

# “Det finns ju inget som säger vilket kön som skaska köra lastbil”

AF EDDY NEHLS

*Mandlige chauffører dominerer lastbilsbranchen og udgør en homogen social gruppe. Hvad er koblingerne mellem mænd og trucker-kulturen? Forklaringer kan findes i et 'mandligt manuskript', der blandt andet foreskriver sammenhæng mellem mænd og maskiner.*

Titelcitatet kommer från en av de lastbilsförare jag intervjuade när jag samlade material till min avhandling i etnologi (Nehls 2003) som, vilken handlar om den svenska åkerinäringen. Citatet kommer från en intervju med en manlig förare och visar på en paradox som, vilken här ska diskuteras. Under arbetet med avhandlingen fann jag att den manliga dominansen inom föraryrket var i det närmaste total. Enligt uppgifter från Svenska Transportarbetareförbundet organiserade man år 2002, 35.600 yrkesförare och bland dem fanns 1.830 kvinnor (5%). Omkring 600 organiserade chaufförer arbetade som utlandsförare och, *en* av dem var kvinna.<sup>1</sup> Men om det nu vore så att det inte finns något “som säger vilket kön som ska köra lastbil”, varför är det då i princip bara män som gör det?

Syftet med artikeln är att analysera olika uttryck för genus och makt inom den svenska åkerinäringen att, med ett kritiskt (och subjektivt visionärt) perspektiv, och

med hjälp av begreppen: "manligt manuskript manuskript" (Brittan 1989) och "genuskontrakt" (Hirdman 2001), att analysera olika uttryck för genus och makt inom den svenska åkerinäringen. Jag vill diskutera hur den manliga dominansen upprätthålls, medvetet såväl som omedvetet, dels inom ramen för vardaglig social interaktion mellan enskilda förare av båda könen (intervjuer), såväl som i , dels med hjälp av olika relevanta medier (tidningsartiklar, broschyrer och andra texter).och Jag ämnar också diskutera konsekvenser som går att hänföra till åkerinäringens normerande manlighet, som ett sätt att problematisera dens samma. Förhållandet inom den svenska åkerinäringen torde vara representativt för Norden (och resten av världen), men diskussionen utgår från och rör i första hand svenska förhållanden.

Studien bygger på 25 samtalsintervjuer med 2 kvinnor och 23 män,, vilka i den löpande texten presenteras med hjälp av citat från mina bandutskrift. För attSom ett försöka att beskrivavisa vilken typ av material det handlar om kan nämnas att intervjuerna utfördes på ett sådant sätt att jag försökte agera mer som intresserad samtalspartner (med checklista och bandspelar), än som informationssökare. Idealet var att ingripa eller störa så lite som möjligt i berättandet. Chaufförerna fick i princip fritt tolka mina övergripande frågeställningar. Tanken var att informanterna självmant skulle resonera kring sådant, inom yrket och i relation till lastbilen, som betydde mest för dem inom yrket eller i relation till lastbilen. Men, på mitt initiativ, avhandlades även ämnen som kollegor, yrkesskicklighet, familjeliv, att sova i lastbilen ute längs vägarna och transportarbetets organisation. Förarnas personliga historia berördes med frågor om uppväxtmiljö och föräldrarnas yrken. Under fältarbetet tillbringade jag dessutom sammanlagt 25 dygn i olika lastbilshytter och på fraktfärjor dygn (vilket innebar en resa på 2500 mil). Genom metoden "medföljande observation"

(Ehn & Löfgren 1996, 119) lärde jag känna 13 förare som följdes åt på sju olika transportuppdrag av varierande längd och typ.

Jag lärde genom metoden medföljande observation (jfr Ehn & Löfgren 1996, 119) känna 13 förare som följdes på sju olika transportuppdrag av varierande längd och typ.

När jag ifrågasätter och kritiskt granskar åkerinäringens nuvarande arbetsorganisation gör jag det med Haraway (1999) i åtanke;, omom ett samhälle mer präglad av jämställdhet och mångfald än dagens. Att förankra studien i en (mer eller mindre) politisk och uttalad vision är mitt sätt att betrakta världen annorlunda än den "objektive" vite vetenskapsman som oftast fått definiera världen (jfr Haraway 1991, 191, 1999, 145, 1997, 25). Strategin motiveras med hänvisning till en medvetenhet om att hegemoniska maktstrukturer genom historien upprätthållits framförallt genom osynlighet, att de har uppfattats som en självklar och icke-ifrågasatt del av människors vardag (Smith 1998, 162ff). Mitt perspektiv och mina intentioner är tvärtom subjektiva och uttalat politiska, vilket jag inte ser som något problem. Snarare betraktar jag det som en oundviklig konsekvens av min syn på den sociala verklighetens ontologi. Min utgångspunkt är helt enkelt att världen och verkligheten alltid och överallt är komplex, paradoxal och situationsbunden. Jag utgår från att det inte finns några allmänt eviga och slutgiltiga grundvalar att hämta stöd från (Kjørup 1999, 348. Latour 1998). Med en sådan utgångspunkt finns, som jag ser det, helt enkelt inte några objektiva analyser av sociala relationer eller kulturella fenomen, bara perspektiv (Beronius 1991, 22).

