

Markus Idvall

"Sticka ut, snedda, gå till: hur fritidsseglare gör Öresundsregionen" ur

Fredrik Nilsson, Hanne Sanders & Ylva Stubbergaard (red.)
Öresundsgränser: Rörelser, möten och visioner i tid och rum
(2007)

Serie: Centrum för Danmarksstudier nr 14, ISSN: 1651-775X

Upplaga för elektronisk publicering 2021 för forsknings-, utbildnings-
och biblioteksverksamhet och ej för kommersiella ändamål.

Publicerad med tillstånd från Makadam förlag.

<https://doi.org/10.37852/oblu.126.c182>

Tryckt utgåva finns i bokhandeln:

ISBN 978-91-7061-035-6

Makadam förlag, Göteborg & Stockholm

www.makadambok.se

Edition to be published electronically 2021 for research, educational and
library needs and not for commercial purposes.

Published by permission from Makadam Publishers.

<https://doi.org/10.37852/oblu.126.c182>

A printed version is available through book stores:

ISBN 978-91-7061-035-6

Makadam Publishers, Göteborg & Stockholm, Sweden

www.makadambok.se



Denna Creative Common-licens betyder att du som använder verket måste erkänna
ovanstående som upphovspersoner; att spridning av texten är tillåten, men endast
i icke-kommersiella sammanhang; att verket inte får bearbetas.

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.sv>

STICKA UT, SNEDDA, GÅ TILL HUR FRITIDSSEGLARE GÖR ÖRESUNDSREGIONEN¹

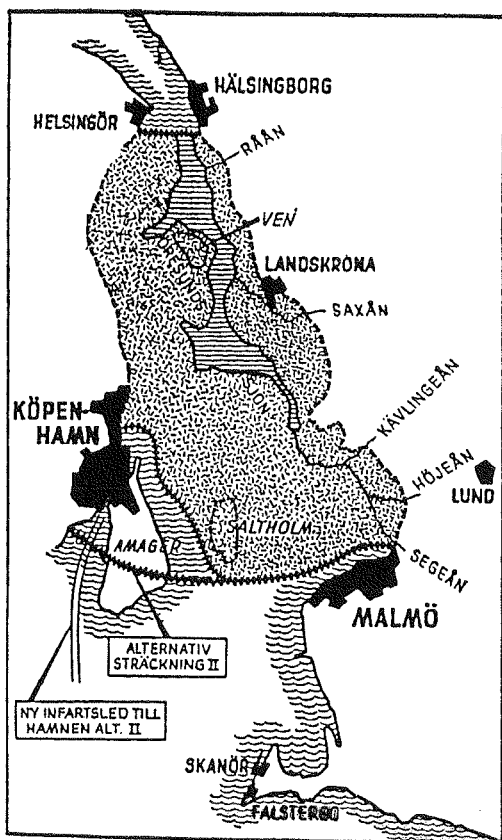
Markus Idvall

Inte bro, inte tunnel, nej, land skall förbinda Sverige med Danmark, ett böljande slättland med blomstrande trädgårdar och bördiga åkerjordar. Och det landet är havsbotten under Öresunds vatten. För 800 miljoner, kanske en miljard, får de två länderna denna perfekta förbindelse med varandra; det är inte dyrare än bro eller tunnel och ger till skillnad från de lösningarna pengarna tillbaka och mer till.²

Så presenterade tidningen *Dagens Nyheter* några år in på 1950-talet ett förslag från näringslivsmannen Ruben Rausing om att torrlägga Öresund och samtidigt nå en lösning på den segdragna frågan om en fast Öresundsförbindelse. Tidningens förstasida pryddes av en karta som tydligt visade hur Rausing och hans samarbetspartner – en civilingenjör vid Vattenbyggnadsbyrån – tänkte sig det hela. Två väldiga skyddsvallar tvärs över Öresund skulle på holländskt manér stänga ute vattenmassorna, en nordlig i linjen Helsingborg–Helsingør och en sydlig i linjen København–Malmö. Ett slättlandskap skulle utbreda sig mellan Danmark och Sverige samtidigt som öarna Ven och Saltholm förvandlades till åsar. Inne i tidningen redogjorde Rausing med egna ord för projektet. Att länsputa Öresund skulle enligt hans mening inte bara lösa frågan om fast förbin-

1. Utöver deltagarna i gruppen bakom projektet Development of a Cross Border Region vill jag tacka Orvar Löfgren som läst och kommenterat en tidig version av denna text. Jag vill också rikta ett tack till mina informanter som tog sig tid att introducera mig i seglarkulturens grunder.

2. Osign., »Öresund torrt för miljard«, *Dagens Nyheter* 25/3 1953.



Kartan över direktör Ruben Rausing's dansk-svenska landförbindelse. Ur Dagens Nyheter 25/3 1953.

delse. Projektet innebar också att man skulle vinna en massa ny mark som kunde användas både för utbyggnad av städerna och för jordbruk och trädgårdsanläggning. Nya fritidsområden skulle därtill skapas. Skyddsvallarna kunde till exempel förse med stränder på »utsidorna«, stränder som i motsats till de nuvarande skulle erbjuda sina besökare ett »friskt och djupt vatten« direkt från Östersjön och Kattegatt i

stället för det långgrunda och hälsofarliga »avloppsdike« som för tillfället förstörde strandlivet om somrarna. Ytterligare en fråga som »diskuterats livligt under de senare åren«, nämligen den om den framtida vattenförsörjningen för städerna runt Öresund, skulle få sin lösning genom den nya insjö som de skånska vattendragen Råån, Saxån, Kävlingeån och Segeån tillsammans skulle bilda mitt i det torrlagda området.³

Denna fysiska torrläggning av Öresund som Rausing föreslog har lyckligtvis aldrig realiserats. Förslaget avfärdades snabbt av sin samtid och blev aldrig del i den statliga utredning av frågan om fast förbindelse

3. Ibid.; Peter Andersson & Tommy Larsson, *Tetra. Historien om dynastin Rausing*, Stockholm 1999, s. 140–144; Markus Idvall, *Kartors kraft. Regionen som samhällsvision i Öresundsbrons tid*, Lund 2000, s. 134.

som längre fram startade på både svenska och danska sidan.⁴ En sorts *symbolisk* torrläggning av Öresund har däremot förverkligats ända sedan Rausings dagar när det gäller frågan om Öresundsregionen och dess intrikata nationalstatsgräns. För det mesta har gränsvattnet spelat en mycket liten biroll vid de tillfällen då regionen varit på tapeten, om det ens varit med. I likhet med Rausing har Öresundsregionens många olika uttolkare, vänner som fiender till den regionala konstruktionen, länsmpumpat Öresund för att på olika sätt uttala sig om gränsregionen – dess förutsättningar, möjligheter, hinder, framtidsutsikter, historiska bakgrund etcetera. Gränsvattnet har inte sällan betecknats som Barriären eller Vallgraven – då och då som Kontaktytan eller Mötesplatsen. Samtidigt har det osynliggjorts inom ramen för ett rumsligt och mentalt ombyggnadsprojekt med både högtflygande och omfattande anspråk. Sakfrågorna har präglats av en typ av modernistisk inställning vars ledande motto varit att naturgränser saknar betydelse för all samhällsutveckling.⁵

Men att bortse från gränslandskapets konkreta, materiella förutsättningar är att bortse från hur den tänkta regionens invånare lever med gränsen och hur gränsen, så att säga, också lever i invånarna. I förlängningen negligerar man även det folkliga och praktiska bruksrum som regionen trots allt har potential att bli samtidigt som man, oberoende av om man hyllar eller kritiserar projektet, inte bara förstärker utan i viss mån permanentar bilden av regionen som ett elitprojekt. Nedan ska jag utmana denna obenägenhet att se de materiella och konkreta förutsättningarna för den regionala konstruktionen genom att ställa själva gränsvattnet i centrum för analysen. En grundläggande fråga gäller på vilket sätt en skenbart betydelselös företeelse som en naturgräns ändå har betydelse för ett senmodernt regionbygge. För att kunna diskutera denna fråga riktar jag sökarljuset mot en bestämd kategori av brukare av gränsvattnet, nämligen regionens många fritidsseglare. Genom sin kroppsliga och taktiska närvaro i gränslandskapet ska dessa få illustrera någonting annat än den kartografiska och elitstyrda mobilisering som oftast står i fokus när Öresundsområdet utveckling mot en transnationell region diskuteras.⁶

4. SOU 1962:53, *Öresundsförbindelsen. Del I. Utredningar och förslag*.

5. Jfr Marshall Berman, *Allt som är fast förflyktigas. Modernism och modernitet*, Lund 1987.

6. Nästan all forskning om Öresundsregionen, inklusive min egen, har under senare år haft det elitstyrda projektet som en given analytisk förutsättning, se till exempel Idvall; Petter Boye,

Seglarnas exempel ska framför allt representera hur så kallade vanliga människor praktiskt och mer eller mindre alldagligt umgås med och tar sina närmaste omgivningar, ett vattenflöde i detta fall, i besittning, och samtidigt gör regionen.⁷

Min avgränsning av den gränsregionala problematiken har både empiriska och teoretiska grunder. Empiriskt sett har gränsvattnet stått i fokus ända sedan maj 2004 då jag inledde mitt fältarbete i olika Öresundshamnar. Över några månader genomförde jag vid nio olika tillfällen observationer i femton olika småbåtshamnar i Öresundsområdet, tio danska och fem svenska.⁸

Under min vistelse i hamnarna utförde jag inte bara observationer utan delade också ut tio stycken engångskameror till ett antal personer som genom sitt innehav av en övernattningsbar segelbåt eller motorbåt kvalificerade sig som lämpliga forskningspersoner i sammanhanget.⁹ Till varje engångskamera hörde ett informationsblad om projektet med några frågor som de tilltänkta fotograferna uppmanades att fundera över när de valde motiv för sina bilder:

Hur skulle du vilja beskriva din relation till kusterna och vattnet i den svensk-danska Öresundsregionen?
Vilka aktiviteter och miljöer är viktiga för just dig?

