

JUST AROUND THE CORNER – EN HVERDAGSREJSE OVER ØRESUND

Caroline Beck

Startvanskeligheder

Fredag den 11. september 2009 kl. 16.32 tager jeg øresundstoget fra Københavns Hovedbanegård til Malmö Centralstation. Den nymytologiske dato, hvor to fly en New York-morgen billedliggjorde den globaliserede mobilitet som en trusselsarena, har ikke strejft mig, før jeg sidder sikkert i toget. Her er den største panik udløst af det menneskekaos, der er opstået af, at to forsinkede øresundsafgange har bremset fredagstrafikken af faste pendlere, endagshoppere, gennemrejsende og langfartsturister. Det smertefrie og gnidningsløse flow af mennesker, interaktioner, valutaer og varer, som med faste intervaller frem og tilbage over Øresund kondenserer drømmen om broen og brobygningen i den grænseløse region, er blevet indhentet af noget så lavteknologisk og materielt set meget »umoderne« som gamle togskinners problemer blot et par stationer væk.

Det danske udtryk, at noget kører som »på skinner« og dermed flyder friktionsløst, rytmisk-monotont og helt efter (tids)planen, er denne eftermiddag udfordret af en anden virkelighed, nemlig infrastrukturens hyperfølsomhed som kommunikationssystem og netværk, hvori både sammenbindingerne og de enkelte punkter i netværket, stationerne, er indbyrdes afhængige. Afbrydelsen af det fysiske flow fortæller, at mobiliteten både som kropslig praksis (f.eks. togrejsen), som transnational vision (f.eks. den mobile arbejdskraft) og som ideologisk tankesæt (f.eks. åbne grænser) til stadighed har sine forudsætninger i en fysisk-teknologisk materialitet. En materialitet som i det forsinkede tog forplanter sig som højlydt irritation og fysisk uro i den store intime krop af mennesker, som sidder og står tæt i togvognene. »Anything wrong ... is the next stop Malmö?« spørger en mand med stor kuffert, efter at togpersonalet over højtalerne på dansk har forklaret og beklaget grunden til forsinkelserne. Nej, der er ingen grund til bekymring, og vi er nu på vej til Malmö.



Fernando og hverdagsrejsen

Efter hurtige besøg i to butikker og et planlagt indkøb mødes jeg kl. 18.30 med Fernando på Malmö Centralstation for at følges med ham tilbage til Vesterbro i København, hvor han skal holde weekend med sin danske kæreste. For Fernando er togturen over Øresundsbroen en hverdagsrejse, en rejse, han foretager flere gange om måneden, ofte fredag aften og mandag morgen. Han er en rutineret togrejsende på denne rute, og Øresundsbroen er en væsentlig årsag til, at han som canadisk statsborger med opvækst i Guatemala og Mexico for nogle år siden valgte at bosætte sig og arbejde som industriforsker i Lund for siden at købe lejlighed i Malmö, tæt på stationen: »Jeg tror ikke, jeg var flyttet til Lund, hvis ikke København var så tæt på, selvom der er smukt. Jeg vidste, der var en bro, men ikke hvor lang tid det tog at komme over. Men det var ikke så galt, fandt jeg ud af på vej til jobsamtalen.«

Vores aftale er kommet i stand, fordi jeg er nysgerrig efter at høre hans tanker om og praksis i forhold til de månedlige togrejser. Har han som tilflytter et forhold til Øresundsregionen som et levet, dagligt netværk af sociale relationer (arbejde, venner, hjem, kæreste) og lokaliteter (Lund, Malmö, København), der i hans tilfælde ikke kun udgør nye relationer, nye rutiner, men også krydser nye lande og miljøer langt væk fra hans opvækst og familie i Sydamerika og voksne studieliv i Canada? Hvad sker der, når de enkelte rejser bliver til hverdag og over tid bliver en rutine og mestres så tilstrækkeligt, at den grænseoverskridende rejse i fysisk og mentalt rum bliver fyldt med genkendelighed? Er der stadig noget spændt sitrende ved afgang og ankomst? Og hvad fortæller Fernandos dobbelte perspektiv – udefra som tilflytter og indefra som hyppig regionsrejsende – om den transnationale regionalisering efter ti år med Øresundsbroen?