Utifrån detta Argumentet jag använder som motiv för (det visionärt utopiska) jämställdhetsperspektivet i artikeln argumenterar jag för idén attutgår från tanken, att närom flertalet lastbilschaufförer, (eller vilka yrkesutövare som helst), är män så görs

allt för lätt kopplingar mellan egenskaperna som dessa yrken antas "kräva" och det kön som (för närvarande) utför uppgifterna. Men om yrkeskåren består av en blandning av individer av olika kön, ålder, sexuell läggning, etnisk tillhörighet och hudfärg etc. blir det förhoppningsvis lättare att anpassa kraven efter vilka förhållanden som råder, vilket i sin tur borde bana väg för andra kategorier av människor att identifiera sig som förare och därigenom söka sig till yrket.

Artikeln är uppdelad i två tankespår. Det ena är en diskussion om åkerinäringens genuskontrakt där reproduktionen av åkerinäringens normerande manlighet analyseras. Det andra spåret handlar om att definiera vilken typ av manlighet som premieras inom åkerinäringen och vilka konsekvenser dennes kan ge upphov till. Perspektiven är intimt sammankopplade och valda eftersom jag menar att de utgör en viktig del av förklaringen till mandominansen.

#### ÅKERINÄRINGENS GENUSKONTRAKT

Historikern Yvonne Hirdmans begrepp genuskontrakt, (2001, 77ff) används här som teoretiskt verktyg för att synliggöra maktorordningar kopplade till kön inom åkerinäringen. Kontraktet bygger på två principer. Den ena lyder: *Mannen är normen. Det mannen tänker/gör är alltid bäst.* Den andra går ut på att *könen aldrig får blandas.* Hirdman menar att samhället i sin helhet är strukturerat på detta sätt, men min diskussion är här begränsad till den svenska åkerinäringen.

#### MANNEN ÄR NORMEN

Följande berättelse från en kvinnlig lastbilsförare vid namn Ulla används för att visa hur en manlig norm kan ta sig uttryck i åkerivardagen. Hon skriver – Under rubriken: "Va, sitter det en kvinna bakom raten?", i boken *En bit på väg* (1997) skriver hon – om sitt liv som lastbilschaufför:

"Alla förstår mot bakgrund av det jag berättat att det aldrig blev tröttsamt att sitta och nöta samma sträcka om och om igen. Under de nästan femton år som jag höll på i långtradersvängen så var det högst två eller tre gånger jag hellre hade velat stanna hemma. Varje resa var ett nytt äventyr" (Blomqvist 1997, 280f).

Överallt, skriver Ulla, blev hon väl omhändertagen och respekterad av sina manliga arbetskamrater. Hon berättar också med stolthet hur hon klarade olika strapatser på egen hand. Genom artikeln möter läsaren en förare som verkligen trivs med sitt yrke. Så en ödesmättad dag kommer hon fram till ett ställe där en annan lastbil stod illa parkerad. Hon blev irriterad och gav föraren en tillsägelse. Men:

"I slutet av maj träffades vi igen på en "skogsfest" hos en kompis till mig. Den träffen betydde början till slutet på min karriär som chaufför. I början av november slutade jag att köra lastbil och flyttade från mitt älskade Helsingborg till mörka Småland – för att bli sambo med "parkerings syndaren". (ibid).

Ullas text om livet som lastbilschaufför slutar abrupt efter denna passage. Hon nämner kort att hon idag arbetar som truckförare på ett lager i "mörka" Småland, dit hon flyttat från sitt "älskade" Helsingborg. Jag menar att avslutningen på berättelsen kan tolkas som ett uttryck för anpassning efter en manlig norm. Så länge Ulla uppfyllde yrkets explicita såväl som implicita krav accepterades hon, men när hon blev sambo med en lastbilsförare och paret skulle bygga ett hem var det hon som fick sluta köra lastbil.

Ulla menar att hennes manliga kollegor överlag varit positivt inställda till henne som förare. Även jag fick under mina intervjuer intrycket att flertalet av männen (i princip) accepterar kvinnor i yrket:

"Nej det är inte många, men det finns ju några stycken. Dom sköter sitt jobb lika bra som

alla andra och jag tror att dom är mer rädda om grejerna. Men dom blir ju faktiskt kanske lite illa behandlade. För jag menar det finns ju dom som menar att en tjej har inte i en lastbil att göra. Dom blir i princip, kanske inte mobbade men utstötta av vissa kollegor på olika åkerier som tycker, att fan, en tjej ska inte köra lastbil. Men jag menar, det finns ju inget som säger vilket kön som ska köra lastbil. Det har bara blivit så. Hon kan ju faktiskt sköta ett sådant jobb hon med.”

