

De gamle ringrevene – og de nye

*Fortellinger om norske trailersjåførere som kjører
langtransport i Europa.*

Victoria Sæther Miller



Sosialantropologisk Institutt

UNIVERSITETET I OSLO

Sammendrag

Denne oppgaven handler om norske trailersjåførere som kjører langtransport på kontinentet. Strukturelle og materielle endringer har ført til et generasjonsskille mellom de eldre og de yngre sjåførene. Mellom sjåførene foregår det en meningskontestering. For de eldre sjåførene handler dette om å kunne opprettholde deres forståelse av verden og deres kart over virkeligheten. Når kunnskapen som de er i besittelse av, blir ugyldiggjort, forsøker de hardere å markere sin egen maskulinitet og sine egne verdier. Mange av de yngre sjåførene har profesjonsutdannelse, de er utdannet til sjåførere. Dette skaper forskjeller i verdier, praksis og livsstil. De yngre sjåførene bruker traileren til å uttrykke seg selv, og de bruker økonomisk kapital på å konstruere hytta innenfra og ut. Slik gjør de traileren til en representasjon av seg selv, og de tilbringer mye tid inne hytta. De eldre sjåførene lever sine liv i større grad utenfor hytta enn de yngre gjør. De har tradisjon for å treffe hverandre på truckstopp og for å dele måltider. En del debatten har å gjøre med at den hegemoniske maskuliniteten er i ferd med å bli utfordret. Den hegemoniske maskulinitet er sterkt knyttet til hva det vil si å være en ordentlig sjåfør. Og den ordentlige sjåføren er sterkt knyttet til sin bil. I oppgaven utforskes også de ulike forhold mellom, og manifestasjoner av, sjåføren og traileren.

Forord

Å gjøre feltarbeid og å skrive denne oppgaven har vært spennende, morsomt, krevende og lærerikt. Den prosessen som jeg har gått gjennom i disse 2 årene har gitt meg kunnskaper om både mennesker og samfunn, om hvordan sosiale relasjoner tar form og oppløses. Jeg har gjennomført mitt eget prosjekt, som jeg selv har utformet, og jeg har vært ansvarlig for fremdriften og gjennomføringen av, med de utfordringer som kommer med et slikt prosjekt. Dette er noe å være stolt av!

Selv om jeg skriver *jeg* ovenfor, har jeg ikke glemt de herlige menneskene som på forskjellig vis har hjulpet meg. Jeg ønsker å rette en hjertelig takk og klem til alle de som har hjulpet meg i disse 2 årene. Til presten og husmødrene i den norske Sjømannskirken, for at jeg fikk lov til å være der hos dere våren 2008. Dere lærte meg mye og gav meg støtte når jeg trengte det. Til Geir, som kjørte meg til bussen i Kristiansand, hvor vi endte opp med å råkjøre etter bussen fordi den suste forbi stoppet. Til min kjære mamma, for X antall timer på telefonen med støtte, ros og ris, og for herlige fagrelaterte samtaler på hotellrommet med sushi og vin. Til pappa, som har vært urolig for den lille jenta si. Takk for at du er her og for at du hjelper meg. Takk til mine gode og tålmodige venner, og til mine søstre, som har holdt ut med meg på mine verste nerde-stunder. Takk til min samboer, Tarjei, for at du har holdt ut med meg i mars, april og mai. Takk til alle de flinke og smarte masterstudentene på kullet mitt, for de 2 årene vi har hatt sammen.

Jeg vil rette en spesiell takk til veilederen min, Astrid Bredholdt Stensrud, for all hjelp og teoretiske impulser, og for alle de sidene du har trålet for at jeg skulle kunne forstå litt mer av det som jeg egentlig ville.

Sist, men definitivt ikke minst, vil jeg rette en ydmyk takk til de sjåførene som har gjort rom for meg, og som har tort å gi meg en sjanse til å lære å forstå deler av deres verden. Jeg kunne aldri klart dette uten dere!

Innhold

KAPITTEL 1: INTRODUKSJON	9
TEMA OG PROBLEMSTILLING	9
<i>Tidligere forskning og historiske konnotasjoner</i>	11
<i>Hvorfor sjåføryrket?</i>	13
<i>Refleksjoner rundt kvinners roller i miljøet</i>	17
<i>Body Politic</i>	18
<i>Maskulinitet og agency</i>	19
METODOLOGISKE BETRAKTNINGER	20
<i>Om feltarbeidets karakter</i>	21
<i>Reproduksjonen av negative stereotyper</i>	23
<i>Little girl drive Big camion! – min rolle i felten</i>	25
<i>Forståelsesprosessen</i>	27
<i>Pass på hva du gjør!</i>	28
<i>Andre kilder</i>	29
<i>Etiske refleksjoner</i>	30
<i>Skrivestil</i>	31
KAPITTEL 2: TRAILEREN – ET KOMMUNISERENDE OBJEKT	33
<i>Et blikk på traileren for det uerfarne øyet</i>	36
<i>Motorens funksjoner – om kunnskap gjort overflødig</i>	37
<i>Produksjonen av traileren – en produksjon av noe maskulint</i>	39
<i>I lille Mattias klasse</i>	41
<i>Utvendige symboler: Hodeskaller og damer</i>	44
<i>Vinduet - bilens øyne og sjåførens eneste rom for kreativitet</i>	46
<i>Hyttas indre – sovested, oppholdsrom og arbeidsplass</i>	50
KAPITTEL 3. MANNEN OG BILEN	56

<i>Kroppsliggjøring av teknologi og materialitet</i>	57
<i>Sjåføren som hybrid og som cyborg</i>	59
<i>Blod og frihet</i>	62
<i>Traileren som inspirasjon for språklig kreativitet</i>	63
<i>Metaforer og semiologi: språklige inspirasjonsskilder</i>	65
<i>Homobil og knappetelt</i>	66
<i>Språkspill</i>	68
<i>Møkk og sosial kategorisering</i>	70
KAPITTEL 4: GENERASJONSSKILLER, NARRATIVER OG LEGENDESKAPING	72
<i>“De er ikke sosiale de”</i>	73
<i>De yngres fascinasjon over de eldre</i>	77
<i>Mimring og røverhistorier</i>	80
<i>Kartlegging av verden</i>	82
<i>En vellykket overføring av kunnskap</i>	86
<i>Bruk av narrativer for statusheving</i>	87
<i>Kunnskapsoverføring, legendeskaping og maskulinitet</i>	88
KAPITTEL 5. TRAUMATISKE OPPLEVELSER, TAKLINGSSTRATEGIER OG KONTROLL AV SJÅFØRENE VIRKSOMHET	93
<i>Generelle data om ulykker</i>	94
<i>Taklingsstrategier og selvet</i>	97
<i>Sjåførens følelsesliv og mestringsstrategier</i>	100
<i>Sjåførens forhold til bileier</i>	104
<i>Digital Fartskriver</i>	106
<i>Panopticon</i>	107
KILDELISTE	112

FADER CM3

Fader kubikk, du som er i blokka
gi oss i dag vårt daglige dreiemoment.

Forlat oss våre fartsovertredelser
som vi forlater forelegget.

Led oss ikke inn i kontroller,
og fri oss fra nistepakkekjørerne.

For veien er din, hestekreftene
og friheten i all evighet!

Ukjent.

KAPITTEL 1: INTRODUKSJON

Tema og problemstilling

Denne oppgaven skal handle om norske trailersjåførere som kjører langtransport på kontinentet. Trailersjåførere og langtransportsjåførere har lenge vært et mytisk fenomen i vestlig kultur. Samtidig som at de er dårlig integrert i visse deler av det norske samfunnet, er har de spilt en viktig del i utviklingen og konstruksjonen av den verden vi lever i. De er en del av moderniteten, og de legemliggjør vareflyten mellom landegrensene. Deres fysiske avstand fra samfunnet har gjort det enklere for storsamfunnet å tillegge dem meninger, uten at de for majoriteten har blitt kontestet. Fra 1965 til 2007 har vi sett en ca 100% økning i gods som fraktes på veien, mens transportavstanden har femdoblet seg¹. Antall trailere og antall sjåførere som er ute på veiene har dermed økt kraftig, og de er involvert i nær sagt alle typer av godstransport i Norge i dag. Alt fraktes med lastebil. På grunn av Schengenavtalen, og EU-direktiver som Norge som en del av EØS følger, har de norske sjåførene fått konkurranse fra lavkostnadsland. I følge EU er det europeiske transportmarkedet særskilt liberalistisk². Unionen tilstreber i fri konkurranse innenfor sine grenser, det vil si at alle land i EU må forholde seg til, og godta, direktiver, reguleringer og dereguleringer som konstrueres og fastsettes i Brussel. EU-landenes økonomiske heterogenitet, gjør at driftskostnadene for langtransport er svært variert i de ulike landene. Norge er ikke per i dag medlem av EU, men av EØS. Dermed har Norge akseptert å pålegges juridiske direktiver fra EU.

Transportselskap som opererer fra lavkostnadsland og bruker sjåførere som følger lavkostnadslandets tariff er i stand til å tilby sine tjenester til en lavere pris på det europeiske markedet, sammenlignet med norske transportselskaper med norske sjåførere.

¹ Statistisk sentralbyrå. Hentet ut 1. juni 09.

² www.regjeringen.no Hentet ut 13.03.2009

Dermed vil det i teorien bli mer lønnsomt for norske bedrifter å ansette ikke-norske sjåførere til å kjøre innenfor Norge. Og slik har utviklingen vært. Færre og færre norske sjåførere kjører på kontinentet. Det har ikke lyktes meg å få tak i noen offisielle tall, men besøksregistrene i Sjømannskirken kan gi en pekepinn på hvor dramatisk nedgangen er. På begynnelsen av århundret behøvde sjømannskirken 1 sjåførerbok per år. Sjåførerboken er et register hvor alle de sjåførene som besøker sjømannskirken skriver inn sitt navn, det selskapet de kjører for, og i hvilken hensikt de er der³. Outsourcingen av arbeidsplasser har ført til en del agitasjon blant de norske sjåførene. Spesielt framhevet mine informanter polakkene som de mente kjørte for "fire bugg og en cola". Jeg har selv sett at de lager mat, spesielt sild og poteter, som de har med hjemmefra, på en primus ved bilen. Mens de eldste uttrykte skepsis og frykt ovenfor polakkene, hadde de yngre mer empati for sine kollegaer.

Profesjonalisering og intellektualisering av utdanningen har ført til et markant generasjonsskille, noe som antar delvis skyldes forskjellige opplæringsmåter. I følge Barth (2000) har et samfunns metode for overføring av kunnskap, både direkte og indirekte innvirkninger på hvordan aspekter av samfunnet utvikler seg.

"Their mutual determination takes place at those specific moments when a particular item of substantive knowledge is cast in a particular communicative medium and applied in action by an actor positioned in a particular social organization: their systematic interdependence arises by virtue of the constraints in realization that these three aspects impose on each other in the context of every particular application." (Barth 2000:3)

Dette impliserer at den praksisen som sjåførene kroppsliggjør i dagens læresystem, tolkes forskjellig i det miljøet som de yngre skal arbeide i. Læreplanen sier at novisene skal gjennom omfattende teori og informasjon, som er opprettet for å produsere sjåførere som følger samfunnets ønsker og behov. En slik utdanning er ikke opprettet tilfeldig. I følge en lærer ved Transportlinja ved Lillehammer videregående skole, var dette et forsøk på å øke sjåførenes sosiale status i det norske samfunnet. Noe som ikke har vist seg å gi resultater, i følge læreren. Jeg vil følge Foucault (1977) i at skolen opprettet som et disiplinierende organ, for å skape og forme individet til et disiplinert subjekt. Også Connell (1995, 2000)

³ De siste 3 årene får nå plass i én bok, mens de eldste bøkene inneholder 1 år per bok.

vektlegger skolens rolle i å skape og forme individer. Hans tema går ut på at skolen er en viktig aktør i produksjon og reproduksjon av en dominant eller hegemonisk maskulinitet, hvor skolen blir en mini-versjon av storsamfunnet. Her kan man tydelig se hvordan representanter fra den hegemoniske maskulinitet dominerer og trenger bort de andre måtene å være mann på. Jeg ønsker å se nærmere på forholdet mellom sjåføren og traileren, for å se på hvordan strukturelle og materielle endringer påvirker sjåførenes samhandling.

Hvilke endringer har funnet sted i den norske transportbransjen, og hvilken betydning har disse endringene for sjåførenes sosiale og symbolske liv?

Tidligere forskning og historiske konnotasjoner

Alle de eldre sjåførene begynte å arbeide i forholdsvis ung alder, og flere av dem startet som sjømenn på norske handelsskip. De reiste rundt i hele verden, og fikk av og til landlov. Dermed ble de vant til å ha en viss fysisk, og dermed kanskje også mental, avstand til det norske samfunnet. Selv om de arbeidet sammen med norske menn om bord i båtene. Hverdagslivet bestod i liten kontakt med familie og kjente, og de sosiale relasjonene som ble etablert blant sjåførene ble viktige og meningsfulle relasjoner i hverdagen. På 70 og 80-tallet mistet mange jobbene sine til fordel for en outsourcing av arbeidsplassene til arbeidere fra lavkostnadsland. Mange av disse sjømennene kom dermed hjem og skulle finne seg en arbeidsplass i samfunnet på lik linje med de fleste andre folk. Dette betydde som oftest å finne en jobb på den lokale fabrikken. En del av dem oppdaget langtransportyrket, et yrke som hadde en del til felles med det å jobbe på båt. Det var totalt mannsdominert, reisebasert og tok dem med vekk fra det samfunnet hvor de ikke var vant til å være. Dette er ironisk at de eldste ble outsourcet fra sjømannsyirket fordi det samme har skjedd med de norske sjåførene i dag.

Intensjonelt ønsket jeg å de-mystifisere trailersjåføren slik vi ser han eller henne i populærkulturelle representasjoner og i massemedia, men i løpet av skriveprosessen har

jeg skiftet fokus. Jeg tror likevel (og håper) at en delvis de-mystifisering kan være en utilsiktet konsekvens eller en indirekte effekt av at jeg tar opp de temaer som jeg gjør.

Det finnes akademiske avhandlinger om trailersjåfører både innenfor antropologi, kriminologi og sosiologi. Sørli (2005) har skrevet om maskulinitet i relasjon til regelbryting og smugling, og Nøstvik (2008) har skrevet om norske trailersjåførers hverdagsliv. I sin analyse har alle tre tatt i bruk Connells analytiske begrep "hegemonisk maskulinitet". Jeg ser at dette kan være nyttig, og vil derfor bruke dette begrepet i diskusjonen om maskulinitet blant de norske sjåførene. Connell (2000) ser på kjønn som en praksisprosess.

Mens den britiske sosiologen Hollowell (1968) har et fokus på engelske sjåførers forhold til industrisamfunnet, foretar samtlige av de nordiske bidragene en analyse hvor maskulinitet som tema i varierende grad dras inn. Hadde Hollowell skrevet *The lorry driver* i dag, hadde nok boken hatt et større fokus på maskulinitet den også. Trailersjåførmiljøet er definitivt mannsdominert, kun 3 % er kvinner i følge Sørli (2005). Dette er dessuten tall som inkluderer alle sjåføryrker. Det reelle antallet kvinnelige sjåfører er derfor sannsynligvis lavere enn 3 %. Og på kontinentet vil det sannsynligvis være enda færre jenter som kjører, ettersom at jenter oftere bindes til hjemmet når de blir mødre.

Nehls (2003) beskriver hvordan "fjærssjåføren", som anses som å være "den ordentlige sjåføren", har blitt en dominant norm for hvordan lastebilsjåfører skal være og for hvordan de skal oppføre seg i trailermiljøet. Han viser at idealet, den ordentlige sjåføren, skal være en ansvarsfull, pålitelig, middelaldrende, hvit (svensk), heteroseksuell arbeiderklasse mann med interesse for estetikk og sosial smidighet (Nehls 2003:177). Dette er idealet faller sammen med det inntrykket jeg har fått av mine informanter. Det er imidlertid et ideale som ikke har direkte tilknytning til dagens sjåfører. Kanskje er idealet blitt viktigere for sjåførene å utøve og understreke, ettersom virkelighetens trailersjåfører har endret karakter, og yrket gjennomstrømmes av nye grupper, som polske sjåfører, kvinnelige sjåfører og etniske grupper som kan utfordre og skape en alternativ måte å være sjåfør på. Homofili er en fryktet "abnormalitet", og Nehls skriver at han tror at denne gruppen kan være en potensiell kilde til endring av det maskuline idealet i sjåførmiljøet. Jeg har sett at frykten for homofili, og at homo som begrep brukes aktivt i den kreative dagligtalen, hvor det reproduseres sosiale kategorier. Dette skal jeg komme tilbake til senere. Jeg har også

observert at sjåførar skal være autonome individualister som til enhver tid "følger sin egen overbevisning." Dette stemmer imidlertid ikke i praksis, noe jeg vil vise utover i oppgaven.

Hvorfor sjåføryrket?

Da de ble outsourcet valgte noen av sjåførene å kjøre lastebil, spesielt langtransport. For å forstå opphavet til Nehls (2003) dominante maskulinitet, tror jeg det er viktig å ha denne faktoren i mente. De sjøfolkene som startet i dette yrket var ofte unge og eventyrlystne, og søkte kontinuitet i forhold til sitt tidligere arbeid. Dette fant de i trailersjåføryrket, de fant en sjanse til å kombinere jobb med det å se verden. I *Vi som dro til sjøs* (2002) fortelles det historier om de guttene som reiste ut i etterkrigstiden. Folk dro ofte ut unge, og Brundtland merker seg at det å arbeide utenfor det norske samfunnet var attraktivt for visse grupper mennesker. Han skriver at både homofile og "landssviker-ungene", begge meget marginaliserte grupper i det norske samfunnet på denne tiden, søkte seg unna lokalsamfunnets "tyrrani" og skolegårdens mobbing, ved å mønstre på båt i utenrikstjenesten. Lokalsamfunnets og storsamfunnets tyrrani er i stor grad en medvirkende årsak til at mine informanter har valgt å kjøre langtransport.

Jeg var med Fredrik på tur til Tyskland i 5 dager i mars. Fredrik kjører en blå Volvo. Flere ganger kom vi innpå temaet hva som er viktig med livet. Blant annet snakket vi litt om hvordan det var å vokse opp på "et lite sted". Fredrik forteller meg litt om hvordan det var å vokse opp i den bydga han kom fra i Trøndelag. Han beskriver det som et sted hvor *naboene vet mer om deg enn hva du gjør selv*. Han tar et trekk til av sigaretten.

Folk stod og fortalte historia i gangen på Coop. Røyken lå så tjukt der inne at den velta ut da dørene åpnet seg. Folk stod og spilte på automatene, gamlinger og arbeidsledige. Der inne var den største sladreplassen i hele bydga. Det var der det foregikk. Den ene historien feitar enn den andre.

Han forteller om en gang da han var 15 år. Han kom hjem fra skolen en dag, og der sto moren hans klar for å fortelle at hun hadde hørt at Torgeir selger extacy og kokain til unger

på skolen. Faren spurte om det var sannhet i det han hadde hørt. Fredrik svarte at det selvfølgelig ikke var noe sannhet rundt ryktene:

De beskyldte meg for å selge til småunger! Jeg var jo bare liten selv, de småungene var jo 10 år!

Han forteller videre at han og faren dro rundt i bygda og forsøkte å spore opp hvor ryktet kom ifra. De gikk fra dør til dør. Først var det ingen som ville fortelle hvor de hadde det fra. Men etter hvert fant de folk som sa de samme tingene, og de fant ut hvem som hadde sagt det.

Det var ein voksen mann på faren min sin alder. Vi gikk på døra til han, og spurte han hva det var han dreiv med. De endte jo selvfølgelig med at han og faren min fløy på hverandre. Jeg også, og jeg fikk meg en på trynet jeg også. Det var jo ikke første gangen jeg hadde vært borti han da. Jeg skulle inn på ungdomsklubben en dag og da sto han foran meg. Jeg så han ikke, men han så meg og smellte til meg i trynet med albuen.... Jeg orket ikke bo der lenger. Flytta nedover til Oslo så snart jeg kunne. Om jeg hadde blitt, så vet jeg ikke om jeg hadde vært her i dag. For å si det sånn...

Måten Torgeir beskriver sin oppvekst på, gjennomsyres av hans dårlige opplevelse med mennesker fra hans lokalsamfunn. Det er særlig sladderer gjennom sosiale nettverk på et lite sted hvor alle kjenner alle, han presiserer som negativt. I dag finner han støtte hos en motorsykelklubb som har avdelinger i nesten alle land i Europa. Hit kan han komme og føle seg velkommen når som helst. Han forteller også at han har en vennegjeng i Oslo som han setter stor pris på. Han har også mange venner fra Thailand. *De stiller opp for hverandre. De er ærlige og holder seg samlet. Jeg føler meg alltid trygg på de thailandske vennene mine. Jeg kan stole på dem. De har sånne verdier som det ikke finnes i Norge. Når vi går ut på by'n da er vi samla. Den som bråker med en av oss bråker med alle.*

Det er ingen tvil om at Fredrik opplevde det som begrensende og negativt å bo på det stedet, i det samfunnet som han gjorde. Hvis frihet består i et fravær av ytre hindringer for bevegelser og handling, og blir det synonymt med "evne til å handle" eller handlefrihet

(Heberle 1955)⁴. Å kjøre trailer representerer for Fredrik en mulighet til å "slippe" å bli kontrollert og til å slippe å forholde seg til mennesker. Dette betyr imidlertid ikke at han ønsker en anonym tilværelse på veien og i miljøet. I dette miljøet fungerer traileren som et kjennetegn på, og en representasjon av sjåføren. Den anonymiteten som trailerens ytre likhet skaper, inspirerer sjåførene til å være kreative med de ressurser og muligheter som de har.

De som Brundtland (2002) intervjuet forteller at på en måte så var alle like om bord fordi man fikk respekt gjennom hvor godt man gjorde jobben sin. "Gjorde du jobben din, var du automatisk en av gutta. Var du obsternasig og kjepphøy, fikk du svi." (Brundtland 2002:14). Å gjøre jobben sin ordentlig var den beste måten å oppnå respekt på blant sine kollegaer, og "selvstendighet" utnevnes her til å være en viktig egenskap. Jeg finner flere fellestrekk mellom de sjømenn som beskrives i denne boken og blant mine sjåførere og informanter. Den ideelle sjåføren skal være arbeidsom og flittig, og han skal få ting gjort, uansett hva det gjelder. I boken "Bandar Abbas Ekspress" fortelles det om det å klare å levere til riktig tid, uansett hvilke utfordringer man møter på. Bandar Abbas ekspress er kjent i sjåførverdenen som "verdens lengste trailerrute", og ble startet opp i 1969. Seemann Berg (1997) tar utgangspunkt i det daværende norske familieselskap "Johan Evensen og Sønner", som startet opp i 1924. Evensen startet med å jobbe som sildefisker og hvalfanger, men måtte på grunn av sjøsyke være kreativ. Han startet med å transportere sild fra havneområdet med hest og vogn. I 1924 kjøpte han sin første lastebil. Boken tar for seg selskapets utvikling gjennom 2. Verdenskrig og fram til i dag, men med hovedfokus på perioden mellom 1969 til 1975. Den er basert på intervjuer av sjåførere samt analyse av loggbøker, pass, grensedokumenter, tollpapirer og bilder. Selskapet kjørte fra Sandefjord til Bandar Abbas, som ligger i Persia-bukten i Iran. Og de kjørte med tidsgaranti; 8000 km på 12 døgn, det vil si nesten 700 km per døgn. Deler av strekningen strekker seg over landskap uten veier. Enkle kart som inneholdt stedsnavn og retning ble tegnet opp for hånd etter at sjåførene hadde vært der. De dro der ingen nordmenn hadde vært før.

⁴ Handling ute i verden blant mennesker, hvor grad av motstand ute i verden legger begrensninger på hvordan viljen kan utøves og til hvilken grad individets vilje kan virkeliggjøres.

Refleksjoner rundt kvinners roller i miljøet

Tradisjonelt har kvinners roller i miljøet vært å arbeide med papirer, med mat og med alkoholservering, og disse praksisene blir å regne som feminint ladet. Jeg har ingen kvinnelige informanter som jobber som sjåfør, men etter hva jeg har kunnet observere gjennom mitt feltarbeid, adopterer de kvinnelige sjåfører det dominerende maskuline idealet som sitt eget, med alle de sosiale kategoriseringene som dette innebærer. På et nettforum for norske sjåfører ble det blant annet diskutert hvordan en kvinnelig sjåfør *skal være*. Her skiver en kvinnelig sjåfør at hun aldri kunne tenke seg å troppe opp på jobb med skjørt, høye hæler og sminke. ”Jeg vil da ikke se ut som ei hore heller” – skriver hun. En annen jente sier at hvis man kler seg sånn [som ei hore], så må man bare tåle å bli behandlet som en. I følge Morgan (1981) forekommer dette ofte når kvinner skal bevege seg inn i fullstendig mannsdominerte miljøer. Han følger Kanter (1977) når han skriver:

”... the introduction of women as ”tokens” or ”minorities” into large organisations has effects on both the minorities and the majorities. The women either find themselves adopting roles defined by the majority – mother, seductress, pet or iron maiden – or accept the rules of conduct prescribed by the dominant culture. (Morgan 1981:102)

Det ligger en ironi i at de kvinnelige sjåførene i det norske miljøet ”blir som menn”, når den autonome idealismen står så sterkt. Dette viser også til hvor rigide kjønnsidealene egentlig kan være, og illustrerer hvor seiglivet og vanskelige det er å endre på dem. Nehls (2003) mener at det dominante maskuline idealet slår sprekker og han legger forhåpninger til at det store generasjonsskillet som bransjen står på terskelen av, vil gjøre det mulig for de nye sjåførene å kunne bryte med dette idealet, og at de dermed skal kunne skape rom for andre mannsidealene og former for maskulinitet. Videre mener han at de homofile sjåførene kanskje kan være den mest fruktbare endringskilde for maskulinitet. I rene mannsmiljøer skapes det ofte en spesielt dominant måte å være mann på, og fordømmene mot kvinner blir ofte mer totalitære (Baudrillard 2008).

Body Politic

Body Politic er sterkt inspirert av det perspektivet på kroppen som Foucault konstruerer (Discipline and Punish 1977), som har samme navn. Her ser Foucault kroppen i et maktperspektiv, hvor kroppen blir et redskap for påvirkning og disiplinering. Han definerer body politic som: ... a set of material elements and techniques that serve as weapons, relays, communication routes and supports for the power and knowledge relations that invest human bodies and subjugate them by turning them into objects of knowledge (Foucault 1977:28)

Dette setter han i forbindelse med kapitalisme. Disiplineringen av kroppen gjør den mer effektiv i økonomisk generering, og den reduserer kroppens evne til å gjøre motstand ved å skape et adlydende subjekt. Dette gjøres ved å skape et komplekst system av straff og belønning. Jeg vil bruke Foucaults begrep som et overordnet teoretisk perspektiv i oppgaven. Jeg vil forsøke å vise hvordan sjåførenes evne til å skape mening og system i hverdagen, bidrar å disiplinere dem som subjekter slik at de skaper et større og sikrere økonomisk utbytte for firma, sjef og stat. Foucault deler Marx` mening om det kapitalistiske system, at det ser på og behandler medlemmer av arbeiderklassen som slaver og som maskiner. Kapitalens eiere behandlet arbeidernes kropp og deres arbeidskraft som de ville med hvilken som helst del av at produktivt maskineri (Lewis 2002). Men han mener at disiplineringen, i form av å gi goder og belønninger for å holde arbeideren fornøyd, er å ta steget videre til en mer skjult form for maktutøvelse. Framfor å være et juridisk virkemiddel, blir straff i praksis en del av den politiske anatomi (1977:28). Problemet, slik jeg ser det, er ikke at sjåførene ikke kan oppfatte sin "objektive posisjon" (Ortner 2006), men at de mangler gode virkemidler for å yte motstand. Mine informanter sammenligner seg selv med den indiske pariah-kasten⁵, og de ser på sine franske kollegaers

⁵ An extreme form of minority position, illustrating some but not all [31] features of minorities, is that of pariah groups. These are groups actively rejected by the host population because of behaviour or characteristics positively condemned, though often useful in some specific, practical way. European pariah groups of recent centuries (executioners, dealers in horseflesh and -leather, collectors of nightsoil, gypsies, etc.) exemplify most features; as breakers of basic taboos they were rejected by the larger society. Their identity imposed a definition on social situations which gave very little scope for interaction with persons in the majority population, and simultaneously as an imperative status represented an inescapable disability that prevented them from assuming the normal

motstanskamp som et ideale. Flere ganger hørte jeg dem si at de burde ha gjort som sjåførene i Frankrike. *Vi skulle bare stoppet opp. Full stopp. Da skulle de sett da!* Men de har aldri gjort alvor av dette. Veldig få av sjåførene er organiserte, noe vi skal se på i forhold til det dominante sjåføridealet. Normalisering er en av de mest fremtredende former for maktregulering og innflytelse over individers liv i moderniteten. Alle skal passe inn i den samme boksen.

Frihet og autonomi er grunnleggende prinsipp i vestlig ontologi og verditenkning i Norge. Disse prinsippene står sterkt i sjåførenes tanker om seg selv og sine liv, og utviklingen av disse prinsippene er sterkt tilknyttet sjåførenes evne for mobilitet (Hollowell 1968). Jeg vil i denne oppgaven se på tanken om frihet gjennom Hobbs øyne, og definere det som mulighet til en hver tid å handle som man vil. Gjennom å hente inspirasjon fra Foucaults begreper *body politic* og *docile bodies*, vil jeg illustrere hvordan sjåførenes forestilte virkelighet og væren i verden tar form av, og påvirkes av, lovreguleringer og beslutninger innen både internasjonal og statlig politikk.

Maskulinitet og agency⁶

“...social transformation must also be cultural transformation or it will be nothing.” (Ortner 2006:18)

Ortner (2006) mener at praksisteori bør inneholde et historisk og kulturellt perspektiv, og at man må se strukturelle temaer i forhold til hverandre. Hun mener, som Bell Hooks og Gayle Rubin, at kjønn ikke bør analyseres uten å relatere det til klasse, etnisitet og rase. Marianne Gullestad (1992) mener at det er mer som skjer mellom mennesker, enn utspillingen av

statuses involved in other definitions of the situation of interaction. Despite these formidable barriers, such groups do not seem to have developed the internal complexity that would lead us to regard them as full-fledged ethnic groups; only the culturally foreign gypsies clearly constitute such a group. (Barth 1969:31)

⁶ Jeg velger å bruke det engelske begrepet framfor agens fordi jeg vil beholde det analytiske perspektivet i begrepet “agency”.

kjønnede relasjoner. Dette argumentet følger jeg gjerne, men selve utformingen av min felt har bidratt til at jeg har fokusert i høy grad på data som har menn og maskulinitet som hovedfokus. Jeg vil derfor ha et hovedfokus på dette temaet gjennom hele oppgaven. I følge Connell (1995) finnes det flere måter å skrive om menn på. Han vektlegger spesielt at man kan 1) skrive om menns relasjoner til menn, og 2) at man kan skrive om menn gjennom deres forhold til kvinner eller til "de andre". Et historisk perspektiv krever på maskulinitet krever en kombinasjon av disse perspektivene.