Fernandos nuværende base i Skåne er det aktuelle arbejdsmæssige resultat af knap et års forskerjob i Belgien, to år ved Aalborg Universitet og efterhånden knap tre år i en virksomhed i Lund. Fernando er rejst efter stillinger og arbejdsmiljøer, som interesserer ham. For hans kendskab til regionen og til Danmark og Sverige, »Skandinavien, man ser det som ét, og jeg vidste ikke meget,« var på forhånd begrænset til H. C. Andersens, København, og at det med hans ord er højtudviklede lande både socialt og teknologisk. Hans indtryk er sidenhen nuanceret. Da jeg spørger til hans oplevelse i dag, siger han spontant:

Man ville ikke tro på forhånd, at der er så meget immigration her, jeg havde aldrig tænkt på det, jeg troede, det mest var hvide skandinaver, men man kommer her, og det er ret multikulturelt, det vidste jeg ikke. Men også at der er det samme som alle andre steder,

forskellige slags mennesker, og her er ikke så perfekt, som man ville forestille sig om et af de mest udviklede steder i verden.

Rammen for interviewet med Fernando skulle være hans hverdagsrejse, så snakken kunne tage form i samspil med det faktiske forløb. Jeg ville gerne se og introduceres til Fernandos konkrete praksis; se hvad han gør hvor, hvornår og hvordan. Tage notits af hverdagsrejsens små mikrohandlinger, som er så små og i situationen måske ubetydelige og hjemmевante, at de ikke forplanter sig som refleksion eller italesat praksis. Men snarere er en praksis i den rutinerede rejsekrop baseret på kropslig erfaring, gentagelser og en form for nonverbal rutine, der er svær at genkalde sig. Egentlig ville jeg gerne have mødt ham der, hvor det starter, nemlig på vej ud døren hjemme hos ham selv. På vej sammen i toget finder jeg dog senere ud af, at hans månedlige rejser ikke starter, når han går ud af døren på vej til toget. De starter i dagene op til, hvor der på mobiltelefonen kærestekoordineres om fælles og individuelle gøremål, planer kan ændres i sidste øjeblik, og det konkrete afgangstidspunkt bliver først besluttet ud på fredagen. Set i et andet lys startede Fernandos Øresundshistorie altså, da han og kæresten Anders for snart to år siden mødtes på internettet, vor tids brobygger *per se*. For som han grinende siger, da vi ankommet i København taler om Øresundsbroen: »Broen har nok åbnet nogle muligheder, personlige muligheder – som for Anders!«

Undervejs

Bib-bib bib-bib. »Hvor er du nu?« står der i sms-beskeden på Fernandos mobiltelefon og forventer et svar om vores lokation. Vi er i bevægelse, vi er på vej fra Malmö til København, og det er derfor ikke så ligetil at præcisere stedet, som hele tiden skifter. Fulgte man vores færd fra oven som en lille rød prik, ville den kun stå stille på ét tidspunkt, indtil vi skilles ved Fernandos destination. Vi er ikke et sted, vi er undervejs, *in transit*, og mest af alt på vej til stedet: København. Det er først urovækkende, når vi ikke er i bevægelse. Forsinkelser, aflysninger, køer, ventetid, menneskepropper. Som da vi står stille i køen til billetautomaten og venter og venter, og kroppen stritter fuld af tempo og utålmodighed og uro over, om vi når den førstkommende afgang, og over den langsommelighed, enhver kø altid udgør for den målrettede. Rejsekroppen er indstillet på bevægelse, og stilstand vækker ubehag. Det er ikke meningen, at vi skal stå stille. Og har vi nu valgt den rigtige kø af de fire mulige? Køen, hvor de andre er rappe på fingrene og hjemmевante med automatens logik og valgmuligheder, så vi undgår uforudsete forhindringer?

Det kræver færdigheder at være hverdagsrejsende. Færdigheder og rutiner, som også ligger i Fernandos lille rejsetaske, der kun indeholder det aller mest nødvendige: rene bukser og ekstra skjorte til arbejdet mandag morgen, strømper og undertøj har han i København, og med taskens skrårem hen over skulderen har han hænderne fri, når han med sit rabatkort køber billet i automaten og skyndsomt haster af sted på stationen med mig halsende efter.