Kvinnor kan, som Hirdman skriver, tillåtas göra det män gör, , menmen det sker inom åkerinäringen i hög grad på männens villkor. Påståendet att “det har bara blivit så” visar, menar jag, hur en manlig norm är verksam i förarnas vardag och kan ses som en form av osynliggörande av kvinnors erfarenheter och eventuella problem, menar jag.

Under en intervju fick jag ta del av följande resonemang som kan sägas visa på hur denna manliga norm upprätthålls i förarnas vardag (observera vändningen i citatet):

“Det är egentligen en stor prestation som damerna gör, som är gifta med sådana djävla typer [som oss förare]. Du vet ... Det går inte att det är rödstrumpefasoner. Att du ska ha tio veckor pappaledigt ... Det funkar inte här. För det är ... Ja, funkar, det får det ju göra, i och för sig. Men det är inget som blir gott sett – någonstans.”

Uttalandet kan också betraktas som en nyttig påminnelse om att empirin skapats i samspel mellan intervjuad och intervjuare. Intervjun utfördes i en lokal på åkeriet som var fylld med “manliga” attribut, och jag intog där rollen som intresserad lyssnare. Frågorna kretsade kring yrket och vad det innebär att vara lastbilschaufför. Föraren var äldre än jag och han gavs fritt talutrymme. Jag lyssnade på hans berättelser med okritiskt intresse, och i egenskap av man avvek jag inte nämnvärt från den övriga persona-

len. Det *kanske* invaggade informanten i en trygghet som fick honom att glida in i en yrkesjargong som tillåter nedlåtande åsikter om “rödstrumpor”. Vändningen kan möjligen bero på att föraren plötsligt kom till insikt om att talet om rödstrumpefasoner inte är okontroversiellt utanför åkerivärlden. Med etnologen Oskar Pripp (2001, 71ff) skulle detta kunna sägas vara ett uttryck för den “tredje närvarande” som i form av samhällets jämställdhetsdiskurs gör sig påmind under intervjun som ett slags imaginär samtalspartner vilken “kräver” svar och förklaringar. Jag ifrågasatte inte förarens resonemang, det var helt på eget initiativ han modifierade sitt ställningstagande. Talet om jämställdhet verkar trots allt ha trängt in i åkerinäringen. Någoting reglerade åtminstone vilka åsikter föraren ansåg sig kunna uttrycka under intervjun. Eftersom åkerinäringen än så länge är en mansdominerad och relativt homogen social miljö där traditionella manliga ideal upprätthålls kan emellertid enskilda förarens krav på barnledighet betraktas som omöjliga. Citatet tolkar jag som att den förare som eventuellt skulle komma på idén att ta ut föräldraledighet sannolikt kommer att förlora sitt anseende på åkeriet.

#### NORM(RE)PRODUKTION

Som visats genom exemplet med Ulla understöds normen även av individer tillhörande sådana förarkategorier som befinner sig i minoritet, vilket man uppenbarligen är tvungen till för att accepteras. Båda kvinnorna jag intervjuade nämnde mansdominansen som skäl att söka sig till åkerinäringen (även Johansson 1997, 12). En av mina kvinnliga informanter, en fjärrlastbilsförare, berättade hur hon tjtat ett helt år på sin blivande arbetsgivare för att få chansen att visa att hon kunde leva upp till yrkets krav. Hennes svar på min följdfråga, om hon önskade fler kvinnor på åkeriet, blev följande:

“Jag trivs som det är och jag tror inte att det ska komma allt för många tjejer. Då blir det nog ... Då kan charmen försvinna. Det är en viss charm med yrket och den kan ju förändras om det kommer in för mycket kvinnor. Då kanske man måste ändra på saker och göra dem på annat sätt och då kan ju charmen försvinna. Det är charmigt att vara lastbilschaufför.”

Min första tanke var att liknande uttryck och åsikter visade hur kvinnor medverkar till att understödja åkerinäringens manliga hegemoni. Vid närmare eftertanke har emellertid den åsikten allt mer kommit att revideras eftersom den utgår från att kvinnorna är offer. Citatet ska kanske snarare betraktas som ett uttryck för föreställningen om att vissa eviga och oföränderliga egenskaper vidhäftar könen, till exempel att män är rakare i umgänget. Min utgångspunkt är emellertid att godhet, omtänksamhet, konkurrensvilja, tävlingsmentalitet och andra kvaliteter inte är biologiska och orubbliga egenskaper exklusivt bundna till ett visst kön, utan snarare diskursivt skapade föreställningar om könsliga egenskaper om att så är fallet. Uttalandet kan därför användas för att visa på att även kvinnor kan trivas i miljöer där manliga värderingar dominerar (och det samma gäller naturligtvis för män inom kvinnodominerade områden). Kvinnorna inom åkerinäringen utför även ett viktigt arbete för att vidga och förändra förståelsen av det som brukar betecknas kvinnligt, något somvilket i lika hög grad gäller för män verksamma inom kvinnodominerade yrken (Nordberg 1999, 286. 2000b, 165ff).

