

”Känna sig hemma”

Pendlarens vardagsstrategier



Susanne Ewert
Etnologiska Institutionen med
Folklivsarkivet, Lunds Universitet
September 2007

Eget bo i offentligheten

Pågatåget 17:21 från Malmö mot Helsingborg över Teckomatorp fylls snabbt på med människor. Själv sitter jag i mitten av sex säten, tre stolar i rad vända mot varandra, som bildar ett avgränsat rum. Platsen tvärsöver är ledig men istället för att någon sätter sig packas gången allt tätare med stående. Vagnen känns nu obehagligt trång. Även vestibulen börjar bli full och det känns skönt med det extra utrymme som den lediga stolen utgör. Plötsligt är det någon som bryter matandet som tar människorna allt längre in i vagnen och den "sista" platsen är inte längre tom. En kvinna som ser ut att vara i 35 - 40-årsåldern har på ett självklart sätt tagit stolen i besittning samtidigt som hon pratar i mobilen. Hon ringer ytterligare ett samtal och ordnar under tiden obesvärat plats för sina kassar i det trånga utrymmet mellan våra ben. Ingen av passagerarna framför mig ger ifrån sig något tecken på att de överhuvudtaget har noterat att det kommit in en ny människa i "vår" avdelning. Båda två, som sitter på varsin sida om kvinnan, är helt försjunkna i den egna läsningen. Efter att kvinnan mittemot avslutat sitt samtal med orden: "Ja då vet ni när jag kommer", sätter hon sig tillrätta och sluter ögonen. Tåget lämnar brummande och vaggande stationen och efter några minuter ser jag på andningen och ansiktsdragen att kvinnan sover. Själv känner jag mig fortfarande illa till mods över trängseln och konstaterar att det är något jag inte skulle vilja utsättas för varje dag.



Jag har sett det förut det där självklara sättet att urskilja och inta en plats. Mina erfarenheter säger att den oberördheten tillhör den vana pendlaren. Under en tågresor i somras var ett av sätena ockuperat av en hopfällbar barnvagn samt en resväska. Vi var många varma och trötta resenärer som stod upp utan att reflektera nämnvärt över sittplatsen, i alla fall gick ingen av oss till handling. Vid en av stationerna klev det på en kvinna som direkt lokaliserade platsen och med ett bestämt handgrepp sköt vagnen under sätet och efterlyste ägaren till den tunga väskan. Från sin plats reste sig en uppretad och högröd familjefar som menade att det var kvinnans skyldighet att lägga väskan på hyllan. Stämningen urartade snabbt och både en modig passagerare och en

tågvärd gick in i diskussionen för att avstyra smockan som hängde i luften. Väskproblemet löstes tillslut av tågvärden och den affekterade mannen fick skamset återvända till sin plats.

Det rutiniserade pendlandet aktiverar olika tekniker för att känna sig hemma, säger etnologen Tom O'Dell. "Rather than being incarcerated in a seat, as Certeau describes the situation, this is the point at which the micro-processes of home-making are activated. Borders are quickly erected, and ephemerally defined personal spaces are established" (2006:87). Under resan till Lund mötte jag aldrig någon av de tre kvinnornas blick. Kvinnan med telefonen svepte förvisso runt med blicken men utan att fästa den någonstans och jag fick känslan av att blicken var oseende och riktad in mot mobilsamtalet. Och kanske är det en av den förtrogna pendlarens tekniker att vända bort ögonen från den överfulla vagnen, att känna tilltro till att "kaos" förvandlas till ordning; släppa kontrollen och rikta blicken inåt för att skapa ett eget rum. I de beskrivningar som jag tagit del av framstår just stora och livfulla ögon som är utmärkande och avslöjande för vem som är den ovana resenären.

Om man jämför den affekterade familjefadern, där även väskan och barnvagnen ingick i den privata sfären, med pendlaren, krävs det således en förmåga att genom små medel bygga en hemvist i offentligheten för att undvika konflikter. En slags situationsanpassad flexibilitet som mannen saknade och som blev tydlig i mötet med den erfarna pendlaren. Men även om kvinnan gick "segrande" ur striden om platsen lämnade mannens markering en känsla av obehag och hon undrade vädjande om hon vågade sitta kvar. En berättelse om hennes onda fot legitimerade tillslut att hon hörde hemma på den plats hon hade intagit.