Der er gennem historien skrevet meget om Rejsen. Alt fra forfattere og kunstnere til videnskabsfolk og klummeskribenter bruger Rejsen – den lille og den store – som refleksioner over forandringer og drømme i samtiden eller i historiske brydningstider. Øresundsbroen både er og har også været en fysisk manifestation af politiske regionsdrømme, hvor Øresund fra at adskille forener to lande, og broen skabt til bevægelse skulle være med til at drive ønskelige forandringer. I modsætning til de rejseformer, som f.eks. charterturisten, globetrotteren, pilgrimmen, nomaden, indvandrerens, flygtningen og backpackeren repræsenterer, er Øresundsbroen i høj grad tænkt til hverdagsrejsen. Den skulle være interessant for de rejsende, for hvem forskellen på en time (som det tog med flyvebåden) og ti minutter (som det tager over broen) kan gøre en forskel. Ikke kun i tid og fysisk rum men også mentalt og kulturelt. Denne tankegang implicerer bl.a. en grundidé om kohærens mellem en fysisk og en mental afstand, der løfter infrastrukturen frem som afgørende for at skabe og påvirke menneskers oplevelser af nærvær og afstand. Det nationale naboskab mellem Sjælland og Skåne skulle videreudvikles til et praktiseret fællesskab og et fælles marked. I dette projekt spiller mennesker og deres bevægelser – eller mangel på samme – en afgørende betydning. Med broen som væv kunne en ny type regionsborger tage skikkelse, der som en form for symbolske og kulturelle diplomater med deres brorejser væver trådene sammen til en transnational region. Hvad der naturligvis ligger som en implicit forudsætning er, at der skal være en *anledning* til at tage turen over broen. Borgere, erhverv og institutioner i Øresundsregionen *skulle lære at ville og kunne noget på den anden side*.¹ Og her har den potentielle og symbolpotente asymmetri i netop det forhold, at to nationalstater har part i regionen, været betydningsproducerende i både kommunikation, forestillinger og de faktiske og skiftende vilkår. Valutaer, sprog, markedsforhold, boligpriser, institutioner, varer, kulturelle oplevelser og natur har både udgjort konkrete anledninger og bliver italesat og oplevet som formål med at rejse over Øresund af bl.a. de lokale turistorganisationer og professionelle, regionale aktører.

Fernando har aldrig oplevet tiden »før broen«; han har ikke rejst med flyvebåden *Pilen* de 60 minutter, sejlturen tog, han har ikke set frem til toldfrit farvand, han oplevede ikke den kongelige dansk/svenske broåbning og fejring den 1. juni 2000, han har

ikke et historisk indlejret billede af to nationer i krig, kærlighed og fodboldkampe, af nationalitet og nationalisme i regionen. Men Fernando har tilbagevendende månedlige brorejser, hvor den transnationale geografi, agenda og drøm måske højest er et bagtæppe: »Det er meget naturligt at komme på begge sider. Jeg var her ikke før broen, og folk fortæller mig, at før var det anderledes, men for mig er det naturligt.« Som tilflytter med et par års regional erfaring og praksis med at bevæge sig ind og ud af nye miljøer, byer, relationer og sprog er en emotionel og stedsspecifik identifikation samtidig under udvikling:

Jeg oplever Malmö og København som to forskellige byer, selvom forskellene for mig er mindre end for danskere og svenskere, når de tager over, men det er nemt, det er nemt at komme rundt. Nogle gange føler jeg mig mere som en fremmed, når jeg kommer til København, end jeg gør i Sverige, måske fordi jeg bor og arbejder i Sverige, så det er blevet mere velkendt. Når jeg kommer tilbage til Sverige, føles det anderledes, jeg begynder at forstå mere af sproget, og jeg bor her, jeg skal på arbejde, nogle gange er det et mik af mange følelser.

Selv med Fernandos korte historie med og i regionen sker der en langsom hjemliggørelse af Sverige. Følelser, han primært knytter til to af vores store kulturelle og emotionelle livsområder: arbejde og bolig. Men som han også fortæller om sine personlige erfaringer med at bevæge sig ind og ud af begge lande: »Jeg ved mere om Danmark end mine kollegaer, og de bor lige der i Skåne.« Et lille udsagn om, at samme afstand kan opleves og tilegnes på mange måder.

