

I Chicago flyger flanören

Sara Westin

Ett landskap – det utgör staden verkligen för flanören. Eller närmare bestämt: För honom delar sig staden i sina dialektiska poler. Den öppnar sig för honom som landskap och omsluter honom som kammare.

Walter Benjamin¹

Järnvägens historiska signatur består i att den utgör det första – och frånsatt de transatlantiska ångfartygen förmodligen sista – kommunikationsmedlet som formerar folkmassor. Postdiligensen, bilen och flygplanet transporterar endast resande i små grupper.

Walter Benjamin²

I Chicago flyger flanören
Om hon vill
När orken tryter, när skorna skaver, när benen värker

När hon snabbt vill ta sig fram genom staden men inte kompromissa med friheten det innebär att inte behöva köra bil

ha en bil, låna en bil, hålla sig alert nog att köra en bil, välja väg och tanka och parkera en bil

I Chicago sätter sig den av flanerande matta flanören på the "L" train och flyger

Inte så högt att hon förlorar kontakten med gatan

hon ser den fortfarande snett uppifrån

Hon ser människorna som korsar den under hennes farkost

en farkost i vilken hon inte är ensam utan medflygare med folkmassan basfödan för hennes själ

I Chicago flyger flanören och på the "L" train möts två till synes polära behov

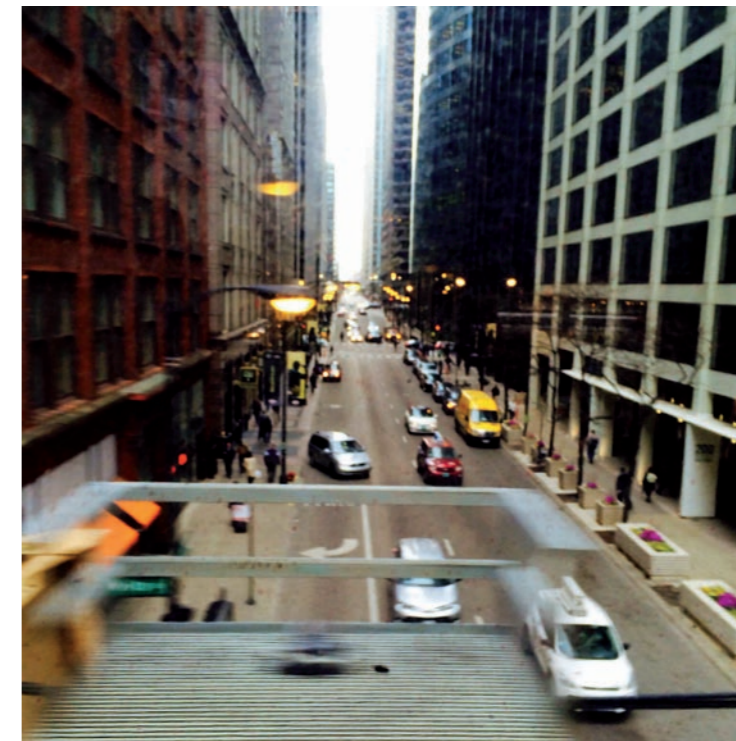
Att vara i staden och att färdas genom den att vara på gatan och samtidigt över den

att dröja kvar och förflyttas att ha markkontakt och inte

– Michel de Certeaus ord till trots –

*It's hard to be down when you're up*³

Foto: Sara Westin



I Chicago flyger flanören och horisonten
öppnas och stängs
stängs och öppnas
Flanörens hunger efter det omslutna
Arkitektens behov av obrutna siktlinjer
På the "L" train i Chicago möts de båda

I Chicago flyger flanören
Tryggt nedsjunken i tågsätet men inte
avskuren från staden
äventyret
löftet
hotet
om att råka en främling

I Chicago flyger flanören när hon är trött
En resa med the "L" train är inte som tunnelba-
neresan en *anti-resa*;
ren förflyttning av kroppen som tungt och
trögt föremål
för att tala med Dag Østerberg⁴