Connell (2005:42) mener at det er fåfengt å studere kroppen gjennom en biologisk tilnærming. Dette er å misforstå relasjoner mellom kroppen og sosiale prosesser. "Kjønn er en måte som sosial praksis er ordnet på... Kjønn er sosial praksis som fortløpende lager referanser til kroppen og det som kroppen foretar seg, det er ikke sosial praksis redusert til kroppen... Kjønn tar form der hvor det biologiske slutter og hvor den historiske prosessen tar over..." (Connell1995:71), og kjønn er prosess. En ordentlig mann skal ofte være heltmodig, fysisk og psykisk sterk (Connell 1995) og uavhengig. Men i virkeligheten er det få menn som lever opp til disse maskuline idealer. Connell (1995) henter begrepet "hegemoni" fra Antonio Gramsci, og skaper det analytiske begrepet "hegemonisk maskulinitet". Begrepet refererer til den dominante formen for maskulinitet i et samfunn, og kan defineres som et sett av kjønnspraksiser som kroppsliggjør patriarkalsk legitimitet, som garanterer mennene en dominant posisjon, og kvinner den underdanige(Connell 1995:77). Jeg tror at sjåførenes maskuline ideale bidrar til å forverre situasjonen for sjåførene i ulykker. Sjåførenes maskuline ideale spiller også en rolle når det gjelder hvordan de velger å agere i forhold til ulike maktforhold og strukturelle endringer i bransjen som de ikke har noen som helst kontroll over.

Metodologiske betraktninger

"Highway-theory" er et eget fagområde innen ingeniørfeltet. I følge Mannering, Kilaeski og Washburn (2005) er motorveier konstruert slik at sjåføren alltid skal kunne ha fullstendig oversikt over ting som befinner seg i synsfeltet, uten å måtte bevege på hodet. All relevant informasjon i form av skilt og reklame skal plasseres slik at det kan observeres av det

menneskelige øyets 2-graders-vinkel, slik at det vertikale og horisontale området vil være observerbart uten at man behøver å bevege øynene eller hodet fra side til side. Når en sjåfør kjører over lengre tid, vil han eller hun etter hvert ikke registrere det "normale" og regelmessige, som lysmaster, rekkverksstolper eller hvert enkelt tre, på en detaljert måte. Trær blir skog og en "grønn masse". Hver enkelt del i rekkverket blir en bue på siden av veien. Midtstripen og midtrabatten følges som fremadgående og horisontale mønstre i gult og hvitt. Forbipasserende biler blir som et udefinert mønster. Hver enkelt bil blir uinteressant informasjon. Rett og slett fordi vi ikke har noen interesse av å fokusere på dem. Motorveien baner seg framover som en masse som beveger seg framover i buer, oppover, nedover og rett frem. Hjernen frigjør kapasitet til å tenke på andre ting. Da skjer det. Vi begynner å registrere uregelmessigheter fremfor regelmessigheter. Et blått reklameskilt på høyre side. En flyplass. En ambulanse med sirener. Det uvanlige blir relevant informasjon. Dette er kunnskap som ingeniører benytter seg av når de konstruerer motorveier, reklameskilt og andre ting kan brukes for å holde sjåføren våken og attentativ. Det samme skjer med antropologen i felten. I begynnelsen bruker vi alle sanser for å finne og etablere et mønster av hva som er regelmessig og normalt hos de som vi studerer. Når vi har brukt lang tid og energi på å finne regelmessighetene og den normale flyten av informasjon, så blir det til slutt det uvanlige og det som avviker normaliteten som blir observerbart og interessant. Fordi det er det unormale og det avvikende som kan gi oss nyttig informasjon om hvor grensene ligger, og hvem som overvåker dem. Antropologen bruker seg selv som forskningsverktøy og må dermed stole på seg selv og forholde seg til seg selv som et forskningsverktøy hvor man tar utgangspunkt i egen kunnskap og egne fordommer for å finne fram til den gode informasjonen (Thagaard 2003).

Om feltarbeidets karakter

For å treffe informanter, tok jeg kontakt med Sjømannskirken i Rotterdam. Jeg hadde hørt om at dette skulle være en egnet plass for å treffe norske langtransportsjåførere som kjører på kontinentet. Etter å ha fått tillatelse fra sjømannspresten og fra husmødrene, flyttet jeg nedover til Nederland. Planen var å bruke Sjømannskirken som forum for bli kjent med

noen sjåførar, og kanskje få lov til å være med dem i en periode. Det viste seg at dette hadde vært et populært sted for sjåførene, men i de siste 3-5 årene hadde sjåførenes besøk i sjømannskirken avtatt. Husmoren Elise fortalte at de vanligvis ville fylle ut en hel sjåførbok på ett år, men at de i de siste årene bare hadde behøvd en sjåførbok hvert andre eller hvert tredje år. Da jeg var der, var det i gjennomsnitt ca 1 sjåfør som kom innom hver dag av året. Så vidt jeg kunne se fra bøkene, hadde det vært 3 kvinnelige sjåførar innom det siste året. Men dessverre fikk jeg aldri anledning til å treffe noen av dem.

Helgene var definitivt de mest folkesomme, med både norske fastboende og sjåførar som drakk kaffe og spiste vafler sammen. Sjåførene hadde gode bekjensker og venner her nede, også en del eldre sjømenn som hadde bosatt seg der. Jeg lagde et informasjonsskriv hvor jeg presenterte meg selv og mitt prosjekt på en enkel og informativ måte. Dette var en tidkrevende prosess med mye venting. Yrkets mobile karakter gjorde at det ikke bare var å "gå ut døren", så var man i felten. Det var flere dager i strekk hvor jeg ikke så noe til sjåførene, og det var stort sett vanskelig å komme innpå dem. Dette gjaldt heldigvis ikke alle. Nedgangen av sjåførar som kjører på utland, samt effektiviseringen av logistikken, har ført til at sjåførenes sosiale organisasjon er i endring, og de sosiokulturelle møteplassene blir minner i en svunnen tid. Derfor utviklet jeg en interesse for hvordan mine informanter møtte denne utviklingen, og hvilke metoder de tok i bruk for å vedlikeholde og reproducere den verden som de kjenner til.

Jeg ble i Nederland fra januar til april 2008. Grunnen til at jeg bestemte meg for å relokere feltarbeidet til Norge, var for det første at den metoden jeg valgte for å treffe sjåførene ikke fungerte som jeg hadde håpet. Jeg har imidlertid gjort en god del deltagende informasjon, og jeg har vært med sjåførene på 10 turer. Disse turene varte fra 3 til 10 dager, og jeg deltok i laste og losseprosessen samt i sosiale sammenkomster.

Fra sjåførenes side var skeptisismen stor, og jeg har forståelse for at de ikke ønsker at hvem som helst invaderer deres private sfære (inne i traileren). Jeg ønsket også å besøke en norsk videregående skole som drev med utdanning av yrkessjåførar, samt at jeg hadde behov for å gjøre en del intervjuer med informanter som var tilknyttet andre deler av bransjen. Jeg gjorde intervjuer med et forsikringselskap som var ekspert på storbil-forsikring, med ansatte i Statens Vegvesen og med Landeveiens Engel. Landeveiens Engel er

en kvinne ved navn Trolle. Hun har jobbet frivillig for å støtte forulykkede sjåførere siden 1999. Navnet har blitt gitt henne av sjåførene. Hun mistet sin mann i en veltulykke i 1999, hvor mannen hennes brant inne i bilen. Etter denne hendelsen begynte hun å ringe og snakke med sjåførere som hadde opplevd slike traumatiske hendelser, for å støtte dem og gi dem noen å snakke med. Det er herfra hun fikk sitt navn, Landeveiens Engel, fordi hun hjelper alle sjåførere og etterlatte, uten forbehold om omstendigheter eller skyld. I de tilfeller hvor jeg har gjort deltagende observasjon, er 100% av mine informanter norske langtransportssjåførere som i ulik grad kjører mellom Norge og Europa. I løpet av feltarbeidet reiste jeg med sjåførene i Vest-Europa. Vi kjørte gjennom Norge, Danmark, Tyskland, Frankrike, Belgia og Nederland.

Reproduksjonen av negative stereotyper

Sjåførene har en reell mistenksomhet mot utenforstående. Dette gjelder både mot menn og mot kvinner. Årsaken til dette, sier flere av mine informanter, er den stadige kritikken, mobbingen og behandlingen som trailersjåførere får i mediene i Norge. Få sjåførere er i besittelse av den sosiale og kulturelle kapitalen⁷ som kunne hjulpet dem å produsere en kritikk av storsamfunnets holdninger og behandling av dem⁸. Her ønsker jeg ikke å dra alle over en kam, for å bidra til den negative stereotypifiseringen. I følge leder i Yrkestrafikkforbundet Jack Nielsen, opplever både organisasjoner innenfor sektoren, og sjåførene, å få liten tilgang til å påvirke media. Dette kan ha sammenheng med yrkets lave status i storsamfunnet, og dermed i mediene, og at det dermed er lite interesse å trykke et innlegg som klassifiseres som en lavstatussak. Det kan også være relevant at de få som skriver disse innleggene til avisene, ikke har et språk som møter avisens standarder. (Jeg tenker da på grad av akademisk språk.)

⁷ Kapital-begrepet brukes av Bourdieu for å kartlegge ulike typer av makforhold i det klassedelte franske samfunnet. Sosial kapital refererer til det sosiale nettverket som aktører har og kan benytte seg av, mens kulturell kapital er kunnskap om kulturelle koder som gjelder på et felt eller i et klasselag (Bourdieu 2004)

⁸ De har få mennesker til å stille opp for seg som har den riktige kunnskapen og posisjonen i storsamfunnet. De har i min erfaring generelt liten grad av akademisk kunnskap slik at de kan skrive artikler på den måten som mediene krever.

Både sterke stereotypiske fremstillinger og mediens sensasjonsoverskrifter, som ofte forbinder traileren og trailersjåføren med kriminalitet, vold, overgrep og død, er med på å skape svært negative representasjoner av sjåførene. Overskrifter som *Spikermatte mot trailer-villmann* (Aftenposten 2009), *Trailersjåfører angrep buss* (Nettavisen 2006), *Fikk stanset vinglende trailersjåfører* (NRK 2009), *Trailersjåfører amok med slegge i rushtrafikken* (Aftenposten 2009) og *3 omkom i frontkollisjon med trailer*. (VG 2009) Den stadige reproduksjonen av disse negative representasjonene gjøres ikke svakere av at sjåførene sjelden omgås majoriteten. Den store graden av fysisk avstand til samfunnet, som forårsakes av yrkets karakter, øker mystifiseringen av trailersjåførene. Storsamfunnet legger i praksis svært sjelden vekt på sjåførens synspunkt og perspektiv. Dette gjelder alt fra stortingspolitikere, politi, advokater, personbilister og mannen i gata. Alle disse faktorer bidrar til at negativ stereotypifisering og mystifisering blir lettere å bedrive fra mediene og majoritetens side. Risikoen for å bli kritisert for den negative vinklingen på trailersjåfører er minimal. Selv sammenligner de seg med "pariah-kaster". I mai 2008 ble det holdt et møte med medlemmer av transport og kommunikasjonskomitèen, hvor blant andre stortingsrepresentant Bård Hoksrud og Per Sandberg, leder for Transport og kommunikasjonskomitèen deltok. Her deltok forskjellige representanter i bransjen, blant annet Utrykningspolitiet, Yrkessjåførerforbundet og Norges Lastebileierforbund. Målet var å bringe fram et grasrotbudskap om hvordan hverdagen til sjåførene ser og hvordan de opplevde og taklet traumatiske erfaringer i form av ulykker. Men dette møtet virket på meg også som motivert av stemmesanking fra Framskrittspartiet i tillegg sakens anliggende og aktualitet. Stadige gjentakelser som "Ja, vi i Framskrittspartiet har alltid vært opptatt av veistandarden i Norge" og "Dere ser jo her at vi er de eneste som bryr oss"(det var få representanter fra andre partier til stede.) Alle har en agenda (Ortner 2006).

Sjåførenes holdning til representanter som kommer utenifra miljøet er, slik jeg kan observere den, å forholde seg i stillhet. Jeg har opplevd stor skepsis fra sjåførenes side, men de gangene jeg har vært så heldig å bli kjent med noen av dem, har det funnet sted flere gode samtaler som jeg tror (håper) begge parter hadde et utbytte av. I motsetning til Nøstvik (2008), hadde jeg ingen felles referanseramme med sjåførene i form av tidligere erfaring med yrket, og kunne derfor ikke få kredibilitet eller innpass på grunn av dette. Som

kvinne og som akademisk teoretiker, var jeg omtrent så fremmedgjort som jeg kunne bli. Jeg opplevde likevel å få kontakt med noen sjåførere.

Det er ikke alltid lett å sette ord på sine tanker, meninger og følelser. Spesielt ikke i et miljø hvor det finnes sterke konvensjoner som regulerer individets muligheter for å uttrykke seg. Menn kan ikke snakke om følelser, hører vi ofte at det sies. Når det gjelder sjåførene, så er dette til en viss grad verifiserbart. Men hvis vi skal snakke om følelser, så må vi partere det følelsesmessige spekteret, og se på hvilke følelser sjåførene har mulighet til å uttrykke hvis de skal følge den konvensjonelle maskuliniteten. Og vi må se på hvilke følelser som er tabu. Blant sjåførene er mye av kunnskapen kroppsliggjort og tatt for gitt. De støtter hverandre når de har det vondt, men ikke i den forståelsen at "her har du en skulder å gråte på". Dette vil jeg komme tilbake til i diskusjoner om kjønnete klassifikasjoner.

Little girl drive Big camion! – min rolle i felten

Det skjedde at jeg noen ganger utvilsomt ble klassifisert som prostituert og "lovlig vilt". Det er kanskje ikke nødvendig å si at dette var en heller selsom og merkelig opplevelse. Som kvinne og feminist opprører det meg at menn kan kjøpe kvinners kropp, som en vare. Men jeg måtte bare akseptere at i kontekster jeg av og til befant meg, var de fleste andre jenter så vidt jeg kunne observere prostituerte. I noen kontekster var min kvinnelighet og femininitet ensbetydende med denne statusen. Det var derfor noen menn antok at jeg falt i samme kategori. Ved en anledning var jeg sammen med en informant på en kveldsåpen Routier⁹ i Sør-Frankrike. Vi tok et par glass rødvin, og kom i prat med noen franske sjåførere. De var litt morsomme, og vi snakket en stund med dem før vi fant ut at det var på tide å kjøpe. Da vi gikk ut, mot bilen, var det plutselig en av de gamle gutta som spurte om jeg ville være med inn i bilen hans. Han pekte på bilen, flirte og gliset og sa: Only ten minutes!

Jeg begynte derfor å kle meg litt mer "maskulint". Jeg kjøpte en arbeidsjakke og joggebukse, og reduserte bruken av skjørt, hæler og sminke. Dette gjorde en merkbar

⁹ Fransk kjedecafè ved veien hvor sjåførere kan spise god mat og dusje.

forandring i forhold til hvordan jeg ble sett, om enn ikke fullstendig. En gang jeg var med en sjåfør til Utrecht i Nederland, skulle vi til et lager og laste gjødsel. Da vi kom inn på det store lagerområdet, smilte jeg til en gutt som satt utenfor på en stol. Han kom løpende straks og fortalte hvor vi skulle stå. Da vi stoppet, tok jeg på hanskene og hoppet ut av bilen for å hjelpe til. Det var sol og varmt, så jeg slengte av meg hettegenseren. Jeg gikk til midten av langsiden og begynte med å åpne skapet. Plutselig hørte jeg hyling, brøling, snakking og latter bak meg. På lageret stod det to gutter og kikket på meg. De ropte noe til en tredje mann, som kom kjørende i en truck. De skrudde opp radioen og bevegde seg litt til musikken mens de fortsatte å prate. Jeg forstod ikke språket, men det var ikke tvil om hva samtalen dreide seg om. Jeg ble litt forlegen av all oppmerksomheten, og i min forvirring fikk jeg selvfølgelig ikke åpnet døra, selv om jeg utmerket godt visste hvordan åpne/lukke-mekanismen fungerte. En av guttene, den korteste av dem, kommer bort til meg og sier; *Little girl drive big camion!* Han beveger hendene fra samlet posisjon til langt fra hverandre. Jeg er 1.76 m, så liten er jeg ikke. Og han var definitivt ikke høyere enn meg. Dette fikk meg til å tenke litt rundt kjønn og klassifisering. Når sjåførene beveger seg i områder med så sterke dikotomiske kjønnklassifikasjoner, så må dette nødvendigvis har ringvirkninger for hvordan de tenker og forstår ting også på andre områder!

Enhver komplett reproduksjon av det antropologiske feltarbeid er i seg selv umulig, i det at antropologer har ulik påvirkningsgrad i feltet. Kjønn, alder, kropp og personlighet har betydning for hvilke arenaer som gjøres tilgjengelig for antropologen, og får dermed konsekvenser for hvilken informasjon antropologen har mulighet for å få tilgang til, og hvilken data antropologen aktivt "gjør relevant" i forskningen. Antropologens teoretiske bakgrunn er avgjørende for hvilket fokus antropologer velger å farge feltet med når antropologen befinner seg "i feltet", men behøver ikke nødvendigvis være avgjørende for hvordan antropologen til sist skaper fremstillingen av den andres kultur. Møtet med den andre former oss, og det former måten vi tilnærmer oss og forstår "de andre".

Forståelsesprosessen

Når man som kvinne nærmer seg mennene blir man et fremmedelement (objekt) som setter i gang en prosess hvor samtale mellom sjåførene dempes ned og de får en mer anstrengt tone seg i mellom. Derfor har det vært vanskelig å observere fritt flytende samtaler mellom sjåførene. Morgan (1981) bruker begrepet "male homosociability" når han ser på hva som ligger bak denne reaksjonsprosessen:

Homosociability is [...] the seeking, enjoyment and/or preference for the company of the same sex.... Men can and commonly do seek satisfaction for most of their needs from other men. They can derive satisfaction for their intellectual, physical, political, economic, occupational, social, power and status needs – and in some circumstances their sexual needs – from other men. The dominance order among men is based upon control of resources, including land, money education, occupations, political connections, and family ties (Lipman-Blumen sitert i Morgan 1981:102-103)

Minoriteter virker forstyrrende på denne prosessen. Dette kjenner jeg igjen fra felten. Men det fantes emner som de likevel snakket om når jeg var til stede.

Et mønster som gjentar seg når mannlige sjåførere møtes, er at de snakker om hvor langt de har kjørt, og på hvor mange dager de har kjørt X antall kilometer. Samtalen kan gå slik:
Informant A: *I dag har jeg kjørt 700 km. Jeg starta i morges i Lille og kjørte til Orlèans.*
Informant B: *Jeg har kjørt 1000 km. Begynte Padburg i morges.* I begynnelsen var dette for meg et søvndyssende og intetsigende tema. Jeg tenkte for meg selv: Hvorfor snakker de hele tiden om hvor mange kilometer de har kjørt og hvor de har kjørt dem hen? Slike samtaler var dagligdagse. Et annet tema kan være hva som fraktes og hvor mye det veier. Jeg trodde at de begynte å snakke om disse temaene fordi jeg var til stede. Det tok lang tid før jeg forstod at dette er en måte som sjåførene kunne plassere hverandre hierarkisk på. Hvem som hadde kjørt lengst, hvem som hadde med den mest spesielle lasten, hvem som kjørte den største lasten, og så videre. For eksempel er det å kjøre en "verditransport" bedre enn å kjøre gjødsel. Dette er en kontinuerlig konkurranse, uten at det eksplisitt kåres en vinner. Dette er en måte hvor sjåførene kan kategorisere hverandre. Men ikke alle sjåførene likte å henge med sine kollegaer. "Når alt kommer til alt.. går livet i sirkler. Om du er en backpacker, eller en trailersjåfør, ender du opp med å ha de samme samtale, med

de samme folkene.... Du treffer alltid folk som har reist lengre enn deg... som har sett mer enn deg... som har gjort mere enn deg..” Eirik (53 år) holdt seg ofte i bakgrunnen, og foretrakk å treffe lokale mennesker på de stedene han besøkte, framfor å høre på sine kollegaer. Han sa at det var alltid de samme samtaleemnene som kom opp.

Pass på hva du gjør!

Som en forberedelse på feltarbeidet reiste jeg i november til Trondheim for å intervju tidligere sjåfør og nå journalist og spesialist innenfor transportbransjens regelverk, Ola Pettersen. Hensikten var å finne informasjon om formelle organisasjoner og få forklart kjøre- og hviletidsbestemmelsene¹⁰ av noen med spesialkunnskap. Jeg fant dem veldig kompliserte. Å knytte kontakter kom denne gangen i andre rekke. Han tilbød seg å hente meg med bilen sin på busstoppet. Ola er rundt 50 år gammel. Han er høy og velbygd, har mørkt langt hår i hestehale og har på seg en blå rutete bomullsskjorte og dongeribukse. Han tar godt imot meg, og han tar meg med på sin arbeidsplass og presenterer meg for sine kollegaer. Ola virker spent og optimistisk. Han forteller kollegaene om at jeg skal skrive oppgave om langtransportsjåførere, og jeg hilser på alle vi treffer. De smiler og ønsker meg lykke til med prosjektet, og vi går ned på kontoret til Ola.

Intervjuet er noe strukturert, fordi jeg har noen konkrete ting jeg ønsker svar på. Ola snakker om den manglende tilretteleggingen for sjåførene i Norge fra samfunnets side, i form av manglende steder for parkering som gjør det mulig for sjåførene å følge de strenge reglene.. Intervjuet går mot slutten og jeg nevner kvinneandelen blant sjåførene. Ola sier at han ønsker en økning av kvinneandelen i bransjen og at han tror miljøet ville bli bedre med flere kvinner til stede. Jeg sier at jeg gruer og gleder meg til feltarbeidet, og til å skulle være

¹⁰. I hovedtrekk: Pauser kan bare deles opp i 15+30 minutter. Døgnhvil må enten være på minst 11 timer eller 3+9 timer, mens redusert døgnhvil må være minst 9 timer (ingen kompensasjon av redusert døgnhvil). Minst ni timers døgnhvil ved tosjåførsdrift. Redusert ukehvil kan tas hvor som helst. To påfølgende ukehviler kan ikke reduseres. Døgnhvil kan avbrytes to ganger ifb m av-og påstigning av ferje/tog. Reise til og fra kjøretøy som ikke er ”hjemme” betraktes som annet arbeid.

alene sammen med en person som er mann i dagevis i strekk. Og jeg var litt spent! Da sier han følgende: *Jeg er sikker på at det går bra. Jeg har jo møtt deg nå og du virker jo som ei grei jente. Du må bare være forsiktig med å gjøre noe dumt, det er viktig.* Jeg spør hva han mener med det.

Ja, det er ikke lurt å gjøre noe som du kommer til å angre på. Det er ikke lurt å være sammen [ligge med] med en sjåfør liksom. Hvis du skal være med på tur med flere, så vil de andre få vite det. Og da går jo jungeltelegrafene om at det er ei ung og livlig [villig] jente der ute... og da kan du jo få et problem mener jeg.

Jeg gjør et mentalt notat ut av poenget hans, men legger ikke så mye i det. Da så jeg på det som et velmenende råd. I ettertid ser jeg at det han sa passer inn i et større og mer grunnleggende mønster, hvor kvinner plasseres i kjente kategorier; hore, mor og madonna.

Hytta er en klar intimzone. Som jeg selv fikk erfare, var det slitsomt å sitte inne på et lite rom sammen med en person som man ikke kjenner, mye på grunn av kroppens naturlige funksjoner. Man skal være ganske trygg på den andre personen for at man skal kunne fjerte i inne i et rom på 4 kvadratmeter. Og hvis man holder det inne får man vondt i magen og kan bli syk.

Andre kilder

Jeg har tatt i bruk skriftlige kilder for å finne ut mer om sjåførene. Jeg har brukt historiske bøker, som Brundtland 2002 og Seeman-Berg 1997, samt skjønnlitteratur. Jeg ser at dette gir oppgaven min et mer kontinuerlig preg, og at å se på historien som fortelles fra sjømennenes og sjåførenes side, gir en større dybde til dette materialet. Boken "Truckstop" er skrevet av David Ericsson. Ericsson har over 20 års erfaring som langtransportsjåfør. Han tar utgangspunkt i sjåførenes hverdagsliv, og alle temaene i boken er inspirert av hans liv og erfaringer som sjåfør, som mann, og som menneske. Om boken representerer en realistisk subjektivitet eller en objektiv virkelighet kan bare forfatteren vite. Men selv om en tekst kan ses på som fiksjon eller fantasi, så kan den teksten eller boken likevel brukes som et fruktbart datamateriale. Den kan ses som en representasjon av levde erfaringer ut ifra forfatteren sitt perspektiv (Archetti 1994:15). Han siterer Banks i at romaner er symbolske

konstruksjoner som konstrueres ut i fra forfatterens perspektiv på verden. Vi kan si at romaner kan representere deler av et menneskes forståelseshorisont. De representerer dermed også en eller flere felles opplevde virkeligheter. Romaner som bygger på historiske og kulturelle perspektiver på en levd virkelighet, blir dermed et potensielt antropologisk datamateriale. Også Elisabeth L'Orange Fürst har tatt i bruk skjønnlitteratur i antropologisk analyse (1998). Hun tar utgangspunkt i en bok skrevet av og om en mann, og bruker dette som analytisk materiale til å kunne si noe om menn og maskulinitet. I tillegg til at romanen "Truckstop" er skrevet av en erfaren sjåfør, og at den inneholder informasjon om relevante hverdagstemaer, dukker det opp noe som gjør den spesielt interessant i forhold til empirien ovenfor. Forfatteren beskriver følelsesmessige eller affektive aspekter i sjåførenes liv. I min rolle som kvinnelig antropolog og forsker, har jeg hatt vansker med å finne data om mennenes emosjonelle liv. Jeg kan forstå at det finnes smertefulle minner om traumatiske opplevelser som sjåførene har eller har hatt i sin hverdag.

Etiske refleksjoner

I romanen Truckstop skriver Ericsson om en sjåfør som er ute og kjører. Han har kjørt lenge, og føler seg veldig trøtt. Men han vil gjerne komme fram til dama si. Ericsson skriver: "Vid en parkeringsplats i Sörmland, utanför Malmköping, byts färdskrivarbladet.

Namnteckningen förfalskas och arbetstidsbok nummer två kommer fram ur sitt gömställe under sätet." I følge informanter i forsikringsselskaper og i Statens Vegvesen er denne typen juks i en viss grad utbredt blant sjåførere. Spesielt når det gjelder hastelaster, hvor oppdragsgiver ønsker å motta noe til en bestemt tid, presses sjåførene til å bryte regelverket. Men kanskje blir dette en enkel måte å forklare disse sjåførenes adferd på. Det faktum at de er under press fra eventuelt bileier og oppdragsgiver, er utvilsomt en faktor for påvirkning. Av mine sjåfør-informanter var det ingen, så vidt jeg kunne observere, som jukset på denne måten. Flere av dem poengterte hvor flinke de var til å følge reglene, og hvor viktig det var å ikke bryte dem. Noen poengterte dette, med en så stor grad av gjentakelse, at jeg begynte å tenke at de kanskje gjorde det for å gjøre et godt inntrykk. Samtidig som at jeg ikke ønsker å bidra til en stigmatisering av sjåførene, har jeg innsett at

det er viktig for en forsker å forholde seg kritisk til sitt datamateriale, og å rette kritikk mot forhold som helt klart ikke er positivt for informantene og for samfunnet. Dette ser jeg også som et poeng i forhold til det å gjøre og skrive om et slikt prosjekt. Faktum er at juksing forekommer. I hvor stor grad det forekommer, har jeg lite data om.

Anonymiseringen av datamaterialet har jeg gjort ved å endre på individuelle kjennetegn. Stedsnavn, navn på personer, bilfarger og merker har jeg endret på for å forsøke å skjule hvem informasjonen har kommet fra. Miljøet er imidlertid lite og transparent, så dette har vært en utfordring i forhold til å beholde kvaliteten på datamaterialet.

Skrivestil

Jeg har forsøkt å legge til grunn en realistisk (Stewart 1998) skrivestil for oppgaven. Det har imidlertid vært problematisk å fremlegge noen av de relevante beskrivelsene av sjåførene. Som sagt er alle trailersjåførene en del av en gruppe som er utsatt for tungtveiende og negative stereotyper, og det oppstår derfor situasjoner hvor jeg i et forsøk på å unngå å bekrefte disse oppfattelsene av menneskene som jeg skriver om, unnlater å beskrive de ting som tilfeldigvis inngår som karakteristiske for sjåførens stereotypi. Dette synes jeg i seg selv er negativt, fordi det kan begrense det empiriske materialets anvendbarhet. Den empatien som man utvikler for noen av sine informanter og deres situasjon, gjør at man ønsker det aller beste for dem, og ikke ønsker å bidra til å skade dem. Men jeg tror ikke at dette vil skje så lenge man forutsetter at leseren forstår detaljene som en liten del av den lille helheten jeg forsøker å framstille, og ikke trekker fram etnografiske detaljer isolert fra den sammenhengen som de er en del av.

Yrkets karakter, spesielt den mobile teknologien som de benytter seg av (bilen, mobiltelefon, internett), har ført til at det har vært få sjanser til å observere og høste data, hvor flere sjåfører samhandler i det vi kan kalle hverdagslige situasjoner. Dette har til tider vært frustrerende, men så innså jeg noe. De har faktisk veldig liten fysisk samhandling. Mye av mitt datamateriale kommer imidlertid fra deltagende observasjon.

- Kapittel 2. Traileren – et kommuniserende objekt

Bare èn av mine informanter hadde direkte økonomisk eierskap til sin bil. Resten av dem kjørte biler som var eid av firmaet hvor de var ansatt. Likevel skaper sjåførene et forhold til sin egen, og til de andres, biler. Hva er en trailer og hvordan gjør sjåførene den til sin egen?

- Kapittel 3. Mannen og bilen

Sjåføren og traileren inngår i et nært forhold til hverandre, og traileren er en viktig språklig inspirasjonskilde for sjåføren og brukes aktivt i metaforer og kategoriseringer. Hva kan man si om forholdet mellom mannen og bilen, og hvordan bruker sjåførene traileren i språket sitt?

- Kapittel 4. Generasjonsskiller, narrativer og legendeskapning

Det finnes et skille mellom de yngre og de eldre sjåførene. Dette skillet er ikke gjennomsyrrer ikke alt, men er likevel meget framtrødende. Framgangsmåten og læringsmetoden som sjåførene har gjennomgått en endring i løpet av 50 år. Sjåførene produserer og konstruerer maskuline idealer ved å fortelle historier, og ved å praktisere maskuliniteten når de er sammen med andre sjåførere. Her vil jeg se på hvordan og på hvilke premisser disse historiene blir fortalt. Hvo

- Kapittel 5. Traumatiske hendelser og kontroll av sjåførene.

I livet langs veien møter norske trailersjåførere på tøffe utfordringer som de må takle, og det kanskje ulykker og andre traumatiske hendelser. Hvilke mestringsstrategier benytter de seg av og hvilke institusjoner kan hjelpe dem? Her vil jeg også ta opp body politic, og se på hvordan vi kan forstå sjåførenes hverdag i et slikt maktperspektiv. I hvilke rammer kan vi se sjåførenes praksiser og agency?

KAPITTEL 2: TRAILEREN – ET KOMMUNISERENDE OBJEKT

”The house and the body are intimately linked. The house is an extension of the person; like an extra skin, carpace or second layer of clothes, it serves as much to reveal and display as it does to hide and protect. “(Carsten & Hugh-Jones 1995:2)

Det blir ofte sagt at individer ønsker å vise andre hvor vi hører til og hva vi står for, eller å vise vår kjerne av identitet, gjennom å bruke og å iføre oss ulike tegn. Gulbrandsen (2002) skriver om hvordan ungdommer deler hverandre opp i inn og ut-grupper basert på sammensetningen av antrekk og tilbehør. De gir tillegger hverandre verdier og egenskaper ut ifra hvilke accessoarer, hårfrisyrer og klær de andre ifører seg i. Her viser Gulbrandsen hvordan tegn og symboler brukes på en distingverende måte, og at det kan være små nyanser og tegn som distingverer de forskjellige stilene og menneskene fra hverandre. Slik definerer vi hvilken subkultur, gruppe eller religion vi hører til. Disse tegnene forteller andre om hvordan og hvem vi ønsker å framstå som å være (Berkaak og Frønes 2005). Slik er det også for sjåførene og trailereren. I følge mine observasjoner forsøker sjåførene å konstruere trailereren på en slik måte at den gjenspeiler hvilke ideer og verdier sjåføren verdsetter og ønsker at andre skal se. Det som sjåførene ønsker å kommunisere er plassert på en slik måte at informasjonen er tilgjengelig for andre bilister og for andre sjåførere. Dette skal vil være tema i første del av kapittelet. I andre del skal jeg se hvordan noen sjåførere konstruerer den indre og mer intime delen av trailereren, nemlig innsiden av hytta, og hvilke egenskaper og verdier de tillegger denne dwellingen¹¹.