Hans refleksion over, at forskellene – og »forskelliggørelsen« af Malmö og København, Sverige og Danmark – opleves mindre betydningsfuld for ham end for danskere og svenskere, er tankevækkende. For det første udspringer Fernandos oplevelse af lokaliteterne i hans dagligdag: Lund, Malmö, København i høj grad af, at de som byer er forskelligartede, af meget varierende størrelser og af hans personlige præferencer: »Hvis jeg skulle flytte sammen med Anders, skulle det være i København. For mig er Malmö en lille by, og jeg flyttede hertil pga. regionen. Jeg kendte heller ikke Lund, jeg vidste, det var en universitetsby, og jeg kunne godt lide at bo der, der er en anderledes atmosfære, men Lund er for lille, Malmö har mere et byliv med forskellige mennesker.« For det andet fortæller det meget tydeligt, at når »ude og hjemme« ikke er så nærværende og rodfæstede kategorier som i Fernandos situation som tilflytter, så aktiverer den grænseoverskridende rejse ikke nationalt betingede identifikationsmønstre. For Fernando er begge nye lande, og han oplever ikke et skift, han »ser« ikke (efter) forskelle.

I et øresundsregionalt perspektiv åbner tilflytterens oplevelser således for et spørgs-

mål om, hvorvidt selv den korteste rejse, der krydser nationalgrænser, vil aktivere kulturelle stereotyper og oplevelsen af forskelle, så længe nationalitet og sprog er bropiller for, hvordan vi klassificerer og identificerer omverdenen og os selv. Også i regionen.² For det vil betyde, at der ikke er nogen overhængende mulighed for, at oplevelsen af Øresundsregionen bliver homogeniseret, for så vidt integrationen over Øresund ikke også fører til ét sprogligt og nationalt fællesskab. Med en fod i begge lande og dog uden nationalt fodfæste nogen af stederne er Fernando måske udtryk for, at den regionalisering, hvor den transnationale rejse hverken er rigtig bemærkelsesværdig eller opleves problematisk, foregår. Men at den symbolsk set måske drives af nogle tilflyttere uden den store bagage af nationale klicheer, tilflyttere, der mere opfatter regionen som et hjørne af Skandinavien, og ikke mindst tilflyttere, der som Fernando har kundskaber og erfaring med at navigere og orientere sig i socialt og kulturelt skiftende landskaber, uafhængig af hvor de geografisk er placeret.

Mellemrum og midlertidighed

Vi skiftevis løber og går og ser hele tiden urene, der følger os tæt, så snart Fernando og jeg mødes inde i rejsens arena: stationen. Skærmene over togenes afgang- og ankomsttider hænger side om side i loftet af Malmö Centralstations store hal. De fortæller, at her er præcision det ypperste. Tider og spor er eksakt angivet, så de rejsende kan bevæge sig målrettet og rationelt rundt på stationen. Mennesker mødes her; og stationen er også et rum for forventninger og følelser. Ventetid kan være generende og uplanlagt, den kan være sød og spændingsfyldt; hvad vil rejsen bringe eller føre til af velkendte eller nye relationer og oplevelser? Rejsefeber kan det kaldes:

It is a fever that is both an anticipatory feeling and a state of mind – a mood – that seeps into special places and situations. It is hovering over railway stations or airports and often sneaks into the home as part of travel preparations.³

For Fernando er rejsefeberen mest en blanding af forventningsfyldt gensyn med kærester og praktisk koordinering af afgang og mellemtider. For i hverdagsrejsen er selve rejsen ikke et mål. Selvom togturen kan være afslappende og meningsfyldt: »Det er 40 min., som kan bruges til noget,« er den først og fremmest en nødvendig præmis i Fernandos relation. Hverdagsrejsens anatomi er anderledes end ferierejsens. Den er ikke nøje udvalgt og planlagt med særlige oplevelser for øje. Tværtimod har al handling for øje at tage det særlige ud af rejsen, at beherske den som en skipper ved roret af en tanker og at forudse og undgå forhindringer og overraskelser. Den tilbagevendende rejse-

øvelse kan dog godt give grobund for en simrende sitren, for som Fernando fortæller, oplever han ofte uregelmæssigheder ved fredagsafgangene.