Den här rapporten vill ge en inblick i pendlarens vardag och bygger på egna observationer från tåg och buss i Skåne, sjuutton intervjuer med människor som pendlar till och från arbetet/skolan, tretton intervjuer med personal på Arriva/Skånetrafiken samt ett flertal fotografier. Materialet samlades in under april, augusti och september 2007.

I väntan på tåget

Under det sena 1800-talet var järnvägen en av de arenor där rutiner för konsten att vänta utvecklades, berättar etnologerna Billy Ehn och Orvar Löfgren. Vid tiden formades även kulturella matriser för det kroppsspråk som särskilde ”en seriös väntare” från en dagdrivare (2007:41). Järnvägstationerna tjänar än idag som värmestugor för mindre bemedlade personer. På tåget kan det t.ex. vara kroppssodörer som ”avslöjar” vem som är vem. Den ”vanliga” resenären går också att skilja från pendlaren dels genom de livfulla ögonen och mer bagage dels genom att pendlaren i högre grad tar sig direkt till den plattform varifrån tåget går. Med andra



ord beskriver pendlaren sällan väntan vara så lång, att det finns behov av att uppsöka en väntsal. På flera håll ligger den också en bit bort och ibland är den traditionella väntsalen till och med bortrationaliserad. I Landskrona t.ex. finns det ett utrymme i den närbelägna ICA affären som inrättats för väntande. Men jag har också stött på det motsatta där människor varit beroende av en fungerande väntsal när t.ex. bussen från hemmet inte passat tågtiderna och att det därigenom uppstått en ofrivillig längre väntan.

Hos flera av informanterna är väntan således någonting som man på olika sätt försöker undvika. En informant berättar att han har en exakt tidplan från det att han stänger dörren bakom sig till dess han står på plattformen. Hur han ligger till i den egna tidtabellen vittnar en granne om som

alltid kommer ut klockan sex och trettiofyra. Är grannen synlig vet informanten att det gäller att lägga på ett extra kol för att han skall hinna med tåget. Fyra till fem minuter innan tycker en annan informant är det ideala. Då hinner hon kolla om det är några ändringar i tidtabellen, titta efter kända ansikten och tänka igenom om hon fått allt med sig. En annan pendlare sätter numera en ära i att komma i god tid till tåget. Tio, femton minuter innan är ingen ovanlighet och hon tar gärna en kopp kaffe i Pressbyrån. ”Jag mår mycket bättre som människa”.

I England kring tiden för järnvägens etablerande uppstod en diskussion om vad som kallades den nya järnvägs litteraturen. Det var litteratur som ansågs lämpa sig speciellt för ”vänteläsande” och kritikerna pekade på att litteraturen frammanade ett ytligt och stressat läsande (Ehn & Löfgren 2007:42). En liknande diskussion kunde skönjas när gratistidningen Metro släpptes på marknaden i mitten av 1990-talet. Kritikerna befarade en snuttifiering av nyheterna och att människor i förlängningen skulle tillvänjas snabba förenklade resonemang och inte ”orka” läsa genomarbetade artiklar. Idag delar Metro plats med en rad olika gratistidningar som delas ut vid järnvägsstationerna, tidningar som ingår i många pendlares rutiner för att ta sig till och från arbete eller skola. En informant berättar att han brukar ta alla tre och sedan spara en av tidningarna till hemresan. Förutom att läsa eller dricka kaffe, lyssnar många på musik i sina MP3-spelare eller pratar i mobilen. Även datorn plockas fram på perrongen om väntan upplevs lång. Men också något så enkelt som att vända ansiktet upp mot solen kan vara ett sätt att göra tid, som annars kan uppfattas som dötid, meningsfull.