Developing Transnational Industrial Platforms. The Strategic Conception of the Öresund Region, Lund 1999; *Invoking a Transnational Metropolis. The Making of the Öresund Region*, red. Per Olof Berg, Anders Linde-Laursen & Orvar Löfgren, Lund 2000; Richard Ek, *Öresundsregion – bli till! De geografiska visionernas diskursiva rytm*, Lund 2003; Jesper Falkheimer, *Att gestalta en region. Källornas strategier och mediernas föreställningar om Öresund*, Göteborg & Stockholm 2004; Patrik Hall, Kristian Sjøvik & Ylva Stubbergaard, *Nätverk söker förankring. Öresundsregionen i ett demokratiperspektiv*, Lund 2005.

7. Jfr Niels Kayser Nielsen & Jørgen Povlsen, »Identitetens metodologiske problemstillinger. Vandkultur i Middelfart«, *Kulturens spændetroje. Om kultur og kulturforskning i Norden*, red. Peter Duelund, København 1992; Jonas Frykman, »Motovun och tingens poesi«, *Fönster mot Europa. Platser och identiteter*, red. Kjell Hansen & Karin Salomonsson, Lund 2001, s. 99; Elisabeth Högdahl, *Göra gata. Om gränser och kryphål på Möllevången och i Kapstaden*, Hedemora 2003; Hastings Donnán & Thomas M. Wilson, *Borders. Frontiers of Identity, Nation and State*, Oxford 1999, s. 4, 11f.

8. De danska småbåtshamnarna som jag besökte var Helsingør, Snekkersten, Espergærde, Humlebæk, Sletten, Rungsted, Vedbæk, Lynetten, Nyhavn och Christianshavn; de svenska var Råå, Norrebro, Kyrkbacken, Bäckviken och Landskrona.

9. Benämningen »seglare« är alltså inte reserverad för de personer som har segelbåt utan används även om motorbåtsägare. Detta språkbruk stämmer väl överens med hur mina intervju-personer talade om sig själva och sina båtar i intervjuerna.

Vilka människor och sammanhang möter du när du rör dig kortare eller längre sträckor i Öresundsregionen?

Vilka känslor väcker kust- och vattenlandskapet hos dig?

Finns det platser i Öresundsregionen som du gärna återvänder till?

Finns det platser som du helst undviker?

Vilka möjligheter och hinder ser du för utbytet tvärs över Sundet?

Sex av de tio kamerorna skickades tillbaka efter att ha använts som överenskommet, vilket resulterade i sammanlagt 114 foton. Under hösten och vintern 2004–2005 tog jag sedan kontakt med de personer som sänt in kamerorna för att göra uppföljande intervjuer. Fem intervjuer kom att genomföras med följande åtta personer:¹⁰

1. Anders Bengtsson, köpman i sextioårsåldern, och Marie Bengtsson, affärsbiträde i sextioårsåldern;
2. Henrik Møller, högre tjänsteman i femtioårsåldern;
3. Sofie Fransson, tjänsteman i femtioårsåldern, och Erik Fransson, verkställande direktör i femtioårsåldern;
4. Alice Mortensen, egen företagare i femtioårsåldern;
5. Mona Pedersen, musiker i sextioårsåldern, och Karl Pedersen, musiker i sextioårsåldern.¹¹

Intervjupersonerna ombads kommentera sina egna bilder. Varje intervju utfördes därmed i form av ett slags »fotoelicitering«. Fotona var tänkta att locka fram eller framkalla (*elicit* på engelska) ett aktivt berättande om gränsregionen med grund i de olika individernas egna upplevelser av att segla i densamma.¹² Varje enskilt foto blev på detta sätt föremål för en av intervjupersonerna och intervjuaren gemensam och kollaborativ skär-

10. Det var planerat för ytterligare en intervju, men den kom aldrig att äga rum, då det av olika skäl inte gick att bestämma en tid för intervju med personen som returnerat kameran. De foton som denna kamera innehöll har trots allt använts i analysen. Det var möjligt att göra så tack vare att kameran återsändes med en lista med kortfattade kommentarer till vart och ett av foton.

11. Namnen på de intervjuade är fingerade för att personerna inte ska kunna identifieras. Av det skälet anger jag heller inte vilka forskningspersonernas respektive hemmahamnar är.

12. Kim Rasmussen, »Fotografi och barndomssociologi«, *Bild och samhälle. Visuell analys som vetenskaplig metod*, red. Patrik Aspers, Paul Fuehrer & Árni Sverrisson, Lund 2004, s. 269; Karin Lövgren, »Flyktiga möten och envis närvaro«, *Nutida etnografi. Reflektioner från mediekonsumtionens fält*, red. Lena Gemzöe, Nora 2004, s. 138.

skådan: vad fotot föreställde, varför det hade tagits och på vilket sätt det kunde knytas till seglarnas egen segling i regionen.¹³

Ur teoretisk synvinkel har min förståelse av gränsvattnet fördjupats av filosofen Gilles Deleuze och psykiatrikern Félix Guattari som i sin gemensamma bok *Nomadology* (1986) karakteriserar det öppna havet som ett i högsta grad intressant kultur- och samhällsanalytiskt element. Havet utgör enligt deras mening en heterogen yttre ordning som utmanar den homogena inre ordning som varje statsapparat implicerar såsom enskild och territoriellt baserad enhet och som internationell modell för samhällsbygge och kulturell integration. Havet är själva miljön för det rena utanförskap (*pure exteriority* i den engelska översättningen) som på ett så paradoxalt sätt bidrar till hur samhällen och kulturella gemenskaper konstitueras och förändras. Liksom andra plana ytor som stäppen och öknen fungerar havet som ett utrymme för nomader eller vagabonder, i mer eller mindre överförd mening, som genom sin anpassning till de, i förhållande till staten, yttre omständigheterna i varierande utsträckning undgår och motarbetar den underordning och därmed tydliga objektivering av subjektet som varje statsapparat eftersträvar för sina medborgare.¹⁴ Det öppna havet är härigenom ett radikalt rum, som möjliggör för sina olika brukare att utifrån en mer individuellt organiserad subjektivitet överskrida en mångfald av olika gränser med anknytning till statsapparaten likriktande funktioner.¹⁵

Det öppna havet är enligt Deleuzes och Guattaris analytiska modell ett »slätt rum« (*smooth space*) i motsats till ett »räfflat rum« (*striated space*). Såsom slätt rum konstitueras havet utifrån människors rörliga och taktiska bruk av rummet och deras kontakter med denna miljö och inbördes med varandra. Det släta rummet sätter inga tydliga gränser för hur denna maritima aktivitet tar sig uttryck utan är per definition ett öppet rum, vars kännetecken är en kontinuerlig produktion av små och avvikande

13. Sarah Pink, *Doing Visual Ethnography. Images, Media and Representation in Research*, London 2001, s. 9, 11; Karin Becker, »Att synliggöra fältet. Fotografi och reflexiv etnografi«, *Nutida etnografi. Reflektioner från mediekonsumtionens fält*, red. Lena Gemzöe, Nora 2004, s. 167ff.; Lövgren.

14. Gilles Deleuze & Félix Guattari, *Nomadology. The war machine*, New York 1986, s. 1–10, 21f.

15. Jfr Edward W. Soja, *Thirdspace. Journeys to Los Angeles and Other Real-and-Imagined Places*, Cambridge, Mass. 1996.

rörelser med varierande och då och då långtgående effekter. Statsapparaten rum däremot är till skillnad från havets räfflat. Det skapas utifrån olika former av visuell överblick och kategorisering. Rummet är homogent och utgör resultatet av de orörligas eller stillasittandes praktiker. Som kulturell formering betraktat har det räfflade rummet stora likheter med det panoptiska rum som Michel Foucault ser som betydelsefullt för hur institutionell makt utövas.¹⁶

Förhållandet mellan det räfflade och det släta rummet ska inte tolkas dualistiskt. Snarare rör det sig om olika slags överlappande spänningar som inkluderar både statens dominans över sina medborgare och ett underifrån eller rent av utifrån kommande motstånd mot denna dominans. Statsapparaten såsom räfflat rum är i denna belysning en dubbelnatur. Den slits mellan två olika fronter: en magisk sådan som syftar på hur styrelseskicket utövas politiskt och en juridisk dito som ringar in hur lagen fungerar.¹⁷ Det motstånd som havet uppammar blir med sina kopplingar till det släta rummet en typ av tredje arena där en mångfald av riktningar och rörelser lägger grunden för komplexitet och kulturella nygestaltningar.¹⁸

Här ska jag således belysa hur någonting som inte verkar angå pudelns kärna trots allt fungerar som drivkraft för bildandet av olika kulturella och samhällliga processer och strukturer. Jag ska inte utföra någon total kartläggning av fenomenet i fråga utan tentativt ägna mig åt vad jag tror kan vara ett åskådliggörande exempel. Fritidsseglare har – passande nog – aldrig setts som någon nyckelgrupp när visioner om Öresundsregionen formulerats. Ändå förverkligar de en rörelse och ett rumsligt överskridande som i mångt och mycket överensstämmer med vad gränsregionens olika uttolkare hela tiden kommenterar och åstundar, alternativt ratar: ett bemäktigande av platser på andra sidan gränsen, som är frivilligt, individuellt, återkommande och engagerat. I texten ska jag försöka vidareutveckla grunderna för denna kluvna status som seglare har såsom *betydelsefulla marginaliserade* genom att lyfta fram det mångtydiga maritima gränslandskap som de aktuella aktörerna rör sig i på bekostnad

16. Deleuze & Guattari, s. 1–62; Gilles Deleuze, *Nomadologin*, Stockholm 1998; Michel Foucault, *Övervakning och straff. Fängelsets födelse*, Lund 1987.

17. Deleuze & Guattari, s. 1–7.

18. Jfr Homi K. Bhabha, *The Location of Culture*, London 1994; Soja.

av den skarpa gränslinje mellan svenskt och danskt som tenderat att dominera diskussionen om Öresundsregionen. I förlängningen hoppas jag kunna presentera ett identitetskomplex som problematiserar och rent av överskrider den skenbart logiska uppdelning mellan »vi« på den egna sidan gränsen och »de andra« på den andra sidan som brukar dominera i gränsregionala sammanhang.