Hvis en langtransportsjåfør er ute på veien 5 av 7 døgn i uka, og tar ut 6 ferieuker i året, vil han tilbringe 230 døgn i bilen og 135 døgn hjemme, på ferie eller andre steder. Dette vil si at han tilbringer om lag 63 % av året i eller med bilen. Dette utgjør 230 netter og 230

¹¹ Dwelling brukes her som synonymt med ”et rom hvor man tilbringer tid”, som hos Bachelard (1968)

arbeidsdager, hvor sjåføren hele tiden forholder seg til bilen sin. Hvor mye tid sjåførene tilbringer med bilen, avhenger logisk nok av hvor mye han eller hun arbeider. Av og til kan sjåføren ta ferie samtidig som han er ute og kjører. Kanskje stopper han i Antwerpen i en uke, kanskje i Paris. En av mine informanter var unγκaren Geir på 54 år, han hadde for eksempel ikke vært på hybelen sin i Alvdal på 2 måneder. Han har ikke stiftet egen familie, og har bare kontakt med moren sin som han snakker med på mobiltelefon hver torsdag. Da han var 25 år var han forlovet med ei jente, og etter at det ble slutt har han aldri hatt noe fast forhold. Han brukte aldri ordet "hjem" når han snakket om sin bopel i Norge. Han sa bare at han skulle "oppover", eller til Alvdal. For han er det steder på kontinentet som er hjemme, og dermed også traileren. Torgeir på 28 år er en av mine yngre informanter. Han er utdannet bilmekaniker, og har kjørt trailer i 3 år. Han fortalte at han ofte er hjemme i Orkdal, nesten hver helg. Han har brukt 60 tusen kroner på å pusse opp bilen sin innvendig. Han vektlegger at han ønsker å ha fri regelmessig, gjerne hver helg, slik at han kan slappe av litt hjemme og treffe venner og familie. For han var huset i Orkdal et hjem, men det betyr ikke at Torgeir ikke la vekt på traileren som en meningsbærende enhet. Dette vil vi høre mer om senere.

Mitt inntrykk er at de yngre sjåførene legger mer energi i å konstruere innsiden av hytten innenfor som et hjem. De eldre har tradisjonelt tilbrakt mye tid utenfor hytta, sammen med andre sjåførere, noe som leder meg til å argumentere for at dette ikke har vært en viktig eller aktuell praksis for dem. Gullestad (1992) mener at konstruksjonen av et hjem har blitt et viktig tema i norsk hverdagsliv. Rituelle praksiser, som tidligere var offentlige, har blitt privatiserte og flyttes inn i hjemmene. Dette tar form som blant annet dekorering og oppussing av hjemmet, noe som har ført til at disse uformelle praksisene har blitt vanskeligere å identifisere (1992:52). Generelt har jeg observert at de yngre bruker mer penger på å "fikse" på bilen.

Traileren er et multivokalt symbol (Turner 1969). Det vil si at den har flere aspekter av mening i sosialt og kulturelt liv, og at den dermed har flere analytiske nivåer. Jeg vil hente inspirasjon fra antropologiske perspektiver på huset og fra symbolantropologi for å forsøke å si noe om hvilke verdier og meninger sjåføren tillegger bilen sin. Jeg ønsker også å se på hvordan de meningsdimensjoner og verdier som sjåføren tillegger traileren, er relevante sjåførenes samhold og organisasjonsvirksomhet. Problemstillingen blir som følgende:

Hva er en trailer, og hvilke teknologiske egenskaper har den? Hvilke praksiser gjør seg gjeldende når det gjelder sjåførenes konstruksjon av egen bil? Og hvilke konsekvenser får dette for sjåføren og traileren som en meningsbærende enhet innenfor miljøet?

Et blikk på traileren for det uerfarne øyet



For å forstå hva en trailersjåfør er, må vi først forstå hva en trailer er. En trailer kan vi forstå som et motorisert kjøretøy og middel for transport av gods. Lastebilen er en teknologisk innretning som ble utviklet i kjølvannet av den industrielle revolusjon. Jeg kan starte med å gi en beskrivelse av traileren som korrelerer med mine feltnotater fra de første møtene med den. En trailer, eller en semitrailer, er en stor bil, som også kalles trekkvogn, med henger. Det er et motorisert kjøretøy som ofte er rundt 4 meter høyt, og som er laget av forskjellige former for metall, blant annet aluminium. Den kan dermed sies å være en "hard" og "stor" gjenstand. De fleste sjåførene bruker begrepet "bilen" om traileren. Begrepet trailer og begrepet trekkvogn brukes om hverandre. Trekkvognen er bilen som har hytte, motor og hengerfeste. Begrepet "trailer" kan referere til bilen og tilhengeren, det vil si hele både trekkvogn og henger. "Trailer" kan også referere til trekkvognen. Begrepet "semitrailer" har jeg forstått som synonymt med "trekkvogn med henger", og det kan dermed være grammatisk substituerbart med begrepet "trailer". Man behøver førerkort i

klasse C og D for å kjøre trailer, og fra i 2006¹² ble det innført nye regler som gjør at hvis man skal arbeide som yrkessjåfør så må man ha et spesielt yrkessjåførkurs i tillegg til sertifikatet.

De vanligste bilene som de norske sjåførene kjører er europeiskproduserte: Scania, Volvo, MAN, DAF og Renault. Disse kommer i alle regnbuens farger. På de 3-akslede bilene finnes det en framaksel, en drivaksel og en løpeaksel. Det er bare én av akslingene som er i direkte kontakt med motoren, og som driver bilen framover, og dette er drivakslingen. De fleste har bare driv på en aksel, men det finnes noen biler som har 2 drivakslinger. Løpeakselen, som sjåfører normalt sett kaller for "boggi"-hjulet, kan løftes opp. Dette har økonomiske hensikter. Når sjåførene laster om bord i traileren, må de beregne vekten av lasten på hver aksling. Akslingene tåler forskjellig vekt. Hvis sjåføren laster 5 tonn med materialer, behøver han ikke å bruke løperakslingen. Så i stedet for å slite dekket unødig, kan man trykke på en knapp inne i hytta slik at det heiser seg opp fra bakken. Flere av mine informanter presiserte denne funksjonen i forhold til miljø og slitasje på veibanen. Dieseltanken, som tar fra 300 til 600 liter diesel, ligger på trekkvognen rett bak førerhuset. Trekkvognen har et hengerfeste. Dette kalles for dreiehjulet. For å feste tralla til trekkvogna, må sjåførene rygge den inn i sporet på tralla. Dette krever presisjon, og noe mine informanter la vekt på som en essensiell kunnskap som de måtte ha. Gode kjøreteknikker er viktig for at en sjåfør skal kunne være en ordentlig sjåfør.

Motorens funksjoner – om kunnskap gjort overflødig

Min første informant var utdannet bilmekaniker. Han hadde jobbet på verksted i et par år før han bestemte seg for å slutte. *Det er jo ingenting å fikse lenger. Man må jo ha datakompetanse i dag, for å kunne jobbe med de nye bilene... sjarmen er borte. Sier Torgeir.* Slik som teknologien har utviklet seg (eller slik noen har utviklet den) opplever sjåførene at en del av deres erfaringer og deres kunnskap, som tidligere ble sett på som høyst nødvendig og verdifull, ugyldiggjøres.

¹² Som et resultat av et EU-direktiv.

Heldigvis for meg, var Torgeir veldig flink til å lære bort. Han forklarte og tegnet opp de ulike delene av motoren, og forsøkte å forklare meg hvordan motoren på en trailer fungerer. Han tegnet opp motoren på en serviett, og forklarte at diesel behøver å være under sterkt trykk for å kunne avgi energi. Når motoren settes i gang, skaper dette trykkreaksjon i den første sylindren. I en sylinder finnes det et stempel, som trykker ned når de gir kraft til den neste. Stemplene går aldri av samtidig, men neste stempel begynner nedstigning rett etter at det første har kommet helt ned i bunnen på stempelet. Dermed maksimeres driven i motoren. Denne funksjonen har slik jeg har forstått det lite å gjøre med hvor raskt et kjøretøy kan kjøre. Torgeir er meget pedagogisk og setter opp et eksempel for at jeg skal forstå hva antall sylindre har å si. Han sier at en V8-motor er kraftigere og sterkere enn en V6-motor¹³. En V8-motor kan trekke tyngre last i oppoverbakke, enn hva en V6-motor kan, og den kan også få traileren raskere opp i fart enn hva en V6-motor kan. Dette er fordi de to ekstra sylindrene gir ekstra kraft og dermed ekstra driv. Noe som igjen får dreiemekanismene som er koblet til akslingen å snurre rundt fortere. Akslingen vil dermed drive hjulene raskere.

Jeg spør Torgeir om hvor mye bensin traileren bruker per mil. Da ser han på meg, himler litt med øynene, og gir meg ett lurt glis. *Han bruker ikke bensin... han bruke diesel...* Flere informanter omtalte bilen sin som hankjønn, også de eldre. Av alle Scania-modellene, var det de med 8 sylindre i motoren, V8ere som var de aller mest populære. Biler som har V8-motor er kraftigere og kommer raskere opp i fart enn de bilene som har mindre antall sylindre. Slik kan disse bilene sies å være sterkere, råere og bedre. Dermed mer aktive enn de andre.

Bare spesialister har mulighet til, forståelsen for, og kunnskapen som behøves for å arbeide praktisk med bilene. Få av mine informanter hadde formell utdanning utover videregående skole. Å lære på den måten som de eldste sjåførene har gjort, gjennom rituelle erfaringer og gjennom praksis og kroppen, er en tidkrevende prosess. Men det er slik de har lært alt de kan om traileren og om hvordan man best takler hverdagen og klarer seg i livet som norsk langtransportsjåfør i Europa. Og mye av den tid, energi og det arbeidet som disse sjåførene har lagt ned og investert seg selv i, er ikke lenger ettertraktet i bransjen

¹³ V8-motoren har 8 sylindre. V6-motoren har 6 sylindre.

på samme måte som før. De kan ikke lenger reparere den selv, de må inn på et spesialisert verksted. De teknologiske endringene fører til at sjåførene fremmedgjøres fra traileren sin. For de eldre sjåførene, som lærte yrket av sine eldre, var det å kjenne til bilen en sentral del i det å bli en *trailersjåfør*. En ordentlig trailersjåfør skal være kapabel og snarrådig, og han skal kunne reparere bilen og sørge for at lasten kommer fram. Ved å forbedre den teknologiske konstruksjonen i traileren, har en del av de kravene om å være en ordentlig og genuin trailersjåfør, eller asfaltcowboy, forvitret. Hans kunnskap har blitt overflødig.

Produksjonen av traileren – en produksjon av noe maskulint

I følge Nehls (2003) symboliserer traileren kraft og styrke. Samtidig er traileren i ferd med å endres estetisk. Informantene hans er svært skeptiske til moderniseringen og den funksjonelle forbedringen av bilen. Den ytre formen blir mer og mer avrundet og funksjonell (rundere skall betyr mindre luftmotstand som betyr mindre forbruk av diesel), noe som Nehls sjåfører beskriver den (som da var) nye Scaniamodellen som "fruktansvår" og "djavla ful". Nehls mener at sjåførene reagerer den nye teknologiens "kvinnelighet". Det er som om de frykter en feminisering av sin egen verden.

Dette er et viktig poeng som vi må merke oss. Sørli (2005) skriver også at lastebilen, eller traileren, er en maskulint ladet gjenstand, som symboliserer mannlige egenskaper. Hun mener at symbolene kan deles inn i 5 kategorier: Styrke, seksualitet, konkurranse, interesseformidlende symboler og familieorienterte symboler. Dette er en grei måte å dele inn inntrykkene fra utsiden av bilen på. Hun skriver: "En del av symbolene som brukes i motivlakkering og reklame for bilenes varemerke gir assosiasjoner til maskulin styrke. For å beskrive det siste først: Scantias varemerke er en ørn, et symbol som ofte henspeiler til styrke, jaktegenskaper og utholdenhet." Det hun glemmer å nevne er at ørnen har en lang symboltradisjon i våpenskjold og i krigerske symboler, slik at den også står for en herskerrolle, mannen på toppen. Dermed går ørnen godt sammen med Scantias motto: "King of the road" (Sørli:2005:119)

Jeg mener at Sørli legger for liten vekt på at traileren, fra bilprodusentenes side, faktisk *produseres*, materielt sett, ikledd maskuline symboler. De konstrueres for menn. Disse symbolene blir dermed et varemerke og et fast/konsekvent/evig og universelt symbol ved alle Scania-biler. Denne praksisen er med på å legitimere og reproducere og opprettholde selve bransjen som et maskulint dominert felt (Bourdieu 2000). Traileren blir naturalisert og tatt for gitt å ha en maskulin tilhørighet, kropp og identitet. Ikke bare blir traileren, som et teknologisk instrument, produsert som et mannlig domene, men den videreførtes også av representanter for det mannlige kjønn. I en verden hvor det er nærmest fravær av kvinnelige sjåførere, blir dermed alle detaljer på og i bilen utformet fra et mannlige perspektiv.

For en definisjon av det mannlige perspektivet, eller det mannlige blikk blant sjåførene, må vi gå tilbake til Nehls (2003) forklaring på hvordan den ordentlige sjåføren skal framtre. I innledningen forklarte jeg hva som var det den idealtypiske sjåføren. Han er en ansvarsfull, pålitelig, middelaldrende, hvit, heteroseksuell arbeiderklasse mann med interesse for estetikk og sosial smidighet (2003:177). Samtidig som at denne forståelsen og projiseringen av en idealsjåfør legger sterke premisser og retningslinjer for hvordan bilen skal representeres og konstrueres innenfra og ut (sett fra utsiden), legger traileren som materiell teknologi premisser for hvordan idealsjåføren konstrueres. Disse to prosessene er med på å legge grunnlaget for hvordan sjåførene forstår seg selv, for hvordan de forstår hverandre og for hvordan de forstår verden utenfor i form av "de andre". Og "de andre" er, ut i fra definisjonen ovenfor, kvinner, homofile menn (Sørli 2005, Nehls 2003) og menn som ikke er norske ¹⁴.

Det er med andre ord flere analytiske perspektiver man kan legge til grunne for å forstå forholdet mellom sjåføren og traileren hans, og for å forstå hvordan denne formen for maskulinitet blir det som Connell kaller for den hegemoniske maskulinitet (Connell:1995).

¹⁴ Når en sjåfør spør en annen person: "Kjører du?", mener han "Kjører du trailer?" Er svaret nei, slutter dette ofte å være tema i samtalen. Svarer den andre personen "Ja, jeg kjører", er det som om det åpnes en hel verden av kunnskap og innsikt. I dette øyeblikk vet de at de har mye til felles. Brorskapet avdekkes.



I lille Mattias klasse

Jens (34) var den eneste bileieren jeg traff. Han kjørte en Volvo, men la ikke skjul på at han mente at Scania definitivt var den beste bilen. Han ville kjøpt en Scania om han hadde hatt råd. Vi sendte tekstmeldinger til hverandre en stund etter at vi hadde møttes, og en av dem han sendte meg var en vits som involverer bilmerker.

"I lille matias klasse spurte frøken om hva de skulle bli når de ble store, jentene ville bli flyvertinner og fotomodeller, og guttene ville bli snekkere og brannmenn. men ikke lille Matias. - Hva skal du bli når du blir stor da, spør frøken. -Jeg skal bli Playboy, sier Mattias. - Hva driver de med da? spør frøken. -De kjører scania, drikker sprit og knuller fine damer, svarer Mattias. Frøken blir opprørt og dasker til Mattias. Det samme skjer når han forteller

det til sin mor. Neste morgen sier Mattias at han har endret sitt yrkesvalg, han vil bli miniplayboy.- Hva gjør de da? spør frøken. -De kjører Volvo, drikker saft og runker, sier Mattias ;-)"

Den hegemoniske maskulinitet forsvares og produseres av det "kulturelle maskineri" (Connell 1995:240), hvor skolen som institusjon praktiserer en viktig rolle. Barth (2002) mener også at måten vi produserer og fordeler kunnskap på henger sammen med en opprettholdelse av en maktbalanse i samfunnet. Vitsen tar utgangspunkt i en situasjon hvor Matias befinner seg nettopp på et slikt felt, med mange andre mennesker på sin egen alder. Han blir en av mange som gjennomgår de samme tingene, på vei mot den samme, forutsigbare, framtiden. Dette antyder en anonym tilværelse hvor man formes til noe likt eller de "blir like". Norske barn begynner på skolen i en alder av 6 år, og grunnskolen varer dermed i 12 år. Etter dette oppfordres de til å studere videre på universitet eller høyskole. Skolen er et viktig sted for hvordan individets kropp formes (Connell 1995), og hvor de disiplineres og skapes til individer (Foucault 1977:170). Norge har en sterk utdanningstradisjon, mer enn 1 av 4 nordmenn har i følge SSB utdanning ut over grunnskolen¹⁵.

Alle de andre barna i klassen til Mattias ønsker seg inn i de normale yrkene. Jentene ønsker seg inn i tradisjonelle kvinneyrker, og guttene ønsker seg inn i tradisjonelle mannsyrker. Dette konnoterer at de "blir like" eller at de tenker likt. Allerede her skiller Mattias seg ut fra de andre. Han vil bli "playboy". Begrepet "Playboy" kommer fra det amerikanske bladet "Playboy". Selve bladet inneholder både artikler eller intervjuer med samfunnsengasjerte personer eller personer i næringslivet, men er helt klart best kjent for de vakre kvinnene som projiseres på forsiden og midtpikene. Hugh Hefner er kjent for hvordan han har gjort Playboy-drømmen til virkelighet. Han lever på sin "Playboy mansion" med en skokk av jenter som kalles for "Playboy bunnies" (kaniner-merk seksuell konnotasjon). Man kan kanskje se på det som en modernistisk versjon av Keiserens harem i 1001 Natt. En playboy er en mann som har overflod av kvinner rundt seg til en hver tid og som ikke er monogam. Han bare leker seg og har det bra.

¹⁵ Hentet ut 13.05.09. www.ssb.no

Når Mattias sier til frøken at en playboy er en som "kjører Scania, drikker sprit, og knuller fine damer", er det nettopp dette han tenker på. Scania assosieres med å drikke sprit og å knulle fine damer, det aller beste. Den regjerende maskulinitetens viktigste "andre" avsløres. Kvinnen og kvinnekroppen. Både frøkenen og Mattias mor gir han en "dask" når han sier dette høyt. De to kvinnene i historien blir dermed representanter for samfunnets status quo eksisterende moralske syn på hvordan interaksjonen mellom, og de seksuelle relasjoner mellom mann og kvinne, skal foregå. De blir også en representasjon av hva kvinnene synes om en manns adferd hvis han "bare leker med dem". Mattias blir her en representant for det mannlige kjønn, som ønsker fri seksuell utfoldelse. Kvinnene representerer den pietistiske kyskhet og moral. Scaniaen blir representasjon på mannlige phallus, på rikdom og suksess. Og har man Scania, eller rikdom og suksess, betyr det at man får damer. Vitsen tar som utgangspunkt en naturlig heterofil realitet som personene i vitsen handler innenfor rammene av. I følge Connel assosieres homofile med kvinnelighet, eller alt det som ikke en "mann" er, og blir dermed satt i samme kategori som kvinnene (1995:196). At sjåførene kategoriserer "homsene" som de andre, er helt klart. Men de andre er en kategori som inneholder heterogene grupper av individer som "trekkes frem" avhengig av hva sjåførene ønsker å si.

Jeg vil hevde at traileren er en teknologisk konstruert og dermed materiell representasjon av det mannlige maskulinitetsideal, en representasjon av og en videreføring av den hegemoniske heteroseksuelle normen, at den regjerende idealtypen av sjåføren, er, eller blir framstilt som om det er slik alle sjåførene bør være, den regjerende patriarken, det aktive og rasjonelle mennesket, den dominante og den maktfulle eller sterke delen av samfunnet. En representasjon av en måte å være mann på, som ikke står i kontakt med dagens virkelighet. Den historisk konstruerte maskuliniteten som Nehls (2003) definerer, stemmer for et mindretall av sjåførene. De aller fleste sjåførene befinner seg i alderen 50 år, og dette er en god indikasjon på hvor denne typen maskulinitet stammer fra, eller stammer gjennom.

Utvendige symboler: Hodeskaller og damer

Av de informantene som jeg reiste på tur med hadde 1 av 10 komplett *økonomisk* eierskap til egen bil. 2 av de andre 10 hadde vært bileiere på 80-tallet. Få sjåførere er bileiere, men det faktum at sjåførene ofte får "faste" biler av det firmaet de jobber for, gjør at sjåførene definerer den bilen de kjører som sin egen (Nøstvik 2008:36). I følge mine informanter er det vanlig at bileier beholder bilen i 5 år før den skiftes ut. Etter 5 år på veien i fullt bruk, øker risikoen for reparasjonskostnader. De aller fleste sjåførene sier, hvis de blir spurt, at det ikke gjør noe hvilket merke de kjører (Nøstvik 2008). Flere av mine informanter sa at de mente at det bare var tull å bry seg om slike ting. Men i praksis gjorde de ofte et poeng ut av hvilket merke bilen deres hadde, og hvordan den så ut.

I de store firmaer, som Schenker, Nor-Cargo og Bring, er det totalforbud mot å endre bilens utside. Disse reglene gjelder for alle sjåførere. Sannsynligvis har dette å gjøre med merkevarebygging. I følge Sørli (2005) har transportbransjen utviklet seg på samme måte som andre deler av næringslivet. De største kjedene eller firmaene kontrollerer stadig større deler av markedet, og de kan konkurrere ut de små firmaene på pris. Så vidt jeg kunne observere er det ingen av de som kjører regelmessig for store firmaer som eier egen bil. Flere av sjåførene stilte seg negative til denne praksisen, de sier at det er synd at alle bilene er "like". Det er spesielt de unge sjåførene som tillegger regelverket denne meningen (de i alderen 24 til 35), men også noen av de eldre. Med "like" sikter de til utseendet er så likt av man vanskelig kan se hvem som er bilfører. Det blir vanskeligere å identifisere traileren på motorveien, ettersom sjåførene ofte "kjennes på bilen". Sjåførene legger tid og penger i å manipulere eller endre bilens utseende på forholdsvis subtile vis.

Jeg var med Karl (34 år) for å se på den nye trekkvogna hans, en hvit Renault Megane. Utsiden av bilen var veldig "ren". Det fantes bare to små logoer. På siden av døren fantes det et lite skilt med firmalogoen og på dieseltanken var det malt en hodeskalle med horn. Det var tydelig at Karl var stolt over den nye bilen, og da han viste meg hodeskallen smilte han ekstra bredt. "Det er sjefen som har satt på trykket... Han gjorde det selv. Alle i firmaet

har hodeskaller. Jævlig kule!” Det er som oftest å finne på kjemikaliebeholdere som en advarsel mot å innta, berøre eller å utfordre retningslinjene som man skal følge når man er i nærkontakt med innholdet. Hodeskallen er en representasjon av død og noe potensielt farlig for mennesker, og har blitt stadig mer populær og brukt som symbol også i Norge. Hodeskallen som symbol går igjen flere steder i det norske, og i det internasjonale, samfunnet, blant annet brukes hodeskallen i kunst, som trykk på klær og i band-logoer. Den brukes i ulike variasjoner av band (Iron Maiden, Steve Earle, Los Plantronics), i Frida Kahlos maleri ” Moses” og nå også på klær fra Hennes og Mauritz. Symbolene konnoterer forskjellige ting ut i fra deres kontekst, men det de har til felles er at de signaliserer ”fare” og at hodeskallen kan operere som en advarsel som ”hold deg unna, ellers”, eller ”pass deg, for jeg tar deg”.

Firmaet som Karl kjører for er langt ifra på størrelse med de transnasjonale lastefirmaene Nor-Cargo og Bring, men har om lag 35 ansatte. Firmaets størrelse, antall biler og antall ansatte, er relevant for hvilken innflytelse sjåføren får yte over den bilen han kjører. Noen sjåfører fester mønstre av dioder¹⁶ eller 1000-metere på bilen sin.¹⁷ Torgeir kjører for et firma som har flere ansatte enn Karls firma. Han hadde satt opp små dioder på kanten av trekkvogna. De var ikke fremtredende, men synlige når det ble mørkt. Dette hadde han fått tillatelse av fra sjefen. Hvis man ser bort i fra bilmerkens egne dekorasjoner eller merker som ofte kommer med bilen når man kjøper den, er det ikke mange av trekkvognene som skiller seg mye fra hverandre. Når et firma kjøper nye biler er det ofte helt like biler som kjøpes inn. De har samme farge og samme firmalogo plassert på samme sted. På yttersiden er hver bil helt lik alle de andre bilene. Bortsett fra nummerskiltene på fronten, som selvfølgelig er forskjellige. De store firmaene preges derfor av en ytre materiell likhet.

En gang jeg var med Torgeir på tur til Tyskland, stod vi utenfor bilen hans. Jeg spurte hva de forskjellige delene på hengeren var, og da vi kom rundt til døra, spurte jeg han om det var en spesiell dame som var avbildet på siden av døren hans. Han fortalte at alle i firmaet

¹⁶ Små sterke lys.

¹⁷ 1000-metere er meget sterke langlys som kan festes på fronten av trekkvogna, ovenfor vinduet eller nedenfor på grillen. 1000-metere og dioder brukes av både dekorative og praktiske årsaker.

hadde dette dameansiktet avbildet på begge dørene. Men han presiserte at han var den eneste av sjåførene i hans firma som hadde bildet speilvendt! Det at en så liten detalj tillegges oppmerksomhet og betydning, sier noe om hvor viktig det å skille seg ut fra mengden. Det er tydelig at sjåførene legger mening i bilens utseende, hvordan de selv ser bilen som en representasjon av seg selv, og hvordan andre ser bilen som en representasjon av sjåføren. Dette har definitivt en praktisk betydning, og slik jeg fikk inntrykk av, var det den praktiske konsekvensen av ytre variasjon på traileren som var det sentrale. Noen informanter sier at de ikke bryr seg om å lakkere bilen og pynte på den, men de har interesse for det likevel. I Transportmagasinet finnes det ofte reportasjer om sjåfører som har "mekket på" eller bygd om trailere slik at de blir veldig tøffe og unike, og mange sjåfører både leser og liker disse reportasjene, og de synes bilene er "tøffe". Spørsmålet som jeg stiller meg i dag blir hvilken mening subjektet selv tillegger bilens utseende og karakter, bortsett fra den klart praktiske årsaken om gjenkjennelse.

Vinduet - bilens øyne og sjåførens eneste rom for kreativitet

Carstein og Hugh-Jones (1995) skriver at når barn tegner hus, blir ofte vinduene husets øyne, mens døren blir husets nese eller munn. Det samme er det når barn tegner biler. Også i tegnefilmer dukker dette fenomenet opp. Se bare på tegneserien "Transformers"! Vi sier at øynene er vinduet til sjelen. Når vi beveger oss rundt om i verden, gjør vi det på en fortolkende måte. Geertz (1973) mener at vi kan lese ytre tegn og kultur som en tekst, og at kulturelle mønstre er offentlig tilgjengelige. Dette er i tråd med sjåførenes praksis på dette området. Ofte søker vi mot ansiktene til mennesker, blant annet for å kunne være forut for situasjonen. Øynene er det mest sentrale fokuspunkt. Øyekontakt er vanligvis forbeholdt de i nære relasjoner, som venner og familie, men er også et effektivt kommunikasjonsmiddel for å uttrykke følelser som sinne, glede, tristhet og flørting. Vi søker den menneskelige form i ting som vi observerer og erfarer. Åpninger på kroppens overflate vies spesiell oppmerksomhet. Åpningene selv har ingen speilende image, men ting som passerer eller kan passere gjennom disse åpningene, vies spesiell oppmerksomhet (Stewart 1993:104). Munnen, øynene, bryster, anus og den kvinnelige skjeden er grenser som må voktes for at

ingenting uønsket skal passere gjennom. Dermed er de ofte forankring for sosiale normer, verdier og konvensjoner. Dette gjelder ikke bare for mennesker, men også for ting.

Gardinene i bilen er et viktig kommunikasjonsmiddel for sjåførene. Siden sjåførene bare har et rom å bevege seg innenfor, har de liten mulighet til å regulere situasjonsdefinisjonen (Gullestad 1992). En situasjonsdefinisjon er måten en kontekst blir presentert eller definert som. Det er derfor ikke rart at hytta, bilens indre, blir et meget privat og kontrollert sted, og at "lukkede gardiner" blir en viktig grensesetting. Vinduet er bilens øyne, og her skaper sjåføren sine egne uttrykk som verden utenfor kan observere. Ofte kan man observere trailere fra samme firma, som ser like ut, bortsett fra i vinduet. Det er som om forbudet mot å sette et personlig preg på yttersiden har ført til at sjåførene tar i bruk vinduet enda ytterligere, som deres eget speil mot verden.

Jeg var med Jens (45 år) på tur til Frankrike. Jens kjører en svart Scania. Inne i bilen er det ryddig, og bilen er ikke "pusset opp" på noen måte. Den ser lik ut som det den gjorde da den var ny. Vinduet er imidlertid unntaket fra regelen. Vinduet er fullt av skilt, flagg, wonderbaum og bamser. I vinduet henger det en rekke med vimpelflagg. Hver vimpel viser et bilde av en naken kvinne med silikonpupper og blondt bleket hår. Bildet er tatt fra midjen og opp og er å regne som pornografisk. Scania-logoen vises i forgrunnen av vimpelen. Han har et navneskilt i vinduet som ser ut som et bilnummer-skilt. Her står kallenavnet hans; "Pipa". Det har han blitt gitt for en tid tilbake. De andre sjåførene kaller han det fordi han røyker pipe. Jeg har merket meg at slike kallenavn sjelden, så vidt jeg vet, har blitt funnet på av sjåføren selv, men av de andre sjåførene. Et kallenavn er dermed noe man kan få, og ikke konstruere selv. Selv om kallenavn ofte gis på grunnlag av en spesiell handling eller en spesiell karakteristikk ved den personen. En av sjåførene hadde gitt seg selv et kallenavn; "Tassen". I tillegg til at å gi seg sitt eget kallenavn bryter med sjåførenes praksis, er dette et lite maskulint navn i forhold til det sjåførene regner som et "aktuelt kallenavn". Det henger en Wonderbaum på siden av ruta. Og det ligger en liten bamse der, som datteren hans hadde da hun var liten.

Sjåførene er ofte lenge hjemmefra, og flere av mine informanter hadde med seg bilder av familie og venner, og noen kosedyr. Og ofte finnes det bilder av kvinner i ulike formasjoner. I følge Baudrillard (2008) er det ingenting som er så pornografisk som mannsdominerte

kulturer. Kvinnen, som den andre, blir ofte skapt som en motsetning til mannen. Han skriver:

”In modernity, we enter the age of the production of the other. The aim is no longer to kill the other, devour it, seduce it, vie with it, love it or hate it, but, first, to produce it. It is no longer an object of passion, it is an object of production (Beaudrillard 2008:115).”