De två kvinnorna jag intervjuade hade valt arbetsupplägg som kan sägas vara anpassningar till en “manlig” norm. Den ena kvinnan arbetade dagtid som distributionsbilsförare och ansvarade ensam för familjens barn eftersom hennes make körde lastbil i fjärrtrafik. Den andra arbetade som fjärrförare, vilket möjliggjordes genom att hon levde med en pensionerad man som

ansvarade för hemmet och parets barn. Rådande föreställningar om hur transportarbete bäst organiseras utmanades därigenom inte och detta, vilket visar att kvinnor i åkerinäringen inte automatiskt med automatik medför förändring i arbetsorganisationen förändras.

Inom åkerinäringen fann jag ett utbrett krav på lojalitet mellan arbetare och arbetsgivare. Jag fann också att ett av de viktigaste tecknen på yrkesskicklighet var att föraren signalerade pålitlighet. Inget av detta kan sägas vara förknippat med kön, men mansdominansen inom åkerinäringen i kombination med manlighetens normerande status har tilldelat män avsevärda fördelar när deras förmåga till lojalitet och pålitlighet ska värderas. Även om det finns kvinnliga förare som accepterats fullt ut (jfr Ulla ovan) vittnar flertalet av kvinnorna i Carina Johanssons (1997) studie, liksom mina informanter, om diskriminering på grund av sitt, (i förhållande till majoriteten), avvikande kön. En av Johanssons informanter berättar till exempel om hur hon nekades anställning på ett åkeri med motiveringen att ägaren tidigare haft en kvinna där som inte ansåg sig kunna utföra tyngre arbetsmoment på egen hand. Kvinnan hade ständigt bett sina manliga kollegor om hjälp och åkeriägaren ville inte utsättas för det igen. En enda kvinna gjordes således till representant för alla kvinnor. Åkeriägaren torde sannolikt ha haft åtminstone någon man som liksom kvinnan undandragit sig arbetsuppgifter, men detta fick honom uppenbarligen inte att ifrågasätta män i allmänhet.

#### KÖNEN FÅR ALDRIG BLANDAS

Könens isärhållande fungerar som en maktteknik vilken urskiljer kvinnorna från gruppen förare. Motståndet mot kvinnor är huvudsakligen tyst samt diffust och behöver således inte ta sig handgripliga uttryck för att ha effekt.

Vid en första genomgång av materialet verkade informanterna inte vara motstånda-

re till kvinnor inom yrket. En förare sa till exempel: "De är ju militärer och poliser och allting idag. Och det är ju inte konstigare att en dam är chaufför än att en kille är det". Uttalandet skulle kunna indikera att informanten bejakar jämställdhet, men under fortsättningen av samtalet, i en berättelse om en kollega som var gift med en kvinnlig chaufför, snuddar föraren vid något som kan illustrera motståndets mer subtila uttryck:

"Jag hade sällskap mycket med en när jag körde på Spanien. Hans fru hon var gravid. Hon körde en kylbil och släp och han körde en kylbil och släp. Jag frågade då ... Jag visste inte att de var gifta. Nä, sade hon. Jag ska jobba fram till jag är i sjunde månaden sedan ska jag gå hem. Paret skulle spara så mycket pengar de kunde för dom skulle köpa ett hus och ville sätta in så mycket som möjligt i det. Och det är ju förnuftigt. Men det vete fan om det är ... Jag tycker nog inte det var så lyckat när hon kom upp mot den sjunde månaden. Men hon var en duktig chaufför, det var hon. Hon körde nonstop med oss. Hon var lika pigg som vi andra. Hon gick upp och fyllde på aggregatet, för hon skulle ha olja på, det var ett sådant gammalt tetraaggregat. Hon klättrade upp på taket där precis som vilken kille ... Ja hon var ju inte ... Det var i början av graviditeten."

Föraren nämner orden "precis som vilken kille", och jag ser detta som ett tecken på att hon kunde accepteras eftersom hon uppfyllde förarnormen. Kvinnor som är som "vilken kille som helst" kan följaktligen få tillträde till yrket, men det är uppenbart på männens villkor. Förmågan att fylla på olja förblir ändå en manlig egenskap. Genuskontraktets förbud mot att blanda könen kan således, genom att kvinnliga lastbilsförare omkodas till maskulinum, symboliskt hållas levande inom åkerinäringen. Men en sådan (nöd)lösning tvingar likväl de kvinnor som vill bli accepterade som förare att anpassa sig efter en manlig norm.