Gästhamnen: en gränsregional riktpunkt

Det motiv som återkommer mest frekvent när seglarna fotograferar sitt regionala bruksrum är *gästhamnen*. Vanligast är en vy över gästhamnens sjösida med förtöjda fritidsbåtar i rad, hamnbassängen i form av en blå vattenspegel samt delar av en pirarm, en kaj eller en brygga såsom förlängningar av den hamnplan som sällan är synlig. *Hemmahamnarna* är i jämförelse ett betydligt mer sällsynt motiv i materialet. Det är egentligen bara Alice Mortensen som med sina foton ger uppmärksamhet åt hemmahamnen. Förutom själva hamnen har hon (och hennes man) fotograferat sin närbelägna trädgård med dess utsikt över Öresund: »Jeg elsker den udsigt. [...] I klart vejr ser vi Øresundsbroen hernede.« Hon har också tagit en porträttbild av sin mor sittande på sin balkong med Öresund i bakgrunden: »Hun kan kikke ned her på molen. [...] Så mange gange sådan vi sejler ud så ringer jeg op til hende [...] så går hun ud og vinker og ser ud over Sundet hvor vi sejler hen.«

Distinktionen mellan gästhamnar och hemmahamnar har sin konceptuella upprinnelse i den tidiga efterkrigstidens gryende massturism. Ett ökande antal båtturister skapade då ett växande behov av att ordna med gästplatser i småbåtshamnarna med tillhörande toaletter, duschutrymmen, sopstationer, informationsskyltar med mera. I Sverige kom Svenska Turistföreningen att ha ansvaret för gästhamnsverksamheten från och med 1960-talet.¹⁹ I Danmark utvecklades samtidigt ett nära samarbete mellan hamnrepresentanter av olika slag, enskilda seglare samt kommunala och statliga myndigheter, som syftade till att organisera mottagandet av det växande antalet gästgästande båtar. I mitten av 1980-talet närmade sig

19. Fredrik Pripp, »Gästhamnar för fritidsbåtar«, *Svenska Turistföreningen 100 år. Årsskrift 1986*, red. Halvar Sehlin, Stockholm 1985, s. 253.

*Gästhamnen i Humlebæk.
Fotograf: Anders Bengtsson.*

de två nationella organisationerna varandra när det infördes ett gemensamt nordiskt system för klassifikation och betyg-sättning av gästhamnarna.²⁰ Efter denna reform har gästhamnarna inte bara skapat en hygienisk och säkerhetsmässig ordning för seglingen i Norden utan även fastlagt en norm för rumsliga rörelser.²¹ I sina egna närområden har gästhamnarna blivit ett slags geografiska riktpunkter för småbåts-
trafiken.²²

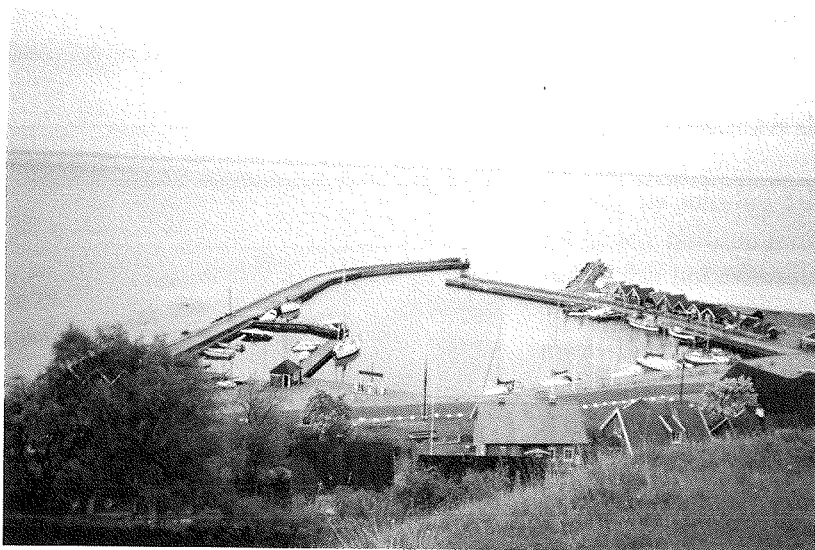


I Öresundsregionen går det att urskilja åtminstone tre typer av ruter med utgångspunkt i hur gästhamnarna i egenskap av regionala riktpunkter dirigerar trafiken: »tvärs över«, »runt om« och »längs med«. Den förstnämnda färdvägen innebär att man seglar rakt över till motsatta sidan från hemmahamnen sett för att senare vända åter i ungefär samma bana, antingen samma dag eller en eller två dagar senare. Ofta blir det en kort tur över helgen som omfattar betydligt mer vistelse i gästhamnen än tid på vattnet. Anders och Marie Bengtsson återger i sin fotoserie en tur till Humlebæk som genom hemmahamnens position hade karaktär av »tvärs över«. »Vi seglade in på lördagen och hem på söndagen«, kommenterar Anders bilderna. Henrik Møller och hans familj å sin sida skulle

20. *Båtturist. Gästhamnar, magasin*, Stockholm & Bromma 1990, s. 12f.

21. Svenska Kryssarklubben övertog i slutet av 1990-talet ansvaret för de svenska gästhamnarna och ger sedan dess ut den årliga *Gästhammsguiden*.

22. Jfr Deleuze & Guattari, s. 33, 50.



Vy över hamnen i Kyrkbacken. Fotograf: Henrik Möller.

ha varit borta i tre dagar, fredag till söndag. Belägen snett mitt emot deras hemmahamn var Kyrkbacken ett av deras mål. Men på lördagen efter bara en övernattnings i Kyrkbacken ändrade familjen sina planer på grund av dåligt väder och for raka vägen tillbaka till hemmahamnen. »De unge människor ville så gerne hjem«, minns Henrik i intervjun och syftar på sin son och hans flickvän.

Den andra varianten av färdväg, som har drag av en rundtur omfattande både svenska och danska hamnar, sträcker sig ofta över flera dagar och inkluderar både passager tvärs över gränsvattnet och färder upp eller ned längs med en eller båda av kusterna. Med utgångspunkt i sina bilder berättar Sofie och Erik Fransson hur de färdades med sin motorbåt hela vägen till Gilleleje i norra Öresund – ett av deras favoritmål – från sin svenska hemmahamn i södra Öresund. Efter övernattnings i Gilleleje for de sedan nedåt längs den danska kusten och tillbringade tid bland annat i Rungsted. Även Karl och Mona Pedersen iscensätter med sina bilder en rundtur i gränsregionen. Från sin danska hemmahamn i norra Öresund tog de sig nedåt längs den egna kusten för att omsider nå Dragør. Efter en övernattnings där korsade de gränsvattnet och besökte bland annat Skanør och Ven innan de for tillbaka till sin hemmahamn i norr.

Spår av den tredje typen av rörelse, »längs med«, återfinns egentligen bara i intervjumaterialet. I detta fall verkar det ofta vara en speciell begivenhet som lockat till resa längs med den egna kusten i stället för tvärs över till andra sidan. Alice Mortensen berättar till exempel om hur hon och hennes man varje år med båt besöker Gilleleje för att delta i den traditionsenliga Bakkefesten som alltid äger rum där i början av juli.

Der er en der spiller dragspil og synger i Danmark som heder Lille Palle, jeg er gået for undervisning hos ham, og han spiller der søndag morgen fra ti til tolv, og så er det gratis sildebord, og der er nok to tusinde mennesker i teltet, og alle de synger og næsten står på bordet, og det er rigtigt sjov.

De resvägar som väljs oftare än andra blir till sist grundvalen för ett slags personliga Öresundsregioner inom ramen för de två nationalstaternas räfflade rum. Seglarna rör sig mestadels inom vissa bestämda områden vars avgränsningar utgår från latituden snarare än longituden för deras hemmahamnars position. För seglare med hemmahamn i norra Öresund ligger resmålen följaktligen just i denna del av det maritima gränslandskapet. Anders Bengtsson ser Helsingør som en naturlig »referenspunkt« när han ska redogöra för de hamnar han helst besöker. Nedanför den punkten finns för honom i tur och ordning Espergærde, Humlebæk, Sletten, Nivå, Vedbæk och Tårnbæk. Ovanför samma punkt far han gärna till Hornbæk och Gilleleje. Alice Mortensens alldeles egna Öresundsregion är nästan likadan som Anders fast spegelvänd, eftersom hennes hemmahamn har sitt läge på rakt motsatta sidan i förhållande till hans. Ålabodarna är ett av Alices och hennes mans mer frekventa resmål, men också Råå, Norra hamnen i Helsingborg, Domsten, Viken och Mølle ingår i deras gränsregion. Även Mona och Karl Pedersen har favorithamnar på nära håll från sin danska hemmahamn i norra Öresund. Norrebro på Ven besöker de så ofta som möjligt, liksom Råå, Domsten, Viken och några hamnar längre norrut som egentligen ligger bortom Öresund: Hallands Väderö, Torekov och Båstad.

På motsvarande sätt har seglarna med hemmahamn längre söderut i Öresund en tendens att situera sig inom just dessa delar av gränsvattnet. Dragør ligger i linje med Sofie och Erik Franssons hemmahamn och är också en av de gästhamnar som de ofta tillbringar tid i. Att det förhåller



Fråmför glasskiosken i Dragør. Fotografer: Erik och Sofie Fransson.

sig så verkar ha en närmast strukturell betydelse för dessa två personer som bägge har växt upp i södra Öresundsregionen och som fortfarande kan erinra sig hur det var att besöka Dragør som barn. Sofie minns exempelvis hur hon följde med sin mamma som tog färjan till Dragør en gång i veckan och handlade varor av olika slag. »På den tiden lönade det sig«, fyller Erik i. En annan av parets favorithamnar är Hellerup, en bit norr om Dragør. Henrik Møller, med hemmahamn strax norr om København, har på liknande breddgradsvis ofta Barsebäck som färdmål, någonting som han menar är vanligt även för andra med hemmahamn i eller i närheten av den danska huvudstaden.