Vimplene med nakne kvinner på er en merkevare fra Scania som man kan kjøpe på nettsiden deres. Dette betyr at bilprodusenten selv ønsker å assosiere sitt merke, i dette tilfellet Scania, til seg selv. Men dette må vi forstå på riktig måte. Det menes her ikke at Scania ønsker å framstå som feminint. Snarere tvert imot. Scania er ikke bare en representasjon av det maskuline, Scania er maskulint, og bilen er en kroppsliggjøring av det maskuline idealet. I ”Images of women” (1983) skriver Cameron og Kuhrt at *possession*, (her forstått i relasjon til den andre), har resonans i det som vi kan forstå som sosialt, seksuelt og økonomisk eierskap. Når sjåførene henger disse vimplene i vinduene uttrykker de preferanse for og eierskap til den produserte kvinnekroppen. Men det viktigste av alt er at det er en kvinne. Idealsjåføren foretrekker kvinner, ikke menn. Bamsene betyr at man har barn og familie, og er en dobbelt indikator på sjåførens heteroseksualitet. Men jeg har aldri sett sjåfører over ca 45 år som har bamser i vinduet. Dette leder meg til å tro at bamsenes ”mykhet” ikke passer inn i de eldre sjåførenes måte å framstille seg selv på.

En annen sjåfør som jeg tilfeldigvis traff på et sted i Tyskland, hadde en fruktkorg stående i midten av vinduet. Fordi han har satt den i viduet, er det tydelig at han ønsker at folk utenfor bilen skal kunne observere denne frukten. Jeg tror at dette har sammenheng med at han ønsker at folk utenfor skal se at han spiser frukt og dermed at han er sunn. I Statens Vegvesen har det lenge rast en debatt om sjåførenes kosthold. Det har vært startet prøveprosjekter om kosthold, som har vist at sjåfører som spiser sunt er i bedre form og holder seg lettere våken. En av de mest kjente stereotypier blant sjåførene er at de er overvektige og har et svært usunt kosthold. På en nettside finner jeg denne definisjonen av en trailersjåfør:

”**Trailersjåfør**, også kalt *burgerspisere* eller *mobile horekunder*, er ett meget respektert yrke langs norske motorveier. Uten trailersjåførere stopper verden opp. Men en trailersjåfør er like mye fryktet som respektert langs Europaveiene. Alle har vi hørt historiene. Om trailersjåfører som voldtar unge

guttehaikere, banker opp folk utenfor Statoil, med vilje kjører over småbiler fordi de kjeder seg. Man skal alltid være på vakt i nærheten av en trailersjåfør. de er kjent for å angripe bakfra

Trailersjåfører er ute på veiene hele året, å det blir lite tid hjemme. Derfor har de utviklet ett merkverdig Spekklag (lag med fett), som beskytter dem mot kulden om vinteren og mot solen på sommerstid. For å opprettholde dette spekklaget må en trailersjåfør spise minst 13,25 kg meget fetende mat hver eneste dag for eksempel pølse, hamburger, cola eller pizza. Derfor er trailersjåfører ofte å observere utenfor diverse bensinkiosker.” hentet fra Ikke-pedia

Utsmykninger i vinduet kan dermed brukes som en måte å vise motstand mot allmenne stereotypiske oppfatninger.

Per var en av mine hovedinformanter. Jeg traff han flere ganger, og var med han på to turer. Han er ca 50 år gammel og har kjørt trailer i over 35 år. Han fortalte meg at han ble gasset for 4 år siden, da han stod på en truckstopp utenfor Barcelona. Gassing er ikke vanlig, men det forekommer. Det skjer ved at ranerne fører en slange inn i bilen mens sjåføren ligger og sover. De kan bruke forskjellige gasser, som regel de som de har tilgang på. Når sjåføren ligger der, slått ut av gassen, bryter de seg inn i bilen.

Jeg våknet opp i bare underbuksa. De hadde tatt alt, penger, klær... Jeg har kjørt så lenge og trodde aldri at jeg skulle oppleve noe sånt. De hadde til og med tatt samekniven min. Jeg hadde en sånn diger kniv som hang i vinduet. Er ingen som plager deg når du ser ut som en gærning vettu. Skikkelig kjedelig var det og. Jeg brukte den til å skjære brød med og sånt. Jeg spør han hvilken gass det var. Men det visste han ikke. Ingen vet det. Det verste var... for de pleier jo å åpne dørene [ranerne] slik at gassen luftes ut. Men det hadde de ikke gjort til meg. Jeg regnet ut at jeg lå der inne i 11 timer. Og pustet inn det der. Det er rart. Milten min er på størrelse med en håndball. Jeg tar flere piller hver dag. Han viser meg et pilleskrin som er inndelt i dagsdoser. Hver dag tar han 4 piller. For to år siden så stod jeg og lasta i Oslo. Plutselig så fikk jeg ikke puste. Jeg besvimte og ble kjørt på sykehus. Det viste seg at lungene mine var fulle av vann. Tennene mine har begynt å råtne også. De ble bare brune. Off.

Det er tydelig at han syns det er ekkelt. Jeg ser det av og til når han smiler, at han forsøker å ikke smile for mye. Og han har grodd barten litt lengre ned over leppene¹⁸. Jeg spør han om han tenker mye på det. *Kona mi vil ikke at jeg skal kjøre mer. Det er jo litt ekkelt.* Han sier ikke mer. Men det behøver han heller ikke.

Per har følt seg trygg i sin bil i 35 år. Men denne hendelsen fikk han til å bli usikker og til å tenke over hvor trygg han egentlig er i bilen sin. I dag er det vanlig at de nye bilene har gass og brannalarmer. Men flere sjåførere forteller at det er visse truckstopp de unngår fordi de frykter ran og gassinger.

Hyttas indre – sovested, oppholdsrom og arbeidsplass



¹⁸ I april 2009, ett år etter feltarbeidet, fikk jeg sms av han om at han nå hadde fjernet leveren.

Hytta er en betegnelse for det "rommet" hvor sjåføren sitter og kjører, og hvor han oppholder seg når han arbeider, i pauser og i fritid. I alle hytter finnes minst 2 sitteplasser, førerstolen og passagerstolen. I tillegg kan man sitte på sengen, men få hytter har flere en to stoler med setebelte. I dag har normalt sett har alle trailere som er beregnet på bruk i langtransport 2 senger, en seng bak førersetet, og en seng som man kan slå ned fra veggen om nødvendig. De fleste av de som kjører langt med fast bil i Norge har Scantias "Topline" eller en modell fra Volvo, MAN, Renault eller DAF som tilsvarer denne typen bil. Hytta er så høy under taket at man kan stå på gulvet og strekke hendene mot taket. Men det har ikke alltid vært slik. Utviklingen og produksjonen av bilhytten har endret seg mye gjennom tidene. Trailerprodusenten Scania sier selv at de har endret form og innhold i hytten for å tilpasse den til dagens sjåførers behov. Scania har *innsett nødvendigheten av et arbeids- og bomiljø som reduserer stress og samtidig legger til rette for enda høyere årvåkenhet*¹⁹. Den største, og ofte litt breiere senga, ligger rett bak fører og passasjerstolen. Den andre befinner seg høyere opp på veggen, og kan slås ned i tilfelle det er behov. Den vil da fremstå som en køyeseng. Dette gjør at sjåførene kan ta med seg kollegaer, bekjente, venner eller familie på turen. Konstruksjonen av en mer behagelig hytte virker positivt på sjåføren og gjør det lettere å være i bilen, framfor å forlate den. Sjåførene kan nå nærmest leve et fysisk isolert liv inne i hytta, noe som er positivt for både firmaet de jobber for og for staten. Foucault mener at disiplinering av kroppen er en form for body politic. Ved å gi en gode, gjerne som belønning, rettfærdiggjør man overgrep eller innhugg i individets autonomi på andre måter. Man kan også si at hytta er produsert på denne måten fordi det er ønskelig at sjåføren skal produsere bedre.

Trygghet er en av de egenskapene som sjåførene tillegger hytta. Og vi har sett at det kan skje ting som utfordrer de verdiene og egenskapene som sjåføren tillegger hytta. Min første tur var på 8 dager, og jeg husker at jeg var veldig spent på å få se innsiden av bilen. Jeg måtte klatre opp nesten 2 m for å komme inn i førerhuset. Det følte litt rart og uvant å måtte klatre opp, inn i kjøretøyet, og man får veldig god utsikt av å sitte der. Da jeg kom inn ble jeg ganske forbauset og overrasket. Det var skikkelig fint der inne. Taket, gulvet, innsiden av dørene, undersiden av senga og veggen bak var laget i naturhvitt skinn i reneste

¹⁹ (<http://www.scania.no/vaare-lastebiler/Gcabs/>)

Chesterfield stil²⁰. Det var en myk verden inne i en hard. *Du kan sette skoene i det øverste trinnet i døra sa sjåføren. Da slipper du å dra skiten inn i bilen.* Jeg tok av skoene og satte dem i det øverste trinnet. Det tok en stund å få av Conversene og det kom litt sand inne på gulvet før jeg klarte å få det til. Det vistes godt så jeg kostet det ut av døren med hånden. Jeg satte føttene på gulvet. Det var mykt, lyst og behagelig overalt. Passagerstolen var veldig komfortabel. På veggen over senga fantes det to speil som hadde Scania-logo på. Det var montert røde lys bak speilet, slik at Scania-logoen ble fremhevet. Senere la jeg merke til at disse to speilene med logo på kunne ses også fra utsiden. Små, røde diodelys var plassert i taket og på innsiden av dørene. Skapene, som også var dekket av skinn, gjorde at han hadde god lagringsplass. Det er tydelig at det er lagt en god del arbeid i innsiden av hytta. *Det e mange i firmaet mitt som har grønt og kvitt trækk i hytta, men æ syns det blir litt før mye. Æ vil jo ikke at det ska se ut som et horehus heller!* Han slår på de røde diodene og påpeker at han syns de er litt for skarpe, og at han har lyst å sette dempere på dem.

I et av skapene har han mikrobølgeovn og på gulvet står det en kaffetrakter. Kaffetrakteren er av samme merket som bilen, Scania. På veggen over passagerdøren henger det en 17 tommer flatskjerm. Mellom førerstolen og passagerstolen står det en stor dvd-mappe. Dashbordet har han bygget ut, slik at det er god plass på det. Der står to askebegre og en pakke Rød Prince ligger ved siden av. Ett av askebegrene ser ut som et bilhjul. Der ligger det også siste eksemplar av bladet Vi Menn²¹. Når jeg var på tur med Torgeir så vi flere filmer, og vi tilbrakte mye tid inne i bilen. Den fine innredningen, multimedia og de kommunikasjonsredskapene som sjåføren hadde tilgjengelig, gjorde at han tilbrakte mer av sin tid inne i hytta enn hva de eldre gjorde.

Som nevnt skal bilene skal videreselges om 5 år, og likevel tar en del sjåfører seg bryet med å innrede sine hytter på denne måten. Jeg spør om han syns det er verdt bryet å bruke så mange penger på å innrede, når bilen likevel skal videreselges om 5 år. *Vi må jo ha ein plass å slappe av på, vi og. Jeg er ute hele uka... blir så trist å kjedelig hvis ikke.* sa Torgeir mens

²⁰ Chesterfield-møbler har en egen spesiell stil som skapes ved å bruke en teknikk som involverer bruk av polstring og stifter i et bestemt ordensmønster.

²¹ Bladet Vi Menn har alltid en meget lettkledd kvinne på forsiden. Hver utgave har en reportasje om en eller to kvinner i bikini eller uten klær, og som poserer i pornografiske stillinger. Det har et semi-erotisk innhold, og det inneholder også varierte reportasjer om bil.

han tar ut en juice fra kjøleskapet. Kjøleskapet har to skuffer, og er plassert på gulvet mellom førersetet og passageret. Det tar liten plass. Han setter på David Bowie og tenner en røyk. Over dvd-spillere står den digitale fartsskriveren. Det er en liten boks som minner litt om spilleren. I den setter Torgeir i kortet sitt, før han triller ut fra truckstoppen²². Inne i bilen spiser, sover, ser han på tv, leser, kjører, tenker og drikker han. Marianne Gullestad (1990) sier at det norske hjemmet har en sterk symbolverdi som sier noe om den moderne vestlige verden. Både menn og kvinner legger tid og penger i å konstruere sitt eget hjem, og de legger vekt på "hjemmets unikhets"(1990:104.) Måten vi konstruerer vårt hjem og våre omgivelser på, sier noe om hvem vi er og kanskje også hvordan vi ønsker at andre mennesker skal se oss. Carrier og Miller (2002) spinner videre på Marx' prinsipp om alienation når de beskriver hvordan de færreste mennesker har mulighet til å føle et bånd til staten, og at vi derfor konstruerer bånd til ting eller til objekter, vi approprierer dem inn i vår verden og gir dem mening (Carrier og Miller 2002). Individene er fullstendig klar over tings assosiative spekter, og de bruker dem aktivt i konstruksjonen av et selv og av omgivelser som de synes de selv passer inn i, og ikke.

I følge Torgeir koster det mellom 40 og 50 000 kroner å innrede hytta på en slik måte. Dette avhenger selvsagt av hvilket materiale som brukes. Prisen på den nærmest luksuriøse innredningen viser at å gjøre denne handlingen er betydningsfullt for Torgeir. Skinn er slitesterkt, og de delene som er gjenstand for mest berøring (gulv, dashbord, vegg) krever mer vedlikehold enn de andre deler (taket og veggen). I følge Gullestad (1992) har sekulariseringen av Norge og den økonomiske velferden ført til hva hun kaller for en "hjemme-sentrert" i norsk hverdagsliv. Hun knytter vedlikeholdet av det materielle til hjemmet, som hun mener i større og større grad ritualiseres og sakraliseres. (1992) Jeg forstår henne som at dette ikke er unikt norsk, men som at denne hjemmesentrertheten er et nordisk fenomen.

I "The poetics of space" skriver Bachelard om hvordan skuffer og skap blir en metafor for kategorisering av begreper og ting. Vi kan tenke oss at vi lagrer kunnskap i begreper, og at denne kunnskapen må lagres i skuffer i vårt sinn. Hvor hører dette begrepet hjemme, og

²² Begrepet truckstopp brukes vanligvis om en parkeringsplass for trailere. På noen truckstopp langs veien ligger det også caféer og bensinstasjoner.

hvor hører dette til? Dette fikk meg til å tenke på hvordan hytta er konstruert, og hvor i bilen sjåførene plasserer sine eiendeler. Klær plasseres naturlig nok i skapene, og det gjør også bruksgjenstander som kaffetraktere og bøker. Vinduskarmen er ikke beregnet for å oppbevare gjenstander, men sjåførene velger likevel å plassere ting der. Dette får meg til å tro at disse gjenstandene er plassert der med en hensikt og et mål.

“Wardrobes with their shelves, desks with their drawers, and chests with their false bottoms are veritable organs of the secret psychological life. Indeed, without these “objects” and a few others in equally high favor, our intimate life would lack a model of intimacy. They are hybrid objects. Like us, through us and for us, they have a quality of intimacy.” (Bachelard 1958:78)

Torgeir har sine pornoblader og filmer inne i skapet. Det samme gjør penger, kort, klær og identifikasjonspapirer.

”Den som har to rom har større mulighet til å sjonglere med situasjonsdefinisjonen (Gullestad 1990:108).” Ene og alene har sjåføren kùn ett rom å forholde seg til. Jeg har aldri sett en hytte med to rom, men man kan trekke for gardinene i køya hvis man vil. Da har man omtrent 1 ganger 2 meter å være på, så dette brukes bare hvis man eventuelt er to og den ene kjører mens den andre sover. Det er ikke rart at sjåførene ofte ønsker å kjøre alene. Det kan bli trangt om plassen. Mitt inntrykk av sjåførenes verden er at disse stedene blir som et andre rom i traileren. Marianne Gullestad skriver at å ha flere rom i et hus, gjør at man kan manipulere situasjonsdefinisjonen (1992). Hytta, rommet inne i traileren, blir dermed et sted hvor situasjonsdefinisjonen er vanskelig å regulere. Situasjonsdefinisjonen blir rigid, noe som reflekteres i hyttas høye grad av privathet. Hytta er ikke bare en privat sone, den er også en svært intim sone. Selv om den i høy grad kan defineres som et arbeidsrom, er den like mye et soverom for sjåføren, med seng, nattbord og tykke gardiner. At to sjåførere kjører sammen, noe som ofte forekommer ved det som sjåførene kaller for ”hurramegrndt-laster”, innebærer at de begge må forholde seg til, og blir en del av, denne intimsonen. En deling av intimsonen impliserer ofte seksuelle relasjoner. Menn som kjører sammen sies å være homofile, og når kvinner og menn kjører sammen er mitt inntrykk slik at det i stor grad impliserer et seksuelt samvær.

Mer komfortable hytter virker som en aktiv kraft i å oppfordre sjåførene til å tilbringe mer tid inne i hytta i stedet for at de skal treffe venner på truckstoppen. Dette vil i lengden gjøre dem til mer sunne og effektive arbeidere. Et annet aspekt som kommer til syne, er at

sjåførene tilbringer mer og mer tid alene. Sammen med effektiviseringen av bransjen bidrar dette til at de eldre sjåførene blir ensomme. De bruker ikke ny teknologi i like stor grad som de yngre, og deres mulighet til å kommunisere med hverandre reduseres.

KAPITTEL 3. MANNEN OG BILEN

”Sjåførere er som snegler. De tar med seg huset sitt hvor enn de går.”

Husmor Elisa i Sjømannskirken

“If the house is an extension of the person, it is also an extension of the self.”

(Carsten og Hugh-Jones 1995:3)

Vi vet allerede at sjåførene tilbringer mye tid inne i hytta, mer tid enn de gjorde før. De yngre tilbringer mer tid inne i hytta enn de eldre. Vi har også sett hvordan sjåførene bruker bilen som et redskap for kommunikasjon, og at de tillegger bilen maskuline verdier. Men det er ikke bare sjåføren som utøver makt, påvirker og konstruerer traileren. Traileren er også en del av et landskap som øver innflytelse over sjåføren. Latour (2006) forstår moderniteten som et hybrid begrep som legitimerer et skille mellom mennesket og naturen, mellom mennesker og teknologi og mellom natur og kultur. Han tar i bruk begreper som ”kvasi-objekt” og ”aktant” for å forsøke å skape et perspektiv som innebefatter både natur og kultur i ett, hvor han mener at ”kvasi-objekter” kan ha påvirkningsevne som går ut over den hensikt som de egentlig er konstruert for. Med andre ord mener han, slik jeg forstår han, at det vi regner for å være ikke-menneskelige objekter, kan virke på mennesket. Også Bourdieu (2006) mener at objekter kan virke på mennesker. Men hos Bourdieu er dette tilknyttet symbolsk interaksjonisme og den verdien subjektet selv legger til et objekt eller en gjenstand.

Gjennom å ta i bruk Haroways teori om cyborger vil jeg se på hvordan traileren virker på sjåføren, og hvordan traileren blir en del av sjåførens kropp og hans/hennes naturlige funksjoner. Min hypotese er at jo lengre tid sjåføren bruker sammen med traileren sin, jo nærmere forhold får sjåføren til bilen og bilens form og funksjoner.

Traileren og landskapet som sjåførene beveger seg i inspirerer dem til å være språklig kreativ og til å kategorisere hverandre og seg selv på bestemte måter. Jeg vil forsøke å se

på hvordan denne prosessen skjer, og illustrere hvordan traileren knyttes til sjåførens kropp, også gjennom språket.

Disse to prosessene er med på å produsere og reprodusere maskulinitet, og knytter kroppen sammen med bilen for å skape en følelse av tilhørighet til og enhet med bilen. Denne tilknytningen er relevant for sjåførenes lojalitet til yrket og til de eldres tanker om kjøring.

Hvordan uttrykker sjåførene selv sitt forhold til traileren og til det å kjøre? Hvordan påvirker omgivelsene til sjåførene språket deres? Og hvordan kan vi egentlig beskrive forholdet mellom sjåføren og traileren, mellom menneske og teknologi?

Kroppsliggjøring av teknologi og materialitet

Når Nehls (2003) skal beskrive forholdet mellom mannen og bilen, sjåføren og traileren, refererer han til boken *Skogarnas fria söner. Maskulinitet og modernitet i norrlänskt skogsarbete* (Johansson 1994), og mener at hesten og skogsarbeideren blir "et team". Dette begrepet kan jeg ikke se at Johansson (1994:143) har tatt i bruk. Hun beskriver forholdet mellom skogsarbeideren og hans hest som et arbeidslag, hvor hesten knyttes til status og maskulinitet. Kvinnen og hesten representerte to forskjellige verdener, og hadde ingenting med hverandre å gjøre. Som hos sjåførene, hvor traileren er et maskulint domene. Videre mener Nehls (2003) at grensene mellom sjåføren og lastebilen av og til kan viskes ut. "Många förare berättade hur de blev ett med bilen när de körde, att behärskandet av maskinen liksom satt i ryggmärgen." En av informantene hans sier: "När man kör då tänker man nog på alt annat än att man kör. Det är som, jag kopplar helt bort det där. Okej, jag får ju hänga med trafiken då. Men sedan, jag kan vara helt borta då, vad jag passerat och så där". Dette utsagnet ligner mine informanters. Men jeg tror imidlertid ikke at dette er typisk, bare for en langtransportsjåfør. Jeg tror det er typisk for alle som kjører bil i en lengre periode. Når sjåføren tilbringer så mye tid inne i hytta, er det utvilsomt at hans adferd og hans kropp påvirkes av hans praksis inne i hytta og av hytta selv. Jeg vil gå lengre enn å si at grensene mellom sjåfør og trailer hvikes ut. Jeg tror at de to kan bli en del av hverandre. De blir en del av hverandres kropp i så stor grad, at når man tar dem fra

hverandre vil de faktisk mangle noe for å kunne fungere som normalt i dagliglivet. Traileren behøver sjåføren for å gjøre nytte for seg, for å kunne bevege seg og for å kunne starte/stoppe. Er det mulig at traileren kan ha en lignende påvirkningskraft på sjåførens kropp, hans egenskaper og hans adferd?

De fleste av sjåførene jeg møtte røyket. Et par av dem hadde som regel at de ikke skulle røyke inne i hytten, men de fleste andre hadde det for vane å røyke inne i bilen. De yngste sjåførene røyket ofte ferdigsigaretter, mens de eldre ofte røyket rullings. Sjåføren Erlend (54) røyker rullings av merket Rød 3. Vi har vært i Paris og er på vei tilbake til Rotterdam med last som skal til havneområdet der. Erlend har kjørt på kontinentet i mer enn 30 år, og han har kjørt mest på Italia, Tyskland og Frankrike. Selv om vi kjører til de minste steder for å laste, har han nesten aldri behov for å se på kartet. Mens han kjører på veien legger han tobakken i papiret. Så setter han albueene i rattet og kikker på veien foran seg. Etter at han har lagt tobakken i papiret, ser han ikke ned en eneste gang før han må ha tak i lighteren. Han bruker bare hender og fingre når han ruller. Synet som sans bruker han bare til å følge med på hva som skjer foran seg. Sigaretten blir helt perfekt rullet i begge ender; helt bein. I Rotterdam kan man røyke inne på de fleste barer og restauranter. Etter at vi er kommet tilbake fra Frankrike, går Erlend og jeg til restaurant som ligger et stykke inn mot sentrum. Vi setter oss ned og bestiller en øl hver, samtidig som vi ser over menyen. Mens vi venter på maten, tar jeg ut en ferdigrøyk mens vi småprater litt. Erlend tar også opp sin røykpakke og begynner å rulle. *Huff, jeg får ikke til å rulle ordentlig når jeg er på restaurant. Jeg er så vant til å sitte i bilen når jeg gjør det. Se da!* Den ser ut som en mini-joint. Skjev og mye tynnere i den ene enden enn i den andre. På den ene siden henger det litt tobakk ut.

Først og fremst sier denne teksten noe om hvor mye tid Erlend har tilbrakt inne i bilen, i motsetning til hva han har gjort utenfor bilen. *Erlend har lært seg en teknikk hvor han setter albueene på rattet, ser rett frem, og ruller røyken uten å se ned på hva han gjør. Autobahn i Tyskland, motorveiene i Frankrike og på kontinentet generelt er karakteristiske i forhold til sin ben-het. Det er få svinger og høy fartsgrense. I følge Marcel Mauss (1973) er måten vi gjør noe på alltid knyttet til det samfunnet vi lever i og til våre vaner. I Techniques of the body argumenterer han for hvordan måten vi handler på, våre kroppslige teknikker, er*

erhvervede eller tillærte teknikker. Fordi de kroppslige teknikker er ervervet gjennom habitus, står de fram som naturlige. Dette betyr at våre måter å gjøre ting på, for eksempel hvordan vi svømmer eller hvordan vi spiser vår mat (Mauss 1973), ses som en biologisk og universalistisk egenskap ved menneskekroppen.

Hos Erlend har traileren blitt en del av kroppen. Dette kan vi se når han beveger seg rundt i et landskap uten å ha med bilen sin. Vi kan si at Erlend og traileren i noen tilfeller blir en del av hverandre. Som Batesons "mannen med stokken", hvor den blinde mannen bruker stokken til å persipere informasjon om verdenen rundt seg (Ingold 2000:18). Stokken blir en del av mannens kropp.

Sjåføren som hybrid og som cyborg

Det kartesianske skillet mellom natur og kultur, hvor mennesket kan kontrollere teknologien, er i ferd med å hvikes ut. I stedet for at teknologi, som mobiltelefoner og klokker, er et verktøy for oss, er det i ferd med å bli en del av oss, en del av vår kropp (Haroway 1991).

Haroway (1991) skriver ut i fra et feministisk perspektiv, og i *A cyborg manifesto* bruker hun cyborggen som en måte å snakke om kvinners forhold til en maskulint ladet teknologi og om natur/kultur skillet. En cyborg kan vi forstå som en hybrid mellom teknologi og biologisk organisme, som en sammensmeltning av natur og kultur, av maskin og menneske. Cyborggen blir dermed både en fiksjon og en realitet, og er en av våre viktigste politiske konstruksjoner, skriver Haroway (1991:149). Hun mener at dette begrepet, og denne konstruksjonen, har et stort potensial for å rokke ved vestens rigide skille mellom natur og kultur. Menneskelig produsert teknologi har gått fra å være hva hun kaller "en karikatur av den maskuline reproduktive drøm til å være skremmende livaktig og en del av kroppen" (1991:152).

Tanken om en cyborg kjenner vi fra Science Fiction-sjangeren, for eksempel fra filmen "Terminatoren". En så integrert blanding av menneske og maskin finner vi ikke i virkeligheten i dag, men mange mennesker kan likevel gå under definisjonen cyborg. Det

finnes millioner av mennesker som har menneskeskapt teknologi som en del av kroppene sine. Et eksempel på dette er mennesker som har pacemakere eller en "shunt". De som lider for eksempel lider av hydrocephalus (eller vannhode), kan få operert inn et tynt rør, en shunt, som hjelper med å fjerne den overfløydige hjernevesken. Denne beholder de for resten av livet, og røret blir en like viktig og naturlig del av kroppen som andre organer.²³ I begge tilfellene ovenfor har teknologien blitt en del av en biologisk organisme. I

eksemplene ovenfor finner vi imidlertid at teknologien er konstruert i en særs hensikt, og at teknologien fungerer i den intensjon og hensikt som den er konstruert for. Det er her mine informanternes kybernetiske form skiller seg fra disse. Rattet på bilen er ikke konstruert i den hensikt at sjåføren skal kunne styre med albue og rulle røyken mens han kjører. Riktig kjørestil er to hender på rattet til enhver tid. Det er sjåføren som selv har utviklet denne teknikken. I neste eksempel skal vi se hvordan sjåføren utilsiktet (ikke med vilje) har blitt avhengig av bilen for å kunne oppfylle sine biologiske behov.

Jeg var med Eirik (53) på tur til Vest-Belgia i noen dager. Han har kjørt helt siden han var 23 år, og han har nesten alltid kjørt termotransport. Termovognen har et kjøleelement på tralla. Når bilen er satt sammen av trekkvogn og termotralle, kalles dette for en termobil. Man kan da observere motoren til kjøleelementet mellom baksiden av hytta og fronten på trallen. Termovogn brukes til å frakte spiselige råvarer som grønnsaker, frukt, kjøtt og fisk. Eirik var bileier i en årrekke, fra 1985 til midten av 90-tallet.

I dag kjører han for Schenker, et multinasjonalt selskap hvor alle biler ser helt like ut. Her må han ta til takke med den bilen han får utlevert, og kjører de lastene som han får. Han er imidlertid en flink og pliktoppfyllende sjåfør, og på meg så virket det som om han av og til fikk bestemme hvor han ville kjøre. En gang jeg hørte han snakke med speditøren, forsøkte hun å finne noe til han som "passet" hans ønsker. Men denne gangen skulle vi hente stålplater, og han kjørte dermed kapelltralle. Da vi kom fram til lageret, som lå i en liten bondelandsby ved Zwewezele, var enda ikke stålplatene ferdigkonstruert, så vi måtte vente med lastingen til neste dag. Da vi hadde lagt oss for kvelden, snakket vi litt om musikk og

²³ www.lommelegen.no

tatoveringer. Eirik har laget et lite tatoveringsstudio i kjelleren på huset sitt, og fortalte litt om en tatovering han hadde gjort på en kompis. Kompisen hadde vært på en tattoo-convention i København og vist fram tatoveringen sin til en proff tatovør, hvor på tatovøren hadde skrytt uhemmet av den og kalt arbeidet for "vakkert" og "kunstnerisk". Dette syntes Eirik var morsomt. Eirik spiller bass i et band og driver med restaurasjon av gamle biler. Vi hadde mye å snakke om, og vi pratet lenge, før jeg ble så trøtt at jeg måtte si at jeg ikke klarte å holde meg våken lenger. Da forklarte Eirik at han har problemer med å sove etter at han hadde begynt å kjøre vanlig kapelltralle for Schenker.

Jeg er så vant til den stadige durringen fra kjøleelementet, at nå får jeg nesten ikke sove. Jeg har blitt så vant til det, at det er likesom noe som mangler, den lyden... Jeg får liksom bare ikke sove. Ja.. Det er litt som å bli vugga i søvn, skjønner du.

Lyd og bevegelse er også en del av traileren. Kjøleelementet lager ikke bare lyd, det lager også svake bevegelser i bilen, bevegelsesbølger som spres gjennom veggen på hytta i en jevn rytme. Og sengen i hytta ligger nettopp inntil denne veggen. Erik klarer ikke sove fordi han er vant til å høre/kjenne denne lyden/rytmiske bevegelsen. Termobilen har blitt en naturlig del av hans liv, og kroppen hans har blitt vant til bilen. Traileren har blitt kroppsliggjort gjennom sjåførens bevegelser og praksis. Eksempelet ovenfor viser hvordan Eriks kropp er bundet til objekter i verden utenfor. Søvn er noe alle mennesker behøver, det er en praksis som er like viktig som å ta til seg næring. Å sove er noe de fleste mennesker gjør regelmessig, og det er en høyst naturlig prosess.

Fraværet av kjøleapparatet gjør at det mangler noe i det naturlige kretsløpet for at sjåføren skal få sove. Denne delen av bilen får dermed en fysisk naturliggjort karakter. Spørsmålet om hvordan dette skjer er utfordrende. Det viktigste nå blir å se på hva dette kan fortelle oss om forholdet mellom trailersjåføren og kjøretøyet. Men for å forstå dette må vi se på hvordan de omtaler sin yrkespraksis.