I Chicago flyger flanören och i hennes kropp
upplöses gränsen mellan vandraren och voyeuren
Hon deltar, men betraktar
Betraktar, men deltar
Hennes blick inte den totaliserande, Gudlika,
maktfullkomliga
utan flackande
En sekund och de vidsträckta vyerna är ett
minne

I Chicago flyger flanören med en kropp som är
den extatiska
– frånvarande för sig själv och riktad mot
världen
Lätt som fågeln
flyger hon

Vagnen vaggar flanören som flyger fort mellan
husen medan dagen skymmer eller gryr
Gator korsas med en känsla av oövervinnerlighet

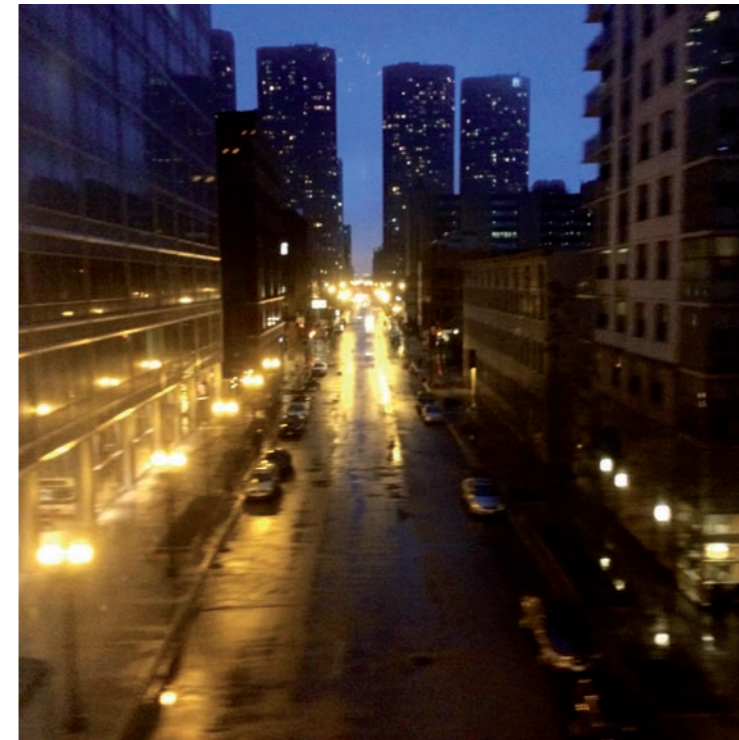
I Chicago flyger flanören
Och solen går upp
och solen går ned

¹ *Paris 1800-talets huvudstad. Passagearbetet*, Band 1. Översättning från tyskan: Ulf Peter Hallberg, Symposium, Stockholm/ Stehag, 1992 [1927-1940], s. 20.

² *Paris 1800-talets huvudstad. Passagearbetet*, Band 2. Översättning från tyskan: Ulf Peter Hallberg, Symposium, Stockholm/ Stehag, 1992 [1927-1940], s. 505.

³ *The Practice of Everyday Life*. Översättning från franskan: Steven Rendall, University of California Press, Berkeley och Los Angeles, 1984, s. 92.

⁴ *Stadens illusioner*. Översättning från norskan: Sten Andersson, Bokförlaget Korpen, Göteborg, 2000 [1998], s. 71-72.



THE "L" TRAIN

Chicago föddes som stad officiellt år 1837 – som en port mellan Mississippifloden och de Stora sjöarna. En lång tid fram tills dess hade indianer bebott platsen, men dessa "had to go", som det heter i en dokumentär om staden producerad av BBC. Chicago växte oerhört snabbt, industrialiseringen blomstrade och staden – idag USA:s tredje största och mellan det amerikanska inbördeskriget och 1920 landets största producent av kött – var en viktig faktor bakom exempelvis New Yorks tillväxt. Under en period på sextio år – mellan 1830 och 1890 – multiplicerades befolkningsantalet med 37. År 1830 kunde chicagoborna i princip promenera överallt. Ett drygt halvsekel senare var behovet av transportmedel – utöver spårvagnarna och de ineffektiva hästtransporterna – skriande. Trängseln på stadens gator var stor, dödsolyckor i trafiken hörde till vanligheten, att bygga tunnlar ansågs för dyrt, lösningen blev att bygga uppåt.