Att välja plats och skapa utrymme

Hos flera informanter är det tydligt att sittplatsen har betydelse för hur resan upplevs. Vid val av plats sätter man sig gärna där stolen bredvid, eller framför, är tom. Fönsterplats i färdriktningen vid en hörna, eller fönsterplats överhuvudtaget står högt på listan. Ehn och Löfgren pekar på just fönsterglasets som ett verksamt dagdrömsmedium. ”Glaset blir ett filter som skyddar betraktaren och samtidigt släpper igenom ting från ”världen på andra sidan” (2007:177). Troligen fungerar fönsterglasets möjligheter också som ett effektivt sätt att avgränsa sig och skapa sig ett eget utrymme. För att utvidga sitt privata område lägger man gärna en väska eller ett klädesplagg i stolen bredvid eller framför sig. En annan strategi är att hosta precis när folk stiger på tåget eller att låtsas sova. Signaler av det här slaget fungerar och respekteras oftast så länge det finns gott om sittplatser men kan brytts sättas ur spel när det är många resanden. Informanterna menar att de självmant tar bort sina privata tillhörigheter när tåget fylls på, om de upptäcker det, men lämnar alltid plats vid förfrågan. Ibland låter man väskan ligga kvar in i det längsta för att tvinga personen att ställa frågan: Är det ledigt här? Strategin kan betraktas som en markering för att visa att det hon/han som bjuder in och därmed sätter villkoren.

Att få en ”vilt främmande människa” vid sin sida eller mitt emot sig beskrivs också i positiva ordalag. Som någonting kul och spännande som i förlängningen kan leda till samtal. Men O’Dell





låter förstå att det inte existerar någon absolut gästfrihet, att det i gästfriheten finns inbyggda former av fientlighet och därför utgör en gäst alltid ett potentiellt hot mot värden. Dilemmat mellan värd och gäst i begreppet gästfrihet är samma spännskrafter som finns inbyggda i pendlarens vardag (2006:94). Villkor som är flytande och dagligen förhandlas och omförhandlas.

I slutet av 1800-talet formade resandet med tåg speciella känslolägen som bl.a. den klaustrofobiska ängslan över att stängas inne med främlingar i tågupén (Ehn & Löfgren 2007:41). Att idag behöva stå upp i tågvagnen beskrivs av flera informanter som känslomässigt påfrestande speciellt om det är trångt och de måste stå kloss intill varandra.

Tågen kan ibland vara så fulla att erfarenheter i Tokyos tunnelbana bäst beskriver känslan på hemmaplan. *"Den veckan då jag var i Tokyo där var det ju inte tal om att sitta, där stod man ju alltid. Extremt, alltså så tätt att du kände alla kropparna omkring dig. Snacka om obehag."* Det är inte enbart olusten av att tvingas stå nära människor som informanten ger uttryck för utan även känslan av den panik som trängelsen väcker. *"Tänk om jag inte kommer ifrån detta."* Känslan av utsatthet gör sig också påmind när en av informanterna tvingas stå upp och prata med någon hon endast är ytligt bekant med. Möjligen upplever kvinnor sig mer utsatta i en stående position där kropp står mot kropp. Informanten med erfarenheter från Tokyo berättade att det hänt att män tagit sig friheten att fingra på kvinnornas kroppar i den allmänna trängseln.

Obehag väcker också de människor som inte respekterar gränser och t.ex. låter en armbåge glida över på vad som uppfattas som den andres område. Beteendet beskriver en informant som manligt och anser att kvinnor är mer uppmärksamma på var de sociala gränserna går. Informanten har också lagt märke till att "armbågen" följer efter och tar en ännu större plats om hon drar sig tillbaka. Det krävs en "puff" för att återställa ordningen.



Social samvaro

Flera av pendlarna som intervjuats prioriterar den sociala samvaron framför t.ex. att jobba på tåget eller läsa tidningen. *”Vi sitter ju ungefär på samma ställe så vi letar ju upp varandra”*. En informant berättar att han inte har något behov av att sitta ensam och kan t.o.m. tycka att det är oartigt att gå förbi någon han känner för att sätta sig någon annanstans. Andra ser inga problem med att uppsöka en ”egen” plats för att läsa morgontidningen eller för att arbeta trots att de har kollegor på samma tåg. Men samvaron kan också bli nästintill påtvingad då den sociala samvaron blir överordnad andra enskilda aktiviteter även om den andre skulle föredra att t.ex. läsa.