Blod og frihet

"The ice road just gets in your blood" - Ice Road Truckers

Sjåførenes nærhet til bilen har også gjort noe med hvordan de definerer seg selv og hvordan de snakker om sitt liv og sitt arbeid. Den fengende tittelen som Nøstad (2008) har valgt til sin hovedoppgave er *Med diesel i blodet og asfalt i blikket*. Dessverre stopper han der. I oppgaven sin tar han ikke opp det fysiske og mentale forholdet som finnes mellom sjåførene og bilen på en tilfredsstillende måte.

En av de eldre sjåførene fortalte at han hadde forsøkt å slutte å kjøre langtransport. Han hadde tatt seg jobb for en grossist i hjembyen, og kjørte lokale leveranser. Han ønsket å være mer hjemme hos familien og hos kona. Men dette viste seg å bli vanskelig. Det hadde gått greit for en stund, men etter et år begynte han å bli utålmodig. Han forteller at han ble rastløs og ukonsentrert, og han kjente hvordan han lengtet ut på veien igjen. *Snøen begynte å smelte...og det var lyst og varmere... Så kjente jeg at jeg måtte ut og kjøre. Jeg bare kjente det, jeg måtte bare komme meg ut på veien igjen!* Måten han snakker om det på, gjør at jeg ser for meg at det han beskriver er en kombinasjon av våryrhet og rastløshet. Det er også en følelse og en avhengighet, noe som man forsøker å slutte med, men som man "trenger" og som man ikke kan noe for at man har. Yrket som praksis og som livsstil knyttes dermed til kroppen og fysiologiske funksjoner. Det blir nærmest som et instinkt.

Da jeg snakket med en lærer og tidligere sjåfør ved Transportlinja, sa han følgende. *Å kjøre trailer.. det er noe man har i blodet det. Noen er skapt for det, andre ikke. De nye de vet ikke hva de kan vente seg. Det er mange som slutter. Men de gamle ringrevene, de kommer til å kjøre til de dør.*

Det er noe som driver dem, uavhengig av deres egen vilje og rasjonalitet. "Noe" som ligger i blodet. Kroppen vil ut og kjøre, være i bevegelse, ut på veien.

En dag var jeg ute på pub med min eldste informant. Roy er 58 år. Han har brunt hår og litt skjegg. På seg har han en blå Color Line t-skjorte og blå dongeribukse, svarte tresko og en blå arbeidsjakke. Han har ingen familie i Norge, ikke som han har kontakt med i alle fall. Og nesten alle han kjenner er i miljøet eller er tidligere sjømenn som er bosatte i havnebyer på

kontinentet. Han sier at han har kjørt *for alltid*. Det begynner å bli sent på kvelden. Vi bestiller en ny øl hver, og tenner en røyk. Vi har vært ute i flere timer, og Roy begynner å bli litt sliten og trøtt. Han legger pannen i det brune trebordet. *Du skjønner ikke du. Vi er de laveste av de lave av de lave*. Han veiver med høyre hånd, i en slags poengterende bevegelse. *Ingen bryr seg om oss. Jeg skal kjøre til jeg dør!*

Dette viser ikke bare at noen sjåfører legger sin stolthet og sin mannlighet og kroppslighet i det å kjøre. Men det viser også at det at de gjør jobben, det at de fullfører jobben, uansett hva som skjer. Det at de varer, holder ut og er sterk nok, er en form for agency. Dess mer de blir presset, dess hardere jobber de. Som Seeman-Berg (1997) skriver; Lasten skal frem, uansett! Maskulinitet og agency er knyttet sammen med tette bånd. Dermed blir forsøk på å bryte dette båndet, eller på å utfordre maskuliniteten, sett som et personlig angrep på sjåførene.

Traileren som inspirasjon for språklig kreativitet

Jeg var ute på pub en kveld med noen informanter. En av dem var Jon, som jeg hadde møtt en gang før i Sjømannskirken. Vi går først på Lumene, så på Heksekafeen, så på Verdure, før vi ender opp på jazzkafèen i sentrum. Det tar en stund før jeg får jobbet opp motet til å spørre om jeg får bli med ham på tur. Det virker som om Jon har ventet på at jeg skulle spørre for han svarer *Tja... Hvorfor ikke? Svarer han. Når skal jeg komme på p plassen i morgen? Spør jeg. Det passer fint om du er der klokka 6, sier Jon. Jeg skal losse kl 0700. Jeg står nederst på parkeringsplassen. Det var helt fullt der i går. Det er en hvit Renault MAN med røde striper langs sidene*. Da er klokka 0100 og jeg har 5 timer på å sove og pakke. Jon og de andre sitter fortsatt i baren på jazzcafèen. Jeg sier ha det og løper hjem. Jeg pakker sovepose, et par skjorter, noe undertøy, håndduk, toalettsaker, kamera, penn og bok.

Jeg legger meg kl 2 og sover til kl 5. Da står jeg opp og dusjer. Jeg er kvalm og litt trøtt og jeg fryser. Jeg går hjemmefra 05.40 og er framme på kaia ca 0600 mens jeg hører Billie Holliday. Jeg går den vanlige veien, men går rett fram på plassen i stedet for å ta til høyre. Jeg går nedover. Trailerne ligger ved havna på rekke og rad. Når jeg kommer fram er jeg så

trøtt at jeg først ikke får med meg hva Jon prater om. Jeg fryser ikke lenger, for jeg ble skumsvett av å gå fort og bære tingene mine. Hver morgen må batteriene lades opp litt før man kan kjøre. Men det tar bare 10 min. Han vrir rundt nøkkelen og bilen gir fra seg noen lyder som høres ut som en hest som har halsbetennelse. "Hirrr hirrr". *Søren og da* sier Jon. Jeg merker plutselig at det er råkaldt i bilen og at jeg ønsker at den fordømte bilen skal starte slik at jeg får varmet meg. "hirr hirr hirr" høres i det Jon vrir nøkkelen om igjen. *Dette er det verste*. Jon ler litt for seg selv. *Jeg lot den jo stå og gå i natt slik at den skulle starte i morges*. Off-eksklamerer han. *Jaja, vi får prøve og ringe Per da, og høre om han har startkabler*. Per står parkert lengre oppe ved svingen, og vi ser ikke bilen hans derfra. Jon ringer til Per og ber han komme ned så han får start på bilen. Per sier at han skal komme ned og hjelpe til. Vi sitter og venter en stund. Jon tenner seg en røyk, rullings, og det gjør jeg også. Vi venter en stund. Endelig får jeg se Per kommende. Han går nedover gata. Jeg eksklamerer: *der kommer han*. Egil: *Hvor? Jeg ser han ikke*. *Der*, sier jeg og peker midt i gata litt lenger fram. *Næh*. Jon sier noe med et taust øyeblikk. *Kommer han uten bilen?*

Der kommer Per gående. Han vinker. Jon går ut av bilen og jeg følger etter. Per spør om Jon har startkabler. Jon går og ser i verktøyboksen på siden av bilen. *Ja, her ligger de*. *Da har de nok hatt trøbbel med å få start på den før*, sier Jon. Han har på seg en varm arbeidsjakke med firma-navnet trykket på ryggen. Per har også en lignende jakke, men er litt mer shabby kledd enn Jon. Han er også en god del rundere. Det er iskaldt ute, og jeg merker at min jakke ikke er egnet for slikt vær. Vinden blåser rett gjennom. Søren at jeg ikke tok med hanskene mine. Da sier plutselig Jon: *MAN – mangler alt nødvendig..!* Han smiler lurt. Per går bort til en polakk som står med lys på og gardiner åpnet. De spør om å få start på bilen, og han sier ja, men de må vente 5 min til han har fått "charga"²⁴. Magen min romler som et uvær. Jeg er sulten. Etter at vi har tatt en røyk til i kulden ved havna, og hvor jeg sterkt vurderer å backe ut og sette meg inn i bilen, kjører mannen inntil vår bil. Igjen slår det meg hvor flinke de er til å manøvrere disse store maskinene. Snart står bilene ca en halv meter fra hverandre på siden. Jon har i mellomtiden satt på kablene. Jeg synes dette virker skummelt. Batteriet ligger ikke langt fra diesel-tanken, og jeg klarer ikke la være å forestille meg hva som kan skje i en situasjon som denne. Jeg merker at jeg tar et par skritt tilbake i

²⁴ Ladet batteriet.

det de stiller seg foran batteriene. Med ett fyker gnistene og den unge gutten skvetter bakover. Han satte de på feil. De prøver en gang til og ManglerAltNødvendig (MAN) starter. Det går på andre forsøk. De takker gutten for hjelpen og gutten kjører bortover og parkerer nedenfor. Vi står utenfor enda, når Jon legger merke til at boggy-hjulet på en mystisk måte har heist seg opp. Han sier at dette er rart fordi han ikke har trykket inn knappen. *Da bruker jo bilen mer strøm når den starter og. Søren og. Jeg tenker for meg selv: MAN – mangler alt nødvendig.*

Metaforer og semiologi: språklige inspirasjonsskilder

I følge Lakoff og Johnson (1980) konstruerer vi sammenhenger og begreper ved å overføre betydninger fra et forhold av begreper til et nytt forhold. De skriver: "... dagliglivet er gjennomsyret av metaforer, ikke bare språket, men tanker og handlinger også" (1980:7), og disse begrepene, tankene og handlingene må få sin form fra et eller annet sted. En metafor kan vi forstå som "overføring av uttrykk fra ett innholdsfelt til et annet... Alle nye og ukjente fenomener blir klassifisert i forhold til noe som er bedre kjent." (Berkaak og Frønes 2005:38).

Lakoff og Johnson (1980) begynner med å utrede hvilke kategorier av metaforer vi kan finne, deriblant romlige metaforer, metonymer²⁵ og ontologiske metaforer. De mener at vi har noen grunnleggende strukturer inne i hodet som alle begreper og tanker konstrueres ved hjelp av eller ut i fra, og at disse strukturenes innhold påvirkes av ting utenfor. I sin tolkning av Levi-Strauss skriver Henaff (1998) at det må finnes en sammenheng mellom språk og kultur, og at denne koblingen kan gi oss større forståelse av hvordan kultur og språk utvikles. Levi-Strauss skiller mellom det ubevisste og det prebevisste når han forestiller seg hvordan menneskets sinn fungerer. "det ubevisste er en tom form som legger til grunne strukturelle lover." Dermed kan vi forstå det ubevisste som en udefinerbar form, som sannsynligvis opererer i binære opposisjoner, og som gir form til de inntrykk som

²⁵ Et metonym er en del som står for en helhet.

sinnnet tar opp utenifra. Hos Levi-Strauss opererer myter i menneskenes hode uten at individene selv er klare over det som skjer. Det strukturalistiske perspektivet gir ingen rom for endring, selv om tanken om den udefinierbare formen er et fruktbart utgangspunkt. Lakoff og Johnson åpner for at språket, og dermed kulturen, kan utvikles i en erfaringsprosess (1980:182). De forfekter en rendyrket subjektivism og en rendyrket objektivisme, og skriver at metaforer representerer en *fantasifull rasjonalitet*. Med dette sikter de til at mennesker både gjør bruk av en metaforisk systematikk, og at vi gjennom vår fantasi har mulighet til å overføre forhold og meninger for å beskrive nye kontekster og forhold. De skriver:

”Siden de kategoriene vi tenker i til daglig, er altoverveiende metaforiske følger og slutninger, kan vi si at den alminnelige rasjonalitet er fantasifull. I den grad vi forstår poetiske metaforer ut fra metaforiske følger og slutninger, kan vi av samme grunn se at den poetiske fantasiens produkter er delvis rasjonelle.” (Lakoff&Johnson 1980:182)

Slik jeg forstår dette, følger vår kreative bruk av metaforer et system av viten, og denne kreative prosessen er rasjonell i det at den tar utgangspunkt i et tidligere begrepsforhold.

Da Jon lekte med bokstavene ovenfor (MAN), kan vi si at han utviste en fantasifull rasjonalitet. Han kontekstualiserte de tre bokstavene og skapte en ny betydning ut i fra noe som fantes fra før.

Homobil og knappetelt

Vi konstruerer altså nye metaforer ved hjelp av den kunnskapen vi har om noe fra før. En av mine informanter var Eirik. Han var 53 år gammel, og har kjørt langtransport i over 35 år. Dermed hadde han dyp innsikt i miljøet og sjåførenes verden. Samtidig hadde han en evne til å se sitt eget miljø utenifra, av og til i en ironisk tone, som ikke alle de andre informantene mine hadde. Vi sitter i bilen og er på vei til Hannover med noen metallplater. Eirik liker å fortelle historier, og han snakker mye om hvordan det var *før*. Jeg fortalte at jeg hadde hørt at det fantes en del grupperinger innenfor miljøet, og at jeg var nysgjerrig på hvordan det fungerte. Da fortalte Eirik at det var det definitivt. *Det var spesielt mellom oss*

som kjørte termo og de som kjørte kapell. Han humrer litt for seg selv, og drar hånda nedover sin gråe hesteskobart. Vi mobba hverandre en del ja... de som kjørte kapell brukte kalle bilen vår for homobil... og da tok vi igjen sa til dem at de kjørte et knappetelt. Vi ler begge to.

De vanligste hengerne er kapelltralle og termovogn, men i dag finnes det flere variasjoner av kapelltrallen. Kapelltrallens form, samt det materialet den er konstruert av, har gjennomgått endringer i løpet av de siste 30 årene. Den eldste formen for kapelltralle, brukes i mindre grad av norske selskaper. Den kan imidlertid observeres oftere på kontinentet. Plastikkduken festes på sidene, foran og bak, med sterke spenner og bånd. Den nyere versjonen av kapelltrallen, er noe enklere i sin bruk. Her fungerer plastikkduken på lignende måte som en gardin. Når sjåførene skal åpne og lukke kapelltrallen må de åpne alle spennene på den siden av vogna hvor lasten skal inn, og dra "plastikkduken" til siden. Så kan de laste på varene.

En termovogn har imidlertid en henger med et kjøleelement på, og hengerens form ligner mer på et skap. Her plasseres lasten gjennom en åpning som ligger bak på tralla. Hvis vi ser på begrepene "knappetelt" og "homobil" rent metaforisk, kan vi gjennom konteksten se hvordan disse begrepene har blitt skapt. Som vi så i kapittel 1 og 2, står det maskuline idealet blant sjåførene meget sterkt, og dette kan vi også se i måten de to metaforene er skapt på. Mobbenavnene er ment å ha en negativ klang, nærmest som en fornærmelse. Vi kan se på begrepet knappetelt som feminint ladet. Begrepet har sterke referanser til knapper og syng, noe som forbindes med kvinner og de feminines aktiviteter. "Telt", kan konnotere noe svakt, fordi et telt kan blåse bort i vinden og det er dermed vinglete, svakt og skjørt. Å bli beskyldt for å ha feminine egenskaper er en fornærmelse. Vi ser også at det er en sterk billedlig forbindelse mellom den faktiske gjenstanden og det nye begrepet. Det samme er tilfelle også når det gjelder begrepet "homobil". Den billedlige likheten er klar, og den ligger i at det er "åpning bak" på termovogna. Homo er også enda en referanse til "svakhet", ettersom homofile ikke blir sett på som ordentlige mannfolk og ordentlige sjåførere. Deres svakhet er assosiert med det kvinnelige sosiale kjønn, feminitet.


Språkspill

Das (1998) har skrevet en artikkel om bruken av Wittgenstein i sosialantropologien. Hun følger Wittgenstein i at språklig kommunikasjon forutsetter at aktørene har delte og felles erfaringer. Dette betyr ikke at han forneker et individs evne til å skape språk og begreper, men at språklig kommunikasjon og språklig kreativitet forutsetter ytre krefter og erfaringer. "Inner states are... in need of outward criteria." (Das 1998:187) Han utvikler begrepet språkspill, som et perspektiv på hvordan mennesket skaper sine kommunikasjonsverktøy. Das (1998) skriver at Wittgensteins poeng er at mennesker bruker ting utenfor seg selv, som de kan føle, se og observere, når de skaper språk, mening og nye begreper. En setnings mening er fastlagt av de betingelser som gjør at den med rette kan brukes (Lübcke 1996:593). Disse betingelsene er både av mental og verdslig karakter. Wittgenstein mener at språk først får sin mening når det blir kommunisert, og at ordenes og setningenes mening kan erkjennes gjennom måten det blir kommunisert på og i hvilken kontekst. Språklige aktiviteter er uløselig knyttet til ikke-språklige aktiviteter (Lübcke 1996:593). Sjøførene inngår i et dialektisk forhold med traileren. Språkspill er ment å betegne at språk får sin mening i den konteksten den brukes, og at språklig kommunikasjon som er løsrevet fra referanserammen ikke kan tolkes presist. Det faller av sakens naturlighet at språk må ha en referanseramme, det må ha et system og det må, alltid, være underlagt et sett av språklige konvensjoner og disse konvensjonene må kjennes av brukerne.

På et internettforum for trailersjåfører finner jeg en diskusjon om den nye girkassen til Scania. Det er mange sjåfører som diskuterer engasjert, side opp og side ned. Med ett begynner diskusjonen å ta en annen form. Man kan kanskje si at det skjer et metaforisk meningsskifte. Legg spesielt merke til den teksten jeg har satt i kursiv.

Innlegg 1:



"Min kasse, 12-trinns, er et  å få gira fra 3.høy til 4.lav (høyeste lavserie til laveste høyserie) når den er kald. Spiller ingen rolle om det er 20pluss eller 20 minus ute....
Akkurat som det ligger ei sperre i kassa... Men etter xx-antall bomgiringer i andre gir og litt "varmprat", så kommer den som regel etterhvert..."

Innlegg 2:

"Syns Volvo er mye jævligere og gire med en scania. Volvo er så "hard" i gira, mens scania glir inn som "smør" når den er varm. 3 serien kan være lit vrien. Det har jeg erfart. 😊"

Innlegg 3:

"kinnegrip på gear å bakaksel på scania???????? har du feber? må heller konsetrer dokk om å holl de der venglåte volvoan på vegen. legg strødd tå ta raske over alt med knekte v-stag å avgåtte bolta. *topplokksbolta å gerkassa sprute under na alt for trange høtta.hehe*"

Det som de snakker om til å begynne med er en girkasse og hvor velfungerende den er. Igjen finner vi fysisk materiell form og funksjon som er hverdagslig og godt kjent for de norske sjåførene. I denne diskusjonen skjer det med noe interessant. I det som jeg har kalt for innlegg 1 ser vi at sjåføren blir metaforisk kreativ, han projiserer en fantasifull rasjonalitet (Lakoff og Johnson 1980). Han leker med den faktiske gjenstandens funksjon, og legger til seksuelle konnotasjoner. Det blir som om han prater om noe annet, om kvinnens seksualitet. I innlegg 2 ser vi at den språklige betydningen, budskapet, mottas i sin riktige hensikt. Dette ser vi fordi måten innlegg 2 skriver på, bruker de samme seksuelle konnotasjonene som Innlegg 1. Språkspillet og kommunikasjonen var vellykket, fordi de som han kommuniserte til hadde de redskaper som skulle til for å ta imot budskapet. Det samme skjer i Innlegg 3. Han har også forstått hva som sies mellom de to første, og vil gjerne være med på leken. "*topplokksbolta å gerkassa sprute under na alt for trange høtta.hehe*" Han bruker girstangen, som en ytre form, som en metafor for mannens phallus, ereksjon og utløsning. I tillegg beskriver han sin seksuelle preferanse i samme åndedrag. Man kan tydelig se den heteroseksuelle formen i hvert av innleggene. Alle de tre innleggene henspiller på kvinnen form (skjeden), seksualitet og følelse. Den språklige kreativiteten tar tydelig utgangspunkt i noe fysisk

Møkk og sosial kategorisering

Douglas (1997) mener at skillet renhet/urenhet er et av de viktigste formene for distinksjon, og at ting i seg selv ikke er urene eller rene i seg selv, men de blir det ut i fra hvilken kontekst de plasseres i. Dette er også en viktig distinsjonsform når det kommer til kategorisering av mennesker.

På grunn av veistøv og eksos fra motorveien blir yttersiden av kapelltrallen veldig møkkete. Når sjåførene laster eller lossar med kapelltralle, blir de dermed ofte svært skitne på hender, overkropp og på bena. I dag er denne versjonen av kapelltralle den vanligste. Jeg opplevde selv å bli møkkete, da jeg skulle hjelpe til med å åpne og lukke for lasting. Jeg hadde på meg min vinterkåpe i ull og lys blå jeans, og jeg hadde ikke hansker. Jeg fant raskt ut at sjåførene bruker arbeidsjakker og hansker for en grunn. Bare ved å gjennomgå dette ritualet en gang, skjønnte jeg at jeg måtte skaffe meg arbeidsjakke og hansker. Møkken satte seg under neglene, og den var vanskelig å få vekk. Siden jeg ikke hadde tid til å skrubbe fingrene og neglene i en vask flere ganger, så måtte jeg bare "leve med det". Remi (54) forteller at det var mye verre før. Han spøker med at det har skjedd flere ganger at han har kommet inn på Vognhjulet²⁶, og ingen har kjent han igjen fordi han har vært så "svart av møkk". *Tenk deg når vi hadde kjørt hele Europa rundt flere ganger, og så skulle vi av og på med den derre jævla duken! Hærregud vi så ikke ut, noen av oss...dessuten så var det et hærk å holde på med. Av med hele greia. Folk kjente oss ikke igjen.*

Man kan til en viss grad se forskjell mellom en som vanligvis kjører termotransport og en som kjører kapelltralle. Fordi sjåførene blir møkkete av å drive på med "duken", bruker de ikke akkurat sine beste og dyreste klær når de er ute og kjører. Fordi arbeidstid og fritid ofte nærmest "smelter sammen" (Nøstvik 2007), bruker de også de samme klærne når de befinner seg inne på caféer langs veien hvor de treffer de andre sjåførene. Beskrivelse av Jan Erik. Bilens form og den praktiske utførelsen av arbeidet med denne bilen gjør at sjåførene blir møkkete. Dette fører til at noen kapell-sjåfører har med seg to jakker, en som

²⁶ En truckstop i Padburg, som ligger på grensen mellom Danmark og Tyskland.

de kan bruke når de laster eller loss, og en annen som de kan bruke når de beveger seg ut på de sosiale arenaer hvor de treffer andre sjåførere.

De som kjører termotransport, kan som regel iføre seg penere skjorter og bukser enn de som kjører kapelltralle. Eirik kjører termo blant annet til Italia, Hellas og Portugal. Han er høy og stram. Håret er gråhvitt og er tatt bakover i en hestehale. Han har hestekoformet bart og er kledd i en lys rutete skjorte og skinnvest.

Temperaturen i vogna må tilpasses råvarene. Kjøtt og fisk fraktes ofte på is eller i frossen tilstand avhengig av hvilke varer og produkter det er som skal transporteres. Fruktene skal ha en bestemt temperatur under frakten for å unngå at de blir ødelagt (fryser eller modnes). Når frukten ankommer sentrallagre i Norge, modnes den ved bruk av gasser. Han viser meg et A4 ark med en liste over hvilken temperatur de råvarene skal ha, og som også viser hvilke varer som kan transporteres sammen og ikke. Termotransport krever i likhet med annen godstransport kunnskap om vekt, sikring og plassering av last. Akslingene tåler forskjellig vekt, og sjåføren må kunne beregne vekt for å plassere lasten på den mest hensiktsmessige måten. Dette for å unngå ekstra slitasje og ulykker. Men termotransport krever mer kunnskap vedrørende hvilke råvarer som kan lastes sammen og om temperaturforhold. Mitt inntrykk er at det var – og fremdeles finnes – en opposisjon mellom grupper av sjåførere på grunnlag av dette skillet. Det at den ene gruppen kan knyttes til mental kunnskap, og at den andre gruppen knyttes til fysisk arbeid, speiler det vestlige dikotomiske skillet mellom sinn og kropp, hvor sinnet eller sjelen ses som viktigere enn kroppen.

De norske trailersjåførene bruker bilen kreativt når de kommuniserer med hverandre. De skaper kategorier ut i fra bilens form og lukt. Disse kategoriene blir aktive mentale skillemekanismer, og de er noe som skapes av sjåførene selv ut i fra hva som befinner seg i deres omgivelser.

De eldre sjåførenes kropper er så sterkt knyttet til traileren, at mer arbeidspress bare fører til at de jobber enda hardere. Deres stolthet er nært knyttet til bilen.

KAPITTEL 4: GENERASJONSSKILLER, NARRATIVER OG LEGENDESKAPING

Til tross for at de tilbringer mindre og mindre tid med hverandre, til tross for materielle og strukturelle endringer, forsøker sjåførene å videreføre sin historie og sine kunnskaper om hvordan verden fungerer og ser ut. Profesjonalisering, nye opplæringsmetoder og mer skolegang, gir de nye sjåførene kunnskap og innsikter som er viktige i yrket, men som for de eldre sjåførene bærer preg av feminine undertoner. Barth (1969) mener at kultur først gjøres relevant når en gruppe føler seg truet. Som tidligere nevnt skyldes reduksjonen av norske sjåførere som kjører på utland først og fremst en outsourcing av arbeidsplasser. Mine informanter tror at lav rekruttering også skyldes yrkets lave status. Deres muntlige tradisjon og livsstil trues av en stadig effektivisering av bransjen, som forhindrer dem i å møtes og å være sammen. Derfor kan vi forstå sjåførenes praksis som en opposisjon mot de endringene som har funnet sted.

Selv om de har det travelt, kan sjåførene likevel møte på hverandre på steder som for eksempel Vognhullet. De fleste norske sjåførere er kjent med dette stedet, og de omtaler det som et mistet sted. De snakker om det som om det var fra en svunnen æra, en tid da de norske sjåførene dominerte stedet, og de forteller om ting som har skjedd på disse stedene, om mennesker som har vært en del av deres liv. Minner som knytter mennesker og steder sammen. Når sjåførene husker tilbake, gjør de det med en tone av sår lengsel, og en indre bevissthet²⁷ om at et forutsigbart holdepunkt i deres hverdag er forsvunnet. Når jeg husker tilbake framstår deres stadige utsagn om at det var så mye bedre før, på de kjente stedene, som en klagesang som de synger til hverandre, og som i lengden også virker sammensveisende. Endringene "der ute", som har ført til at veiene tømmes for norske sjåførere, føles fra sjåførenes side som et svik, og er for sjåførene enda en bekreftelse på storsamfunnets "faenivoldske" holdning til dem.

²⁷ Min tolkning av det jeg har hørt de si, hyppigheten de sier det, og hvordan de sier det.

Innledningsvis vil jeg vise hvordan generasjonskonfliktene gir seg utslag i sjåførenes samhandling og praksis. Deretter vil jeg se på hvordan de eldre sjåførene, gjennom å fortelle gamle historier som er ladet med nostalgi og morsomheter, forsøker å konstruere og reparere den gamle verdens tradisjoner og praksiser. Denne generasjonskonflikten handler ikke først og fremst om hvem som har rett der hvor det finnes forskjeller. Det er imidlertid helt klart at dette er en konflikt som dreier seg om ulike måter å være mann på. I en slik konflikt blir sjåførene aktører som kjemper for eller forfekter ulike praksiser.

Hvordan kan vi observere sjåførenes generasjonskonflikt i praksis? Hvem forteller historiene, hvordan fortelles de og hva handler de om? Hva kan denne informasjonen si oss om statens påvirkningskraft i forhold til sjåførenes hverdag?

”De er ikke sosiale de”

Sjømannskirken har et eget bord for sjåførene og sjømenn, og de kaller det for ”sjåførbordet”. Det er laget i bunnsolid tungt tre og har plass til 12 personer. Her ligger loggbøkene som alle sjåfører skriver seg inn i når de besøker stedet, enten de står på helgehvil eller døgnhvil, eller om de er innom for å dusje eller spise. Sjømannskirkens husmødre passer på at det finnes kaffe og kaker tilgjengelig. Sjåfører har kommet til Sjømannskirken i over 30 år for å ta pause og slappe av. Kirken har utmerket beliggenhet. Det finnes parkeringsplass for trailere 10 minutter i gåavstand fra stedet, og sjømannskirken ligger 20 minutter i gangavstand fra sentrum av Rotterdam. Resturanter, barer, butikker, severdigheter og andre typiske by-steder ligger lett tilgjengelig. Bokarkivet i sjømannskirken viser at besøket fra sjåfører har gått klart ned i løpet av de siste 5 årene. I 2002 gikk det med en hel bok i året med 25 besøk på hver side. I dag behøver man ny bok hvert 2-3 år. De fleste som kommer innom er sjåfører som har kjørt i mange år og som kjenner til dette stedet fordi de har tidligere erfaringer herfra, mens noen yngre sjåfører kommer hit fordi de har hørt om stedet fra kollegaer, eller fordi de kjører sammen med noen som er eldre og mer erfarne.

Som vanlig sitter jeg ved sjåførbordet i sjømannskirken og drikker kaffe med sjåførene. Det er fredag, og hele 6 sjåførere kommer innom denne dagen. De fleste er i overkant av 50, og en av dem er 32, han heter Jon. Han setter seg i en sofa på andre siden av rommet og åpner en flaske cola. Først kikker han over gårsdagens VG, og da han har lagt den vekk går han tilbake til plassen sin, åpner pc-vesken og tar fram den bærbare pc`en sin. Han setter i laderen bak sofaen og sitter på nett. Presten har fortalt meg at trådløst internett har vært etterspurt de siste årene, og at de dermed har skaffet seg det med hensyn til sjåførere og andre brukere av sjømannskirken. Jon sitter på nett i noen timer.

Etter en stund går jeg bort til mannen i sofaen og presenterer meg og forklarer hvorfor jeg er her. Som sjåførene ofte gjorde, så uttrykte han skepsis og usikkerhet rundt hva jeg egentlig ville med prosjektet. Det ble litt småpratning, og etter en stund, går jeg tilbake til sjåførbordet.

Jon går aldri bort til sjåførbordet. Han holder seg i sofagruppen hvor han surfer på nettet med sin pc.

Jeg avtalte å treffe sjåførene for å spise middag neste kveld. Jeg, Rolf og Trond sitter på La Trotteria, Rolfs favoritt-restaurant i østre Rotterdam. Jeg sitter og ser på menyen, og klarer ikke helt bestemme meg. Rolf sier at han alltid bestiller peppersteiken med hjemmelaget peppersaus, for det er den han liker best. Servitørene vet hva han skal ha. Han tar alltid peppersteik og øl når han kommer innom hit. Servitøren kommer automatisk bort med øl til Rolf, og hun spør hva jeg vil ha å spise og drikke. Hun ser at jeg er usikker og anbefaler derfor dagens spesialitet. Hun gjorde tegn til den fortreffelige smaken, så jeg bestemte meg for å følge hennes anbefaling. Rolf og jeg tar en øl hver, Trond er kristen avholdsmann. Etter en stund kommer Jon inn døra. Han kommer bort til bordet vårt og hilser. *Jeg gleder meg sånn for jeg skal spise spare-ribs på Averys i kveld! Ska du dit no? ... men har du bestilt bord da?* Jon ser usikker ut og kikker på Rolf. *Du må ha bordbestilling der borte, i alle fall nå i helgene. Der må du jo bestille fleire dager i forveien.* sier Rolf.

Etter at Jon går ut, gjentar Rolf at Jon ikke har bestilt bord, og at han dermed ikke kommer til å få servering. Jon kommer tilbake etter fem minutter. Han setter seg ved et bord nedenfor oss. *Jasså, du fikk ikkje bord nei.* sier Rolf og småflirer. Jon setter seg på et eget bord ved siden av vårt og bestiller mat. Han bestiller ikke øl, men brus, til maten. Det

foregår lite direkte kommunikasjon mellom de to bordene. Etter middagen drar han hjem til bilen, for å sove.

Jeg blir igjen med de andre sjåførene, og tar en øl med dem etter maten. Så sier Rolf:

Dei er ikkje sosiale dei. Jeg spør hva han mener med det. Ja, dei er ikkje sosiale meina eg. Dei nye sjåførane. Når dei stoppa bilen så trekkje dei bare føre gardinane. Dei e ikkje interessert i å vera sosiale. Dei har jo med seg tv og sånne dvd-spellara. Og så trekk dei før gardina med ein gong dei har stansa bilen. Nei, det e ikkje det same som det var før i tida.