En manlig förares resonemang får visa på hur isärhållandet kan motiveras:

"Sedan så kan du ju egentligen inte ta in så mycket damer heller här för att ... Ja nog går väl det. Okej, när man kör ensam. Men förr körde dom två man. Du kan ju bara tänka dig ... Kvinnorna hade gått hemma hos någon kärring som fick reda på att Kalle skulle köra med Elsa. En tur till Italien. Och du vet att där uppväcks sympatier och sedan är det ju lätt att det blir helt annat än att köra bil. Och de grejerna har inte chefen velat ha. Därför har han sagt att det är killar som kör och så är det inget snack, eller så kunde vi haft ett gäng damer som körde. Så att ... han har valt killar eftersom att det har inte varit så många damer förr som har varit intresserade."

Informanten säger här inte uttryckligen att kvinnor passar dåligt för yrket, men det faktum att kvinnor inte visat något intresse för åkerinäringen betraktas uppenbarligen inte som något problem. Snarare ser han könssegregationen som något positivt. Den legitimeras med hänvisning till en heterosexuell norm där män och kvinnor alltid antas känna sexuellt begär efter varandra (jfr Rosenberg 2002, 100ff. Connell 1999, 196). Sexuella relationer mellan manliga såväl som kvinnliga förare anses uppenbarligen vara otänkbart.

#### ÅKERINÄRINGENS MANLIGA MANUSKRIPT

Diskussionen under denna rubrik ser jag som en fortsättning på tidigare resonemang. Här handlar det dels om är att visa vilkent typ av manlighet som gjorts till norm inom den svenska åkerinäringen, dels om att diskutera vilka konsekvenser som detta ideal kan sägas vara förknippat med. Etnologen Bo Nilsson (1999, 44ff) analyserar med hjälp av begreppen symbolisk makt, representationsregim och manligt manuskript, scoutrörelsens retoriska maskulinitet. Mitt material består inte av sådana



regelrätta texter av undervisnings- eller uppfostringskaraktär som fanns inom scoutrörelsen, men likväl går det utifrån förarnas berättelser och mina egna observationer från resorna, att diskutera empirin i termer av "manuskript" (jfr Brittan 1989, 61). Lastbilsförarnas manliga manuskript framträder huvudsakligen indirekt i förarnas berättelser och vardag samt i mediematerial som handlar om chaufförer.

#### DET SYMBOLISKA VÄRDET I ATT HA FAMILJ

Detta att föraren har familj visade sig vara en viktig komponent i manuskriptet. Yrkesutövningens ständiga förflyttningar tarvar kanske en fast punkt i tillvaron om chaufförerna ska orka med lastbilslivet i längden? Materialet är hur som helst fyllt av uttryck för uppfattningen om att de duktigaste och mest pålitliga förarna har familj. En amerikansk åkeriägare får illustrera den syn på kompetens som finns även i Sverige: "Vi vill ha förare som tycker om att vara hemma. Starka pålitliga familjemän"<sup>2</sup> (Brand platform. For Volvo as a truck brand). Citatet kommer från en förav Volvo Lastvagnar framtagen broschyr som visar företagets tolkning av ett yrkesideal som antas appellera till branschen. Under mina samtal med personal på företagets utvecklingsavdelning framgick att Volvo profilerar sig som "förarnas lastbilmärke" och därför är deras synpunkter betydelsefulla i sammanhanget. Volvofolket hävdade att idealet inom näringen idag är en chaufför med familj, en lastbilsförare som vill komma hem, och inte en cowboy som söker äventyr. En förare med familj är i högre grad än andra beroende av en fast inkomst och kan därför förväntas vara angelägen om att komma tillbaka så snabbt som möjligt. Förare med familj kan också förmodas vara socialt kompetenta och smidiga – vilket är en annan högt värderad egenskap inom åkerinäringen – kanske eftersom han eller hon, trots att arbetsorganisationen ser ut som den gör,

lyckas behålla familjen. Utifrån ett jämställdhetsperspektiv finns anledning att förhålla sig kritisk. Åkerinäringens nuvarande arbetsorganisation bygger helt och hållet på principen att en av parterna *ensam* ansvarar för hemmets sociala funktion medan den andre bidrar med ekonomiskt stöd. Utan att lägga några värderingar på förhållandet menar jag att det blir något paradoxalt inom åkerinäringen eftersom föraren anmodas vara hemkär samtidigt som arbetsorganisationen tvingar honom eller henne bort från familjen i upp till 220 nätter om året.