En annan form av social samvaro kan vara att sätta sig i en öppen vagn där man sitter mittemot varandra. I den här typen av vagn, berättar en informant, är det större chans att rutiner bryts och fantasin får fritt spelrum. Informanten tycker om att sitta och studera och fabulera kring vilka resenärerna är och vad de jobbar med. Förr när ”Nya Landskronateatern” var verksam skapade teaterns medarbetare, som också pendlade, en särskild stämning på tåget när de passade på att informera om premiärer och soppluncher. *”Visst var vi på väg till jobbet men vi var också på väg till ett utbud av händelser mitt på dagen. Och även om de inte delade ut programblad så blev det att bara man såg deras ansikten så kom man och tänka på att det fanns roliga saker att göra.”* Allt detta beskriver informanten som historia och pendlandet ser helt annorlunda ut idag fastän stationerna nästan är de samma. Landskrona är dessutom inte slutstation längre. Tidigare kunde informanten identifiera de människor som reste med tåget men nu är pendlarna uppblandade med turister, studenter och folk som jobbar på andra orter. Med andra ord har pendlandet ingenting att göra med den ”vi-känsla” som pendlandet skapade hos informanten för mindre än tio år sedan.

Förseningar eller andra oförutsedda händelser på tåget gör att människor som vanligtvis inte pratar med varandra kommer i samspråk. Samtalen brukar vanligtvis handla om den uppkomna situationen men inte så mycket mer och leder sällan till vidare kontakt eller att man sätter sig tillsammans. En informant menar att det skulle kunna uppfattas som *”lite väl påfluget kanske”*.

Socialt påträngande och obehagliga i offentligheten upplevs också de kroppslukter som betraktas som privata, t.ex. gammal svett och andra lukter som förknippas med dålig hygien men också starka parfymdofter och cigaretttrök. En informant menar att det blir mer vanligt att människor missköter sin hygien. Toaletterna ombord på tågen är också något som pendlarna undviker eftersom de uppfattas både som ofräscha och alltför publika. Att sätta sig på en plats nära



toaletten betraktas som ett risktagande eftersom lukter kan läcka ut i vagnen när dörren öppnas och stängs. Men en tågvärd förvånar sig över att pendlarna ibland går in i en *”nerspydd”* kupé och inte reagerar utan sitter kvar som inget har hänt. Man kan fundera om vanan att avskärma sig är så effektiv att även sinnena tyglas att förbli i den egenhändigt skapade sfären.

Tysta kupén

Tysta kupén beskrivs som tyst och skön att sitta i och blir gärna ett första val om det finns plats, men den tjänar också som en tillflyktsort när det blir stökigt i den vanliga kupén. Många sitter här och jobbar och en informant saknar och efterlyser en Internetuppkoppling. Men det finns också pendlare för vilka *”tysta kupén”* aldrig är ett alternativ då själva pendlandet handlar om sociala kontakter. *”Jag tycker så här att på tåg ska man få lov att kommunicera med folk som sitter närmst en. Men att det finns tysta vagnar tycker jag är helt okej men jag söker mig aldrig till en tyst vagn.”* En annan informant menar att det blir en tråkigare resa i *”tysta vagnen”* eftersom den inte bjuder på några upplevelser.

Har man behov av att bli nådd på telefonen anges det som ett skäl till att inte välja "tysta kupén" med hänsyn till de andra även om det är fullt möjligt att ta samtalet utanför vagnen. En informant berättar att han aldrig själv ringer upp men går ut ur kupén och svarar om någon ringer honom och ber att få ringa tillbaka senare. De sociala reglerna i den "tysta kupén" är tydliga och människor som inte respekterar dem väcker stor irritation och blir oftare tillrättavisade här än i den vanliga kupén. Många gånger har överträdarna inte uppmärksammat att de sitter i en särskild kupé. Men det finns undantag. En informant berättar om tågvärden som chockade alla i "tysta kupén" genom att skrika: *"Det här är mitt tåg! Jag gör som jag vill!"*, efter att ha blivit tillsagd när hon samtalade högljutt med en bekant.

