davidson, J., Bondi, L. & Smith, M. 2005: "Introduction: Geography's 'Emotional Turn'", i Davidson, Bondi & Smith (red.): *Emotional Geographies*. Farnham: Ashgate: 1-18.
- DTU 2012: "Transportvane undersøgelsen. Faktaark om pendling i Danmark". Online paper (accessed 18/11-12) [http://www.dtu.dk/upload/institutter/dtu%20transport/data-%20og%20modelcenter/tu/faktaark\\_pendling.pdf](http://www.dtu.dk/upload/institutter/dtu%20transport/data-%20og%20modelcenter/tu/faktaark_pendling.pdf)
- Edensor, T. 2011: "Commuter: Mobility, Rhythm and Commuting", i Cresswell & Merriman: *Geographies of Mobilities: Practices, Spaces, Subjects*. Farnham: Ashgate: 189-204.
- Ehn, B. og Löfgren, O. 2010: *The Secret World of Doing Nothing*. Berkeley: University of California Press.
- Fincham, B. McGuinness, M. & Murray, L. (red.) 2010: *Mobile Methodologies*. Basingstoke: Palgrave Macmillan.
- Freudental-Pedersen, M. 2007: *Mellem frihed og ufrihed – strukturelle fortællinger om mobilitet i hverdagslivet*. Roskilde: Roskilde Universitetstryk.
- Freudental-Pedersen, M. et al. 2007: "Mobilitetens optik på det moderne liv" i Jensen, Andersen, Hansen & Nielsen: *Planlægning i teori og praksis: et tværfagligt perspektiv*. Frederiksberg: Roskilde Universitetsforlag: 398-414.



- Gadamer, H-G. 2004: *Sandhed og Metode. Grundtræk af en filosofisk hermeneutik*. Århus: Systime.
- Gibson, J. 1977: "The Theory of Affordance", i Shaw and Bransford (red.): *Perceiving, Acting and Knowing: Towards an Ecological Psychology*. Hillsdale: Erlbaum: 67-82.
- Haldrup, M. & Larsen, J. 2012: "Mobilitet og mobile metoder" i Jacobsen og Jensen: *Kvalitative udfordringer*. København: Hans Rietzels Forlag.
- Haldrup, M. 2011: "Choreographies of leisure mobilities" i Büscher, Urry & Witchger (red.): *Mobile Methods*. London: Routledge: 54-71.
- Hansen, F. & Simonsen, K. 2004: *Geografiens videnskabsteori*. Frederiksberg: Roskilde Universitetsforlag.
- Hastrup, K. 1992: *Det antropologiske projekt om forbløffelse*. København: Gyldendal.
- Hastrup, K. 2003: "Metoden – opmærksomhedens retning" i Hastrup (red.): *Ind i verden. En grundbog i antropologisk metode*. København: Hans Reitzels Forlag: 399-416.
- Hastrup, K. 2010: "Feltarbejde" i Brinkmann & Tanggaard (red.): *Kvalitative metoder – en grundbog*. København: Hans Reitzels Forlag: 55-80.
- Jensen, H.L. & de Neergaard, M. 2005: *Husbåds topologier*. Upubliceret speciale. Geografi, Filosofi og Videnskabsteori. Roskilde Universitet.
- Jensen, H.L. 2011: "Emotions on the move", i *Emotion, Space and Society*, Vol 5, 2012:201-206.
- Jensen, O. B 2010a: "Erving Goffman and Everyday Life Mobility" i Jacobsen (red.): *The Contemporary Goffman*. New York: Routledge: 333-351.
- Jensen, Ole B 2010b: "Negotiation in Motion: Unpacking a Geography of Mobility". *Space and Culture*, vol 13(4). 2010:389-402.
- Jirón, P. 2011: "On becoming 'la sombra/the shadow'" i Büscher, Urry & Witchger (red.): *Mobile Methods*. London: Routledge: 36-53.
- Knudsen, A. 1995: "Mercedes-Modellen – feltarbejde blandt u-eksotiske". *Antropologi* nr.31
- Kvale, S. 1997: *InterView*. København: Hans Reitzels Forlag.
- Latham, A. 2003: "Research, performance, and doing human geography: some reflections on the diary-photography, dairy-interviews methods". *Environment and Planning A*, vol 35(11), 2003:1993-2017.
- Laurier, E. & Lorimer, H. 2011: "OTHER WAYS: LANDSCAPES OF COMMUTING". Online paper (accessed 8/6-12). <http://www.ericlaurier.co.uk/resources/Writings/Other-Ways-2011.pdf>
- Laurier, E. (Forthcomming): *Encounters at the counter: the relationship between regulars and staff*.
- Laurier, E. Et al. 2007: *Habitable Cars: The Organisation of Collective Private Transport*. Full Research Report ESCR End of Award Report, RES-000-23-0758. Swindon: ESRC.
- Laurier, E., et al. 2008: "Driving and passengering: notes on the natural organization of ordinary car travel and talk". *Mobilities*, vol 3(1), 2008:1-23.