Att Chicago är skyskrapans födelsestad är ingen nyhet för arkitekter och urbanfanatiker, men historien om the "L" train – även den en upphöjd konstruktion – hamnar ofta oförtjänt i skuggan. 1892 öppnade den, som ett sätt att transportera folkmassorna som behövde ta sig till och från downtown. Bara New York hade haft ett upphöjt tåg innan Chicago, år 1867 byggdes på Manhattans västra sida en experimenträls, men vid expansion valde staden tunnellsningen istället.

The "L" train är idag inget mindre än en fungerande antikvit, använd av mer än en halv miljon chicagobor och besökare varje dag. Trots att den har varit rejält hotad under åren – på grund av hård konkurrens från bilen och TV:n(!) med efterföljande ekonomiska problem – anses dess framtid idag säkrad; den erbjuder ett miljövänligt sätt att transportera sig i en tid av överhängande

klimathot. Den har inte alltid varit så populär och i början fick den inte ens gå in i stadskärnan på grund av att fastighetsägare och boende satte sig emot. The "L" train för ett oljud, skrämde hästar och människor, och skymmer gatan för solljus, och gränsen mellan privat och offentligt utmanades då passagerare kan se rakt in i fönstren en våning upp. Men för Chicagos expansion har systemet varit avgörande och på transportområdet, ur ett ingenjörsperspektiv, motsvarar upphöjda eldrivna tåg närmast perfektion. Byggandet av linjerna satte igång byggandet av fastigheter; längs med spåren utanför stadskärnan växte hus upp som svampar ur marken.

Först 1897 fick the "L" train sträcka sig ända in i stadskärnan och passagerare slapp gå den sista biten; man hade då övergått från ånga till elektricitet, vilket minskade smutsen om än inte larmet. Det var nu som de fyra ursprungliga linjerna knöts ihop i the Union Loop – en rektangel av upphöjd tågräls som har gett namn åt Chicagos stadskärna, the Loop, och som omfattar drygt en halv kvadratkilometer, åtta gånger fem kvarter. Än idag måste tågen sakta in för att klara de skarpa kurvorna. När the Union Loop (idag bara the Loop) skulle byggas fick fastighetsägare mutas med pengar, meter per meter, eftersom bygget sänkte värdet på husen intill. Detta har bidragit till att många hus har bevarats från rivning och ombyggnation; det har inte varit lönt, helt enkelt. Fram till och med 1960-talet fanns på vissa ställen gångbroar direkt från stationerna in till byggnaderna, använda av varuhuspersonal och tjänstemän på väg till och från arbetet.

Fallande passagerarantal, i princip stadigt mellan 1930- och 70-talen, har lett till att vissa sträckor och stationer har nedmonterats och stängts. Men i sin helhet har systemet växt; med

sina sexton mil räls utgör det USA:s fjärde största kollektivtrafiksystem. Tekniskt sett består the "L" inte enbart av upphöjda spår, utan även markplansbaserade och nedgrävda – tunnelbana, alltså. Men byggandet av tunnlar dröjde ända in på 1940-talet (jämför Londons tunnelbana, världens första, den byggdes 1863); alltför stora investeringar hade redan gjorts i det upphöjda systemet och den leriga jorden under staden försvårade.

År 1957 togs den sista trävagnen ur trafik och under åren har ovanligheter som begravningsvagnar och sjukhusvagnar funnits bland passagerarvagnarna. Skrotade trävagnar användes som förråd, kontor och omklädningsrum för arbetare ända in på 1980-talet. Idag består the "L" train av stål och betong, förutom stationsdäck i trä, och rosten och erosionen är på många platser påtaglig. The "L" train är och förblir "the city's rusty heart", för att låna författaren Nelson Algrens uttryck. ■

KÄLLA

Borzo, Greg (2007) *The Chicago "L"*. Charleston, South Carolina: Arcadia Publishing.