

om varseblivning och tolkning i etnologiska analyser av vardagligt tänkande och handlingssätt. Månsson presenterar intrikata resonemang på ett lättfattligt sätt vilket ökar läsbarheten. Samma positiva omdöme får hennes förmåga när det gäller kopplingar mellan teori och empiri. På det hela taget är *Becoming Muslim* ett skickligt vetenskapligt arbete och en god exponent för det etnologiska bidraget till IMER-forskningen.

Beatriz Lindqvist, Flemingsberg

Eddy Nehls: *Vägval. Lastbilsförare i fjärrtrafik – perspektiv på yrkeskultur och genus*. Etnologiska skrifter 29, Umeå universitet/Skrifter från etnologiska föreningen i Västsverige 41, 2003. 212 s., ill. English summary. ISBN 91-85838-63-2.

Den absoluta majoriteten av svenska lastbilsförare är fortfarande män, och så vill flertalet av dem tydligen att det ska förbli. Nutidsanpassade idéer om ökad jämställdhet och mångfald har svårt att få fäste inom yrkeskåren. I en förstudie konstaterades dessa två särdrag: den könsmissiga homogeniteten och förändringsmotståndet. Det blev utgångspunkterna för Eddy Nehls avhandling *Vägval. Lastbilsförare i fjärrtrafik – perspektiv på yrkeskultur och genus*. Mot denna bakgrund formuleras forskningsuppgiften: *syftet med avhandlingen är att utifrån ett kulturellt perspektiv, med speciellt fokus på genus och maskulinitet, studera lastbilsförare som yrkeskår*. Förarnas specifika form av maskulinitet finns som en idealbild – en chaffis är en medelålders man med jeans och skinnväst, som gärna lyssnar på countrymusik och är gift med en stark kvinna som accepterar att själv sköta hem och barn. Även om bilden till stor del är en mediaskapad stereotyp så existerar ”typen” emellanåt på riktigt. Beskrivningen stämmer i alla fall relativt väl in på Sture, som hör till informantskaran.

Varje kapitel introduceras med en berättelse från resan med Sture. Det är detaljerade och relativt omfattande skildringar från fältarbetet som ger oss ordentliga inblickar i yrkets vardagliga förutsättningar och krav, samtidigt som centrala teman för kommande analyser ringas in. Underlaget för studien består av fältanteckningarna från observationer, förtroendefulla diskussioner och samtalsintervjuer under totalt 2 500 mil som medföljare i lastbilar runt om i Europa. Erfarenheterna omformulerades sedan till frågor som ställdes till de 23

män och 2 kvinnor som intervjuats. Materialet har kompletterats med dels insamlade yrkesminnen, dels artiklar från dags- och fackpress samt några populärkulturella framställningar. För det analytiska arbetet hämtas stöd från den poststrukturalistiskt influerade könsforskningen och dess grundtes att manligt och kvinnligt är historiskt och kulturellt skapade och därmed föränderliga kategorier. Applicerat på lastbilsförarna innebär det att föreställningar, begrepp och konventioner som upprätthåller den manliga dominansen och könskodningen av yrket placeras i analysarbetets fokus. Ambitionen blir då att studera den sociala kategoriseringsprocess där kön skapas istället för att försöka definiera vad manlighet är. Från den växande mansforskningen hämtas en hel uppsättning begrepp som mestadels är relevanta, men vars inbördes relation kunde ha diskuterats mer, då de är utformade för lite disparata analyser.

En viktig strategi som pekas ut är sökandet efter tecken på ambivalens som öppningar mot eventuella förändringar av könshierarkiernas maktdimensioner. Att aktivera genusforskningens potential som ett verktyg för ökad jämställdhet och mångfald är också ett uttalat samhällspolitiskt mål med studien. Inte minst av den anledningen borde nog diskursers funktion och räckvidd samt subjektets roll ha utretts tydligare. Kulturbegreppet diskuteras däremot lite mer utförligt. Nehls varnar, i vederbörlig ordning, för ett fast och essentialiserande kulturbegrepp. Men om vi vänjer oss vid att tydligt definiera hur vi väljer att förstå kultur, empiriskt och analytiskt, bör det inte vara något större problem. Empiriskt måste vi naturligtvis, som Nehls också är inne på, fokusera både stabiliserings- och förändringsprocesser. Här blir lösningen att röra sig mellan en viss homogenitet och komplexitet. Kön och klass lyfts fram som centrala aspekter eller variationer av det kulturella och avser att ge begreppet ett mer preciserat innehåll, förstärkt med en betoning av maktproblematik.