Mobilen

Idag har de flesta pendlare någon slags relation till mobiltelefonen även om man inte har en själv. En informant menar att hon under tågresan till jobbet känner igen vissa mobilsignaler mer än hon känner igen människan bakom dem. Bland informanterna finns det pendlare som aldrig själva ringer i mobilen men också pendlare som passar på att ringa t.ex. en god vän. Andra håller koll på familjen och påminner om tider och liknande. En informant berättar att hon ibland använder mobilen till vad hon kallar *"onödiga samtal"*. Samtal som får restiden att gå fortare och som handlar om att hon känner sig ensam. Helt enkelt som hon säger *"tycka synd om samtal"*.



Förseningar i trafiken är något som utlöser en febril aktivitet och verkar få "alla" att greppa telefonen. *"Så fort det bara är fem minuter försening så kan man höra nästan hela kupén börja ringa. Så säger de: Ja vi är försenade, och tåget kommer in... så att ni vet att jag kommer. Alla liksom talar om att man är försenad."*

En annan aktivitet med mobilen under resan är att skicka sms. En informant berättar att han brukar sms:a sin flickvän om planer för kvällen eller liknande men det händer också att sms:andet innehåller kärleksmeddelanden.

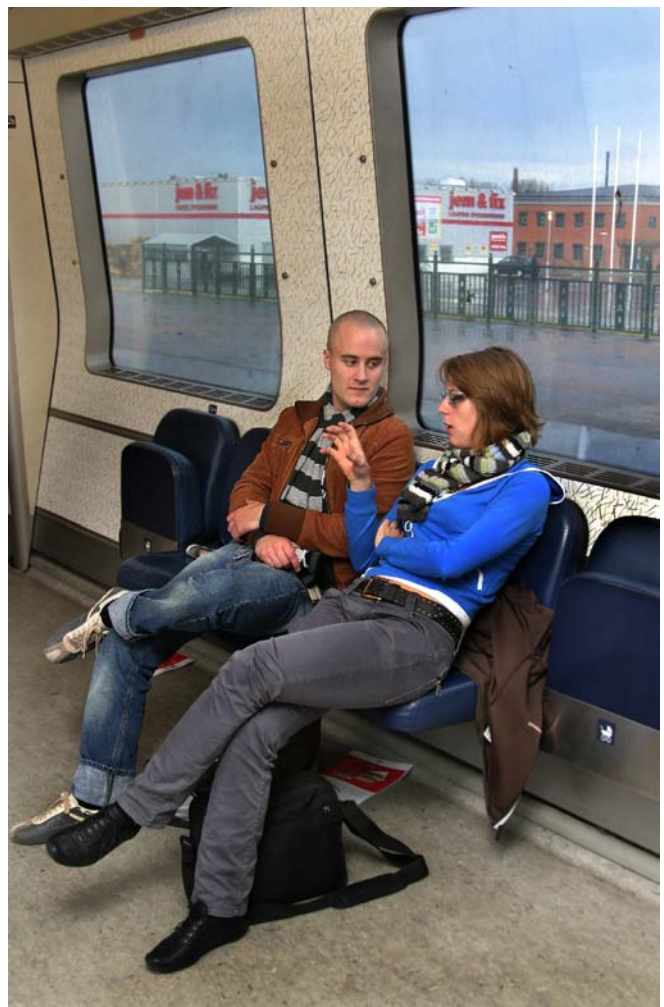
Även om man aldrig använder mobiltelefonen till att ringa i har man den på för att kunna bli nådd. Mobilsamtal har också en tendens att bryta igenom alla andra ljud och tränga sig på och det kan vara svårt att låta bli att lyssna. Men det anses inte oartigt att lyssna på andras samtal eftersom man måste vara vaken för att andra människor kan höra vad som sägs. Pratar man i mobilen är det samma sak som att bjuda på det samtalet. En informant går så långt att hon menar att vissa samtal medvetet förs i offentligheten eftersom personerna har ett behov av att agera inför publik. Informanten jämför det med att klä sig i utmanande kläder eller att blotta sig.