Främmande attraktioner

I fotomaterialet finns det nära sextio foton som föreställer gästhamnar som seglarna nått först efter att ha passerat över till andra sidan gränsen, det vill säga ett slags *främmande* gästhamnar. Mot detta står en ynka handfull foton av den typen av mer *hemlika* gästhamnar som finns på seglarnas egen sida om gränsen. I intervjuerna låter också flera informanter förstå att de i första hand brukar fara över till andra sidan gränsen när de

seglar i Öresundsregionen. Mönstret är dock inte entydigt. Karl och Mona Pedersen har till exempel tagit nästan lika många bilder av gästhamnar på egna sidan som på den andra och förklarar denna variation på följande sätt: »Det kommer an på hvor vinden blæser fra. Vi kan godt lide at tage til Gilleleje for eksempel, men ofte er det Domsten og Viken og Kullen.«

Den främmande gästhamnen, till skillnad från den hemlika, representeras ofta med hjälp av sina närmaste omgivning. Framträdande är i detta avseende det stora antalet av foton med miljöer, människor och sammanhang som indirekt relaterar till hamnen genom att befinna sig inom mänskligt räckhåll för denna utan att egentligen vara del i densamma.²³ Hamnarnas avfotograferade omnejder – golfbanor, pittoreska hus, vackra parker med mera – synliggör den starka lockelse som en främmande gästhamn utövar på seglare med hemvist på andra sidan gränsen. Bortom gästhamnens bryggor och kajer utbreder sig inåt landet allt som oftast ett veritabelt turistlandskap med många olika valmöjligheter och fixpunkter.

Grundläggande för hur seglarna tillägnar sig de främmande gästhamnarna och deras attraktiva omland är en typ av visuellt förhållningssätt som i forskningen kallats för turistens seende eller turistblicken.²⁴ Beträffande Öresundsregionen riktar sig en betydande del av denna visuella konsumtion av de i varierande grad exotiska platserna mot vad som ses som små och lugna miljöer. Anders Bengtssons foton från Humlebæk åskådliggör väl hur turistblicken panorerer dessa platser som (skenbart) befinner sig vid sidan om allfarvägen. Bildserien utgör en rundvandring i en lustbåthamn som en gång i tiden var ett fiskeläge först och främst. Några av fotona gestaltar symptomatiskt nog en scen där en fiskare, en representant för hamnens förflutna, är fullt upptagen i sin lilla skuta med att filéa fisk medan en kund avvaktar på kajen. För Anders symboliserar dessa bilder en tradition som har gått förlorad på den svenska sidan.

23. Torsten Hägerstrand, »Att skapa sammanhang i människans värld – problemet«, *Om tidens vidd och tingens ordning. Texter av Torsten Hägerstrand*, red. Gösta Carlestam & Barbro Sollbe, Stockholm & Solna 1991, s. 187f.; Gunnar Törnqvist, »Europa. Territoriet och den nya rörligheten«, *Närhet och nätverk. Regionernas återkomst?*, red. Sven Tägil, Hans-Åke Persson & Solveig Ståhl, Lund 1994, s. 42.

24. Orvar Löfgren, »Längtan till landet Annorlunda«, *Längtan till landet Annorlunda. Om turism i historia och nutid*, Stockholm 1990, s. 25–28; John Urry, *Consuming Places*, London & New York 1995, s. 173–192.



Fiskare med kund på kajen i Humlebæk. Fotograf: Anders Bengtsson.

Ja, jag tror att det är fler danska fiskare som jobbar professionellt så att säga, än vad det är svenska. De [svenskarna] har inte den här småskaligheten som danskarna har. Här [i Sverige] måste det vara stora enheter för att det ska bära sig. Men [...] den killen, han var ute varje dag, och jag tror att han försörjde sig på det.

Turistblickens romantisering av det gamla fiskeläget kommer också fram i hur Anders förevigar bebyggelsen i Humlebæk. Återgivna i bild är framför allt ett flertal äldre hus som minner om den tiden när platsen i första hand beboddes av sjöfolk. »Gathuset« nere vid vattnet har därmed varit ett självklart motiv: de »ser gamla ut utanpå«, men inomhus är de »tipp-toppmoderna«. Ett annat av de äldre hus som Anders fotograferat har svart korsvirke på röda väggar samt fönster med vita spröjsar. Inbäddat som det var i trädgårdens lummiga grönska fann Anders och hans fru huset »så sött« och »så typiskt danskt«.

Även Alice Mortensen och hennes man föredrar små och lugna hamnar framför stora och välbesökta marinor. Den lilla fiske- och småbåts- hamnen Ålabodarna hör i detta fall till deras favoriter bland resemålen. Rungsted är på samma gång den diametrala motsatsen till Ålabodarna.

Rungsted representerar för Alice och hennes man hur snett det kan gå när ett litet fiskeläge byggs ut och förvandlas till en modern marina med en massa restauranger och affärer inhysta i nya och exklusiva byggnader.

Mange af de mennesker der kommer på Rungsted havn, de er ikke sejlere. Det er foretningsforbindelser som skal ud og spise. Hvad skal jeg sige, mere mondænt, også restauranterne. [---] Altså du kan aldrig gå op på Rungsted havn i gammelt tøj for eksempel. [...] Det vil du gerne gøre i de små havne.

Stora miljöer som en marina eller som gästplatserna inne i en stadshamn kan dock lika gärna vara en attraktion som en plats att undvika. Allt verkar bero vad man har för önskemål för stunden. Anders Bengtsson, som ovan lovsjungit det lilla fiskeläget Humlebæk, berättar också om en annan utfärd som tog honom och hans familj till Christianshavn mitt inne i København, där de mot alla odds hittade en plats för den egna båten.

Så kom ju de här paddorna, kallar jag dem för, turistbåtarna [...] åhh, det skvimpade och det skvampade, men så mysigt [...] Det var folkliv hela tiden, alla platser var upptagna, fullt överallt. Det tyckte vi om, så kunde man promenera in till stan, det tog kanske tio minuter.

Också Alice Mortensen kan uppskatta miljöer som är större än de små fiskelägena. Att uppleva lördagsruschen i Helsingborg kan vid bestämda tillfällen vara lika behagligt som att avnjuta stillheten i Ålabodarna. Alice och hennes man brukar lägga till i Norra hamnen för att köpa ägg på torget, svenska ägg som är salmonellafria: »Nogle gange så køber vi nitti æg ad gangen, fordi så køber vi med til familien.«

När Alice köper salmonellafria ägg på andra sidan gränsen, tar med dem på den egna båten hem och senare använder dem för att göra en god (och riskfri) efterrätt på den egna sidan gränsen visar hon samtidigt att det turistlandskap som hon orienterar sig i inte bara är visuellt utan har sin förankring i kroppens alla sinnen. Gästhamnarna utgör på så vis en speciell sorts platser som seglarna engagerar sig i med hela sin kropp. Seglarna gör bruk av gästhamnen – de använder de toaletter och duschutrymmen som hamnen bistår med, de äter en middag på hamnkrogen, de badar och solar på en närbelägen sandstrand och så vidare – och förvandlar samtidigt dess visuella front till en plats med mångtydiga dimen-

sioner.²⁵ Detta slags sinnliga görande av gästhamnen kan bara gestaltas indirekt i bildmaterialet. När exempelvis Sofie och Erik Fransson i intervjun påtalar det lustfyllda i att äta annorlunda mat – »det som inte finns likadant hemma« – vid besök i gästhamnar på andra sidan gränsen, får jag på samma gång bekräftelse på att de verkligen upplever det så i ett antal bilder som paret tagit av några i sammanhanget symbolmättade miljöer: Dragør Strandhotells uteservering, glasskiosken i Dragør, Fiskehuset i Gilleleje.

Promenaden och cykelutfärden är andra kroppsliga aktiviteter som inte syns så tydligt i fotomaterialet, men som ändå har central betydelse för hur de främmande gästhamnarna visualiseras. Promenerar gör seglarna först och främst i hamnen när de rör sig till fots mellan hamnens olika inrättningar och den egna båten. Men promenaden sammanfattar också hur seglarna vanligen tillägnar sig det nära omlandet. Anders Bengtsson beskriver i intervjun hur han gärna söker sig till promenadvägar bortom hamnarna och hur han då ofta får »en härlig utsikt mot havet«.²⁶ Karl och Mona Pedersen i sin tur brukar vid sina visiter i Norrebro hamn på Ven passa på att promenera på ön. Cykelutfärder realiseras av dem som vill lägga under sig mer inland än bara det närmast inpå hamnen. Alice Mortensen relaterar olika turer som hon och hennes make gjort från olika svenska gästhamnar med cyklar som de haft med sig på båten. En gång cyklade de Lomma–Lund tur och retur, en annan gång fram och tillbaka mellan Torekov och Hovs Hallar.

Sammanfattningsvis utgör seglarnas rörelser med båt över gränsvattnet och vidare med de egna apostlahästarna eller med cykel in i hamnarnas nära omgivning en förstärkning av det räfflade och inrutade rum som Deleuze och Guattari menar att territorialstater är förbundna med. Gästhamnen på andra sidan gränsen utmärker sig i detta hänseende som ett slags geografisk likriktare. Dess funktioner sammanfaller här i stor utsträckning med den allmänna diskursen om Öresundsregionen, vars dominerande och närmast påbjudna rörelse är den tvärs över Sundet. När seglarna i så hög grad lever upp till denna rörelseriktning framstår de som ett slags turistiska regionauter. »Regionauter« är etnologen Tom O'Dells

25. Edward S. Casey, *The Fate of Place. A Philosophical History*, Berkeley 1997, s. 202–242.

26. Jfr Löfgren, »Längtan till landet Annorlunda«, s. 25.

fyndiga benämning för deltagarna i det cykellopp som ingick i den fasta Öresundsförbindelsens invigning »Öppen bro« år 2000. På ett symboliskt plan utgjorde dessa cyklister, som från var sitt håll cyklade över bron till den främmande andra sidan, ett slags hjältemodiga utforskare av den transnationella regionens dolda eller okända möjligheter.²⁷

Seglarna efterlever den homogeniserande rörelsen på tvärs, men är likväl mer nyckfulla i sina val av rörelseriktningar än de målinriktade regionauterna. Tvärsöver är bara en av flera riktningar som existerar för seglarna. Att gästhamnar drar till sig besökare även från den egna sidan av gränsen illustrerar inte minst hur centrala det släta rummets mer idiosynkratiska »virvelrörelser« är i den starkt linjerade Öresundsregionen.²⁸ Följaktligen är det nu hög tid att se närmare på betydelsen av att gränslandskapet inte bara är ett räfflat rum utan framför allt ett utrymme för det öppna havet, det vill säga en yta som Deleuze och Guattari uppfattar som det släta rummet *par préférence*.²⁹

Mellan Västerhavet och Östersjön

Det öppna havet är ständigt närvarande för dem som seglar i Öresund. Det genomströmmar det drygt tio mil långa Sundet i både sydgående och nordgående riktning. Söderut tränger sig Västerhavets kalla och saltrika bottenström fram. Norrut rör sig på samma gång Östersjöns varma och bräckta ytström med en högsta fart – fyra knop – i det tre och en halv kilometer smala gattet mellan Helsingborg och Helsingør. Vid tröskeln mellan Drogden och Limhamn möts de två strömmarna när Västerhavets sydgående bottenström tappar fart och pressas upp mot ytan för att sedan »försvinna« i den nordgående Östersjöströmmen.