Stationen reflekterer og taler i sin fysiske planlægning og interaktion med de rejsende gennem bl.a. visuel skiltning og verbal kommunikation over højtalerne til en bestemt adfærd. Når der f.eks. over højtalerne bliver sagt, at tog x ankommer til spor x, kan rejsende ses bevæge sig hurtigt i samme retning. Stationen er indrettet til at skabe de bedste betingelser for flow med store, åbne rum og overskuelige gulvflader, som de mange rejsende kan krydse fra flere retninger i forskellige tempi, og med lange akser som korridorer eller perroner, der fører de rejsende frem og tilbage, til og fra togene. Som de to kunstnere Dellbrügge & de Moll skriver om samspillet mellem fysisk planlægning og social adfærd: »Regional planning not only represents social groups but also prescribes courses of action. Routines and habits are inscribed in space.«⁴

Togrejsens arena er et midlertidigt transitrum, det er ikke et rum, som indbyder til, at man slår sig ned. Af samme grund er udbuddet af bænke og siddepladser begrænset. I modsætning til lufthavne, der typisk er placeret i periferien af en by, ligger centrale stationer ofte i tætte urbane områder. I et urbant perspektiv er det bemærkelsesværdigt, men af samme grund måske ikke overraskende, at stationer også tiltrækker mennesker, som slår sig ned. Som sidder ved caféborde eller på bænke inde på stationen time efter time, eller indtil de bliver bedt om at gå, for i stedet at fortsætte og flytte deres tilstedeværelse til stationens randområder: ind- og udgange, trapper, tilstødende fortove. Stationen er planlagt for de sociale grupper, som har økonomiske midler, personlige eller professionelle anledninger og grunde til at rejse. Stationen er ikke planlagt til at skulle rumme hjemløse, ensomme, narkomaner, drankere eller andre, som har helt andre grunde til at søge mod stationen end rejsen. Det er ikke et rum for længerevarende ophold, og kaffe og forplejninger fås alle *to go*. Stationen er i sin fysiske form et rum for midlertidighed, et mellemrum for rejsens her og der, bindeled mellem to destinationer. Men det er samtidig et rum, hvor rejsens sociale aspekter – hvem har penge og relationer, som gør rejsen mulig og attråværdig? – indskrives sig i rummet gennem dem, som ikke er på vej.

Den vekslende intensitet og det til tider hektiske flow af mennesker og tasker, skiftende tog og tider på skærmene, de mange ure, højtalerstemmer, ventetidsenklaaver og menneskemængder forplanter sig i stationsrummet som et særligt sted. Og rummet forplanter sig i de tilstedeværende som et midlertidigt fællesskab om det at være på vej til og fra noget. Det forplanter sig som typer af adfærd og habitus, der kan ses i kroppen. De rejsende kan genkendes og genkende hinanden gennem kropssprog og rutiner eller mangel på samme, rejseformer og anledninger kan afkodes gennem taskernes størrelser og typer, gennem målrettede skridt eller fortabt famlen, gennem indkøb af

rejselekture. En stor station i en stor by er på samme tid et meget lokalt sted og et internationalt. Her er det ikke usædvanligt at tale og høre andre sprog end det lokale, og mangfoldigheden kan paradoksalnok fremmane en stemning af stedløshed. En stedløshed, som mange lufthavne over hele verden udvikler strategisk gennem design, arkitektur og oplevelser med særligt øje for et internationalt publikum. Her kan de på én gang føle sig hjemme ude i et genkendeligt nationalt ingenmandsland, hvor det lokale begrænses til sidste øjeblikks-souvenirshops og udvalgte spisemenuer.

I rejsearenaer som lufthavnen og stationen kan nationalitet på samme tid ses som en globalt institutionaliseret, overgribende struktur – særligt aktiveret, hvis de rejsende skal krydse landegrænser, og som en mere perifer synlig eller usynlig detalje i en anden kulturel differentiering og logik. Den institutionaliserede struktur har passet som kode, hvor nationaliteten f.eks. kan afgøre forskellen på ubemærket indrejse eller tilbageholdelse. Den kulturelle differentiering kan derimod forstås som en logik, der former sig efter de rejsendes tilegnede habitus og rutiner. Fernando er rutineret på stationerne i Malmö og København. Han sammenligner togrejsen over Øresund med hverdagen i andre storbyer, han har boet i, og hvor transporttid er en del af dagligdagen: »Man sidder bare i toget, og det tager dig fra én station til en anden, det er ligesom i *subwayen*.« Han begår og bevæger sig hjemmevant på stationerne, og hans halvt dansk-svenske og halvt engelske er hverken usædvanligt eller en hindring i den udstrækning, han overhovedet har brug for at kommunikere undervejs. På stationen afkodes han måske ikke umiddelbart som tilflytter. Han hører til her. Det afkodes ikke i hans pas eller mørkere lød, men det indlejrer sig i den selvfølgelighed, han med sine færdigheder indskriver og bevæger sig på stationen.