Efter det inledande kapitlet om studiens förutsättningar och utgångspunkter följer två huvudkapitel, ett om yrkeskultur, ett om maskulinitet. Kapitel två, *Yrkeskultur*, är uppbyggt kring fyra kulturella aspekter av åkerinäringen. Först behandlas *klasstemat*, och det mest slående är att sociala skillnader underkommuniceras kraftigt inom näringen. Förare, arbetsgivare och egenföretagarna delar en social och mental värld i en mängd avseenden: samhällssyn, ålder, rural arbetarbakgrund och låg utbildningsnivå. Homogeniteten till trots utmärks kåren av en tydlig hierarkisk struktur,

baserad på graden av erfarenhet och relationen mellan förare och lastbil. Den självgäande egenåkaren utgör en yrkeskulturell idealtyp.

Andra klassuttryck är klagomål över brist på uppskattning från det omgivande samhällets sida, vilket tolkas som en kollektiv brist på självförtroende och blir en central delförklaring till varför gruppen sluter sig inåt och bevakar sina gränser. En grogrund skapas för misskrediterande omdömen mellan chaufförer och andra grupper i samhället. Logiskt sett borde det skapa sammanhållning och solidaritet inom gruppen, men denna utmärks mer av tuff, illojal konkurrens. Den delade sociokulturella bakgrunden framförs som förklaring till denna paradox. Homogeniteten understryks av förarnas egen syn på vilka egenskaper en yrkesförare bör ha. Idealt är denne ansvarsfull, pålitlig, självständig, socialt kompetent och medmänsklig, förmågor som bör ha förvärvats genom personlig erfarenhet. Det är en högst intressant kombination som säger mycket om yrket och om dess kopplingar till kön.

Av störst betydelse för förarna är dock *friheten*, som har status av nyckelsymbol. Att jobbet är fritt, självständigt och omväxlande är man enig om, men det visar sig vara en subjektiv och emotionellt förankrad föreställning. I realiteten styrs det dagliga jobbet av kunder, speditörer och åkare. Förarna påpekar själva detta faktum, men framhåller ändå frihetsaspekterna, vilket snarast gör dem till en dröm, strävan eller fantasi. Som ideal är de ändå högst reella och integrerade delar av en önskvärd livsstil, och de används också som markörer mot andra grupper eller yrken.

Lastbilen har en särställning som symbol för förarnas yrkesroll och identifikation. Den omgärdas av tydliga estetiska krav och omdömen och är föremål för en rigorös omvårdnad. Relationen mellan männen och maskinerna är så tät – av uppfostran, träning och tradition – att lastbilen ses som en personlig ägodel fast den egentligen inte är det. Att köra ses inte ens som ett arbete utan ett rent nöje. Hur man hanterar lastbilen och lasten blir ett prestige-kriterium inom gruppen. Vägen som arbetsplats lyfts slutligen fram som ett synnerligen konservativt *könskodat rum* ifråga om jämställdhet. De yrkesgrupper som rör sig inom fältet representerar konventionella och stereotypa könsroller och mansdominansen är slående. Män är anläggare och yrkesförare medan kvinnor serverar, diskar och säljer sexuella tjänster längs vägkanterna. Det verkar vara en rimlig tolkning, att denna vardagsvärld bidrar till konserverandet av förarnas maskulinitetsformer.

Brist på tolerans för olikheter eller annorlunda sätt att vara och leva uppvisades också i relation till människor i andra länder. Rent främlingsfientliga och t.o.m. rasistiska åsikter förekom emellanåt. En föreslagen tolkning placerar in uttrycken inom den snäva sociala grupperingen där den kan reduceras till en yrkesjargong och inte behöver stå för verklig rasism, menar författaren.