Ett tredje hav – lufthavet – bidrar starkt till lokala variationer och regelbundna växlingar i havsströmmarnas riktningar. Med hård vind västerifrån är Västerhavets vattenmassor det starkaste flödet i Öresund samtidigt som strömmen från Östersjön motas tillbaka. Och när luft-

27. Tom O'Dell, »Regionauterna«, *Öresundsbron på uppmärksamhetens marknad. Regionbyggare i evenemangsbranschen*, red. Per Olof Berg, Anders Linde-Laursen & Orvar Löfgren, Lund 2002, s. 102.

28. Jfr Deleuze & Guattari, s. 22.

29. *Ibid.*, s. 61.

strömmarna är kraftiga österifrån är det Östersjöströmmens tur att överta herraväldet i Sundet.³⁰

Havets rörelser må vara starka och föränderliga i Öresund. De utgör dock inget nämnvärt hot för bebyggelsen och människorna längs de båda kusterna. Öresund håller sig i sin fåra även under perioder med högt vattenstånd. Gränsvattnet har därför karaktär av ett relativt stilla och beskedligt innanhav. Det öppna havet förefaller tämjtt och ofarligt, åtminstone om Sundet betraktas från land. För dem som reser med egen båt på Öresund är det öppna havet dock alltid en utmaning. Människor med helt vanliga sysselsättningar och liv i land – en högre tjänsteman, en egen företagare, ett affärsbiträde etcetera – förvandlas på så vis ibland till ett slags maritima vagabonder som fritt och obundet rör sig bortom den trygghet och stabilitet som fast mark under fötterna ger. Ytterst sett är det maritima vagabonderandet en förnekelse av livet på land. Avgörande för det öresundska vagabondlivet är emellertid snarare att det bryter mot det turistiska system av rutter mellan småbåtshamnarna som behandlats ovan. Med möjligheten att röra sig mer planlöst avfärdar seglarna de former av tillrättalagd tillvaro som hamnarna materialiserar. Kraften bakom detta avfärdande hämtas ur de på mikroplanet avvikande rörelser som inte har något bestämt geografiskt mål utan som utförs utifrån den kurs och de kroppsliga riktningar som seglarnas förening med båten för stunden leder till. Följsamhet med vattnets (och luftens) rörelser snarare än med hamnarnas positioner är A och O i sammanhanget, oberoende av om man färdas under segel:

Blåser det mycket så drar man ju sig inte rakt emot vinden, utan då försöker man ju snedda så man får nytta utav vinden. [...] Om man ska rakt emot vinden [...] det kan man ju inte segla ju, utan då måste man kryssa, och ju färre slag man får göra, ju skönare är det, för det är jobbigt att dra över seglet från ena sidan till den andra hela tiden. (Anders Bengtsson)

... eller med motor:

Vi skal helst ikke have bølgerne fra siden. Vi skal helst have dem forfra eller bagfra, eller på skrå. Så mange gange så ved vi ikke hvor vi skal sejle hen, men det bestemmer vejret. (Alice Mortensen)

30. Kurt W. Ockelmann, »Dyreliv på bunden af Øresund«, *Øresund. Naturligtvis. Smakprov*



Ute på havet i Öresund. Fotograf: Henrik Möller.

Det öppna havets mikrolokala varianter utgör härmed det släta rum som Deleuze och Guattari omtalar och som öppnar för många olika möjligheter att rikta sig och att liksom i rörelse leva den region som man bebor genom att hela tiden vara på gång mellan olika platser.³¹ I intervjuerna använder seglarna adverb som »iväg« och »ut« för att fånga detta kontinuerliga gränsöverskridande som är mer kroppsligt än geografiskt:

Vi kör *ut* och badar bara, tar med oss lite käk och ankrar någonstans.
(Erik Fransson)

Så just när det är fint väder så vill man ju sticka *iväg* [...] packa en matsäck och så (visslar), och det räcker att man går ned och ankrar utanför Rydebäck, ligger och solar och badar lite. (Anders Bengtsson)

»Ut« och »iväg« anger samtidigt rörelser bortom hamnens inneslutande räjonger. Orden beskriver den frihet som seglare upplever när de förenas med den båt som de samtidigt styr i en framåtriktad rörelse bort från territoriella inskränkningar (och inskränkthet?). Friheten som de upplever är

på Sundets natur och miljö, red. Per-Göran Bentz & Ole E. Meyer, Malmö 1999, s. 14ff.

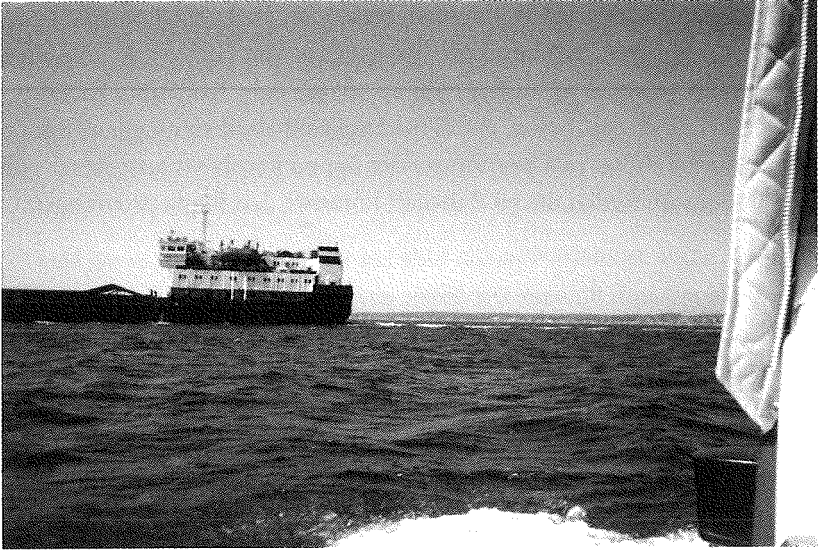
31. Jfr Casey, s. 304.

lustfylld, men också hastigt övergående genom att resan tillbaka, *in i* den egna hemmahamnen, sällan ligger särskilt långt fram i tiden. Ofta rör det sig om en tur över dagen eller under några timmar.

Den dystra sanningen för den marina frihetens apologeter är att vagabondlivet på Öresund ständigt snor in sig i det goda sjömanskapets ansvarsfulla men begränsande förhållningssätt. Ansvaret att manövrera båten rätt och hålla en lämplig kurs lämnar aldrig skepparen och hans (för det är ofta en han) besättning. Denna plikt blir inte minst tydlig vid möten med andra fartyg. På öppet hav är visserligen sådana möten relativt sällsynta. Här kan också känslan av frihet vara nog så överväldigande. Några foton i materialet anspelar på denna känsla med sina vida horisonter och goda siktförhållanden. Men Öresund är inget riktigt öppet hav utan en av de mest trafikerade farlederna i världen. Det nomadiska livet i detta gränslandskap kräver i själva verket en konstant uppmärksamhet på olika hinder som kan dyka upp. Yrkestrafiken utgör härvidlag ett ständigt orosmoment för fritidsbåtarna, särskilt i norra Öresund där det kan vara trångt om utrymmet. Alice Mortensen har med sin kamera fångat ett stort lastfartyg på väg förbi den egna båten. I vårt samtal kommer vi in på frågor om risken för kollision i denna del av Sundet. Den nordgående och sydgående trafiken är separerade från varandra, men trafiken tvärs över måste alltid korsa trafiksepareringens båda segelrännor. Samtidigt rör sig också färjor parallellt med de fritidsbåtar som ska över till andra sidan. Alice berättar att hon alltid tänker på vad klockan är när de ska segla över till Helsingborg.

Fordi jeg ved når klokken er halv så kommer der tre færger ud fra Helsingør og så kommer der to tilbage fra Helsingborg, så enten så skal jeg helst over før klokken bliver halv eller så må jeg ligge og vente, fordi hvis man passerer der så vil man komme i klemme.

De fria och obundna vagabonderna blir ur denna trafikmässiga synvinkel en fara för sin egen omgivning på Öresund. Seglare som inte kan reglerna för vem som ska väja för vem vid möten mellan olika fartyg hotar allas säkerhet på sjön och framkallar både vrede och irritation bland andra seglare. I efterhand förvandlas deras olyckor och incidenter till goda och sedelärande historier. Med ett leende på läpparna minns Anders Bengtsson en man som för några år sedan sjönk med sin båt efter att ha kol-



*Yrkestrafiken är ständigt närvarande i norra Sundet.
Fotograf: Alice Mortensen.*

liderat med en av färjorna mellan Helsingborg och Helsingør. Mannen klarade sig men hade enligt Anders precis köpt sin båt och på fullt allvar trott att färjan skulle hålla undan för honom, med andra ord varit helt okunnig om huvudregeln att fritidsbåtar alltid väjer för yrkestrafik.