#### FÖRARAMBIVALENS

Här ska uppmärksamheten riktas mot några möjliga konsekvenser som går att hänföra till försöken att uppfylla åkerinäringens manliga manuskript. En lastbilsförare, Mats, berättar i ett tidningsreportage följande för journalisten:

"En fårfarm på Nya Zeeland. Det vore verkligen drömmen. Han tittar på mig. Ja, jag är så trött på det här ibland. Att aldrig vara hemma. Jag har ju missat barnens uppväxt helt. [...] Ja, fy fan. Viket liv man har. Jag har försökt jobba på Volvo. Men jag stod inte ut med staketet omkring mig. Han tystnar. Tittar på vägen. Gnider sig i skäggstubben. Tänker en cigg. Jag vet inte. Säger han. En dag när man kommer hem så står kanske väskorna där på trappan. Och då är inte Mats Erik Olsson stor, det kan jag lova dig. (Höglund 1998)."

Mats visar här hur sårbar han upplever sig vara som utlandschaufför. Statusen som uppvärderad utlandsförare och familjeförsörjare har uppenbart en baksida i form av det beroendeförhållande föraren kan tvingas in i gentemot sin partner. Eftersom pålitligheten delvis är kopplad till familjeförsörjarrollen skulle man kunna säga att både partnern och det manliga manuskriptet tvingar Mats till underordning, vilket är en aspekt som lätt förbises om man enbart

koncentrerar sig på den manliga makten och det manliga inflytandet. Eftersom utlandsförarens status inom åkerinäringen är en strukturell maktposition finns hela tiden risken att den enskilde föraren utsätts för känslor av vanmakt, vilket utifrån mitt jämställdhetspolitiska perspektiv blir viktigt att poängtera.

Tidningen TRAILER har som publicistisk ambition att presentera representativa och goda exempel på lastbilsförare. Eftersom tidningen läses av många förare blir den en viktig normproducent som underbygger det rådande manuskriptet för manlighet inom åkerinäringen. Hur det kan ta sig uttryck och vilka konsekvenser det kan medföra kan illustreras med hjälp av en artikel som handlar om Magnus, en svensk lastbilsförare som arbetar i USA:

"Det är söndag förmiddag i en sömning trailerpark i Suffolk, Virginia. Magnus Björnby håller just på att säga adjö till sin familj för ännu en vecka på vägen. Hans yngste son Tim, 3 år, gråter och tycker att pappa ska byta jobb. Magnus tröstar honom så gott det går och lovar att köpa med en present hem. Äldste sonen, Tor 5 år, och fru Gittan tar det lite mer med ro. Tor kanske till viss del på grund av att han har fullt upp med att hålla balansen på sina rullskridskor. Gittan för att hon vet att Magnus gillar sitt jobb. [...] "Detta är det värsta med jobbet, att lämna familjen så här, säger han lite nedstämt" (2000/4).

Det manliga manuskriptet krokar i artikeln uppenbart med förarens privatliv. Att lämna familjen och barnen återkommande under längre eller kortare perioder är något alla fjärrförare har erfarenhet av. Manuskriptet rymmer dock inte några handlingsplaner för hur sådana känslomässiga situationer ska hanteras. Föraren tvingas på egen hand uppfinna lösningar och TRAILER erbjuder ingen hjälp eftersom alla sådana aspekter tonas ner och därigenom osynliggörs. Magnus berättelse, att han drömt om att få köra lastbil i USA ända sedan han var liten, äg-

nas däremot stort utrymme i texten. Man tilldelar således belöningen och målet högre prioritet än det "pris" föraren tvingas betala för att nå dit. När Magnus väl beslutat sig för att försöka uppfylla drömmen tog det tre år innan han tilldelades permanent arbetstillstånd, men när han 1998 fick sitt "Greencard" flyttade familjen omgående. Väl framme vid målet kastade han sig ut i sitt livs äventyr. Familjen var uppenbarligen inte tvingad att flytta på grund av arbetsmarknadsrelaterade problem i Sverige. Beslutet fattades enbart på grundval av att Magnus hade en dröm om att få köra lastbil i Amerika.

Perspektivet i artikeln är tydligt manligt, vilket framgår av hur hustruns reaktioner beskrivs: "Gittan blev inte särskilt glad då hon fick höra att Magnus skulle vara hemifrån hela veckorna. Men hon visste att om hon inte lät honom göra det skulle hon antagligen få höra det resten av livet". Oavsett hur maktfördelningen ser ut i Gittan och Magnus hushåll *kan* artikeln i TRAILER sägas förmedla ett budskap om att en lastbilsförarhustrus uppgift är att understödja sin mans drömmar.

Så länge arbetsorganisationen inom åkerinäringen ser ut som den gör blir frånvaron i förhållande till barnen det symboliska pris lastbilsförare får betala om han eller hon vill fortsätta köra lastbil. Det finns inget forum inom näringen där eventuella problem som följer av detta kan bearbetas, vilket kan betraktas som en konsekvens av och ett tecken på att manlighet gjorts till norm inom åkerinäringen. Den som inte accepterar upplägget anses helt enkelt inte passa för yrket. Eftersom den förare som försöker gå utanför manuskriptet riskerar att få sin pålitlighet ifrågasatt måste chaufförerna mer eller mindre köpa hela paketet, eller förkasta det och erkänna sig själva som problem. Förhållandet kan uppenbarligen leda till ambivalens, vilket kan sägas förstärka rådande förhållanden inom åkerinäringen, åtminstone så länge den inte erkänns som ett yrkesrelaterat problem.