Kapitel tre har fått rubriken *Män och manligheter på väg*; det är en genuskritisk granskning av bilder av lastbilsförare inom populärkulturen och i berättelserna från fältstudien. Uppfattade som myter resp. manliga manuskript antas berättelserna påverka varandra, och bidra till uppkomsten av normer och föreställningar som förarna har att förhålla sig till. Ambitionen är att ifrågasätta föreställningarnas giltighet och underminera deras normerande kraft. Reportageboken *Trucking World Wide* och spelfilmen *Convoy* analyseras som typexempel på myter om truckers. *Myter* definieras som en slags kollektiv fantasi, men de bidrar till att strukturera människors förståelseformer, liv och vardag. Vi lär då att manlighet är förknippad med extrema miljöer som kräver sin man för att bemästras; med andra män eller manligheter som också måste bemästras; en prioritering av arbetet före familjen, kvinnor som antingen serverar och vårdar eller blir sexobjekt.

Den kvinna som vill accepteras i lastbilssfären måste leva upp till den stereotypt definierade bilden. Med hjälp av begreppet maskulinitetskras, som pekar ut historiska tillfällen då mäns position hotas, ges behovet av manliga hjältebilder en övergripande förklaring: de kan skänka symbolisk trygghet i oroliga och föränderliga tidsperioder. Lastbilsförarna själva har däremot medvetet tagit ställning mot detta "cowboyideal". Pålitlighet och social kompetens framförs som de seriösa och verklighetsanknutna egenskaper och ideal som de vill förknippas med. Åkerinäringens *manliga manuskript* snävar in perspektivet till förarnas egna berättelser om manlighet. Förarna får en överordnad position genom kontrasteringar mot och fördömanden av andra. Homofobiska uttalanden fungerar som en deklaration av att man själv är "straight" och kan sorteras in. Att ha och kunna behålla sin familj underbygger trovärdigheten ytterligare när man vill påvisa hur heterosexuell, pålitlig och ansvarsfull man är.

Men risker och problem finns också. Privatlivet kan bli sårbart och bräckligt; relationerna till barnen blir ett ständigt dåligt samvete. Arbetsgivarna kan ignorera önskemål om behovet att få leva familjeliv ibland. Där räcker inte manuskriptet till, det erbjuder inga lösningar

på känslomässiga problem. Arbetets krav dominerar. Maktdimensionerna poängteras ytterligare när fjärrförarna tolkas som ett manligt förarideal med hegemonisk status. Inom näringen har de fått en position som jämförs med den maktordning Robert W. Connell diskuterar med sitt numera väletablerade begrepp. Avvikande – ifråga om kön, sexualitet och etnicitet – underordnas. Andra är överordnade i kraft av position och kunskapsresurser, som ingenjörerna som designar lastbilarna och utrustningen. Dessa, och några till, är figurer som återfinns inom lastbilsförarnas symboliska fält. Principiellt visar mångtydigheten att könskodningen är godtycklig och måste upprätthållas aktivt. Dessutom undermineras och faller förstås manlighet som en universell kategori.

I sista kapitlet pekar Nehls på några framträdande drag. Motstånd mot förändring resulterade i ett värnande av traditioner och etablerade föreställningar, och det hänförs till gruppens känsla av att vara allmänt föraktade och till den fysiska och sociala isoleringen från det omgivande samhället. Ett annat kulturellt hinder mot förändring är den snäva definitionen av vad som betecknas som pålitlighet och ansvarsförmåga. Individualismen, hierarkin och den kulturella identifikationen med egenföretagarna hör också dit. Tendenserna till förändringar är få, men Nehls pekar på en viss vilja bland branschföreträdare att uppmärksamma kvinnliga förare, GPS-tekniken som eventuellt kan förändra frihetsupplevelsen och det kommande generationsskiftet, som möjligen kan rubba denna kärva och exkluderande form av maskulinitet.