Lockelsen i att segla om vintern – och därmed bryta mot den tydliga och i hamnarna fast institutionaliserade årsrytm som säger att vår, sommar och höst, men aldrig vinter, är tiden för fritidssegling – kan mot denna bakgrund få sin förklaring. I överskridandet av elementen hägrar en möjlighet att leva ett äkta vagabondliv bortom vardagslunk och institutionell bundenhet. Ett fiktivt exempel på hur denna tanke kan gripa (manliga) seglare i Öresundsregionen ges i Lundaprofessorn och seglaren Björn Larssons thrillerroman *Den keltiska ringen* från 1992. Bokens huvudperson Ulf beskrivs som en man som på alla möjliga sätt försöker frigöra sig från ett liv i ekorrhjulet. Förutom pendlare och gränsgångare mellan Sverige och Danmark är han en inbiten seglare som bor året runt på sin segelbåt som han flyttar mellan olika danska Öresundshamnar. Berättelsen har sin upptakt i ett vintergrått och fuktigt Öresundslandskap och i ett oväntat möte med en främling, en man från Skottland, som delar

Ulfs intresse för hav och segling men som också tycks ruva på en olycksbådande hemlighet. Tillsammans med sin gode vän Torben blir Ulf sedan tvungen att ge sig ut på en farofylld vinterresa över Nordsjön, från Öresund till Hebriderna. Boken är full med ingående beskrivningar av hur de två vännerna möter och övervinner det öppna havets vinterstormar och rykande raseri. Redan ute på Kattegatt kommer den första provningen.

Inom några ögonblick försvann både hav och himmel och man såg bara ett vitt, piskande flimmer. Det dröjde inte länge förrän snön hade lagt sig i sittbrunnen och färgat Torbens yviga, svarta skägg vitt. Det var ett slags vansinne, tänkte jag, och frågade mig på fullt allvar om vi inte skulle ha tagit med oss en snöskyffel. Vågskummet frös till is på fördäcket och hängde i mantåget. Om ovädret höll i sig länge skulle vi bli tvungna att hacka is. Det fanns fartyg som hade förlit på grund av isens blotta tyngd.³²

Projektets fotomaterial innehåller inga vinterbilder eftersom fotograferingen ägde rum under sommaren i huvudsak, men genom intervjuerna får jag veta att några av mina informanter har vinterseglat vid enstaka tillfällen. Alice Mortensen berättar till exempel att hon och hennes man haft båten i vatten under två vintrar. Vid en julhelg för några år sedan for de till Kyrkbacken tillsammans med sina båtgrannar i hemmahamnen. Alice kommer ihåg att hon tog ett foto av gästhamnen: »Der var bare to både, og det var vores.« Just ensamheten i hamn och ute på vattnet var någonting som utmärkte vinterseglingen för Alice. Ensamheten verkar vara både tilltalande och skrämmande. Tilltalande, för av Alices skildring förstår man att det är en speciell känsla att en vacker vinterdag segla på ett lugnt men iskallt Öresund under en aldeles klar och blå himmel. Men skrämmande, därför att om det händer någonting finns det inga andra båtar i närheten som kan komma till undsättning. Deras utflykt tillsammans med båtgrannarna blev också onödigt våghalsig mot slutet, minns Alice. Angöringen i hemmahamnen försvårades av att båtarna var täckta med is.

Kanske är det ingen tillfällighet att det är mina danska och inte mina svenska intervjupersoner som har vinterseglat. Under mina observationer i de olika hamnarna och senare i mina intervjuer med fotograferna får jag i alla fall flera gånger höra att det i huvudsak är danskar som

32. Björn Larsson, *Den keltiska ringen*, Stockholm 1992, s. 53f.

vintersegel och att om dessa händelsevis *inte* vintersegel så är de i alla fall ute tidigare än svenskarna när säsongen väl börjar. En kioskägare på Ven förklarar att danskarna till skillnad från svenskarna är ett »båtfolk«. För att understryka sanningshalten i detta berättar han om en dansk man som inte uppskattar nyårsfrandet i sin hemmahamn Rungsted och som därför varje nyårsafton seglar över till Kyrkbacken för att tillbringa natten där. Han vill helt enkelt ha sin båt i fred, förtydligar kioskägaren.

I mitt material är dock kioskägaren ensam om att förklara de nationella skillnaderna med att människorna i sig skulle skilja sig åt. I stället är det väderförhållanden och platsegenskaper som ses som orsaken till att skillnaderna finns. De danska Öresundshamnarna är mer skyddade än de svenska och fryser inte lika lätt igen. Anders Bengtsson förklarar att Danmark har »ett annat klimat än vad vi har« och att de danska Öresundshamnarna ligger i lä för den västliga vinden om vintrarna: »Så de [danskarna] låter gärna sina båtar ligga i, och är det en fin dag, så är det ju inga problem att sätta på segel och sticka ut en stund.«

Anders och hans fru Marie har dessutom varit med om hur bryggorna i deras svenska hemmahamn en vinter förvandlats till »rena berg-och-dalbanan« sedan de stolpar som bryggorna vilar på pressats upp av isen. Samtidigt, menar Anders, finns det också entusiaster på den svenska sidan som låter båten ligga i hela vintern och som går ut när vädret tillåter.

Nationsflaggornas kulturella underskott

Hur ska man som forskare förhålla sig till denna inte oväntade men ur gränsregional synpunkt alltid problematiska benägenhet hos olika personer att förklara variationer i den egna kulturen eller de egna livsformerna med *nationella* skillnader, med skillnader som rent av ses som grundade i människorna själva eller i platsernas natur? Frågan om det nationella tål att diskuteras inte minst med tanke på den påfallande närvaron av nationsflaggor i mina forskningspersoners fotografier av gränsregionen. Ett av dessa många foton har familjen Pedersen tagit när de befann sig ute på Sundet. Fotot är möjligen tänkt som en porträttbild av Mona med havet som bakgrund. Porträttet är emellertid inte så lyckat rent fotografiskt sett. Det är bara Monas huvud och ena axel som syns i bildens nedre vänstra hörn. När dessutom skärmen på hennes keps skymmer hennes

ansikte riktas betraktarens blick ofrånkomligen mot den marina fonden i stället. Här syns först och främst en större vit segelbåt som går för motor i ganska god fart att döma av de revade seglen och svallvågorna som båten lämnar efter sig. I intervjun kommenterar Mona och hennes man bilden på följande sätt:

Karl: Det er i al fald en svensk båd. [---]

Mona: Jeg tror det er i starten når vi tager fra Dragør, og så er der en svensker på vej in til Dragør.

Den vita segelbåten ses på rätt långt avstånd i bilden och framstår därför som ganska anonym för en utomstående betraktare. Att det ändå är möjligt för Mona och Karl att så långt som flera månader i efterhand identifiera båten som »svensk« och i förlängningen också erinra sig ett möte på vattnet som troligen var både snabbt övergående och högst ordinarie till sin karaktär hänger samman med att en svensk flagga kan skönjas i bilden i den främmande segelbåtens akter. Monas och Karls kommentar om båtens (och båtägarens) nationalitet innehåller inga värderingar utan är mer ett neutralt konstaterande. Anledningen är förstås att nationsflaggor i aktern, så kallade akterspel, inte är någon ovanlighet utan tvärtom reglementsenlig standard för alla större fritidsbåtar i ett transnationellt gränsvatten som Öresundsregionen. Mona och Karl har själva alltid den danska flaggan synlig i sin båts akter när de är ute på öppet vatten – en kommunikativ handling som paret har rätt att utföra genom att de, som ägare till båten, har anmält denna till det nationella båtregistret.³³

Monas och Karls neutrala hållning till den svensklagade segelbåten får emellertid inte överskugga den omständigheten att nationsflaggor trots allt tycks fungera som ett slags emotionellt laddade navigationsinstrument för Sundets olika seglare när dessa rör sig i det egna gränsregionala närområdet, både ute på vattnet och inne i hamnarna med omnejd. Att det med all sannolikhet förhåller sig så kan också illustreras med de betydelsefulla som Mona och Karl ger svenskhet och danskhet både i sin egen fotoserie och under den uppföljande intervjun. I flera av parets bil-

33. Man kan läsa på nätet om hur så kallade nationalitetsbevis utfärdas till både svenska och danska fritidsbåtar genom att söka på just ordet »nationalitetsbevis«. Se även Göran Tollin & Göran Åberg, *Flaggan och fanan. Regler och anvisningar*, Stockholm 1986, s. 38–42; SOU 1974:95, *Båttliv. Samhället och fritidsbåtarna*, s. 5f.

der är den danska och den svenska nationsflaggan synliga, främst som akterspel i båtarna men också som flaggning på stång i hamnarnas olika offentliga miljöer. Under intervjun blir den dokumenterade synligheten med all dess bildmässiga mångsidighet eller latens omsatt i en mer retoriskt bestämd attityd med inslag som i viss mån är både förutsebara och överraskande med hänsyn till hur den kulturella transnationalismen i Öresundsregionen brukar diskuteras. Rätt väntat känns det till exempel då Mona och Karl kommenterar hur svenskarna flockas i Helsingør för att köpa öl och sprit samtidigt som danskarna inte tjänar på att handla på svenska sidan. Mer ovanlig är däremot deras uppfattning att förmågan att dansa är ett nationellt särdrag i gränsregionen. Till skillnad från danskar kan svenskar dansa, menar Mona och Karl som under många år spelat och uppträtt i både Danmark och Sverige: »Når du spillede en vals så dansede de [svenskarna] vals, og når du spillede en tango så dansede de tango, det gør danskerne ikke.«

Båtarnas flaggor i aktern kom också att integreras med min metod under fältarbetet i hamnarna. I början rörde jag mig rätt mycket på måfå i de olika miljöerna. Men snart gav jag mer och mer akt på om båtarna, och indirekt deras ägare, var svenskflaggade eller danskflaggade. Denna hållning präglade särskilt mitt arbete då jag delade ut engångskamerorna. Akterflaggorna fick avgöra vilka båtar och vem av seglarna jag närmade mig och vilka och vem jag passerade.

Oförmågan att hålla sig ifrån nationsflaggorna, som alltså både jag själv och mina projektfotografer visar prov på, sammanhänger förstås med att dessa ursprungligen maritima kommunikations- och identifikationsverktyg, som en gång i tiden uteslutande användes av kungliga flottor ute på öppet hav när dessa på långt håll skulle skilja mellan vän och fiende, under de senaste etthundrafemtio till två hundra åren varit viktiga byggstenar i var sitt genomträngande nationalstatsbygge i Öresundsområdet. Flaggorna har med allt större auktoritet fungerat som nyckelsymboler när de senmoderna danska och svenska nationella identiteterna tagit form. Samtidigt har de aldrig förmått samla alla medborgare utan snarare varit förbundna med en ansevärd mängd sociala och kulturella skillnader liksom med betydande latens.³⁴

34. Orvar Löfgren, »Nationella arenor«, Billy Ehn, Jonas Frykman & Orvar Löfgren, *För-*

I gränsregionens maritima flagglandskap är det också mångfalden av olika, mer eller mindre motsägelsefulla förhållningssätt som är iögonfallande. Flaggorna är inga solitärer utan står i relation till varandra. Hur dessa relationer ska tolkas är beroende av otaliga specifika situationer och villkor. Flaggorna befinner sig därmed i det mångfasetterade *tredje rum* som kulturteoretikern Homi Bhabha menar är kännetecknande för kulturens lokalisering.³⁵ Deras allmänt vedertagna uppgift att samla allt och alla inom ett eget territorium, och att på så vis skapa en bestående gemenskap, ter sig hopplösare än någonsin i den gränsregionala kontexten. Deras envisa närvaro i fotomaterialet manifesterar därför ett slags allmän brist i sammanhanget – en brist på gemenskap som på ett övergripande plan påverkar regionens konstituering.