Mobilsamtal som inte anses platsa i offentligheten och betraktas som privata handlar ofta om intima detaljer, sexlivet, uppgörelser, svordomar eller känsliga jobbsamtal. En informant berättar om ett jobbsamtal som handlade om människor med problem vilket hon *”upplevde som väldigt jobbigt”*. Hon funderade på att säga till personen men lät det bero. Det har hänt att hon sagt till ungdomar när de har använt svordomar mot varandra i mobilen men har upplevt det obehagligt efteråt och hon har hört att de har suttit och skrattat åt henne.

Öppet tåg och slutna buss

Beskrivningar av tåget som öppnare och friare finner ofta sin motsats i bussen som upplevs slutna. Men bussen kan också beskrivas som mer ombonad eller som ett slutet system som framkallar en *”vi-känsla”* trots att man inte känner varandra. Lyckas man därtill få två säten för sig själv upplevs det som riktigt mysigt *”det är ditt lilla bo på något sätt”*. Friheten på tåget kan också upplevas som *”kallare”* och mer *”utlämnande”* folk rör sig mer och det är fler ljud. En fördel med tåget som anges är att det går på *”sin räls”* och oberoende av trafikstockningar.

En informant anser att kollektivtrafiken tjänar ett högre syfte än att bara ta människor till sitt jobb. På tåget och bussen möter hon t.ex. människor ur alla sociala klasser som hon annars kanske inte hade mött. Dessutom måste hon förhålla sig till dem när de t.ex.





”står packade som sillar”. Det sker också ett utbyte av tankar och blickar och det är omöjligt att hålla människor på distans eftersom man ska ut och in i tåget eller bussen och upp för rulltrappor. Att istället åka bil är ett sätt att inbilla sig att man är oberoende. Genom att åka tåg tycker hon att hon formas som människa genom att hon blir medveten om vad hon känner och reagerar på.

Mer än klippa biljetter

Inte många av de pendlare jag intervjuat reflekterar över tågvärdarna annat än som en person som kollar ”biljetterna”. Särskilt påtagliga blir de naturligtvis om man glömt ”kortet” hemma. En informant har dock förundrat sig över att hon sällan ser samma tågvärd två gånger. Mycket talar för att det är de oregelbundna arbetstiderna i kombination med olika linjer som gör att inte ens pendlarna blir ”hemtama” med personalen. En tågvärd berättar att tjänstgöringen på en annan ort hade en helt annan karaktär än den i Skåne. Där lärde han känna pendlarna, hade tid att prata med dem och genom det skapades det en gemytlig stämning. Nu upplevs pendlarna som en oigenkännlig massa där det inte går att urskilja individer. Men det finns också möten som t.o.m. resulterat i en blombukett. Informanten berättar att han brukar prata och skoja med passagerarna. En dag kom en dam med en bukett blommor och tågvärden skämtade om att hon inte skulle få åka med tåget om hon inte kom med en bukett till honom. Nästa dag kom damen och hade tagit tågvärden på orden.

Det finns också en annan sida som beskriver tågvärdens vardag. En informant menar att det alltid är *”tjafs”* om någonting. Han har också *”fått en höger”* som han inte alls var beredd på. Vissa passagerare upplevs ställa frågor *”bara för att de ska”*. En av pendlarinformanterna berättar att hon en gång hörde en kvinnlig tågvärd bli kallad hora av en ung tjej. När hon steg av tåget gick



hon fram till tågvärden som då stod och grät och sa: *"... jag att jag tycker att det var oerhört starkt av er att hantera den här situationen. Och jag kände mycket för dig."* Även en av de tågvärdar jag har pratat med har kallats hora men menar att det är någonting hon får *"ta"*. Men det betyder inte att hon *"tar"* vad som helst. En annan informant menar att hon sällan får något positivt tillbaka från passagerarna istället får hon ta mycket *"skit"*.

Både de kvinnliga och de manliga tågvärdarna anser det vara svårare att bli respekterad för sina beslut om tågvärden är av kvinnligt kön. *"Lilla stumpan"* är ett annat invektiv som hörts användas. Tågvärdarna har inte heller sina namn på den bricka som talar om att de jobbar som tågvärdar på Arriva/Skånetrafiken. Namn handlar bl.a. om den personliga identiteten och på så sätt kan en kränkande användning av namnet sätta professionen ur spel och göra tågvärden mer sårbar (jfr Hagström 2006:151). Specifikt framstår medelålders män som dem som har svårast att respektera de kvinnliga tågvärdarnas beslut. Även titeln tågvärd beskrivs som en faktor som gör att man inte tas på allvar *"låter lite mer som att man är där bara för att man ska vara där"*. Titeln konduktör upplevs inge mer respekt. Även typen av tåg tros orsaka mer *"tjafs"* då en tågvärd menar att det är mer problem på pågatågen än på SJ:s tåg.