Social homogenitet och heterogenitet

Informanterna är huvudpersoner i denna avhandling. Men vilka är dom egentligen? Mestadels introduceras dom med vaga termer som "vissa", "många", "äldre erfaren förare". Trots bruket av citat förblir dom en diffus grupp. Det blir lite problematiskt eftersom sociala karakteristika och tillhörigheter sägs vara väsentliga här. En närmare presentation av gruppens sociala biografi skulle ha kunnat underlätta förståelsen och varit analytiskt klagörande. Problemet är till en del metodiskt. Den påvisade homogeniteten verkar åtminstone delvis kunna hänföras till urvalet av informanter. Vi möter någon enstaka av utländsk härkomst eller med en annan syn på familjen samt en transvestit som chockerar förarna. Bland informanterna återfinns bara två kvinnor och dessa intervjuer används dessutom ytterst sparsamt. En större uppmärksamhet på kvinnliga förare hade säkert tillfört viktiga nyanseringar och

varit en hjälp för att problematisera vilka drag, problem och situationer som är mest genusladdade. Ålder pekas ut som en viktig analytisk kategori, men vi får inte veta så mycket om informanternas åldrar. Problemet är även analytiskt och rör frågan om hur det sociala och kulturella fungerar. Diskussionen kring förarnas klasstillhörighet är ett exempel. Inledningsvis sägs den spela en avgörande roll för förarnas vardag och yrkeskultur och tillhörigheten definieras som beroende av utbildning, fritidsintressen, föräldrarnas yrke, förarnas nuvarande arbetsuppgifter och typ av bostadsort. Men även här blir flera av variablerna en stum, förutsatt bakgrund.

Jag tycker det är en styrka att förhållandet mellan klass, yrke, kön och etnicitet aktualiseras. Men vad är egentligen klass här? Förarna uppvisar en speciell, kanske inte så ovanlig, form av klasstillhörighet. Subjektivt och kulturellt identifierar de sig med ett individualistiskt småföretagarideal, alla vill bli egna förare. Då avvisas eller döljs snarast arbetarklassbakgrunden och likheter betonas. Strukturellt sett kan de sägas ha en klassisk arbetarklassposition som anställda och underställda, och de placeras av Nehls in i en sådan objektiv position på grundval av härkomstskriterier. Hur ska vi förstå detta och hur kan det hänga ihop med maskulinitet? Är klass en socioekonomiskt given tillhörighet eller en meningsskapande identifikationsprocess? Någon slags diskussion om olika klassperspektiv hade varit värdefullt. Möjligen kunde Beverly Skeggs begrepp disidentification ha varit användbart. "Att tala om klass skiljer sig en smula från att leva som klass", säger hon. När förarna pratar om friheten och kontrasterar den mot fabriksarbete, handlar det precis om en sådan form av avståndstagande från redan etablerade bilder som hon problematiserat. Döljer idealen den reella klasspositionen i mer objektiv bemärkelse? Bidrar normalisering av maskuliniteten till att dölja den sociala underordningen? Det är några av många intressanta frågor som hade förtjänat att utredas här.

Vad är lastbilsförare för slags jobb?

Yrkeskulturen framhävs som central för förståelsen av förarnas variant av maskulinitet, men det problematiseras inte teoretiskt överhuvudtaget i inledningen. Yrkesstudier presenteras endast under tidigare forskning. Däremot framgår det tydligt av analysen att det t.ex. finns en bristande samstämmighet mellan symboliska och praktiska yrkeskulturella drag. Symbolvärdet dominerar kraftigt, där kan denna konventionella manlighet formas och upprätthållas. Frågor kring varför det

förhåller sig på detta sätt är däremot inte lika tydligt artikulera. Här tror jag det hade varit till stor hjälp om typen av yrke hade utsatts för en närmare granskning. Att vara lastbilsförare innebär att man har ett *mobilt, relativt lågkvalificerat serviceyrke*, och det bör definitivt ha betydelse för de könsuppfattningar som utvecklas. Kan den starka symboliska laddningen av manligt kodade uppgifter och egenskaper tänkas ha sitt upphov i risken att yrket annars kan degraderas till ett ordinärt, kvinnligt servicejobb? Är det anledningen till att lastbilen, det tekniska och muskelbehovet framhävs som avgörande? Kan den estetiserade omsorgen då ses som ett avståndstagande från vad som definieras som kvinnlig estetik. Förstärks det av mobiliteten – en ständig frånvaro från hemmet – som hjälper till att hålla sfärerna åtskilda? Som ett kulturellt system och en identitetsposition blir yrket i så fall sårbart och de låga kvalifikationskraven gör det än mer känsligt för förändringar. Förmågan att behärska en lastbil räcker inte så långt när tekniska innovationer gör körningarna allt lättare. Sårbarheten förstärks av det komplexa mönstret av status- och positionsskillnader som får hierarkier att framstå som naturliga. Med fokus på yrkets särart kunde även kroppens betydelse för förarnas iscensättande av sin maskulinitet ha blivit en intressant fråga.