Begäret att trots allt kommunicera och identifiera någon form av gränsregional tillhörighet är likväl starkt. Detta tar sig bland annat uttryck i att seglarna med flera av sina bilder förmedlar en jämbördighet mellan nationsflaggorna snarare än den egna flaggans exklusivitet. Några har följaktligen fotograferat de andras flagga lika ofta som eller rent av mer än den egna flaggan. Andra har i enskilda foton relativiserat betydelsen av att alltid placera den egna flaggan i det förnämsta rummet genom att ge hedersplatsen åt de andras nationsflagga. Detta sker naturligt om man är på plats på andra sidan om gränsen och i hamnarnas mer offentliga miljöer fotograferar nationsflaggor som placerats i enlighet med de internationella reglerna för flaggning. Henrik Møller åstadkommer en sådan »kulturrelativistisk« kommentar när han med sin »danska« kamera i undersökningen fotograferar tre flaggor på balkongen till seglarnas klubbhus i svenska Barsebäckshamn. Den flagga som ur Henriks synvinkel är de andras, den svenska, avbildas i en i heraldisk mening central högerposition medan den egna danska flaggan är förpassad till en mer perifer vänsterposition, allt i förhållande till den lilla flaggan i mitten, hamnflaggan. Det är med andra ord inte den svenska flaggans exklusiva ställning som kommuniceras utan snarare Dannebrogens jämsliddhet

svenskningen av Sverige. Det nationellas förvandlingar, Stockholm 1993, s. 24–27, 73–77; Inge Adriansen, *Nationale symboler i Det danske rige 1830–2000. Bind I. Fra fyrstestat till nationalstater*, København 2003, s. 127–172; Torsten Lenk, »Svenska flaggans uppkomst och äldsta historia«, *Svenska flottans historia. Örlogsflottan i ord och bild från dess grundläggning under Gustav Vasa fram till våra dagar*, red. S. Artur Svensson, Malmö 1942, s. 476–489.

35. Bhabha.

med eller rent av bristande förmåga att överträffa en annan nationsflagga.³⁶

Ett annat av Henriks foton från Barsebäckhamn är taget inne i klubbhuset. När Henrik berättar om detta foto får hans strävan att skapa någon form av relativa värden kring den egna nationsflaggan ännu tydligare profil. Fotot föreställer ett rum med fönster ut mot vattnet, där några personer sitter och ser på en fotbollsmatch på tv. Europamästerskapen i fotboll pågick vid denna tid och just den dagen då Henrik och hans familj besökte Barsebäckshamn spelade Sverige kvartsfinal mot Holland. Danmark skulle spela sin kvartsfinal dagen efter och förlora mot Tjeckien. Men i intervjun minns Henrik det som att Danmark redan hade åkt ut ur turneringen och att familjen nu var tvungen att hålla på Sverige i stället. Tyvärr gick det inte heller så bra för det svenska landslaget utan holländarna vann matchen och gick vidare i turneringen. För att illustrera den besvikelse som präglade platsen efter matchens slut har Henrik tagit ytterligare ett par bilder inifrån klubbhuset. Dessa föreställer ett hörn i ett dunkelt belyst rum där det står tre stora och med siffrorna 1 till 3 numrerade högtalare som tillsammans ser ut som en prispall genom att de placerats så tätt intill varandra. Inga människor syns till. Enligt Henrik var det planerat för en fest i klubbhuset efter matchen och högtalarna skulle ha använts för detta ändamål. Men omständigheterna gjorde att festen ställdes in. »Det blev helt roligt, og vi fik en skøn og rolig nat.«

Flera gånger verkar den egna nationsflaggan ha fotograferats mest av en slump. Karl och Mona Pedersen har vid upprepade tillfällen fångat den danska akterflaggan på olika båtar, däribland sin egen. Inte sällan fyller flaggan upp fotots förgrund trots att avsikten då bilden togs var att fånga någonting helt annat: en favorithamn på håll, ett glatt sällskap i sittbrunnen på en båt, med mera.

Även då den egna flaggan är medvetet placerad mitt i fotot kan strävan efter att upprätta förbindelser mellan flaggorna vara nog så påtaglig. I förgrunden till en bild som Sofie och Erik Fransson tagit fungerar en blågul akterflagga som ett slags personligt visitkort för några seglare som under sitt besök i Gilleleje råkat lägga till på andra sidan gästhamnsbryggan i förhållande till Sofies och Eriks båt. Att de tillfälliga båtgrannarna

36. Tollin & Åberg, s. 32ff.

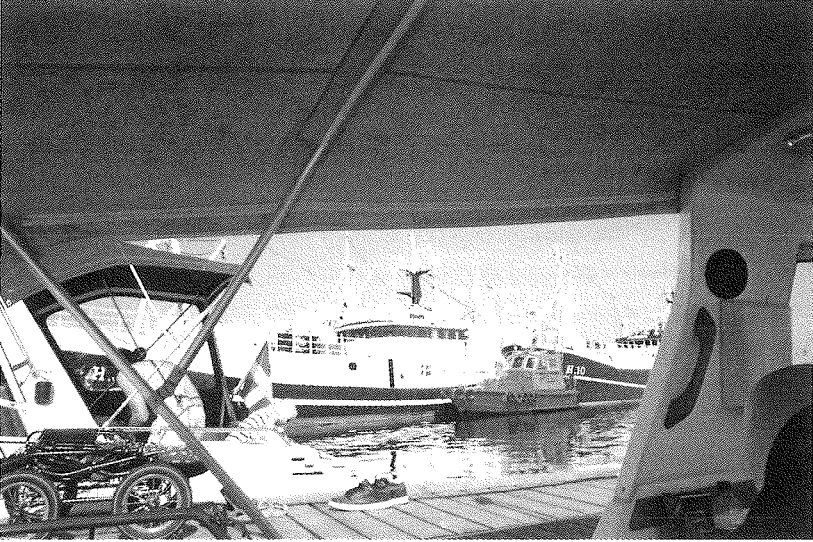


*Dannebrogen framför gästhamnen i Norrebro.
Fotografer: Mona och Karl Pedersen.*

var en svensk småbarnsfamilj ute på seglingssemester går liksom inte att ta miste på när man betraktar bilden i efterhand. Mindre iögonfallande är däremot den danska flaggan i fotots bakgrund. I sammanhanget innehåller den likväl mer sprängstoff än sin motpart. Flaggan är målad på sidan av ett av fondens två stora fiskefartyg. Mina associationer går till de vid tiden aktuella uppgifterna i svenska medier om att Gillelejefiskare skulle tjuvfiska längs de svenska kusterna. Men varken Erik eller Sofie nämner någonting om detta utan kommenterar bilden med att den representerar någonting som är både vanligt och ovanligt i de danska gästhamnarna: svenska barnfamiljer hör till vanligheterna, medan den danska havsfiskeflottan på nära håll är någonting både ovanligt och imponerande, om jag förstår Erik rätt.

Sakralisering är en viktig del i bruket av nationsflaggor.³⁷ Den enda riktigt sakralt återgivna flaggan i fotomaterialet är emellertid inte en nationsflagga utan en mörkblå EU-flagga som Anders Bengtsson fotograferat i hamnen i Humlebæk. Flaggan är fäst i en tillfällig båtgrannes

37. Löfgren, »Nationella arenor«, s. 75.



Den svenska och den danska flaggan på andra sidan om gästhamnsbryggan i Gilleleje. Fotografer: Sofie och Erik Fransson.

staglina och fladdrar i vinden mot en blå och nästan molnfri himmel. I intervjun har Anders flera gånger demonstrerat en vilja att överskrida de nationalstatliga ramarna. Upprepade gånger använder han till exempel danskt uttal när han talar om Öresundsregionen för att liksom understryka regionens gränsöverskridande integrationsmöjligheter. När han kommenterar sitt foto med EU-flaggan är det följaktligen öppna gränser som han hänger upp sitt berättande på snarare än de politiska kontroverser som flaggan också är förbunden med efter flera både svenska och danska EU-folkomröstningar. För Anders representerar EU-flaggan de öppna gränser som han upplever att seglare numera kan dra nytta av när de rör sig i olika farvatten. Med anknytning till detta kommer han ihåg hur det var att besöka hamnar i Tyskland och Baltikum innan Sverige blev medlem i EU. Man skulle ha inresehandlingar med sig från Sverige och hamnmyndigheterna ville alltid veta i förväg hur länge man skulle stanna i hamnen. Men, förklarar Anders upprört i intervjun, sådant kunde vara svårt att uttala sig om såvida man inte exakt kände till hur vädret skulle bli under de närmast följande dagarna. Numera är det tack och lov helt annorlunda: »I dag kan du ju bara segla ned, komma in, har du din

svenska flagga så är du alltid välkommen», avslutar Anders med utan att jag hinner tänka på att vårt samtal just då faktiskt rör sig om EU-flaggan, inte den svenska flaggan.

Avslutning

Vad betyder det för samhällelig gemenskap och kulturell integration att Öresundsregionen är delad av en naturgräns? Att ett sund med flera kilometers bredd på ett mycket konkret sätt klyver regionen i två halvor? Inte mycket, om vi ska tro många av de debattörer och stora delar av den forskning som på senare år yttrat sig om gränsregionen. En hel del, om vi utgår från det centrala i denna text: att beskriva och analysera hur människor utanför den regionala expertisens inre kretsar lever med ett konkret gränslandskap och samtidigt gör regionen.