Den kanske mest betydelsefulla orsaken till att det framförallt varit män som sökt sig till lastbilsföraryrket (vilket i sin tur torde vara den enskilt viktigaste orsaken till mansdominansen) finner jag i det omgivande samhället, i den kulturellt föreskrivna kopplingen mellan män och maskiner (Mellström 1999). Redan från unga år inskolas pojkar mot intresse för bilar. Kvinnorna motas därigenom med mildt våld, redan tidigt i livet, bort från det som mycket väl skulle kunna vara en utmärkt arbetsmarknad även för kvinnor. Myterna om truckers är ett viktigt led i denna process som ytterligare underblåser föreställningen om att bara män kan köra lastbil, (även om många förare idag inte vill sammanblandas med dem).

Vägen som ett manligt könskodat rum där en lång rad stereotypa könsroller produceras är en annan aspekt som torde befrämja den manliga dominansen inom åkerinäringen, och som inte bör underskattas i en diskussion om jämställdhet. Kvinnors status och rätt till respekt är långt ifrån självklar i det offentliga rum som vägen utgör en viktig del av. Det räcker således inte att kvinnliga lastbilsförare bryter könsbarriären när de söker sig till åkerinäringen, väl där konfronteras de dagligen under yrkesutövandet med sitt påtvingade utanförskap, vilket torde påverka vem som kan tänka sig att söka sig till yrket.

En vanlig förklaring till mansdominansen inom chaufförsyrket är att det är ett kroppsligt arbete och att män generellt sett besitter större muskelstyrka. Argumentet motsägs emellertid av att lastbilsföraryrket idag inte är speciellt tungt och att lastbilarna ytterst sällan går sönder. Dessutom är det så att många fjärrförare på grund av försäkringsregler inte får röra lasten och de som kör i containertrafiken behöver i princip inte lämna hytten. Paradoxalt nog är det faktiskt så att den gren av åkerinäringen där de flesta kvinnorna arbetar är distributionsbilssegmentet. Och där behövs det verkligen muskler.

Är det då omöjligt att få till stånd jämställdhets- och mångfaldsbefrämjande förändringar inom åkerinäringen? Det tror jag inte. Det finns sprickor i muren av mansdominans. En sådan är viljan att uppmärksamma kvinnliga förare som visat sig i olika sammanhang. Dessutom står åkerinäringen inför ett omvälvande generationsskifte. Den höga medelåldern inom gruppen förare är en betydelsefull faktor som oundvikligen kommer att innebära genomgripande förändringar. Näringen kommer inom några få år att behöva ett stort antal nya förare, och i denna process kommer det förmodligen att bli svårt att hålla fast vid "tingens ordning" inom åkeriverksamheten. Det finns inget som tyder på att samhällets transportbehov kommer att minska i framtiden, snarare tvärtom. Varorna och godset måste förflyttas och kunderna torde inte lägga förmodligen ingen större vikt vid ha något större intresse av förarens kön, nationalitet eller sexuella läggning. Det torde torde finnas hur många olika möjliga lösningar på samhällets transportbehov som helst. Således finns inget (åtminstone inget tvingande) som säger vilket av könen som kanske köra lastbil.

## NOTER

1. Det bör påpekas att siffrorna endast visar den del av förarkåren som är fackligt organiserad. Jag utgår dock från att könsfördelningen är ungefär den samma som inom branschen som helhet.
2. Min översättning.

## LITTERATUR

- Beronius, Mats. (1991): *Genealogi och sociologi. Nietzsche, Foucault och den sociala analysen*. Brutus Östlings Bokförlag Symposion AB, Stockholm/Stenahg.
- Blomqvist, Ulla. (1997): "Va, sitter det en kvinna bakom ratten?", in *En bit på väg*. 1997. Svenska transportarbetareförbundet i samarbete med Arbetets Museum, Norrköping.
- *Brand platform. For Volvo as a truck brand.*

(1997). Volvo Truck Corporation.

· Brittan, Artur. (1989): *Masculinity and Power*. Basil Blackwell., Oxford & New York.

· Connell, Robert W. (1999): *Maskuliniteter*. Daidalos., Göteborg.

· Ehn, Billy och Orvar Löfgren, Orvar. (1996): *Vardagslivets etnologi. Reflektioner kring en kulturvetenskap.* : Natur och Kultur., Stockholm.

· *En bit på väg.* (1997): 7.Svenska transportarbetareförbundet i samarbete med Arbetets Museum., Norrköping.