Noe har skjedd. Det er ingen tvil om at det har funnet sted merkbare endringer som er relevant for de eldre sjåførenes opplevelse av sin hverdag. Forventninger til hverdagen skapes både gjennom den kroppslige erfaring, og gjennom det uttalte ord. Disse måtene å kommunisere på er ofte sammenflettet i praksis. Sjåførene skaper kollektive minner og tilknytning til miljøet gjennom å fortelle historier til hverandre når de treffes, enten ansikt til ansikt, eller via internett. Norske langtransportsjåfører kjører alene, i hver sin bil. Selv om de kommuniserer med hverandre via mobiltelefon, er det på steder utenfor bilene bygging av sosiale nettverk tradisjonelt sett har funnet sted. De tilbringer tid på båten, på lagre, på kontorer, i byrom, på caféer og på truckstopp langs veien. Disse stedene blir dermed åsted for sosial interaksjon mellom sjåførene. De yngre sjåførene tilbringer mer tid inne i hytta enn de eldre sjåførene gjør. De har tilgang på og kunnskap om data, internett og filmteknologi, og får tilfredsstilt mye av sine sosiale behov gjennom denne teknologien. Denne kunnskapen har ikke alle de eldre.

Det sosiale samværet blant de norske sjåførene som kjører på utland innebærer ofte et høyt alkoholforbruk, noe de yngre sjåførene har blitt advart mot og læres opp til å unngå når de har gått på skolen. Det sosiale samværet på disse stedene får en rituell²⁸ karakter, i det at det legges vekt på hvem som kan fortelle historiene og hvordan de blir fortalt. Ved måltidene konstruerer og produserer sjåførene seg selv og sin gruppetilhørighet. Det er historien og personenes handlinger i historiene som er det sentrale. Ofte har historiene muntre poenger, noe som skaper en god og avslappende stemning mellom sjåførene. Latter og humor kan ha en sammensveisende effekt på mennesker.

²⁸ Et rituale kan defineres som en handling som gjentas regelmessig og som tillegges symbolsk betydning.

De yngres fascinasjon over de eldre

Det er vinterferie, og jeg har truffet på to tøffinger i Sjømannskirken. Vi småprater litt ved sjåførbordet. Det viser seg at Jens, som er 34 år gammel, har med seg sønnen sin Eirik (10 år), på tur rundt i Europa i vinterferien. Eirik er skikkelig fan av biler og trailere, og han viser meg bilder av favorittmerkene hans på internett. Jeg blir imponert over hvor mye han kan. Han liker best Volvo. Jens er bystyreprerentant for SV, og har kjørt siden han kunne ta lappen. Han leser masse bøker, spesielt er han glad i Jo Nesbø og Lisa Marklund. Han har på seg en hvit t-skjorte, rutete strikkagenser og en bukse i cordfløyel. Han har tykt blondt hår med fall i som går ned forbi ørene. Han har en frisk rødfarge i kinnene. Eirik har på seg lagdrakta, blå, til den fotballklubben han spiller i, og han har nesten helt hvitt hår. Jens kommer ofte innom Sjømannskirken, fordi hans far hadde vært der mye da han var ung. Jens` far hadde vært sjåfør, og han hadde regelmessig frekventert Sjømannskirken på 70 og 80-tallet. Jens sier at han kunne huske da han var liten, når han var med sin far på turer i utlandet. Hver skolefri ble han med pappen sin rundt omkring på truckstopp og langs veien, blant annet til Sjømannskirken. Han forteller om uforglemmelige stunder da han satt rundt bordet med faren og farens kollegaer. Øynene lyser opp i det han husker tilbake på de stundene han tilbrakte sammen med faren og farens kollegaer og venner. Mens han snakker, smiler han hele tiden.

Åh, det kommer jeg aldri til å glemme. Jeg har sagt det flere ganger, at noen burde skrive opp de historiene som de gutta fortalte. De var så spennende og ville de historiene. Av og til så satt jeg stille under bordet i timevis og bare hørte pappa og de andre gutta fortelle om alt mulig rart. Helt fascinert! Tenk hvor mange gode historier det var og hvor morsomt de hadde det med å fortelle hverandre hva de hadde opplevd og om ting som andre hadde sett og hørt. Det hadde vært morsomt og gitt ut en bok. Det skulle vært gjort. Jeg har tenkt på det mange ganger. Med den eldste generasjonens død er det enormt mye kultur som forsvinner. En spesiell kultur. Jeg husker noen av historiene. Men det er klart at en del har gått i glemmeboken. Det er synd. [...] Det er morsomt å se igjen sjømannskirken og bordet. Jeg var her da jeg var liten. Jeg husker at jeg var her sammen med pappa, og jeg husker mange av de gamle sjåførene.

Han uttrykker beundring for sin far og syns at farens kultur har mye spennende og beundringsverdig ved seg. Samtidig så forholder han seg kritisk til andre deler av farens kultur.

Han smiler og kikker på sønnen sin. *Det var morsomt det Eirik, da skulle du vært her. Det er nesten aldri slik lenger. Vi går en tur rundt i kirken, og han sier at han husker at da han var liten kunne man røyke her inne, og at de serverte alkohol. Ja, de gamle gutta de hadde jo også litt av en livsstil mange av dem. Det er jo ikke bra da. Men de hadde det jo veldig morsomt. De er jo ganske så sære mange av dem og da. Det finns jo de som bare dusjer 1 gang i uka, og som går i de samme klærne hele uka. Det var en gang da jeg tok båten over fra Oslo til Hirtshals. Så skulle jeg opp i restauranten og spise. Og da satt det en gjeng med norske sjåførere der. Så jeg skulle sette meg ned på bordet deres da. Og da sa de at; dette bordet er bare for sjåførere det. Og så sa jeg at jeg er jo sjåfør. "Du er ikke noen sjåfør", var svaret. Så da sa jeg til dem at man trenger da ikke se ut som en bum for det om! Dere sitter der med saus fra forrige uke til langt nedover skjorta! Man trenger da ikke se så jævlig ut for å være sjåfør! Ropte jeg da. Jeg syns det er greit å se ålreit ut, jeg. Jeg har da den samme hygienene som alltid jeg. Det går jo an å være renslig og være sjåfør samtidig!*

Han ler litt for seg selv. Måten han forteller på, viser at han har et kritisk og reflektert forhold til hvordan sjåførere utøver og spiller sine roller som sjåførere. Flere av mine yngre informanter, men ikke alle, presiserte hvor viktig det var for dem å få dusjet og skiftet klær hver dag. Denne praksisen kan være med å vitne om en kroppsliggjort motstand mot krefter innenfor miljøene. Men den kan også vitne om en situasjon hvor de yngre er klar over hvilke stereotypiske oppfattelser resten av samfunnet har av dem. De kan dermed ta i bruk virkemidler for å motvirke de negative stereotypiene som florerer i verden utenfor.

Samtidig som de har til lyst å høre til, har de yngre sjåførene veldig forskjellige prioriteringer og andre måter å gjøre ting på enn de av den eldre garde skyldes delvis at de har datateknologiske kunnskaper og delvis at de har fått opplæring i henhold til den statlig utviklede Den nye læreplanen sier at sjåførnovisene skal lære om blant annet kosthold, yrkesetikk og personbehandling. Og på skolen undervises de ved hjelp av bøker og papirer. Dette er domener som tilknyttes kvinner i sjåførmiljøet. Kvinner har tradisjonelt jobbet i på

kontorer som speditører og de driver hovedsakelig med papirarbeid. Denne myke formen for arbeid har stått i forhold til sjåførenes harde, teknologiske maskinverden. Dette er en av årsakene til at de eldre sjåførene ofte ser de yngre som svakere. Her ser vi tydelig hvordan sjåførene bruker den kunnskapen og de erfaringene de allerede er i besittelse av når de forsøker å tyde verden. Det er sjåførenes gaze, et mannlig blikk på verden..

I følge Bourdieu (2004b) vil det være naivt å tro at og kulturell reproduksjon skjer uten en viss grad av konflikter og dramatikk. Videre sier han at "systemet aldri kan ses som en ren mekanisme, og at det forekommer motsetninger mellom individenes disposisjoner og strukturene. , og disse kan komme til å oppleves som konflikter mellom plikt og følelser"(171-172:2004). Individuer har ulike egenskaper fordi de har vært utsatt for like og ulike innflytelser, hendelser og historier. Men som Bourdieu sier, så formes individene også av strukturer. Disse strukturene kan vi heller ikke se som statiske, fordi også strukturer endrer seg. Og disse endringene har konsekvenser for endring på sosiale områder som gruppetilhørighet og moral. (Lamont 144-146:2000) Endringsprosesser er ofte komplekse, og har utallige variabler som kan påvirke handlings- og tankemønstre.

Connell (1995) mener det i den vestlige forståelse av maskulinitet ligger implisitt en oppfattelse om at det finnes en "naturlig mann" eller en "ordentlig mann" [real man], hvor denne maskuliniteten springer ut av den mannlige biologiske kroppen. Å være en ordentlig sjåfører er en hedersbetegnelse. Det er få som opplever å bli gitt denne prestigefulle tittelen.

De måtene en mann kan spille ut sin mannlighet på er veldig varierte, hvis man ser gjennom et globalt perspektiv, for eksempel mellom land og regioner. Men innenfor det som kan være et etnografisk område, eller et sosiopolitisk felt i samfunnet, finnes det ofte svært dominante normer for hva som tilhører i hvilke kategorier, og hva det vil si å være en mann (Connell 1995). Men på grunn av endringer i verden hvor individet befinner seg i og i den verden hvor er en del av, oppstår det utfordrende måter å være mann på også innenfor. Denne prosessen består i at vi kan gripe noe nytt ved å bruke den kunnskapen vi allerede har til rådighet, og som vi ikke alltid er bevisst.

Det er under og rundt de rituelle måltidene at utvekslingen av narrativer²⁹ finner sted. Narrativer konstruerer kart over den sosiale og følelsesmessige verden. Det er derfor mer til et narrativ en selve historien.

”The notion that stories cross, breach and blur the boundaries that demarcate crucial political and ethical spaces in our everyday lives is more than just a figure of speech. To say that storytelling moves us, carries us away, or helps us escape the oppressiveness of our real lives, is to recognize that stories change our experience of the way things are. But stories are not like journeys because of the effects they have upon us; stories are so commonly and conspicuously about journeys – between such disparate realms... that one may see in journeying one of the preconditions of the possibility of narrative itself. (Jackson 2002:30)

I dag er det logistiske systemet så effektivisert, at sjåførene tilbringer lite tid utenfor bilen. Da jeg var med en informant fra Norge til Tyskland og tilbake, stoppet vi av og til på bensinstasjoner. En dag sa sjåføren at ”Jeg hadde ikke stoppet her om det ikke var for deg. Da hadde jeg bare kjørt raka vegen.” Den påtvungne regelmessige hviletiden tilbringes ofte ventende i bilen. Dermed tilbringer sjåførene en større del av sitt liv inne i bilen, enn hva de gjør utenfor bilen. Multimedia, dvd-spillere og mobil internetttilgang gir muligheten for å bli i bilen, men sammen med tidspresset, statlig kontroll og det strenge regelverket, virker det oppfordrende.

Mimring og røverhistorier

I følge Bruner (2002:5) er en historie aldri uskyldig. Den er ladet med mening og den har alltid en hensikt. Når sjåfører først treffes for sosialt samvær, er det ofte over middag eller over et glass på kroa. Her fortelles det røverhistorier og det fortelles vitser. Spesielt er det de eldre sjåførene som forteller om hendelser som de selv har opplevd, eller som noen de kjenner har opplevd. Historiene går imidlertid på rundgang, og i følge noen av mine eldre informanter, pyntes det ofte litt på dem for å gjøre dem morsommere eller mer ekstreme.

²⁹ Et narrativ kan forstås som koding av tidligere opplevelser som fant sted på et spesielt tidspunkt, eller som har foregått i en bestemt periode i fortiden og som utgjør en historieverden (Polanyi i Georgakopoulou og Gutsos 2004:43)

Det er flere dimensjoner som gjør disse narrative interessante. De fanger og produserer en fortid hvor de norske sjåførene opplever utfordringer som i dag ikke eksisterer i samme grad. Dette har sammenheng med strukturelle endringer som for eksempel innføring av Schengen-avtalen, som betydelig endret hvordan kryssing av landegrenser og behandling av tollpapirer finner sted. Narrativer tar dermed ofte utgangspunkt i de eldre sjåførenes perspektiv. Alle narrativer tar utgangspunkt i et tid og sted, men dette underkommuniseres eller presiseres sjelden. Historiene begynner ofte med "Det var en gang jeg og Eirik var nede i Italia..." eller "En gang da jeg og en kompis var i Antwerpen..." Historiene kan dermed tolkes som mer aktuelle, selv om de eventuelt har funnet sted for 20 år siden. Men disse historiene er likevel med på å produsere en felles virkelighetsforståelse mellom sjåførene. Trailersjåfører har tradisjonelt hatt det som Lewis (2002) kaller for en *mundlig kultur*. Det vil si at opplæring, historie, narrativer og informasjon overleveres i sosialt samvær og ansikt til ansikt. Dette gjør at historien blir mer levende.

"History is revived and restored with every utterance. History lives in the present context or lifeworld. That is, there is a sense of oral culture and oral language. Since the memory does not work like lineal time or a chronology, the past seem to be forever preserved in a present utterance. The language use of oral cultures seems to compress time into an ever-unfolding now." Lewis 2002:383

I dag opplever imidlertid de eldre sjåførene at responsen fra noen av de yngre sjåførene ikke svarer til de eldres forventninger. De yngre sjåførene opplever at historiene blir som et kart som ikke stemmer med virkeligheten. Diskrepansen mellom historiens beskrivelse av verden og deres reelle opplevelse av den, blir for stor til at de yngre sjåførene kompromissløst inkorporerer de eldre sjåførenes verdenssyn. Men om de unge velger å inkorporere eller akseptere historiene, skapes en mulighet for at de eldre sjåførenes status quo hierarkiske verden skal være kontinuerlig, og for at de eldres verdenssyn skal være gjeldende for hele gruppen. Dess mindre de yngre sjåførene tar til seg kunnskapen fra historiene, jo mindre passer de inn i de eldres måte å være samme på, de eldres hierarkiske system og de eldres forståelse av verden. Og vice versa.

Tidligere betydde grenseovergangene venting på papirer fra toll og ulike godkjenninger. Mer tid ble tilbrakt i en "ventende tilstand", som igjen ble tilbrakt sammen med andre sjåfører som ventet. Jon (56) forteller om "før i tiden" da man måtte stoppe ved hver grenseovergang og ha alle tollpapirene i orden. *På grensa mellom Øst-Tyskland og Vest-*

Tyskland var det skikkelig ille. Det var en fyr der som jobba i tolla, som var helt nazi på dokumentene. Hvis en ikke hadde papirene klar, i helt riktig rekkefølge, fikk en dem tilbake og måtte gjøre hele greia om igjen. En annen sjåfør ler ; Ja, han var en maktsjuk jævel. Når sjåførene snakket om disse hendelsene og andre "hindre" og hendelser i hverdagen, skapte det elementer og aktører som sjåførene som individ og som gruppe kunne definere seg selv opp mot (noen andre).

Kartlegging av verden

Her følger en historie om Karl og Ronny. Jeg traff Ronny i påsken og vi tok en øl sammen. Ronny er ikke sjåfør selv, men har en del venner som kjører.

Jeg og Karl skulle kjøre fra Kristiansund til Paris med kleppfisk. Så vi kjørte nedover da. Tok Kielferga nedover. Og vi passerte grensa mellom Belgia og Frankrike. Og det gikk jo greit det. Vi var inne på grensa og fortollet lasten. Alt i orden. Så kjørte vi videre. Og så blei vi stoppa da, av en sånn politimann. Det var jo seint på kveld. Å de vi kjørte sammen med, det var jo tre stykker te som vi kjørt sammen med. (3 trailere) Men de kjørt jo glatt gjennom da selvfølgelig. Og så ble vi stoppa. Så kom han derre politifyrn da, og spurte oss om vi hadde fortollingspapirene. Så vi visst`n dem da. Å de var jo i orden, så han gidde oss dem tilbake. Men så kikket han på den radioen da. Ja du veit, på den tiden så hadde de en sånn mobiltelefon som en kunne ringe med, innenfor Skandinavia. Danmark, Sverige, Norge, Danmark. og den da, den skulle han ha toll forr. Han skulle ha 1000 franc, for at vi skulle ta med oss den inn da. Men jeg nektet jo. Å han Karl, han kunne jo barre tre ord på fransk. Kylling, det var poulet, er det ikke?" Jeg nikker. "Men han klarte seg no likevel. Men det var jeg som snakka med han politifyren da. Vi visste no egentlig ikke om han var det en gang, ikke sant?! Det var jo mørkt og greier... å han hadde jo pistol vettu, på sia her." Han peker ned mot siden av hoften.

Han forteller at de hadde med seg en stor koffert med valuta. "Det var jo mark.... franc, danske krona, norske krona, ja... Det var jo ikke kort på deinn tia, i hvert fall ikkje sånn som det e i dag, te å fylle [fylle diesel]. Og så hadde vi tre flaska vodka da. Og noen porno-klar. Du veit, det var så greit å ha noe å gi dem i tolla å greier. Et pornobla her og ett der. Så vi hadde nå det da, i tillegg til den kofferten med valuta.. Men jeg sa nei, du får ikke 1000 franc. Så sa han at hvis han ikke fikk 1000 franc, så måtte vi kutte ledninga på telefonen. For da fikk vi ikke bruke den, sa han. Men jeg sa nei... Å på det tidspunktet her, så ringt jo de andre da, som lurt på kor vi var blitt av. Å de sa at; ikke faen! Dere må ikke gi han noe! Å vi nektet nå da! Så vi sa at han at han kunne få vodkaen da. Men te slutt så ville han ha både vodkaen å pornobladene og heile kofferten. Men jeg sa nei! Vi kunne jo ikke gi han heile kofferten vår. Jeg sa til han da, at vi måtte ha ei kvittering, hvis vi skulle betale han 1000 franc. Men det ville han ikke gi til oss... til slutt så sa vi at: Ja, vi ska betal 1000 franc vi. Men da skal jeg ha tjenestenummeret ditt og navnet ditt. Og når vi kommer te den norske ambassaden, så ska vi dra dit å gi dem navnet ditt og nummeret ditt! Å så skal vi anmelde deg! Da ble han litt usikker da, å rygget litt tilbake. Og så sa han at det var greit om han fikk en vodkaflaske. Så vi gidde han den og så for vi!!" Han ler og jeg ler også.

Ja, det var heil vilt!! Så gale korrupsjon. Å han hadde jo pistol...

Så fortsetter han:

Så kom vi te Paris da. Det var jo en diger plass det der. Ett digert mottak. Også var det han som skulle ta imot oss på tollene da. Å han skulle jo også ha sin del...! Den største fisken! Den var 15 kilo! Karl sa: - Ja, no ska du se! Du kan banne på at han tar den største fisken for seg sjøl! Og det gjorde han. Han tok opp fisken, skar av en del, og smakte på den. Mmmmm sa han. Så holdt han opp fisken, å pekte på seg sjøl. – Jaja, så Geir. Vi må la han ta den, ellers så får vi ikke levert i det heile tatt! Og så måtte vi nå krangel med de på mottaket etterpå da. For alt var jo registrert i

papirene før vi for hjemmefra, å dermed så mangla det jo vettu! Så det var skikkelig tubulter³⁰ før vi fikk levert den fisken!”

”Og på vei hjem da, så kjørte vi jo innom Antwerpen. Og parkert der nedenfor Sjømannskirka. No skal du sjå no sjø, sa han Karl. Her e litt av et sted!! Helt sykt! Karl fortalte at det var fort gjort å bli ranet her, så han sa til Ronny at han skulle gi han alle lommepengene sine, slik at han ikke skulle bli ranet. Så Ronny gav han pengene sine. Og beholdt bare lommerusk selv. Ronny forteller videre.

”Så kom vi inn i skippergata. Og der var det jo litt av noen tilstander! Fullt av jenter i vinduene, som bare stod å vrikka på seg. Og der var det jo barer, så mange vet du. Å de hett nå Oslo.. Fredrikstad, Skien, Tromsø.. Både Kristiansund .. og Kristiansand. Og vi var overalt. Og så mistet jeg han Karl da. Han bare forsvant! Så jeg for jo å vingla rundt aleine. Og så bestemte eg meg for å gå hjem til bilen da, så det gjorde æ. Og når jeg kom dit, så var jo ikke han Karl der. Så kom han bortover da, etter en stund. Dritfuill! Å så hadde han mista alle pengene vettu! Han hadde blitt ranet! Ronny ler og slår seg på låret... Tror du ikke at det var hann som hadde blitt ranet da! Han som skulle passe på mine penger?!”

Noen blir ille berørt av å fortelle denne historien til en ung jente. Eks: Ja det er synd å si det, når det er kvinnfolk til stede. Men for et sted! Du skulle sett. Det var en bar vi gikk inn på, hvor det lå en fyr og holdt på da, med ei dame. Og Karl sa: Jeg vedder på at han der er norsk! Og det var han selvfølgelig! Huff. Du skulle sett det stedet. Det var ei sånn stor sklie [!] der vettu, ei sånn som de har i barneparken, bare at den var diger! Og så kom man rett ned dit da...! [ned i baren]Så det var litt av et sted!

Denne historien gir et bilde på hva sjåførene mener når de snakker om hvordan det var før. Narrativets poenger og ”utkom” varierer fra det banale til det sublime (Bruner 2002:19). Å avdekke hva som er sannhet og usannhet i denne historien, og de andre historiene som jeg ble fortalt, er ikke det som er mest interessant. Poenget er at historien blir tatt for å være

³⁰ Tubulter betyr diskusjon, surr, krangling.

sann. Historien forteller oss mer om hvordan sjåførene forstår verden de lever i og hvordan de overfører kunnskap mellom hverandre. Fortelleren deler inn historien i 3 deler. Hva som skjedde på turen nedover, hva som skjedde med vennen hans i Antwerpen, og hva han så i Skippergata. Historien fokuserer på de hindringer som sjåførene måtte overkomme for å klare å levere lasten. De måtte takle korrump politi og korruperte tollere.

Historier brukes ofte for å forklare virkelighetsbrudd, eller normale handlinger hvor noe uregelmessig, annerledes og uventet dukker opp. Det er det som er poenget med mange historier (Bruner 2000). Man tar utgangspunkt i en felles forståelse av verden. Men plutselig så skjer det noe. Hendelsens karakter, er ukjent. Men selve vendingen, eller det uventede som hendelse, er ventet. I bristet i det normale og forventede hendelsesforløpet ligger hensikten bak historien (Bruner 2000). Utgangspunktet ligger i en felles forståelse av hvordan verden ser ut. De kjører nedover og krysser grensene uten problemer. Så skjer det den uventede og analytisk ventede vending. Man vet at det kommer en vending, men ikke hvordan vendingen ser ut eller er konstruert. De blir stoppet av en politimann som gjør et urettmessig krav. Denne hendelsen utgjør en brist i virkelighetsforståelsen. De eldre og mer erfarne sjåførene, vet at dette er en hendelse som har funnet sted, eller som potensielt har kunnet finne sted, i hvert fall innenfor det tidsspekteret som de klassifiserer som "før". For de yngre sjåførene som hører på, blir bruddet med hverdagen uventet, og de opplever dette som en advarsel om hva som kan skje på veien. Historiens suksess og hensikt, ligger i at den fungerer som en overlappende eller som en virkelighetsregulerende katalysator. Hvis de yngre velger å akseptere, bevisst eller ubevisst, at dette er en potensiell eller aktuell virkelighet som gjelder dem, har narrativet gjort det som det er ment for å gjøre. Hvis den unge sjåføren velger å ikke akseptere dette som en reell eller som en potensiell hendelse, aksepterer han ikke dette som en del av "sjåførverdenen", og overlappingen mellom meningshorisontene blir dermed ikke vellykket. Sjåførene ser verden på en forskjellig måte. Men av og til lykkes det likevel å få med de yngre.

En vellykket overføring av kunnskap

En kveld er jeg med Karl (24) på tur, og vi stopper innom truckstoppen i Padburd for kvelden. Det er en stor truckstopp, med hundrevis av semitrailere som står parkert på et enormt område. Det er nesten som man kan gå seg vill hvis man tar en feil sving. Vi går inn på Vognhjulet. Det er en stor bygning på èn etage, hvor det henger et stort vognhjul på veggen utenfor. Hjulet er laget av tre, og ligner på den typen hjul som brukes på hestevogner i westernfilmer. Her finnes det dusj og mat. Mens Karl går i dusjen, går jeg inn på restauranten for å se meg om. Det er andre gangen jeg er her. Og jeg har ikke opplevd å treffe flere norske sjåførere her. Jeg ser meg rundt og legger merke til 3 tyskere, 2 spanjoler, 2 dansker og 3 udefinerbare.³¹ Alle er tydeligvis mannlige sjåførere. De har på seg svarte tresko, arbeidsjakker (Swea eller lignende) i marineblått eller svart. Jakkene er like slitte som stedet som vi er på. De skuler litt bort på meg. Noen har firmalogo på ryggen. Jeg ser to fra Nor-Cargo og to fra DDS. Og de har stort sett dongeribukser på. Den ene barten større enn den andre. Og noen unge gutter. De er tynne og har veldig kort hår. De stirrer ikke så mye. Tilfeldigvis treffer vi en annen norsk sjåfør. Han og Karl jobber ikke for de samme firmaene, men har likevel hva som kalles kjennskap til hverandre. Han er om lag 25 år. Han har bart og skinnvest med rutete skjorte under. Det viser seg at han kommer fra Helgeland Karl og jeg kjøper oss middag og setter oss ned ved siden av den andre norske sjåføren. De begynner å snakke om hvor de har vært og hvor langt de har kjørt. Den andre sjåføren forteller oss at han har vært ute i Antwerpen og truffet på flere av de gamle gutta. Og så hadde han vært ute på pub sammen med dem hele natta. Karl smiler, og synes det er morsomt å høre på. Så sier den andre sjåføren plutselig; "Det er synd at det ikke er sånn lenger. Sånn var det jo før..."

Denne gutten kunne umulig ha vært til stede i den tiden som de eldre snakker om som "før". Da ville han vært rundt 10-15 år. Denne talemåten viser at denne unge sjåføren har akseptert historiene som han har fått høre, og at han forstår dem som en realitet. Et aspekt av det å fortelle historier, er den sammensveisende effekten som de har, ved å sveise

³¹ Jeg ser hvilke firma de kjører for og hører på språket hvor de kommer fra.

sammen sjåførenes forståelseshorisonter³². Men historier kan også brukes som kulturell kapital.

Bruk av narrativer for statushevasjon

Kulturell kapital er et av de analytiske begrepene som Bourdieu (2004a) bruker for å beskrive en type makt i det franske klassesamfunnet. I Distinksjonen tar han for seg hvordan medlemmer av det franske aritstokratiet, bourgeois og arbeiderklassen, utvikler det som han kaller for en "personlig smak". Personlig smak dannes ut i fra hvor stor tilgang personene fra de ulike klassene har på fire typer kapital, hvor høy kapital er bedre enn lav kapital. Sosial kapital betegner individenes nettverk, økonomisk kapital betegner hvor mye penger en har, symbolsk makt er en form for usynlig makt, for eksempel makt som følge av høy status eller patriarkalsk makt. Kulturell kapital er en type kunnskapsmakt som man tilegner seg gjennom å gå på de riktige skolene, lære om kunst, musikk og å snakke på riktig måte. Denne typen makt er knyttet til kunnskap og kunnskap om hvordan denne kunnskapen skal fremlegges og erverves. I Distinksjonen kommer han med et eksempel på hvordan ulik kulturell kapital kan synes. En med barbarisk smak vil dømme et bilde ut i fra hva han eller hun føler når de ser det. En med "den rene smak" vil dømme kunsten ut i fra kunstens egne prinsipper, og ikke la seg forlede av emosjoner. Igjen ser vi hvordan det rasjonelle heves over det kroppslige.

Blant sjåførene kan de som har et stort lager av historier, og som kan fortelle dem på en god måte, sies å ha høy kulturell kapital innenfor gruppen. De sjåførene som ikke har mange historier på lager, har dermed lav kulturell kapital. Det blir da rimelig å se de eldre og mer erfarne sjåførene som innehavere av høy kulturell kapital, og de yngre som innehavere av lav kulturell kapital. En gang da jeg var på tur med en av mine informanter, snakket vi litt om hvordan noen historier var vandrehistorier og dukket opp i forskjellige varianter rundt omkring. Da forteller Eirik (54 år) noe morsomt.

³²³²³² Forståelseshorisonter er et uttrykk fra Heidegger som knyttes til de erfaringer og kunnskaper som man bruker for å

Det var en kompis av meg som fortalte at han hadde sittet på båten nedover til Hirtshals en dag. Og da hadde han hørt noe artig! Bak han satt det noen sjåførere på et bort og spiste. Det var to unge gutter, som var på en av sine første turer nedover [på kontinentet], og et par som hadde kjørt i noen år. De to unge gutta var jo spent på turen, og spurte disse to andre, som hadde kjørt i noen år, om hvordan det var å kjøre nedover. Da begynte de to gutta og fortelle om hva de hadde opplevd en gang de var ute og kjørte. Da de fortalte, så satt jo de to nye med de største auga du kunne tenke deg. Haha, og de to andre fortalte jo med innlevelse og greier... Og så var det han kompis min da, som satt og hørte på alt dette. Han kunne ikke dy seg. Så han prikket de to fortellerne på skuldra og sa til dem: Den historien der, det er nok ikke alt som er sant. Den er nok litt overdreven. Men noko av det er sant. Og grunnen til at jeg veit det, er at dette ikke skjedde med disse to, men det skjedde med meg og ein anna ein. Og dei to gutta ble jo så flau at de bare gikk haha.

Dette illustrerer at de som er mindre erfarne ofte kan ta i bruk "historier" for å øke sin egen status i de andres øyne. De to sjåførene ville sannsynligvis aldri funnet på å fortelle historien til de eldre sjåførene, ettersom risikoen for å bli avslørt ville økes betraktelig. Det at det alltid er et element av fare eller ekstremhet i historiene, gjør at de ofte blir spennende og underholdende. Røverhistoriene går alle på rundgang. Ofte finner man at historiene kretser rundt bestemte menn, noe som gjør at det begynner å ligne legendeskaping.

Kunnskapsoverføring, legendeskaping og maskulinitet

Seeman-Berg (1997) beskriver som sagt hvilke egenskaper sjåførene måtte være i besittelse av for å kunne seg en ordentlig sjåfør. Han forteller om møter med lokalbefolkningen i eksotiske land, de måtte tåle temperatursvingninger på 50 grader celcius, de måtte holde seg våken lange perioder i strekk og de måtte være flinke bilmekanikere. Turene til Bandar

Abbas krevde utholdenhet, psykisk og fysisk styrke, risikotagning, språklig og sosial intelligens og eventyrlyst. Tidspress og strukturer utenfor sjåførenes kontroll frampresset en enorm selvkontroll og kontroll over kroppens naturlige behov og funksjoner. Sjåførene ble presset til det ekstreme hver tur, men de klarer å levere på tross av alle krefter som motarbeider dem. Bare de beste kunne klare å få lasten fram i riktig tid.

Det finnes en dokumentar-serie som er laget om trailersjåførere som hver vinter kjører utstyr til diamant-og gullgruvene i Canada. Serien har gått på flere kanaler høsten 2008/våren2009, og har et populært program for noen av mine informanter. Denne serien kalles for *Ice Road Truckers*.