Med hjälp av distinktionen mellan släta och räfflade rum och den empiriska inriktningen på fritidsseglares vanemässiga rörelser i Öresundsregionen har jag strävat efter att undersöka den typ av rumsliga och vardagliga förutsättningar som lätt glöms bort när man beskriver Öresundsregionen främst som en strategisk och kartografisk konstruktion. Vad som framkommit är å ena sidan hur invaderat det heterogena släta rummet är av olika varianter av det räfflade och homogena rum som nationalstaternas territorier representerar och hur dessa rumsliga processer står i växelverkan med en viss form av kulturella identiteter. Gästhamnarna fungerar för det första som ett slags geografiska riktpunkter som binder sina gästande seglare till en uppsättning av bestämda rutter över vattnet och mellan hamnarna. För det andra är hamnarna förknippade med olika upplevelselandskap, vars primära brukare kan liknas vid en sorts turistiska regionauter från andra sidan gränsen. Och för det tredje materialiserar gästhamnarna ett maritimt flagglandskap som förvandlar seglarna till en typ av kulturella kreatörer, vars artikuleringar av regionen ofta är underförstådda och svårgripbara men också på något sätt överensstämmande med olika samhälleligt förankrade värderingar av gränsregionen och dess två nationalstater.

Å andra sidan är det släta rummet knappast underordnat det räfflade. Tvärtom spelar det en betydande roll i flera av de sammanhang som diskuterats ovan. Gästhamnen skulle inte vara den kulturellt laddade över-

gångszon som den är om den inte också stod i förbindelse med det öppna havet, det släta rummet *par préférence*. Det maritima vagabondlivet framstår överhuvudtaget som kärnan i många av de lockelser och begär som gränsregionen är sammankopplad med. Båtturismens nomadologiska orientering är en viktig motpol till den trygga men en aning förutsebara tillvaron i gästhamnarna. Då hamnkrogarnas menyer och strandpromenadernas utsikter över havet blivit alltför välbekanta frestar nomadismen med äventyr och överskridande bland de turistiska regionauterna.

Öresundsseglare är sålunda ett avgränsat exempel på betydelsen av praktisk rörelse och riktning då gränsregioner konstrueras. Ett vagabonderande i mer bred mening, som inte bara tar hänsyn till maritima aspekter, borde emellertid också vara en central fråga att penetrera när vi i fortsättningen reflekterar över Öresundsregionens framtid. Vilka olika slags icke-maritima utrymmen för nomadiskt liv ser vi i Öresundsregionen? På vilka sätt har det nomadiska styrande effekt på utvecklingen? Är nomader alltid en tillgång för gränsregioner? Kan de inte också fungera som en destruktiv kraft? Hur ska vi förhålla oss till den nomadism som inte låter sig inordnas i det homogena och räfflade rum som gränsregionalisering för det mesta innebär?

Summary

Set Sail, Change Tack, Land Ahoy!

How Sailors Make the Öresund Region

The article discusses the significance of concrete movement and direction for the formation of the present Öresund Region. The terms and patterns of leisure sailing in these Danish-Swedish waters have been investigated. A number of leisure sailors photographed their natural and transnationally-charged Öresund Region with disposable cameras. Follow-up interviews were then conducted with the sailors based on their different photos. Theoretically, the article focuses on the nomadic activities and the open and free spaces that these boundary waters, with their connection to the open sea, are often associated with. But the conclusion must be

that freedom as such is not the only basis on which these “ordinary people”, through their interest in sailing and their bodily and imagined movements and directions, make the boundary region. The main actor is rather the continuous contrast that characterises the relationship between the practice that results from the nation state’s strictly organised and stereotyped terms and territories on the one hand, and the allurements or longings to live outside or beyond these social and special borders, and thereby practise different ways of living as vagabonds on the other.

Referenser

- Adriansen, Inge, *Nationale symboler i Det danske rige 1830–2000. Bind I. Fra fyrstestat til nationalstater*, Museum Tusulanum, København 2003
- Andersson, Peter & Larsson, Tommy, *Tetra. Historien om dynastin Rausing*, PAN, Stockholm 1999
- Becker, Karin, »Att synliggöra fältet. Fotografi och reflexiv etnografi«, *Nutida etnografi. Reflektioner från mediekonsumtionens fält*, red. Lena Gemzöe, Nya Doxa, Nora 2004
- Berman, Marshall, *Allt som är fast förflyktigas. Modernism och modernitet*, Arkiv, Lund 1987
- Bhabha, Homi K., *The Location of Culture*, Routledge, London 1994
- Boye, Petter, *Developing Transnational Industrial Platforms. The Strategic Conception of the Öresund Region*, School of Economics and Management, Lund 1999
- Båtturist. Gästhamnar, magasin*, Stockholm & Bromma 1990
- Casey, Edward S., *The Fate of Place. A Philosophical History*, University of California Press, Berkeley 1997
- Deleuze, Gilles, *Nomadologin*, Raster, Stockholm 1998
- Deleuze, Gilles & Guattari, Félix, *Nomadology. The war machine*, Semiotext(e), New York 1986
- Donnan, Hastings & Wilson, Thomas M., *Borders. Frontiers of Identity, Nation and State*, Berg, Oxford 1999
- Ek, Richard, *Öresundsregion – bli till! De geografiska visionernas diskursiva rytmer*, Institutionen för kulturgeografi och ekonomisk geografi, Lund 2003

- Falkheimer, Jesper, *Att gestalta en region. Källornas strategier och mediernas föreställningar om Öresund*, Centrum för Danmarksstudier 4, Makadam, Göteborg & Stockholm 2004
- Foucault, Michel, *Övervakning och straff. Fängelsets födelse*, Arkiv, Lund 1987
- Frykman, Jonas, »Motovun och tingens poesi«, *Fönster mot Europa. Platser och identiteter*, red. Kjell Hansen & Karin Salomonsson, Studentlitteratur, Lund 2001
- Hall, Patrik, Sjövik, Kristian & Stubbergaard, Ylva, *Nätverk söker förankring. Öresundsregionen i ett demokratiperspektiv*, Studentlitteratur, Lund 2005
- Hägerstrand, Torsten, »Att skapa sammanhang i människans värld – problemet«, *Om tidens vidd och tingens ordning. Texter av Torsten Hägerstrand*, red. Gösta Carlestam & Barbro Sollbe, Statens råd för byggnadsforskning, Stockholm & Solna 1991
- Högdahl, Elisabeth, *Göra gata. Om gränser och kryphål på Möllevången och i Kapstaden*, Gidlunds, Hedemora 2003
- Idvall, Markus, *Kartors kraft. Regionen som samhällsvision i Öresundsbrons tid*, Nordic Academic Press, Lund 2000
- Invoking a Transnational Metropolis. The Making of the Öresund Region*, red. Per Olof Berg, Anders Linde-Laursen & Orvar Löfgren, Studentlitteratur, Lund 2000
- Kayser Nielsen, Niels & Povlsen, Jørgen, »Identitetens metodologiske problemstillinger. Vandkultur i Middelfart«, *Kulturens spændetroje. Om kultur og kulturforskning i Norden*, red. Peter Duelund, Akademisk forlag, København 1992
- Larsson, Björn, *Den keltiska ringen*, Bonniers, Stockholm 1992
- Lenk, Torsten, »Svenska flaggans uppkomst och äldsta historia«, *Svenska flottans historia. Örlogsflottan i ord och bild från dess grundläggning under Gustav Vasa fram till våra dagar*, red. S. Artur Svensson, Allhem, Malmö 1942
- Löfgren, Orvar, »Längtan till landet Annorlunda«, *Längtan till landet Annorlunda. Om turism i historia och nutid*, Gidlunds, Stockholm 1990
- Löfgren, Orvar, »Nationella arenor«, Billy Ehn, Jonas Frykman & Orvar Löfgren, *Försvenskningen av Sverige. Det nationellas förvandlingar*, Natur och Kultur, Stockholm 1993
- Lövgren, Karin, »Flyktiga möten och envis närvaro«, *Nutida etnografi. Reflektioner från mediekonsumtionens fält*, red. Lena Gemzöe, Nya Doxa, Nora 2004
- Ockelmann, Kurt W., »Dyreliv på bunden af Øresund«, *Øresund. Naturligtvis. Smakprov på Sundets natur och miljø*, red. Per-Göran Bentz & Ole E. Meyer, Malmö museer, Malmö 1999

- O'Dell, Tom, »Regionauterna«, *Öresundsbron på uppmärksamhetens marknad. Regionbyggare i evenemangsbranschen*, red. Per Olof Berg, Anders Linde-Laursen & Orvar Löfgren, Studentlitteratur, Lund 2002
- Osign., »Öresund torrt för miljard«, *Dagens Nyheter* 25/3 1953
- Pink, Sarah, *Doing Visual Ethnography. Images, Media and Representation in Research*, Sage, London 2001
- Pripp, Fredrik, »Gästhamnar för fritidsbåtar«, *Svenska Turistföreningen 100 år. Årsskrift 1986*, red. Halvar Sehlin, Svenska Turistföreningen, Stockholm 1985
- Rasmussen, Kim, »Fotografi och barndomsociologi«, *Bild och samhälle. Visuell analys som vetenskaplig metod*, red. Patrik Aspers, Paul Fuehrer & Árni Sverrisson, Studentlitteratur, Lund 2004
- Soja, Edward W., *Thirdspace. Journeys to Los Angeles and Other Real-and-Imagined Places*, Blackwell, Cambridge, Mass. 1996
- SOU 1962:53, *Öresundsförbindelsen. Del I. Utredningar och förslag*. Betänkande avgivet av svenska och danska öresundsdelegationerna
- SOU 1974:95, *Båtliv. Samhället och fritidsbåtarna*. Betänkande av Fritidsbåtutredningen
- Tollin, Göran & Åberg, Göran, *Flaggan och fanan. Regler och anvisningar*, Stiftelsen Sveriges nationaldag och Svenska flaggans dag, Stockholm 1986
- Törnqvist, Gunnar, »Europa. Territoriet och den nya rörligheten«, *Närhet och nätverk. Regionernas återkomst?*, red. Sven Tägil, Hans-Åke Persson & Solveig Ståhl, Lund University Press, Lund 1994
- Urry, John, *Consuming Places*, Routledge, London 1995