Men det finns också upplevelser av motsatt slag där tågvärden beskriver passagerarna som vänliga. *"Har man ett bra bemötande får man det tillbaka"*. En annan tågvärd menar att man måste ha en väldigt lång stubin i yrket eftersom det alltid finns människor som försöker provocera. Man måste ha *"många kinder att vända till"*. Som tågvärd tvingas man även att lära sig att inte ta det personligt *"annars skulle man bli ledsen ganska snabbt"*. Informanten menar att man måste förstå att det är Skånetrafiken de skäller på och inte tågvärden som person. En bra kunskap är också att kunna läsa av situationens djup dvs. om personen är hotfull på allvar eller bara *"försöker dumma sig"*.

Men vad är det då informanterna uppskattar med arbetet som tågvärd? Som jag förstår är det mångsidigheten i arbetet, *"varje dag ser olika ut"*, att tågvärden träffar mycket människor, är *"ute"* och ser mycket och t.ex. upptäcker ställen som man annars inte skulle ha fått vetskap om. Arbetet som tågvärd kontrasteras också mot det vanliga kontorsarbetet *"där väggarna kryper inpå"*. En av tågvärdarna berättar om andra fördelar: *"Oh nu ska vi till Simrishamn"* och utifrån det kan man t.ex. planera att handla i fiskrökeriet som ligger vid hamnen. Däremot att sitta femtio minuter i Höör när allt är stängt är inte lika kul. För att utnyttja tiden har en av informanterna börjat lära sig spanska. Med andra ord är det tanken på det flexibla i arbetet som informanterna tar fasta på och värdesätter. Ett slags handlingsutrymme som får sin motsats i bilden av det rutiniserade skrivbordsarbetet.



Men som en av informanterna ovan beskrev finns det också någonting positivt i rutinen. Genom att t.ex. åka samma sträcka finns också möjligheter att det utvecklas en stämning eller en ton som förefaller positiv för "alla" och tillför arbetet förnyad energi. Igenkännandet, det invanda, har således en kraft som flexibiliteten möjligen saknar. Ehn och Löfgren menar att det i det moderna samhället finns ett återkommande tema som kretsar kring rädslan för att livet ska bli en slentrian (2007:83).

Köra tåg

Mycket kring tåg handlar om tid och då framför allt att komma i tid. Har tåget väl satts i "rullning" finns det ingen återvändo och man får se sig om efter en ny avgångstid. Eller om tåget är mer än tre minuter försenat skall det skrivas en avvikelserapport. I mina ögon vilar det någonting orubbligt och tryggt över tåget någonting som också smittar av sig på lokföraren. Ensamhet i bemärkelsen att vara sig själv nog, stresstålig, förutseende, fokuserad och simultankapacitet är lokföraregenskaper som radas upp. Är lokföraren dessutom kvinna behöver hon ha *"skinn på näsan"*. Lokförarens väninnor som har läst genusvetenskap menar att "skojet" på jobbet är att betrakta som sexuella trakasserier. Informanten ser det på ett annat sätt och hon vet att männen hade slutat om hon sagt ifrån. Men det verkar vara en del av vardagsjargongen

som kvinnor, kanske även män, måste tåla. På Arriva finns det sammanlagt 110 lokförare och tio av dem är kvinnor. En informant har även fått tjäna som prototyp då en dam kom fram till henne i hytten för att fastställa hur en kvinnlig lokförare såg ut. *"Jamen är det så en kvinnlig lokförare ser ut"*.