Hver vinter fryser innsjøene til. Temperaturen kan synke til -45 C. I følge serien risikerer sjåførene å få frostskafer i ben og føtter. På de frosne innsjøene konstrueres det veier som skal tåle vekten av trailerne som kan veie opp til 50 tonn. Sesongen varer bare i to måneder, men en "god" sjåfører har sjanse til å "kjøre inn" mellom 30 og 40 000 dollar, noe som tilsvarer en hel årslønn for noen. Dette gjør at det er en attraktiv sesongjobb for mange, både unge og eldre sjåførere. Det oppstår konkurranse mellom mange av dem. Konkurransene handler både om å kjøre størst vekt, ha best bil, kjøre flest turer, få "spesielle opplevelser", ha best kjøreteknikk og å kjøre inn mest penger. Det aller viktigste er "å levere" lasten. For å kunne tjene mest penger må man få spesielle laster (lønnen er basert på hvilken type last og hvor den skal fraktes) og man må få flest turer. Dette gjør at mange sjåførere har veldig liten hviletid når de kjører. Noen sover ikke på flere dager. Men samtidig som bileierne og stiller krav til sjåførene om at de skal levere varene og være tøffe, presiserer de også at man skal kjøre "lovlig". Det vil si at de ikke skal kjøre over fartsgrensen og de skal ha teknisk gode og trygge kjøreegenskaper.

Når de tunge bilene kjører over isen dannes det trykkbølger under isen som følger bilen hele veien. Når to biler møter hverandre på veien, møtes også disse undervannsbølgene. Dette kan forårsake at isen sprekker, som igjen gjør at det finnes en potensiell fare for at traileren og sjåføren synker ned under isen. Dette fremheves flere ganger i løpet av en episode. Produsentene av dokumentaren, sammen med sjåførene, legger vekt på at dette er the final frontier. Det siste ukjente grenseland hvor ingen vet hva som venter dem. Her er hverdagen tøff. Det er kun de tøffeste som holder ut. Hver dag er en prøvelse, og døden

lurer rundt neste sving. De eldste og mest erfarne forteller yplingene hva de må gjøre for å få en så trygg reise som mulig. Og sikkerhet vektlegges sterkt. Alle oppfordres til å følge fartsgrenser og til å handle ansvarlig. Noen elementer i denne dokumentaren rører ved sentrale temaer som går igjen i de norske sjåførenes måte å prate på og i deres historier. Disse tema går ofte på sjåførens personlige egenskaper og egnethet; risiko og risikomestring, uforutsigbarhet, fryktløshet, styrke, allsidighet, utholdenhet og undertrykkelse av kroppens naturlige funksjoner. Et av de høyeste mål er å få lasten fram til destinasjonssted til riktig tid, og gjerne før beregnet leveringstid.

Disse to kildene er både illustrasjoner av og kilder til den hegemoniske maskulinitet som finnes blant sjåførene. Det virker som om sjåførene ønsker å praktisere, det vi kan kalle for en slags "Indiana Jones"-maskulinitet. En autonom og individualistisk form for maskulinitet, hvor fare og eventyr er en del av hverdagen. Etter min erfaring er dette å strekke begge begrepene litt. I dag kan ikke sjåførene selv bestemme over egen tid og hvordan de tilbringer sin fritid. Oftest blir de tvunget til å stoppe på steder langs veien hvor det ikke engang finnes serveringssteder. Veistandarden er utmerket i store deler av Europa. Det er fysiske hindringer og vanskeligheter på de privatiserte veiene i Frankrike. Kanskje var det slik før.

Av og til går det flere historier om den samme sjåføren. En av disse var Geir Løvik. Sjåførene fortalte mange flere historier enn dette, men jeg har

Narrativ 1: Dette var på den tiden da lastebilene enda ikke var så høye, så føreren satt nærmere veien nær personbilene. Det var Geir Løvik og en til som var ute og kjørte. Så skulle de opp en lang bakke, og det gikk jo treigt da. Motoren var ikke sånn som i dag. Så fikk Geir se i sidespeilet noe som var litt av et syn. Der var det en fyr som kjørte en sånn liten moped. Han hadde på seg en dress, hadde pynta seg skikkelig vet du. Med sånn sidesleik og skinnjakke. Og på hodet så hadde han de digre brillene. Du vet, det var sånne gammeldagse med sånn kant som stakk framover, og tykke brilleglass. Så kom han oppover da, og forsøkte å kjøre forbi traileren. Gassa på. Men det gikk jo så treigt, du kan tenke deg, den mopedden gikk jo sikkert i 30! Og så kom han seg opp ved vinduet der hvor Geir Løvik satt da. Og så lå han der, rett ved siden av. Og Geir han klarte jo ikke å dy seg. Så han åpna vinduet og tok ølla si.. og strakte ut arma og tømte øl nedi brillene hans. Så han fyren han så jo

ingenting og så kjørte han utfor veien. Hehe det var jo litt slemt egentlig. Stakkars han skulle jo sikkert i konfirmasjon eller noe. Hadde pynta seg og greier.

Narrativ 2: Geir Løvik han var i Antwerpen. Han hadde nylig fått seg sykkel da, så han for og sykla rundt på. Og så var det en gang han bestemte seg for å ta ei øl på ei av de kneipene nedi gata. Han parkerte sykkelen der oppe og så gikk han ned trappa da. Det var ingen vinduer der nede, ei skikkelig kneipe. Da han kom ned så stirra alle på han. Alle der nede var tyrkere. Og alle stoppa opp og bare stirra stygt på han. Men han skulle bare ha ei pils han, så han gikk bort til baren. Og spurte bartenderen om ei øl. Og han svarte ikke engang. Så Geir spurte èn gang til om han ikke kunne få ei pils. Men bartenderen bare kikket stygt på han. Så han bestemte seg for å gå. Han solgte sykkelen sin og kjøpte seg et par joggesko. Og så kjøpte han noen pakker med mel. Så han gikk tilbake til kneipa. På vei ut hadde han nemlig fått med seg at det var ei sånn vifte i veggen der. Så tømte han melet i vifta da. Du kan tenke deg. Og så ropte han: Sånn, nå er dere også hvite! Kan jeg få ei øl nå?! Og så la han på sprang.

Geir Løvik 3: Olav i pant.

Det var han Geir igjen da, som skulle en tur ned i skippergata sammen med en kompis. På de kneipene der nede er det noen flotte kvinnfolk. Men de jobber for de som eier kneipene, og så snart de har satt seg ned ved bordet ditt, så bestiller de den dyreste Champagnen og forventer at du skal betale. Så Geir og Olav de ville jo ikke ha henne der, men så gav hun seg aldri. Og så ble eieren sur og da. Så de lot henne sitte der. Og så kom jo kvelden til veis ende da. Og verken Geir eller Olav hadde nok penger til å betale for den champisen som hun hadde velta i seg. Og da ble jo eieren sur. De prøvde å si at de hadde penger i bilen, og at de kunne komme tilbake med dem. Men det gikk jo ikke eieren på. Så dørvakta tok Olav og låste han inne på bøttekottet, og han fikk ikke komme ut før Geir hadde vært og henta penger!

Menns historier er et middel for kulturelle uttrykk og for gruppeidentitet, og av disse kan vi blant annet få informasjon om den maskuline dominans, om konstruksjonen av hierarkier og om meningskontestering (Thurston 1996:140-144). Alle disse historiene er jo morsomme på hvert sitt vis. Den første historien dreier seg om å følge impulser og gjøre noe som ikke

alle andre ville ha gjort. Det er nesten som man ser for seg han gutten på mopeden når han kikker opp på Geir med store øyne.

Mange av de yngre sjåførene besøker virtuelle truckstopp på nettet, blant annet Bergli Truckstopp. Det finnes også grupper på Facebook, som noen av sjåførene er medlem av. På Bergli Truckstopp kan sjåførene diskutere en rekke temaer, alt fra bevaring av gamle trailere til endringer i regelverk og praksiser. De kvinnelige sjåførene har en egen "jentekrok". Her kan de treffe andre sjåførere og dele erfaringer med hverandre. Slike nettsider øker i omfang. Dette er ikke bare fordi den yngre generasjonen har datakompetanse. En slik kontakt er av faktisk nødvendighet for mange sjåførere, ettersom de i hverdagen har liten til å se hverandre. Internett brukes derfor aktivt av mange, for å kommunisere og ta opp ting som sjåførene er opptatt av. Av den eldre generasjonen er det flere av mine informanter som ikke har datakompetanse. Fordi de mangler denne typen kunnskap, er det flere av dem som har vanskeligheter med å vedlikeholde sine sosiale nettverk.

Endringer i opplæringsmetoder, teknologi, og endringer i politiske strukturer har skapt et tydelig generasjonsskille. Nå har jeg illustrert hvordan sjåførene agerer mot hverandre i et forsøk på å definere seg selv og den verden de lever i. Dette kan ses som en form for agency mot de endringene som vi har sett tidligere. Igjen ser vi at når den hegemoniske maskuliniteten trues, går det ut over forholdet mellom de yngre og de eldre. I stedet for at de heller retter sin kritikk mot de aktører som faktisk er årsak til endringene. Dette viser hvordan agency kan bidra til å forverre situasjonen til noen, fordi agency ikke rettes mot de rette instanser. I neste kapittel skal jeg se på hvilke konsekvenser den kroppsliggjorte formen for maskulinitet får for hvordan sjåførene møter og takler traumatiske opplevelser.

KAPITTEL 5. TRAUMATISKE OPPLEVELSER, TAKLINGSSTRATEGIER OG KONTROLL AV SJÅFØRENES VIRKSOMHET

De fleste opplever å være borti en ulykke før eller senere. Men noen har jo uflaks og må gå gjennom dette flere ganger. Nå nylig, så var det en ulykke utenfor Namsos. Det var en bil som kom over i feil kjørebane, og kjørte rett inn i fronten på traileren. Det var fælt. Og det var bare 3 år siden sist han gikk gjennom noe sånt. Han kjørte nedover Autobahn [motorveien i Tyskland]. Og plutselig så knuste frontruta hans. Så kikket han baki hytta og da lå det ei jente der. Hun skulle ta livet sitt så hun hoppa fra ei bru på Autobahn. Ville vel gjøre kort prosess. Stakkars Karl, han måtte kjøre med den døde jenta bak i bilen i 70 km før han kom til et sted hvor han kunne få hjelp. – Forsikringsspesialist på storbil

Ulykker i trafikken er en del av hverdagen til trailersjåførene, og de fleste opplever en ulykke av varierende alvorsgrad før eller senere. Hva ulykkene skyldes er ofte et meget komplekst spørsmål. I nyhetsartikler skrives det ofte at "personbilen kom over i feil kjørebane" og "sjåføren kom uskadd fra ulykken". Realiteten er at når slike ulykker skjer, kan årsaken være flere ting; et resultat av uoppmerksomhet, enten fra trailersjåførens eller fra personbilførerens side, det kan skje som på grunn av en selvmordskandidat, på grunn av arbeidspress, feillasting, rusbruk eller på grunn av været. Jeg har ikke lyktes i å finne noen offisielle tall, verken fra Statistisk Sentralbyrå eller andre offentlige organer, som tar for seg ulykker med storbil på veien. Langtransportsjåførers fraværen fra nesten enhver form for offentlig statistikk er forunderlig. Yrkesgruppen er omtrent usynlig. Man kan spørre seg selv hva som kan være årsaken til dette. Men underprioriteringen fra det offentlige samfunn er tydelig fraværende. Det finnes på den andre siden data som kan være interessante for dette temaet. Dette er interne data fra et forsikringsselskap som er det desidert største på forsikring av semitrailere og storbil i Norge i dag. Statistikken kan ikke sies å være representativ i det at den ikke har et representativt utvalg, men jeg mener at

statistikken likevel kan gi noen grove pekepinner på hvilke typer ulykker som skjer med hvilken hyppighet, samt at den kan gi noen flere rammer å forstå disse ulykkene innenfor.

Tall fra 2004 og 2005 viser at *velt* er den hyppigste formen for ulykker langs norske veier med 50 %. Velt skjer ofte på grunn av at lasten ikke er godt nok sikret. Det finnes strenge regler for hvordan last av ulik art skal sikres, avhengig av hva som skal fraktes, hvilken bil og henger man bruker, samt hvilket land man kjører i. De fleste sjåførene viser gode holdninger når man spør dem om sikring av last, men ulykkesstatistikken viser at mange er for dårlig til å sikre lasten på forskriftsmessig måte. Årsaker til ulykker er imidlertid mer komplekse enn som så. Veiforhold, utstyr, fart og værforhold er klare påvirkningsfaktorer. Menn i alderen 54+ er overrepresentert på ulykkesstatistikken. Noe som er ironisk, ettersom i mitt feltarbeid har det vært nettopp de eldre sjåførene som har nærmest drevet moralisering ovenfor sjåførene.

Mine informanter stilte seg svært skeptiske til hvordan media skaper nyhetssensasjoner av tragedier som skjer på veiene, dette gjaldt representanter for Utrykningspolitiet, Kollegahjelpen, Norges Lastebileierforbund, forsikringsagenter og Landeveiens Engel. Viktige temaer i dette kapittelet blir å se på hvordan sjåførene takler slike traumatiske opplevelser. Måten de konstruerer narrativ rundt ulykken er interessant fordi de maskuline mønstre er framtreddende også her. Deretter vil jeg se på det offentliges rolle i sjåførenes hverdag, og hvordan offentlige institusjoner øver innflytelse og kontroll over sjåførene.

Hvordan påvirker sjåførenes maskulinitet deres bestrebelser med å jobbe seg gjennom traumatiske erfaringer? Hvilke virkemidler tas i bruk for å kontrollere sjåførens kropp? Hvordan får dette konsekvenser for deres hverdag?

Generelle data om ulykker

For noen år siden så jobbet jeg i politiet. Jeg kjørte sykkel [motorsykkel]. Vi skulle eskortere Dronning Silvia fra flyplassen og inn til byen da vi kom over en ulykke her utenfor Tromsø, da vi kom først til et krasjsted. Jeg kjørte bort. Det var da en personbil som hadde kommet over i feil kjørebane og som hadde kjørt rett i traileren. Han hadde ikke en sjanse til å svinge

unna. Det viste seg at han i personbilen hadde sett sjåføren rett inn i øynene da han svingte over i den andre kjørebanelen. Det var forferdelig. Han hadde teipet fast 8 svære kniver på rattet... og bak i bilen bak seg, hadde han lagt en stor safe. Det så jo helt jævlig ut. Du kan tenke deg. Han var helt bestemt på å ta livet sitt[...]Jeg fant et selvmordsbrev framme i bilen. Og sjåføren.. han kunne ikke gjøre noe han. Det er klart. Det er jo helt umulig å styre unna når man kommer i 80 km/t med 40 tonn. Men de tenker jo ikke på sjåføren de som bestemmer seg for å gjøre det. Han stakkars som løp ut og så dette. – Ex-politmann 56 år

I følge Landeveiens Engel er dette typisk adferd for selvmordskandidater langs veien. De ser sjåføren inn i øynene, i håp om å bli sett. Dette vet hun fordi hun har snakket med mennesker som har forsøkt å ta sitt eget liv på denne måten.

Både forsikringsagenten som jeg har snakket med, og Landeveiens Engel, sier at traileren, og dermed trailersjåføren, kan bli et selvmordsmiddel for mennesker som har det vanskelig. Dette er et velkjent fenomen innenfor miljøet og bransjen. *Av og til er det vanskelig å fastslå årsaker, spesielt i tilfeller hvor sjåføren avgår ved død. Vi tror det er få av dem som tar sitt eget liv i møteulykker som legger igjen brev til sine nærmeste. Dermed blir er det flere saker som blir liggende og som aldri blir løst.* Sier forsikringsagenten. Typisk for disse er at det ikke finnes ulykkesindikatorer som bremsespor på veien og at været var klart (Tungesvik 2006).

Landeveiens Engel forteller at det blant annet er forskjell på de som planlegger å ta sitt liv på denne måten, og på de som gjør det impulsivt. Hun har snakket med flere selvmordskandidater, som har overlevd selvmordsforsøket. *Noen står på busslommen og venter. Når de ser at det kommer en trailer så hiver de seg uti og kjører på. De skifter fil i siste liten. Og da er det lite sjåføren kan gjøre. Andre virker som om de får et innfall, de kjører på veien, ser traileren, gasser på og skifter fil. Også da er det umulig for sjåføren å gjøre noe.*

I en rapport om møteulykker fra 2006 skriver psykiater Hans Olav Tungesvik om hvilke ettervirkninger sjåførene får av ulykker langs veien. Han har møtt 20 sjåførere, 19 menn og en kvinne, og har undersøkt PTSD³³ og sjåførene har fortalt om opplevelsen med ulykken.

³³ Posttraumatiske stressreaksjoner.

40% sier at de av og til tenker på ulykken når de er ute og kjører, 30 % sier at de ofte tenker på det, mens 10 % sier at de tenker på det svært ofte. Det er ingen tvil om at de plages av å tenke på det som har skjedd. 31,6 % sier at ulykken har fått følger for familiesituasjonen, noe som stemmer bra med det som Landeveiens Engel forteller.

Hun sier at sjåføren enten ikke klarer å snakke om hvordan han har det, eller han ønsker å unngå å bry kona si med det som har skjedd. Dette kan ofte skape en følelse av avstand mellom de to i parforholdet, ved at kona ikke føler at mannen hennes kan dele dette med henne og stole på henne. Ofte kan ulykkene føre til skyldfølelser, selv om det var personbilen som kom over i feil kjørebane, og selv om det var et selvmord. Trolle kaller sjåførene for "Gutta mine". Mye tyder på at hun har blitt som en mor for dem. *Sjåførene, gutta mine, av og til så klarer de ikke å innse at det ikke var deres feil. De tar det innover seg og tenker på det. Hva kunne jeg gjort annerledes? Jeg burde gjort noe annerledes.. Det var min feil, hvis jeg hadde prøvd enda hardere å svinge unna... da bryter de seg selv ned. Noen mister både kone og jobb, de kan miste alt.* Før hennes organisasjon, som så vidt startet opp i år 2000, fantes det få et støtteapparat for trailersjåfører så vidt jeg vet, og dette var Kollegahjelpen, som ble opprettet i 1994. Hun forteller at sjåførene ofte ikke får den hjelpen de trenger i ettertid av en ulykke. Noen som hører på de og snakker med dem. I dag faktisk finnes noen gode støtteordninger for de som opplever slike ulykker. Spesielt for de som er forsikret. IF forsikring har en støtteordning hvor de tilbyr krisehjelp til de forulykkede og deres nære i etterkant av en ulykke, hvor de mener det vil være et naturlig behov fra sjåførens side å ha noen å snakke med. Et problem som de til stadighet møter på, slik jeg har forstått det, er at sjåføren i noen tilfeller ikke ønsker hjelp fra deres kriseteam.

En må snakke med noen som vet hvordan det er. Dette er et utsagn som til stadighet går igjen blant sjåførene. Sjåførene er vant til å omgås sine kollegaer og det finnes sosiale konvensjoner for når og på hvilken måte man skal snakke om traumatiske hendelser. Mange av mine informanter uttrykte skepsis mot dette systemet. De var veldig opptatte av at den som de eventuelt skulle snakke med skulle være kjent med "hvordan det er" å være sjåfør. Det var svært vanskelig å få dem til å sette ord på hva det var de egentlig mente med dette utsagnet. Kanskje er de redde for å bli dømt av psykologen? Men en annen mulighet trer også fram, og denne er tilknyttet de sosiale konvensjonene innenfor miljøet. Man skal ikke snakke om følelser. En ordentlig sjåfør skal takle alt selv, og være sterk, enerådig og

rasjonell. Visse situasjoner krever at man agerer på bestemte vis, og disse defineres ofte ut i fra hvordan man "i hvert fall ikke" skal oppføre seg eller agere, disse konvensjonene kan verbaliseres, mens nøyaktig hvordan den riktige måten å agere på er, kommuniseres via kroppslige eksempler. Man setter eksempel for hverandre. Dette er også et eksempel på hvordan den maskulinitetsmodellen som mine informanter følger forhindrer dem i å kunne bearbeide de traumatiske hendelsene på en mer effektiv måte.

Taklingsstrategier og selvet

I artikkelen *Strategies of coping with fright and risk onboard Norwegian fishing/whaling vessels* ser Beyer-Broch (2006) på hvordan norske fiskere og norske menn som driver med hvalfangst, og hvordan de takler det å drive med et risikofyllt yrke. Han skriver at en fornektelse av fare og risiko er et velkjent fenomen blant fiskere, både i Indonesia, i Norge og på Nova-Scotia (2006:2-3). Selv om arbeidssituasjonens karakter kan sies å være forskjellig, stemmer dette bra også med mine sjåførere. Å vise redsel er en uaktuell handling blant sjåførene. Mens munterhet, snarrådighet og det å følge intuisjonen ses på som positive egenskaper, er hevnjerrighet og det å være redd sett som egenskaper som ikke er passende for en "ordentlig" sjåfør. Fare-aspektet ved situasjoner "tulles bort", underkommuniseres eller tar verbal form som vittigheter eller vitser. Så å si at farer ikke snakkes om, blir kanskje søkt å si. De har imidlertid spesielle måter å legge ting fram på.

Sjåførene selv har stort sett vært nøkterne og tilbakeholdne når det gjelder å dele informasjon om hvordan de føler det i henhold til ulykker og traumatiske opplevelser. Samtidig så har det kanskje vært større mulighet for at de skulle fortelle meg om det, som er kvinne. Da gjelder ikke de implisitte reglene i like stor grad. På tomannshånd fortalte både Jonas meg om sin opplevelse.

Jeg og Jonas kjører på motorveien nord i Tyskland i skumringen. Jonas er 30 år, og kjører langtransport i tillegg til å jobbe på foreldrenes gård, noe som er sesongbetont arbeid. Vi har ennå 2 timer kjøretid tilgjengelig, og har akkurat stoppet for kaffe på en bensinstasjon. Tåka ligger lett langs veien, men gjør at horisonten forsvinner og går i ett med veibanen.

Jeg var på vei til Larvik for ca 8 mnd siden. Jeg skulle skifte fil. Jeg kom sørfra, og skulle opp en bakke. Der er det to filer og siden jeg kom fra Kristiansand så kom jeg inn i den venstre filen. Jeg skulle skifte fil men så kom det en bil med henger med seilbåt på høyre side. Så jeg la meg og ventet i venstre fil til den gikk forbi og fikk opp farten. Så sjekket jeg speilene og så ingenting på høyre side. Så begynte jeg å legge bilen over og svingte mot høyre fil. Jeg begynte å høre en slags skraping som kom fra høyre side. Jeg forsto hva det var nesten med det samme. Jeg bremsset og plutselig kom det en bil som kjørte på skrå foran meg, rett over filene og over i motsatt kjørebane. Der ble bilen truffet av en lastebil i mot-gående bane. Da jeg hadde stoppet og gått ut av bilen så jeg 5 meter høye flammer som stod opp fra den vrakede personbilen. Jeg skjønnte jo at de var tapt uansett.”

Han trekker på skuldrene. En ambulanse i full utrykning kjører forbi oss i motsatt felt.

”Det var ikke noen mulighet for å redde dem ut. Så jeg løp videre til den andre sjåføren for å se hvordan han hadde det... og han var jo helt fra seg. Han kom løpende med et brannslukkingsapparat og skulle slukke bilbrannen. Men det var jo helt umulig. Så jeg forsøkte å snakke med han. Han var helt i sjokk. Politi og brannvesen kom raskt til stedet. Politiet ville at veien skulle ryddes så raskt som mulig, og jeg ble tatt med til stasjonen for avhør. Det ble jeg. Men først ble jeg kjørt innom legevakta. Jeg var jo helt ok, bilen fikk noen skrammer. Etterpå ble jeg kjørt rett til politistasjonen. Jeg tok alkotest 5 timer etter ulykken. Etter avhør og alkotest ble jeg kjørt til en bensinstasjon hvor jeg kunne få meg noe å spise. Jeg visste at den var åpen (bensinstasjonen). Så dro de derfra mens jeg venta på at en venn fra jobben skulle komme og hente meg. Da han kom så ble han opprørt over at jeg satt der alene. Men jeg syntes det var helt greit jeg. Jeg syntes det var greit å være alene. En av ambulanse-sjåførene fortalte at folk reagerer forskjellig på disse tingene. Noen får reaksjonen med en gang, mens andre må vente i 2 timer eller det kan gå lengre tid, eller de får aldri en reaksjon, sa han.

Jeg fester blikket på et blått lys som beveger seg i horisonten, mens jeg undrer meg over at denne mannen sier at han ikke har noen sen-virkninger av denne ulykken.

Jeg har aldri drømt om denne ulykka. Og eg sovna tidlig den kvelden.... Noen sier jeg er kald, som ikke reagerte sånn. Men det var jo ei ulykke.

Vi nærmer oss de blå lysene. Gjennom tåken skimtes en stor, hvit varebil i veikanten. Hele panseret og taket er bulket og knust, noe som får meg til å tro at den har rullet over på taket flere ganger. Jeg ser ingen i bilen. Men det står en politibil fra veipolitiet ved siden av.

Det er tydelig at han har forklart hendelsesforløpet flere ganger, og at følelsesmessig frustrasjon ikke er en stor del av hans eksplisitte forklaring. Den er i det hele tatt veldig rasjonell. Rasjonaliteten vinner over emosjonene. Dette er typisk for den vestlige hegemoniske maskulinitet (Connell 1995, 2002, Segal 1990). Det mannlige ses som rasjonelt mens det kvinnelige ledes av emosjoner. Historien fortelles på en distansert måte og tar form som en oppramsing av "events" heller, enn en historie. Jeg føler at han like gjerne kunne snakket om hva han gjorde i vinterferien i år. Hvordan kan han føle så lite om en så traumatisk hendelse? Bruner skriver: "Our very memories fall victim to our self-making stories[...] Besides, narrative acts of self-making are usually guided by unspoken, implicit cultural models of what selfhood should be, might be – and of course, shouldn't be." I følge Kauffman (2002) er det viktig for den traumatiserte personen å vedlikeholde grensene rundt selvet som trues for å forhindre fragmentering. Alle mennesker skaper narrativer om seg selv for å forklare hendelser og skape kontinuitet i livet sitt. Dette gjør vi også fordi vi ønsker å like oss selv og vi ønsker å være en bra person. Disse narrativene må konstrueres på en holistisk måte slik at de skaper en følelse av selvet som ikke skaper angst og stress. En av hovedårsakene til at personer skaper slike narrativer er at man skal kunne føle seg vel i verden, og at man skal kunne føle seg hel. Den måten som Jonas forteller historien er interessant fordi illustrerer en av mange mestringsmetoder som sjåfører kan ta i bruk for å skape et selv som de kan leve med og for å lage et narrativ for selvet som de kan leve med. Vi skaper subjektive narrativ for å takle den objektive virkeligheten.

Sjåførens følelsesliv og mestringsstrategier

Her følger et utdrag fra kapittelet Fjærrljus av Ericsson (2001).

”Göteborgstrafiken är tät, solen går ner och neonljusen över motorvägen börjar glöda. I Jonsenbacken går det sakta, lasset ligger tungt på, motor och växellåda får jobba hårt i motlutet. Men vad gör det, om sju timmar är jag hemma igjen efter ett alldeles långt arbetspass. Hemma för att sitta hos henne i köket och dricka chocklad och äta smörgåsar. För at sedan krypa ner i sängen och bara känna det som är varmt och mjukt, långt ifrån de blåsiga hamnarna och ändlösa motorvägarna.

Motorn mal lungt på med sin monotona visa. Kroppen er trött efter dagsverket, armarna känns nästan som om de blivit längre och händerna vilar tungt på ratten. Bara hovudet; intellektet arbetar, följer vägens linjer, lyssnar på motorn och läser av trafikens alla rörelser. Natten sänker sig över Västgötaslätten. I mörkret blir lätt små saker stora, ett litet blänk ifrån en reflex eller ett djuröga skärper genast uppmärksamheten. Men med vanan hos den som kört tiotusentals mil sorteras all onödig information snabbt bort. Endast det nödvändiga blir kvar för en lugn färd genom höstnatten.

Då händer plötsligt något som inte hör til rutinen. En mötande personbil i hög hastighet blinkar med helljuset. Jag slår automatisk av på farten och mycket rikrigt, några kilometer längre fram har noget inträffat. Bromsljus och varningsblinkers i en bilkö och längst framme i strålkastarljusen något svart. Jag bromsar, växlar ner, bromsar igen och stannar bakom den sista bilen i kön.

Jag förstår att noget allvarligt har hänt, lägger i handbromsen och försöker samla mina krafter. Hur många gånger har jag inte varit med om detta och lika hemsk är det varje gång. På håll ser jag ett hoppande ljus komma emot mig; det er någon som springer med en ficklampa. Ljuset stannar vid min bil, jag vevar ned rutan och en andfådd mansröst frågar om jag har telefon i bilen.

- Det har inträffat en svår olycka, larma brandkår och ambulans! Det brinner i en bil!

[...]

Min fortsatta resa blir besvärlig. Det är som om det inte bara finns älgar och rådjur där ute i mörkret, utan också andar, demoner och dödas själar. I Tivedenbacken får jag för meg att det är fel på bilen. Det känns som om den sackar för mycket. För varje växel jag går ner sprider sig paniken alltmer. Jag vill inte, kan inte, orkar inte bli stående ensam ute i den här förbannade trollsbogen. Väl över backrönet inser jag att det bara var inbillning, den gamla V8-motorn mullrar på som om ingenting hänt.

Men mina spöken ger sig inte. När jag kommit till Arboga tycker jag att jag ser dubbelt och tvingas stanna på ett nattöppet fik. På något sätt lyckas jag knöla in ekipaget bland hundratalet andra långträdare på parkeringen. När jag ska klättra ner från hytten känner jag hur benen börjar skaka; hur jag får svårt att gå, nästan inte kan gå! Förskräckt klättrar jag upp igen. Hela jag skakar, och det hugger i magen, jag vil spy, spy ut allt det onda.

Jag ser nästan inget. Regnet slår mot framrutan, bara svaga ljuspunkter ifrån neonljusen på parkeringen skymtar. Då plötsligt, som en vit blix, lyser ett par fjärrljus in i hytten. Jag värjar mig och blundar, men förstår ända att det måste vara någon jag känner som kör förbi mig.

Gång på gång kommer bilderna av kvinnans ansikte och stela blick tillbaka till mig och till slutt ropar jag rätt ut: - Men var skulle jag göra då? Det är ju inte mitt fel at dom körde på en älg. Dom kunde väl för fan ha kommit en halv sekund tidigare eller en halv sekund senare så hade dom klarat sig!

Inget hjälper, jag drabbas med full kraft av min egen vånda. Och om jag kört fast i en jättelik snödriva kommer jag verken framåt eller bakåt. Jag kan inte stanna här, men klarar heller inte av att köra vidare. Alla reglage, de vana nötta handgreppen, allt det som annars är varmt ovh trygt i hytten har nu vänt sig emot mig som om de hotade mig.

Stel som en pinne sitter jag, oföormögen till någon som helst handling, då jag avlägset hör en knacking. Jag hör den igen, men kan inte reagera. Då öppnas plötsligt dörren och kollegan Lola står där ute i regnet.

Tjena, säger han. Såg du inte att jag blinkade?

Jo.

Vad fan är det med dig? Du är ju vit som en albyl.

Jag vet, stammar jag. Jag mår dåligt för jag tok hand om folk vid en olycka på vägen.

Ja, jag hörde att det hade hänt nåt, det var kô ända til Vårgårda. Men skit i det. Kom nu så fikar vi.

Jag stapplar ut ur hytten , trots allt känns det lite bättre nu när den gamle pratkvaren är här. –Ta det lugnt, säger han och lägger armen om min axel. Man blir lite skakis efteråt men det går över. Åk hem sen och ta ett rejält järn så är allt glömt till imorgon.