Just around the corner

I toget finder Fernando et ledigt dobbeltsæde over for en yngre kvinde med tørklæde. Kupeen er fyldt med unge, højlydte mennesker. Fredag aftener er der mange feststemte unge på vej til København, fortæller Fernando, i weekenden er det en anden gruppe; familier og folk med meget bagage, som skal til lufthavnen, og når han tager toget tidligt mandag morgen fra København og direkte på arbejde i Lund, møder han jobpendlerne: »I weekenden er det forskellige folk, også forskellige klasser, mandag morgen er det *working people*, velklædte.« Han taler flere gange om yngre professionelle *working people*, om at ligne hinanden og om, at andre ligner ham, dér hvor han bor tæt på stationen i Malmö, og om dem, han møder sammen med sin danske arkitektuddannede kæreste i København.



Vi taler sammen på engelsk, og vi taler bl.a. om sprog. Han fortæller, at han forsøger at lære både svensk og dansk, og at han sagtens kan skille de to sprog ad. Han vurderer, at han efterhånden forstår mere end halvdelen til svensktalende møder på arbejdet, og han oplever, at de svenskere, han møder generelt er bedre til engelsk end danskere. Mens vi taler, skifter landskabet udenfor, og vi krydser Øresundsbroen. På vejen fra Københavns Hovedbanegård og hen til kærestens lejlighed på Vesterbro spørger jeg ham senere, om han oplever, at han krydser en grænse, når han kører over broen, hvor der et sted undervejs er tegnet den usynlige linje, som udgør nationalgrænsen mellem Danmark og Sverige. I modsætning til bilister, som møder et skilt på deres køretur, er der ingen synliggørelse eller kommunikation af det i toget. »Nej, man skal anstrenge sig for at tænke, at nu krydser jeg grænsen. Selvfølgelig er sproget forskelligt, men at lytte til dansk og svensk er en del af mit liv. Jeg forstår ikke nogen af dem fuldstændig, så det er det samme faktisk,« siger han.

Fernando har taget størstedelen af sin universitetsuddannelse i Canada, hvor han boede i otte år og fik statsborgerskab. Så i dag rejser han som canadier, også når han besøger fødelandet Guatemala. Det er langt mere trygt, vurderer han. Selv hvis han skulle blive boende i Europa eller Skandinavien, ønsker han ikke umiddelbart at søge om statsborgerskab, og han kan opholde sig og arbejde i Sverige, så længe han vil. Han kan også gå til læge som alle andre svenskere, og han har de samme forpligtelser som f.eks. at betale skat. Den eneste grund til måske at ændre statsborgerskab er, hvis han skulle vælge at flytte til København og sammen med sin kæreste. Men så ville det være til svensk. Jeg spørger Fernando, om han føler sig hjemme her:

Jo ... for mig, der har flyttet rundt så mange steder, det er svært at sige men jeg har mine ting her og min lejlighed her nu, det får mig til at føle mig hjemme, men jeg vil aldrig kunne sige, at jeg føler mig 100 procent hjemme, for jeg er ikke vokset op her men jeg ville gerne føle mig hjemme, og derfor har jeg slået mig ned, i hvert fald for nu, men jeg ser måske ikke mig selv leve her om fem år, ikke i den samme lejlighed, ha ha, det er blandet.

Da vi skilles på Vesterbro, tager jeg et foto af Fernandos canadiske nøglering. Den har bl.a. en nøgle til kærestens lejlighed.

Fernando valgte at flytte til Skåne, fordi det er mere end Skåne. Det er også en bro til København. Broforbindelsen er for ham ikke en forhindring, den udgør tværtimod muligheden for et større personligt livsrum. I dette perspektiv lever han alle de forhåbninger og regionale drømme ud, som Øresundsbroen for nogen blev motor for. Han giver liv til brostatistikken og åbner for perspektiver på regionaliseringen. Men