- Lefebvre, H. & Régulier, C. 2004 [org. 1985]: "The Rhythmanalytical Project" i Lefebvre & Henri 2004 [org.1992]: *Rhythmanalysis*. London: Continuum: 71-84.
- Lefebvre, H. 2004 [org.1992]: *Rhythmanalysis*. London: Continuum.
- Letherby, G. & Reynolds, G. 2009: *Gendered Journeys, Mobile Emotions*. Farnham: Ashgate.
- Lyubomirsky, S. et.al 2005: "Pursuing Happiness: The Architecture of Sustainable Change". *Review of General Psychology*, vol 9(2), 2005:111-131.
- Marchbank, J. 2009: "Travelling through Veils of Tears" i Letherby and Reynolds: *Gendered Journeys, Mobile Emotions*. Farnham: Ashgate: 93-96.
- Massey, D. 1991: "A Global Sense of Place" . i Barnes & Gregory (red.) *Reading Human Geography*. London: Routledge: 315-323.
- Mercier, P. & Bieri, P. 2008: *Med nattog til Lissabon*. København: Tiderne Skifter.
- Merleau-Ponty, M. 1994[1945]: *Kroppens fænomenologi*. Frederiksberg: DET lille FORLAG.
- Merleau-Ponty, M. 1999: *Om sprogets fænomenologi*. København: Gyldendal.
- Merleau-Ponty, M. 2009 [org.1962/1945]: *Phenomenology of Perception*. London: Routledge Classics.
- Miller, D. 2001: "Driven Societies" i Miller (red.): *Car Cultures*. Oxford: Berg: 1-34.
- Mishler, E. G. 1991: *Research interviewing – Context and Narrative*. London: Harvard University Press.
- Mysaker, A. & Nørby, S. (red.) 2008: *Positiv Psykologi*. København. Hans Reitzels Forlag.
- Nancy, J.-L. 2000: *Being singular-plural*. Stanford: US. Stanford University Press.
- Pink, S. 2009: *Doing sensory ethnography*. London: Sage.
- Polkinghorne, D. 1988: *Narrative Knowing and the Human Sciences*. Herndon: State University of New York Press.
- Riessman, Cathrine. K. 1993: *Narrative Analysis*. London: Sage.
- Seligman, M. E. P. & Csikszentmihalyi, M. 2000: "Positive Psychology – an introduction". *American Sociologist*, vol 55 (1). 2000:5-14.
- Seligman, M. E.P. 2004: "Foreword" i Linley & Joseph (red.): *Positive Psychology in Practice*. Hoboken: Wiley: xi-xiii.
- Seligman, M. E.P. 2007: "Can Happiness Be Taught?" i Wulff (red.): *The Emotions a Cultural Reader*. Oxford: Berg.
- Sheller, M. & Urry, J. 2006: "The new mobilities paradigm". *Environment and Planning*, vol 38(2), 2006:207-226.
- Sheller, M. 2004: "Automotive Emotions: Feeling the car". *Theory, Culture & Society*, vol 21, 2004:221-242.
- Sheller, M. 2011: *Mobility*. Sociopedia.isa: Sage.

- Simmel, G. 1971[1908]: "The Stranger" i Levine (red.) (1971): *George Simmel – on individuality and social forms. Selected Writings*. Chicago: The University of Chicago Press.
- Simonsen, K. 1993: *Byteori og hverdagspraksis*. København: Akademisk Forlag.
- Simonsen, K. 2001: "Rum, sted, krop og køn" i Simonsen (red.): *Praksis, rum og mobilitet*. Frederiksberg: Roskilde Universitetsforlag: 17-47.
- Simonsen, K. 2005: *Byens mange ansigter*. Frederiksberg: Roskilde Universitetsforlag.
- Simonsen, K. 2007: "Practice, Spatiality and Embodied Emotions: An outline of a Geography of Practice". *Human Affairs*, vol 17(2), 2007:168-181.
- Simonsen, K. 2008: "Place as encounters. Practice, conjunction and coexistence". i Bærenholdt & Granas (red.): *Mobility and Place. Enacting Northern European Peripheries*. Aldershot: Ashgate: 13-25.
- Solomon, R. C. 2004: "Emotions, Thoughts, and Feelings" i Solomon: *Thinking about Feeling: Contemporary Philosophers on Emotions*. Oxford: Oxford University Press: 76-90.
- Solomon, R. C. 2007: *True to our feelings – what our emotions are really telling us*. Oxford: Oxford University Press.
- Thøgersen, U. 2004: *Krop og fænomenologi: en introduktion til Maurice Merleau-Pontys filosofi*. Århus: Systime.
- Tuan, Y. 1977: *Space and Place. The Perspective of Experience*. London: University of Minnesota Press.
- Tuan, Y. 1996: "Space and Place. Humanistic Perspective". i Agnew, Livingstone & Rogers: *Human Geography An Essential Reader*. Cambridge: Blackwell: 444-457.
- Tuan, Y. 1974: *Topophilia. A study of environmental Perceptions, Attitudes and Values*. Englewood Cliffs: Prentice Hall.
- Urry, J. 2000: *Sociology beyond Society: Mobilities for the twenty-first century*. London: Routledge.
- Van Maanen, J. 1998: *Tales of the field. On writing Ethnography*. Chicago: Chicago University Press.
- Watts, L. & Lyons, G. 2011: "Travel Remedy Kit: interventions into train lines and passenger times" i Büscher, Urry & Witchger (red.): *Mobile Methods*. Abingdon: Routledge: 104-118.
- Winther, I. W. 2006: *Hjemlighed: Kulturfænomenologiske studier*. København: Danmarks Pædagogiske Universitetsforlag.
- Winther, I. W. 2009: "Homing oneself" – Home as a practice". *Home and Space*. Vol 4 (2).
- Zahavi, D. 2003: *Fænomenologi*. Frederiksberg: Roskilde Universitetsforlag.