Tre pommes frites-bitar lyckas jag få i mig. Kaffekoppen skakar så att jag dräller över fatet och bordet.

Gosse, säger han. Du ser inte bra ut. Kom nu så åker vi sista biten hem så att du får vila.

När vi kommer ut känner jag hur värken i magen åter tilltar.

Men jag kan inte, jag orkar inte köra.

Jodaå, häng på mig, bara följ mina bakljus så går det bra. Trots at han kör sakta och försiktigt framför mig har jag stora problem. Växlarna vill inte gå i den ordning som jag tänkt meg. I en backe missar jag helt och får nästen stanna och börja igen. Mobiltelefonen ringer: - Nu får du för fan skärpa dig, annars lämnar jag dig här ute i skogen! Långt senare är vi äntligen framme i Stockholm. Jag sitter kvar i hytten medan han gör det tunga jobbet att koppla loss min trailer. När han är färdig kommer han pustande fram till mig: -Det är klart nu; du kan åka hem till mamma och sova. Jag tackar honom for hjälpen. –Men du, säger han. Ska du hålla på med här jobbet så kan du inte bete dig som en kärring i fortsättningen. Jag känner ilskan och vanmakten stiga upp i huvudet, men jag säger inget. För han har hjälpt mig denna gång när jag själv tappat fattningen och kommer att se till att jag får höra om detta en lång tid framöver.

Men ändå, en sak vet jag säkert: att han aldrig, aldrig någonsin hade lämnat mig derute på vägen. Jag går de sista hundra meterna hem. Gryningen är kall och jag fryser.”

Denne teksten har 3 interessante aspekter. For det første gir denne teksten et eksempel på hva hvilke situasjoner sjåførene kan komme opp i når de er på jobb. Fordi sjåførene har

veien som arbeidsplass, er det ofte at de er først ute på et ulykkessted. De havner dermed rett inn i en traumatisk situasjon, hvor det til en viss grad forventes at de skal tre inn i en livreddende/støttende og engasjert rolle. Det andre aspektet vi kan abstrahere er det indre, emosjonelle livet til sjåførene. Noe som for en antropolog kan være vanskelig tilgjengelig. Vi kan godt tenke oss hvordan "de andre" føler, og gjennom deltakende observasjon kan vi tilegne oss en nærmere forståelse av sosialt liv og ting som skjer, men ikke nøyaktig hvordan de føler og reagerer på ytre påvirkning. Her ovenfor får vi en tydelig beskrivelse av hvordan en sjåfør, selv om ikke alle reagerer likt, kan tenkes å oppleve og føle rundt noe. For det tredje så trer de konvensjonelle kjønnsrollemønstrene tydelig fram. De to sjåførene kan ikke snakke om ulykken, og få utløp for sin frustrasjon, fordi det er konvensjonelt determinert hva de kan og hva de ikke kan snakke om, samt på hvilke måte man i tilfelle kan snakke om de traumatiske opplevelsene på. Det vestlige mannsidealet forbindes ofte med rasjonalitet (Connell 1995, 2002, Segal 1990) fremfor emosjoner som ses som nærmere naturen og en kvinnelig egenskap (Segal 1990, Moore 1999). Dette ser vi gjenspeiles i kommentaren til "Lola" ovenfor. Hvis man gråter, viser at man er opprørt, eller på en eller annen måte klager, er man ei "kjærring".³⁴ Ut i fra konteksten i teksten ovenfor, er det ingen tvil om at begrepet brukes i en negativ forstand. Det første man må merke seg er at budskapet kommuniseres av en mann til en annen mann. Som vi har sett tidligere gjennomsyres trailersjåførmiljøet av strenge konvensjoner om hva som er ideell adferd av en sjåfør. Begge sjåførene er klar over hvilke regler som gjelder. Men det er merkbart smertefullt for "Gosse" at han ikke får lov til å snakke om det som har skjedd, og at han ikke får gi uttrykk for smerten sin. I tillegg til å møte og takle de emosjonelle påkjenningene fra møtet, få han altså ikke lov til å gi uttrykk for sin smerte. Dette forringer Gosses mulighet til å bearbeide hendelsen, og til å få den ut av systemet. Og for han oppleves dette som urettferdig, og han irriterer seg over kommentaren til Lola. Connell(2002) mener at sosialt kjønn ofte kan brukes som et kontrollerende og disiplinerende middel. I skolesystemet brukes ofte denne teknikken for å disiplinere de mannlige elevene. Uttrykket "å oppføre

³⁴ Begrepet kjærring har grovt inndelt 2 konnotasjoner i Norge. Det kan forstås som en kvinne som man har kjær eller som man bryr seg om. Begrepet er mer brukt i denne positive forstanden av de eldre generasjoner. Kjærring kan også brukes som et skjellsord, og er utbredt brukt, både blant yngre og i etterkrigs-generasjonen. Det har svært negative konnotasjoner.

seg som ei jente”³⁵ brukes for å gjøre skam på guttene, og dermed få dem til å innrette seg etter det som de får beskjed om. Sjåførene bruker som vist ovenfor også denne teknikken for å få de andre til å innordne seg etter, og reprodusere, status quo, eller det maskuline hegemoniet. Dette forsterker både de tatt for gitte rammene for produsering av sosialt kjønn, og det gjør terskelen høyere for å bryte ut av det hegemoniske maskulinitetsmønsteret. Hvis man velger å bryte med det, løper man en høy risiko for å bli dummet ut, være umandig eller å bli en outsider. I situasjoner som den beskrevet i Ericsson (2001) må sjåføren ta et valg. Han kan velge å følge konvensjonene eller ikke. Nehls (2003) skriver at han håper at det vil utvikle seg flere andre måter å være mann på i sjåførmiljøet. Det er klart at dette ikke kommer til å skje hvis sjåførene fortsetter å følge den hegemoniske maskulinitets dominante uttrykk.

Sjåførens forhold til bileier

Lys i forskjellige formasjoner, bidrar til at sjåførene gjenkjenner hverandre i mørket når de passerer hverandre. I små firmaer, som for eksempel i familiefirmaer, virker det som om sjåførene har litt mer slingringsmonn når det kommer til skapelsen av ytre kjennetegn eller å sette personlig preg på bilen. Dette kan være knyttet til at sjåførene har mulighet til å knytte sosiale bånd til sjefen. Fredrik forteller at han har et godt forhold til sjefen sin. ”Jeg bruker å hjelpe han med noen småting. Han har jo ikke vært i bransjen så lenge, og har vel ikke så peil på hva han driver med.. for å si det sånn. Så da hjelper jeg han litt med ting på kontoret. Og det får jo jeg igjen for da. Vi har en god tone vi.” I små firmaer kan reglene være mindre rigide, og det er større sjanse for at sjåførens knytter personlige bånd til sjefen. Mer personlige bånd gjør at det skapes et forhold mellom Fredrik og sjefen som preges av gjensidige tjenester. Blant annet sier Fredrik at sjefen hans sponset interiøret i bilen hans som takk for all hjelpen han hadde fått. Andre sjåførere sier at det er viktig å ha et godt forhold både til ”speditør” og til bileier. Tönnies (1855-1936), under innflytelse fra Thomas Hobbes (1588-1679) utvikler begrepene Gemeinschaft (fellesskap) og Gesellschaft (samfunn), henholdvis statussamfunn og kontraktbaserte samfunn. Statusbaserte samfunn

³⁵ ”acting like a girl”

kan forstås som småskalasamfunn hvor samfunnet gjennomføres av personlig lojalitet og personlige bekjentskaper. I kontraktbaserte samfunn preges synet på individet av instrumentalitet, de personlige bånd gjøres overflødig. Et slikt samfunns kan forstås som storskalasamfunn som er organisert på en abstrakt måte i forhold til et skrevet lovverk, hvor medlemmene "bare unntaksvis" kjenner hverandre personlig. (Hylland-Eriksen 1998: 22, 57, 98). Tönnies utviklet disse begrepene på bakgrunn av den politiske situasjonen på den tiden, hvor klassekamp i form av kommunisme og sosialisme preget samfunnet (Heberle 1955:215). Fra Hobbes utleder han tanker om hva "vilje" er, og at menneskers vilje bare kan komme til syne i deres handlinger. Hos Hobbes er viljen sterkt preget av begrepene årsak og virkning, og kommer fra et syn på verden hvor verden er et skummelt sted hvor man må passe på å hele tiden sørge for seg selv og sørge for egen trygghet. Mennesker har kun to vilje-strategier for å oppnå sitt mål, essensiell og arbitrær vilje³⁶. Essensiell vilje er et verdenssyn hvor menneskets adferd er sterkt knyttet til samfunnet, personlige relasjoner og moralske obligasjoner. Den arbitrære vilje finnes i et samfunn hvor personer blir instrumentelle objekter for å nå et mål (Monroe 1994:884). Tönnies to former for samfunn er imidlertid "idealtyper", og vil aldri finnes "rene". Det vil være nærliggende å si at de store firmaene er mer preget av et kontraktbasert forhold mellom bileier og sjåfør, mens i de små firmaene er båndene mellom sjåfør og bileier nærmere og individene er ofte bundet til hverandre gjennom flere statuser. I dette tilfellet så ser det ut som at de sjåførene som har tettere bånd og nærmere relasjoner til bileier og sjef opplever positive ting som en konsekvens av dette, i form av diverse gaver og gjentjenester. I små firma er også sjansen større for at sjåførene skal være lojale mot sin bileier. Som sagt er det ytterst få sjåførere som organiserer seg. Det er mulig at vi kan se dette som et resultat av det hegemoniske sjåføridealet om at sjåførere skal være uavhengige av andre, og at de skal klare å gjøre jobben sin selv. Det virker som om det ligger stolthet i å klare seg alene og å ikke være organisert. Hvis de organiserer seg vil de potensielt være avhengig av Yrkessjåførforbundet i lønnsforhandlinger. Men det som kanskje er mer viktig er at arbeidssituasjonen deres vil begynne og ligne andre arbeideres situasjon, og de frykter å miste sin autonomi (Hollowell 1968)

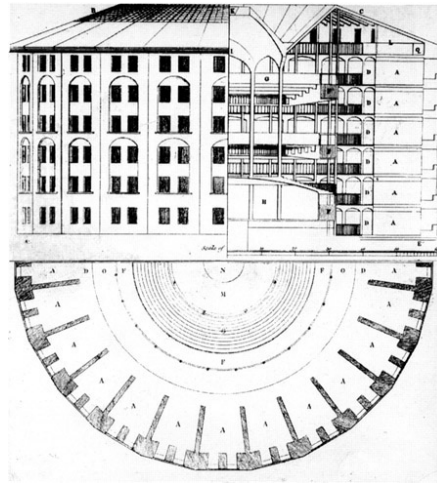
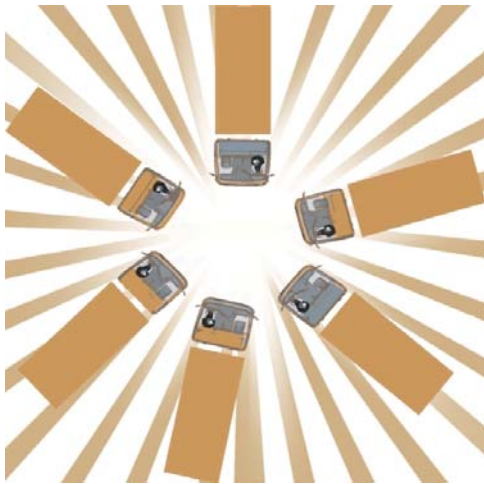
³⁶ Eget begrep som betegner hvilken motivasjon og bevissthet som ligger bak en handling.

Digital Fartskriver

I alle trailere i Norge finnes det noe som kalles en fartskriver. Dette er et apparat som registrerer bilens bevegelse, fart og stillstand, og som er påbudt i alle busser og trailere som brukes til frakt av passasjerer eller varer. Det har vært vanlig med bruk av papirskiver i fartsskriverne. Disse papirskivene skiftes ut en gang i døgnet. Etter august 2004 ble det imidlertid påbudt med *digital* fartsskriver i alle nye biler. Den digitale fartsskriveren registrerer til enhver tid bilens bevegelser, hvor lenge den kjører, hvor lenge bilen står stille og den registrerer bilens *fart*. Alle disse dataene registreres og lagres digitalt. Dermed vil Politiet, Biltilsynet og Statens Vegvesen ha mulighet til å hente ut all denne informasjonen, opptil måneder i ettertid. Sjåførene selv er faktisk påbudt å skrive ut alt som har vært registrert med jevne mellomrom.

I prinsippet vil dette bety at sjåføren kan oppleve å få problemer flere måneder i ettertid hvis han har kjørt for fort, eller hvis han har brutt kjøre og hvilebestemmelsene. En av mine informanter sa at man i Frankrike i prinsippet kunne oppleve å bli bøtelagt for å ha kjørt for fort 3 måneder tilbake i tid. I Norge er reglene at Statens Vegvesen eller Utrykningspolitiet kan skrive ut informasjonen som er lagret på sjåførkortet 28 dager i ettertid. Ved kontroll ser Statens Vegvesen eller Politiet på disse skivene, for å se om sjåførene har overholdt regelverket og fartsgrenser. Brudd på regelverket kan føre til bøter. Hvem som betaler bøtene varierer, slik jeg har forstått det, fra kontekst til kontekst, og kan avhenge av sjåførens forhold til firmaet og sjef. Papirskiven var enkel å endre på eller manipulere for sjåførene. Men siden sjåførene ofte blir i bilen også på fritiden sin Sjåførene har også en loggbok hvor de fører inn all aktivitet. Dette er midler som brukes for å kontrollere sjåførenes atferd. I utgangspunktet registreres alle av sjåførens og bilens bevegelser i ferdskriver og loggbok, men sjåførene må også levere papirer på godkjenning av innførsel av varer [tollpapirer]. Dette gjøres ved grenseoverganger når man forlater det landet hvor man har hentet lasten fra. Ved innførsel til Norge må tollpapirene også godkjennes.

Panopticon



Panopticon er en materiell konstruksjon av et fengsel, en arkitektonisk kreasjon som er laget med en hensikt om å forme, klassifisere og påvirke menneskelige kropper. Fengselet er formet med tanke på kommunikasjon og informasjonsflyt, samt med den litt paradoksale hensikt å separere individene for å gjøre dem like. Alle fangene sitter i hver sin celle, og her arbeider, sover, spiser og straffes han eller hun. Hver celle er vendt mot sentrum av fengselet, hvor det befinner seg et kontrolltårn. Her oppholder fangevokteren seg, og han eller hun har dermed innsyn i alle fangenes celler. Et av de mest sentrale teknikkene med en slik konstruksjon, er at fangene aldri kan vite om fangevokteren ser dem, eller ikke. Fangene er fullstendig klare over muligheten for å bli sett, de vet at fangevokteren ikke ser på dem hele tiden, men de vet ikke når han ser på dem. (Foucault 1977) Foucault kaller det for et maktlaboratorium. Poenget med en slik innretning er få subjektene til å utøve disiplin over sine egne kropper, slik at subjektene kontrollerer seg selv. Foucault mener at Panopticon må forstås som en generaliserbar funksjonsmodell (1977:205). Med dette mener han at Panopticon blir et måte å bringe fram og synliggjøre maktrelasjoner i menneskers hverdagsliv. Materialiseringene av Benthams Panopticon er maktrelasjoner redusert til sin ideale form (Foucault:2005). Og disse maktrelasjonene kan gjennomsyre organisasjonen på skoler, helseinstitusjoner og i fengsler. Det er et system av makt og kunnskap som kan justeres ned til den minste detalj (1977:206). Av dette trekker Foucault at det finnes et direkte proporsjonelt forhold mellom det han kaller for "surplus power" og

”surplus value”. Av dette forstår jeg at når man legger Panopticon til grunne for et konkret system, kan man gjøre justeringer slik at man til stadighet kan øke sjåførenes/produsentenes merverdi, og dermed skape større fortjeneste.

Når Panopticon reduseres til sin idealform, kommer parallellene til sjåførenes verden fram.

Når man ser på statens virkemidler; kjøre og hvilereglene, den nye læreplanen og de nye opplæringsrutinene, trailerens produksjonsform og den digitale fartsskriveren, kan man tydelig se Panopticons ideale form. Det som er spesielt med sjåførenes verden, er at Panopticons materialitet også trer fram. Individets romlige plassering i traileren skiller han fra de andre sjåførene, og bransjens effektivisering, sammen med kjøre og hvilereglene holder dem fra hverandre. Skolesystemets læreplan informerer om og oppfordrer sjåførene til å praktisere riktig kosthold, regelverk og etikk. Staten vil at sjåførene skal få mulighet til å ha mer fritid hjemme og ønsker at de skal få mulighet til å ha et familieliv. Noen sjåfører har til og med fast helgefri, eller de har fri 1 uke i måneden. Når de yngre sjåførene krever fri i helgene og regulert arbeidstid, bryter de med de eldre sjåførenes arbeidsmoral, noe som igjen utfordrer kulturelle konvensjoner i miljøet i form av det som sjåførene ser som alternative maskuliniteter. Disiplineringen av sjåførene som lovydende og produksjonsinnrettede arbeidere foregår i et system av straff og belønning, hvor flinke og pliktoppfyllende sjåfører som klarer å opprette et godt forhold til sjefen belønnes for sin innsats. Der hvor modellen skiller seg fra Foucaults idealform, er at noen sjåfører besitter en ny form for kunnskap og teknologi (datamaskin) som flere av de eldre ikke behersker. Dette gjør at de likevel kan kommunisere sammen. Men spørsmålet blir da hvordan de bruker dette verktøyet. Noen firmaer oppfordrer sine sjåfører til å si ifra til dem hvis de observerer andre sjåfører som bryter kjøre og hviletidsbestemmelsene. De begrunner disse forespørslene med at det er vanskelig å drive ærlig og lønnsomt når andre kjører ulovlig. Hvis man følger det Foucault skriver om at forholdet mellom ”surplus power” og ”surplus value” er proporsjonelt, vil dette framstå som nok et forsøk på å utøve makt over sjåførene og kontrollere dem. Ikke bare skal de kontrollere seg selv, men de skal også kontrollere hverandre. En annen siden av denne mynten vil være at dette også er et forsøk på å så splid mellom sjåførene, slik at de blir mer opptatt av å kontrollere hverandre enn å vende det kritiske blikket mot de krefter som påvirker deres liv i så stor grad. I innledningen nevner jeg at det dras etniske skillelinjer mellom de norske og eksempelvis polske sjåførene. Det er

spesielt de utenlandske sjåførene som firmaene ønsker å avsløre. Men i dette tilfellet valgte de norske sjåførene å forholde seg lojale til hverandre og til sitt brorskap. Dermed har de satt sin yrkesstatus og sin identitet som sjåfør foran sin nasjonalitet.

KONKLUSJON

Norske trailersjåførere har et nært forhold til bilen sin. De yngre sjåførene er opptatt av å bruke traileren som en representasjon av seg selv, og mange konstruerer traileren som et speil mot verden. Traileren blir derfor en representasjon av selvet, og viser andre sjåførere og mennesker den delen av sin identitet som de vil at andre skal se. De bruker ofte penger på å pusse opp bilen innvendig og på å konstruere et sted hvor de vil trives med å være. De ser mye film og bruker internett framfor telefon når de kommuniserer med sine venner i Norge. De kommuniserer med andre sjåførere på internettbaserte forumer, hvor de diskuterer ting som opptar dem i sjåførmiljøet. De eldre sjåførene bruker generelt lite tid og penger på å pusse opp bilene sine. De bryr seg ikke like mye om interiør som de yngre, og foretrekker å sosialisere med sine kollegaer på restaurant. De har tradisjonelt tilbrakt lite tid inne i bilen, og har dermed sitt sosiale liv utenfor bilen. En del av de eldre sjåførene opp med å bli ensomme. Dette har fire hovedårsaker. De benytter seg generelt ikke av multimedia inne i hytten, hytta er ofte steril og lite trivselsvennlig, og den måten som kjøre og hvilereglementet virker sammen med den logistiske effektiviseringen. Mange har imidlertid høye telefonregninger.

Jo lengre tid sjåførene tilbringer i og ved bilen sin, jo nærere kroppslig forhold får de til traileren. Hos noen av sjåførene har traileren blitt som en nødvendig kroppsdel eller et nødvendig organ. Det oppstår derfor en situasjon hvor man ikke kan finne et skille mellom traileren og sjåføren. En av mine informanter får ikke sove når han kjører kapelltralle fordi han ikke hører lyden av og kjenner vibrasjonene fra kjøleelementet på termovogna. Sjåføren og traileren kan dermed av og til ses på som en cyborg, hvor teknologi og organisme, maskin og menneske, har blitt ett.

Generasjonsskillene mellom de eldre og de yngre kommer til uttrykk i deres samhandling og praksis. De eldre sjåførenes dominante maskulinitet står i et hegemonisk forhold til de yngres måte å være sjåfør og dermed mann på. De yngre har en fascinasjon ovenfor de eldre sjåførene, men de forholder seg også kritisk til en del praksiser. Som en respons på storsamfunnets sterke stereotypisering av trailersjåførere, vektlegger mange av de yngre

sjåførene å spise sunt og å dusje ofte. Disse praksisene blir en form for agency, og rettes mot både den eldre generasjonen og verden utenfor. Det er nok bare innenfor miljøet at dette kan sies å ha en mulig påvirkningskraft. De eldre vet at den verden de en gang kjente er i ferd med å endre seg, og de yter motstand mot disse endringene ved å fortelle historier til hverandre og til de yngre. En del av de narrative som brukes er bygd opp på en slik måte at de forteller noe om hvordan verden ser ut for sjåførene som gruppe. Narrative skaper forventninger til hvordan verdens system skal være. Slik kan de kartlegge og vedlikeholde et syn på verden som ivaretar deres maskuline idealer og deres hierarkiske verdssystem. De yngre fascineres av disse historiene, men det er ikke alltid de er villige til å akseptere de eldre sjåførenes beskrivelse av verden og de eldres kategoriseringer.

Sjåførenes hegemoniske maskulinitet blir et problem for dem også når det kommer til hvordan de skal takle traumatiske opplevelser. Mange sjåførere har vanskeligheter for å snakke om smerten og selvfølelsen i ettertid av alvorlige ulykker, fordi det ikke er akseptert å vise slike følelser blant sjåførene. Min empiri viser at selv om sjåførene ønsker å snakke om det, eller om de ønsker å gråte, kan de ikke gjøre det fordi de risikerer å få kjeft og irettesettelse av de andre gutta. De kan trøste hverandre ved å være i nærheten av hverandre, spise sammen og snakke om trivielle ting. Men gråter de eller viser svake og myke følelser kan de bli kalt kjærring eller homo.

Generasjonskløften tar oppmerksomheten bort fra det virkelige problemet for de eldre sjåførene, de strukturelle endringene som foretas av EU, av den norske staten og av firmaenes ledelse. Det er disse endringene som har forårsaket mye av denne motsetningen mellom de eldre og de yngre. Sjåførenes hverdag påvirkes av maktstrukturer som kan regulere deres liv, og dermed deres kropp, svært detaljert. De er ikke så frie som de sier at de er. Selv om de jobber alene, krysser landegrensener og kjører lange strekninger hver dag. Kanskje burde de heller stått sammen mot noen av disse endringene, og mot effektiviseringen? Men det er kanskje bare slik de gjør det i Frankrike det...?

Kildeliste

Archetti, Eduardo (1994) "Introduction" I *Exploring the written. Anthropology and the Multiplicity of Writing*. Scandinavian University Press.

Bachelard, Gaston (1964) *The Poetics of Space. The classic look at how we experience intimate places*. Beacon Press. Boston.

Baudrillard, Jean (2008) *The Perfect crime*. Verso. London.

Barth, Fredrik (2002) "An anthropology of knowledge" i *Current Anthropology*. Utgave 43, nr. 1 Februar. The Tenner-Gren Foundation for Anthropological research.

— 1969 "Introduction". I *Ethnic groups and boundaries*. Universitetsforlaget. Oslo.

Berkaak, Odd Are og Frønes, Hans (2005) *Tegn, tekst og samfunn*. Abstrakt Forlag AS. Oslo.

Beyer-Broch, Harald (2006) "Strategies of coping with fright and risk onboard Norwegian fishing/whaling vessels" I *Journal of the Finnish Anthropological Society* 31 (2) September. University of Helsinki.

Bourdieu, Pierre (2004a) *Distinksjonen, En social kritikk av dømmekraften*.

— (2004b) *Ungkarsballet*. Pax Forlag. Oslo

Bruner, Jerome. (2002) *Making stories; law, literature, life*. Harvard university press. Harvard.

Brundtland, Edvard (2002) *Vi som dro til sjøs. Norske sjøfolks opplevelser fra etterkrigstiden*. Edvard`en forlag. Bergen.

Carsten, Janet og Hugh-Jones, Stephen (1995) *About the house. Levi-Strauss and beyond*. Camebrege university press.

Cameron, Averil & Kuhrt, Amèlie (1983) *Images of women in antiquity*. Routledge.

Connell, R.W (1995) *Masculinities. Second edition*. University of California press. Berkely, Los angeles.

(2000) *The Men and The Boys*. University of California press. Berkely.

Das, Veena (1998) "Wittgenstein and anthropology." I *Annual review of anthropology*. Vol 27. Side 127-195. Annual reviews.

Douglas, Mary (1997) *Rent og urent*. Pax Forlag. Valdres.

Ericsson, David (2001) *Truck Stop*. Ordfront Forlag. Stockholm.

Foucault, Michel (1977) *Discipline And Punish – The Birth Of The Prison*. Penguin Group. London 1991.

Fürst, Elisabeth L`Orange. 1998. "Fotballengelen; Mannlighet og kroppslig erfaring." I *Sosiologisk Årbok* nr. 2. S. 289-312. Universitetet i Oslo.

Geertz, Clifford. 1973. *The Interpretation Of Cultures*. Selected Essays av Clifford Geertz. Basic Books, Inc, Publishers. New York.

Gulbrandsen, Liv Mette (2002) Storbyjenter. I Thorsen og Toverud (red), *Kulturpsykologi*. Universitetsforlaget. Oslo.

Georgakopoulou, Alexandra og Gutsos, Dionysis (2004) *Discourse Analysis: An Introduction*. Edinburgh: Edinburgh University Press.

Gullestad, Marianne (1992) *The art of social relations. Essays on culture, social action and everyday life in modern Norway*. Scandinavian university press.

Haraway, Donna (1991) "A Cyborg Manifesto: Science, Technology, and Socialist-Feminism in the Late Twentieth Century," in *Simians, Cyborgs and Women: The Reinvention of Nature.*; Routledge. New York.

Heberle, Peter (1955) "Ferdinand Tonnies' Contributions to the Sociology of Political Parties" i *The American Journal of Sociology*, Vol. 61, No. 3 (Nov., 1955), pp. 213-220 The University of Chicago Press

Henaff, Marcel (1998) *Claude Levi-Strauss and the making of structural anthropology*. University of Minnesota press. London.

Hollowell, Peter G (1968) *The Lorry Driver*. Routledge London.

Ingold, Tim (2000) *The Perception of the environment; essays on livelihood, dwelling and skill*. Routledge. London.

Johansson, Ella (1994) *Skogarnas fria söner. Maskulinitet och modernitet I norrlänsk skogsarbete*. Nordiska museets handlingar 118. Kristianstads Boktryckeri AB. Kristianstad.

Kauffman, Jeffrey (2002) *Loss Of The Assumptive World. A Theory Of Traumatic Loss*. Brunner Routledge New York And London.

Latour, Bruno (2006) *Vi har aldri vært moderne – et essay om symmetrisk antropologi*. Hans Reitzels forlag. København.

Lübcke, Raol (1996) *Filosofiens historie*. Zafari Forlag. Oslo.

Mannering, Fred L, Kilareski, Walter P, og Washburn, Scott S. (2005) *Principles of highway engineering and traffic analysis*. 3rd Edition. John Wiley and Sons, Inc. Danvers MA.

Mauss, Marcel (1973) "Techniques of the body" I *Economy and Society*. Routledge and Kegan Paul Ltd.

Moore, Henrietta L (1999) *Anthropological theory today*. Polity press. Camebrige.

Morgan, David (1981) "Men, Masculinity And Sociological Enquiry" In *Doing Feminist Research* I ed. Helen Roberts. Routledge London.

Nehls, Eddy (2003) *Vägval. Lastebilsförare i fjärrtrafikk – perspektv på yrkeskultur och genus*. Göteborg. Etnologiska föreningen Västsverige.

Nøstvik, Frode Edvin (2008) *Med diesel i blodet og asfalt i blikket*. Hovedfagsoppgave i kulturhistorie. Institutt for kulturstudier og orientalske språk. Universitetet i oslo.

Seemann Berg, Jørgen (2007) *Bandar Abbas Ekspress: Verdens Lengste Trailerrute*. Bk Grafisk

Segal, Lynne (1990) *Changing masculinities, changing men*. Rutgers university press. New Brunswick, new jersey.

Stewart, Alex (1998) *The ethnographers method*. Qualitative research methods ; v 46. Sage Publications. London.

Stewart, Susan (1993) *On longing. Narratives of the miniature, the gigantic, the souvenir and the collection*. Duke University Press. Durham and London.

Sørli, Vanja Lundgren (2005) *In a Man's World. Tolkninger av lovbrudd gjort i langtransportens yrkeskontekst*. Stockholm. Kriminologiska Institutionen, Stockholms Universitet.

Roberts, Helen (1981) *Doing Feminist Research*. Routledge London.

Thagaard, Tove (2003) Systematikk og innlevelse. Fagbokforlaget Vigmostad & Bjørke AS. Polen.

Thurston, R (1996) "Are you sitting comfortably? Men's storytelling, masculinities, prison culture and violence" I *Understanding masculinities: Social relations and cultural arenas*, ed. M. Mac an Ghail, Buckingham, UK: Open University Press.

Turner, Victor (1969) *The ritual process. Structure and anti-structure*. Aldine de Gruyter. New York.

Tungesvik, Hans Olav (2006) *Møteulykker Tungtransport/personbil*. Norges Lastebileier-Forbund.

Internettkilder

Aftenposten (2009) *Spikermatte mot trailer-villmann*. (lesedato 04.05.09 kl 20.00)

<http://www.aftenposten.no/nyheter/iriks/article3058383.ece>

Commission Interpretative Communion the temporary nature of road cabotage in the movement of freight. C 21/2 Official Journal of the European Union 26.1.2005 (Hentedato 13.03.2009) http://www.regjeringen.no/pages/2016214/c_02120050126en00020007.pdf

Dagbladet (2009) *Trailersjåfør amok med slegge i rushtrafikken.* (lesedato 08.06.2009)

http://www.dagbladet.no/2009/06/08/nyheter/trafikk/innenriks/2400/bil_og_trafikk/6612428/

Nettavisen (2006) *Trailersjåfør angrep buss.* (lesedato 04.05.09)

<http://arkiv.nettavisen.no/Nyhet/198875/Trailersj%C3%A5f%C3%B8r+angrep+buss.html>

NRK nyheter (2009) *Fikk stanset vinglete trailersjåfør.* (lesedato 04.05.09)

<http://www.nrk.no/nyheter/distrikt/rogaland/dalane/1.6593160>

VG nett (2006) *Fire ungdommer omkom i dødskrasj.* (hentedato 04.05.09)

<http://www.vg.no/nyheter/innenriks/artikkel.php?artid=136974>

VG nett (2009) *Tre omkom etter frontkollisjon med trailer.* (hentedato 08.06.2009)

<http://www.vg.no/nyheter/innenriks/artikkel.php?artid=543379>

Statistisk Sentralbyrå *Transportstatistikk* (hentedato 01.06.2009)

<http://www.ssb.no/transport/>

Statens Vegvesen *Yrkessjåfører*. (hentdato 01.06.2009)

<http://www.vegvesen.no/Yrkessjafor>