· Haraway, Donna. (1991): "Situated Knowledges: The Science Question in Feminism and the Privilege of Partial Perspective", in Donna Haraway., Donna. *Simians, Cyborgs, and Women. The reinvention of nature*. Routledge., London & New York.

· Haraway, Donna. (1997): *Modest\_Witness@Second\_Millennium. FemaleMan\_Meets\_OncoMouse. Feminism and Technoscience*. Routledge., London & New York.

· Haraway, Donna. (1999): "Ett manifest för cyborger. Vetenskap, teknologi och socialistisk feminism under 1980-talet", in Thomas Johansson, Thomas & Ove Sernhede, Ove & Mats Trondman, Mats (red.): *Samtidskultur. Karaoke, karnevaler och kulturella koder*. Nya Doxa., Nora.

· Hirdman, Yvonne. (2001): *Genus – Om det stabila föränderliga former*. Liber., Malmö.

· Humelsjö, Inger. (1999): "Manlighetskonstruktion i arbetarhistoria och fackförening", in Ann Marie Berggren , Ann Marie (red): *Manligt och Omanligt i ett Historiskt Perspektiv*. Forskningsrådsnämnden (FRN 1999/4), Stockholm.

· Höglund, Carin. (1998): "Med fönster mot öst eller "Håll käft, käring – jag kör", in *Göteborgs-Posten* (Lördagsbilagan *Två Dagar*) 1998-01-10.

· Johansson, Carina. (1997): "Kvinnor på väg. En genusstudie om kvinnor som lastbilschaufförer". (Studentuppsats). Institutet för folklivsforskning Stockholms universitet., Stockholm.

· Kjørup, Søren. (1999): *Människovetenskaperna. Problem och traditioner i humanioras vetenskapsteori*. Studentlitteratur., Lund.

· Latour, Bruno. (1998): *Artefaktens återkomst. Ett möte mellan organisationsteori och tingens sociologi*. Nerenius & Santérus Förlag., Stockholm.

· Mellström, Ulf. (1999): *Män och deras maskiner*. Nya Doxa., Nora.

· Nilsson, Bo. (1999): *Maskulinitet. Representation, ideologi och retorik*. Borea., Umeå.

· Nordberg, Marie. (1999): "Macho eller mjukis. Om historiska ideal, könskonstruktioner och manligt identitetsskapande på kvinnodominerade arbetsplatser.", in Ann Marie Berggren, Ann Marie (red): *Manligt och Omanligt i ett Historiskt Per-*

*spektiv*. Forskningsrådsnämnden (FRN 99:4), Stockholm.

· Nordberg, Marie. (2000a): "Hegemonibegreppet och hegemonier inom mansforskningsfältet", in Per Folkesson, Per & Marie Nordberg, Marie & Goldina Smirthwaite, Goldina (red): *Hegemoni och mansforskning. Rapport från nordiska workshopen i Karlstad 19 – 21 mars 1999*. Karlstad Universitet., Karlstad.

· Nordberg, Marie. (2000b): "Vem är Björn? Manlighetskonstruktioner och omförhandlingar av kön", in Ylva Hagström., Ylva & Lena Martinsson., Lena & Magnus Mörck, Magnus & Magdalena Pettersson, Magdalena (red): *Porträtt utan ram. Kön och sexualitet bortom strukturalismen*. Studentlitteratur., Lund.

· Pripp, Oskar. (2001): *Företagande i minoritet. Om etnicitet, strategier och resurser bland assyrier och syrianer i Södertälje*. Mångkulturellt centrum., Stockholm.

· Rosenberg, Tiina. (2002): *Queerfeministisk agenda*. Atlas., Stockholm.

· Smith, Anna Maria. (1998): *Laclau ANDand Mouffe OUFFE. The radical democratic imaginary*. Routledge., New York, London.

· TRAILER. Förlags AB Albinsson & Sjöberg., Karlskrona.

· *Yrkeschaufförernas levnads- och arbetsvillkor*. (1979). Svenska Transportarbetareförbundet. Stockholm.

## SUMMARY

*The article first investigates the Swedish haulage branch by using Yvonne Hirdman's gender contract to illuminate how perceptions of masculinity have been given normative status within the haulage business. The article subsequently analyses what is called the "masculine manuscript" of the haulage business – embodied by a well-behaved and reliable, middle-aged, white (Swedish), heterosexual man with a working class upbringing, or someone who at least lives by principles formed by conditions and experiences common to that socio-cultural group. This manuscript functions as a kind of ideal that drivers are compared to. Those who fit the manuscript are afforded considerable advantages, above all in the recruitment process. The critical point of the article is that the truck-driving culture is maintained – by*

*gender segregation and a narrow definition of proficiency, which counteracts the tendencies toward diversity and equality within the business.*

Eddy Nehls, F.D. i etnologi, lektor  
Institutionen för omvårdnad, hälsa och kultur