Det gäller också frågan om vad för slags anställda det delade värdemönstret resulterar i. Blir de lojala, flexibla och självstyrande på ett, ur arbetsgivarnas synpunkt, mycket fördelaktigt sätt? Delvis går dessa problem att förstå om man läser mellan raderna, men explicita diskussioner saknas. Blicken för vissa betydelsefulla yrkeskulturella drag skymms nog av upptagenheten med kön och maskulinitet, även om avsikten inte var att ge kön en privilegierad absolut förklaringskraft. Om författaren istället valt att tydligare fokusera samspelet mellan yrkeskultur och maskulinitet som förståelse- och handlingsformer kunde analysen ha fördjupats.

Könspolitiska potentialer?

Men den sympatiska och klart uttalad könspolitiska ambitionen och visionen, som tillåts genomgå analysen av empirin, ska inte undervärderas för det. En rimlig slutsats man kan dra av avhandlingen är att den symboliska kopplingen mellan män och maskiner skulle behöva brytas för att yrket ska kunna förändras, göras tillgängligt för kvinnor och kanske för andra slags män/maskuliniteter. De normerade egenskaperna – medmänsklighet, (bil)omvårdnad, socialt upppoffrande, ansvarsfullhet, pålitlighet, social kompetens – brukar

konventionellt tillskrivas kvinnor, speciellt inom service-sektorn. Männen i studien kämpar för att ge desamma en maskulin vinkling och tolkning. Kanske kan det vara ett fält där det går att skapa öppningar för kvinnor genom att ta fasta på egenskaper och förmågor som är hyfsat könsneutrala (ansvar, pålitlighet) eller möjliga att omtolka? Trots vissa invändningar mot metodiska och analytiska vagheter är Nehls avhandling en nyanserad skildring av hur yrket utformas i skärningspunkten mellan reella dagliga praktiker och symboliska föreställningar och ideal, där kön och klass som identitetsmarkörer ofta samspekar på ett intrikat och inbördes förstärkande sätt. Styrcen ligger avgjort i den gedigna och nyanserat skildrade empirin som fångar förarnas dagliga liv, och som behövs för att förstå hur det går till när könsföreställningar omvandlas och omsätts till yrkesspecifika handgrepp och praktiker. Villkoren och resurserna varierar mellan olika grupper. Det tycker jag framkommer tydligt i Eddy Nehls avhandling.

Carina Kullgren, Göteborg

Mattias Qviström: *Vägar till landskapet. Om vägars tidrumsliga egenskaper som utgångspunkt för landskapsstudier*. Acta Universitatis Agriculturae Sueciae. Agraria 374. Alnarp 2003. 240 s., ill. English summary. ISBN 91-576-6408-0.

Mattias Qviströms avhandling har, som redan dess titel anger, som övergripande mål att via en tidrumslig analys ge oss en bättre förståelse för vägar som landskapsfenomen. Hans ambition är att fånga landskapets dynamik då det är förståelsen av hur i det här fallet vägar, förändrar och förändrat landskapet, som ger landskapsplaneringen möjlighet att förstå hur landskapet bör utformas i framtiden. I sitt kritiska förhållningssätt till den moderna planeringsideologins framstegsmodeller där vägar skall spara tid och reducera avstånd, knyter han an till en lång tradition inom landskapsforskningen. *Syftet* med denna studie är alltså att visa hur landskapsanalys utifrån en relationell tidrumslig ansats kan säga något om påståendet att avstånd kan krympa. Vilka avstånd krymper och vems tillgänglighet är det som ökar, det är kontroversiella frågor som Qviström använder för att visa vilken reduktionistisk analys det moderna planeringstänkandet bygger på. Framställningen är disponerad så att vi först får ta del av ett långt avsnitt om den landskapsforskning som Qvi-