Fernandos historie og rejsepraksis er også fortællingen om en helt bestemt type rejssende og tilflytter, der bl.a. beretter om, hvordan lokale og regionale processer er i tæt samspil med globale mønstre, med menneskers ønsker og forskellige årsager til at flytte sig og politiske forsøg på at motivere eller begrænse samme. Fernando er et eksempel på det, Arjun Appadurai kalder »ethnoscape«, et begreb for de skiftende landskaber, der konstitueres af mennesker og grupper, som med deres bevægelsesmønstre former foranderlige verdener, som vi både lokalt og globalt lever i. I den forstand tilhører Fernando de store grupper af mennesker i bevægelse: immigranter, turister, flygtninge osv. På den anden side fortæller han kun om den begrænsede og privilegerede gruppe, som rejser efter eget ønske, og hvis pas og kompetencer åbner grænser. Kosmopolitter, der opbygger kulturelle, sociale og sproglige færdigheder til at begå og orientere sig, og som kan genkendes og genkende hinanden i rejsearenaer og afgrænsede lokale miljøer rundt omkring i verden.

Efter ti år med Øresundsbroen og med en ny vision og udviklingsstrategi for regionen for det kommende årti vil professionelle og politiske aktører arbejde for at føre Øresundsregionen ind i et nyt kapitel. Hvis det skal rumme nye fortællinger og åbne perspektiver, er Fernandos historie og scenarie tankevækkende og kontrastfyldt at se på. En tilflytter med et sammensat nationalt tilhørsforhold og dog med en idé om, at hjemmefølelser er nært forbundet med stedet, man vokser op, og af samme grund giver udtryk for nok aldrig at føle sig »100 procent hjemme« i Malmö eller København. En rejssende, som rutineret orienterer og bevæger sig ind og ud af begge sider af Øresund, fordi det er »just around the corner«.

Fernando taler ikke om geografi, region og nationaliteter, og historikken knyttet til »før og efter broen« er kun et lydspor, som andre beretter om. Han fortæller til gengæld om at flytte af faglig interesse og bruge sine evner, om at opleve lokale byer med forskellige atmosfærer, om at etablere et hjem, møde mennesker og skabe relationer. Ikke ligefrem storslåede eller spektakulære ønsker eller oplevelser. Nok heller ikke udpræget stedspecifikke og dog et kontrastfyldt udtryk for de mange parallelle, forskudte og krydsende lokale spor og globale processer, der tager form med Øresundsbroen som baggrund.



Stationer er skabt til gnidningsløse strømme af rejsende, men med jævne mellemrum er der grus i maskineriet. Rulletrapper strejker, togene er forsinkede, billetautomater fungerer ikke. Atmosfæren forandres, irritation, stress og frustration dominerer.

Noter

1. Tom O'Dell skriver om de historiske linjer i vor tids turisme og rejsende og om, hvordan en væsentlig historisk forudsætning har været, at: »folk måste lära sig att vilja fara hemifrån«, hvor bl.a. fremkomsten af rejsehåndbøger har spillet en rolle. Tom O'Dell, »Turism i upplevelsens tecken«, *Nonstop! Turist i oplevelseindustri-lismen*, red. Tom O'Dell, Lund 1999, s. 19.

2. Se andre artikler i antologien for uddybning af disse perspektiver og temaer.
3. Orvar Löfgren, »Motion and Emotion: Learning to be a Railway Traveller«, *Mobilities*, vol. 3:3, 2008, s. 313.
4. Christiane Dellbrügge & Ralf de Moll, *In Quest of the Perfect Location*, Copenhagen/Berlin 2007, s. 4.
5. Arjun Appadurai, *Modernity at Large. Cultural Dimensions of Globalization*, Minneapolis 1996.

Referencer

- Appadurai, Arjun, *Modernity at Large. Cultural Dimensions of Globalization*, Minneapolis, University of Minnesota Press 1996
- Dellbrügge, Christiane & de Moll, Ralf, *In Quest of the Perfect Location*, Space Poetry, Copenhagen/Berlin 2007
- Löfgren, Orvar, »Motion and Emotion: Learning to be a Railway Traveller«, *Mobilities*, vol. 3:3 Routledge 2008, s. 313–330
- Löfgren, Orvar, »Rum för resande«, *Nonstop! Turist i upplevelseindustri-lismen*, red. Tom O'Dell, Historiska Media, Lund 1999, s. 41–65
- O'Dell, Tom, »Turism i upplevelsens tecken«, *Nonstop! Turist i upplevelseindustri-lismen*, red. Tom O'Dell, Historiska Media, Lund 1999, s. 11–40