Lokföraren och passagerarna har ibland inte samma uppfattning om tid och flera lokförare har fått fingret och lämnat bakom sig en *"spottande och fräsande"* pendlare på perrongen. I Danmark lärde sig en informant att tänka: *"Ja, ja nu är han i god tid till nästa"*. Särskilt Lund utmärker sig i berättelserna. Här tycks alla springa till tåget och bete sig som det vore det sista för dagen. Dessutom anses Lundaborna sakna tidsuppfattning. En pendlarinformant berättar att även om hon egentligen tänkt ta ett senare tåg så springer hon till det som går

tidigare om hon ser en chans att hinna. Iakttagelserna sammanfaller också med en pendlare som berättar att hon gick in för att aldrig läsa tidtabellen när hon jobbade i Malmö. En känsla som hon upplevde som behaglig. *"Man lutar sig tillbaka på något sätt"*. Den attityden verkar sticka i ögonen och en lokförare framhåller de boende i Höör som det goda exemplet. Där kanske det bara går två tåg i timmen och då rättar sig resenärerna efter det. Ibland utvecklas det till en sport, både för lokförare och passagerare. *"Vem ska hinna först jag eller tåget?"* Kommer det folk rusande





i trappan vet lokföraren hur länge hon/han måste vänta med dörarna för att resenärerna ska hinna hoppa ombord. Informanten tillstår att hon ibland kan vara lite *"taskig"* och tror att flera lokförare är det, speciellt i Lund. Tåget skall alltid gå i tid men är det första tåget på morgonen eller sista tåget på kvällen inväntar man folk som kommer springande. Men en del springer inte ens och det är en signal som får lokföraren att köra.

En helt annan sida av lokförarnas och tågvärdarnas vardag är de människor som kastar sig framför tåget för att begå självmord. Flera av lokförarna jag intervjuat har erfarenheter av att *"köra ihjäl"* en människa. Passagerarna får oftast inte veta att det är en dödsolycka utan föraren hänvisar till att det hänt ett *"missöde"*. En av lokförarna kände sig efteråt arg på den person som hade kastat sig framför tåget men tror samtidigt inte att de tänker på att det är en person som kör tåget. I de fall där någon tagit sitt liv är det inte endast ögonblicket när tåget når personen på spåret som registreras utan även det specifika ljud som uppstår när kroppen slår mot tågets underrede. Sinnesintryck som måste bearbetas och hanteras. Det finns ett utarbetat program som träder in när det hänt en olycka och föraren och tågvärden tas genast ur tjänst. Många klarar av att hantera situationen men det finns också lokförare som inte kommit tillbaka i tjänst. En informant berättar att den specifika platsen för händelsen fortfarande väcker olust.

Föreställningen att tåget går som av sig självt är en sanning med modifikation. Körningen måste anpassas så att tåget kommer i tid men också köras så att tåget slipper stå och vänta. Pressen som skapas kring kravet på exakta tider klarar inte alla lokförare och ett sätt att fortsätta inom yrken kan vara att köra godståg. Hösten beskrivs som den svåraste tiden på året eftersom nedfallna

löv gör rälsen såphal och stoppsträckan kan bli betydligt längre än normalt. Som jag uppfattat det måste lokföraren börja inbromsningen ca 1 km före stationen i normalfall. Informanterna pratar också om olika sätt att köra. En kvinnlig informant menar att kvinnor kör mjukare än män. Männens anses vara mer intresserade av själva fordonet än av att passagerarna åker komfortabelt. Men de manliga informanterna jag pratat med knyter även de mjukhetsaspekten till sitt sätt att tänka kring hur ett tåg ska köras. Ett mjukt körsätt åstadkoms t.ex. genom att lokföraren lägger sig något under den rekommenderade hastigheten när tåget kör över en växel. Som en lokförare säger: "Det gäller att balansera tid och komfort".



Litteratur

Ehn, Billy & Löfgren, Orvar 2007: *När ingenting särskilt händer. Nya kulturanalyser*. Stockholm/Stehag: Brutus Östlings Bokförlag Symposion.

Hagström, Charlotte 2006: *Man är vad man heter. Namn och identitet*. Stockholm: Carlsson Bokförlag.

O'Dell, Tom 2006: *Commute (ke-myoot')* v. I: ETN-Hem:2. Etnologisk skriftserie. Etnologiska institutionen, Lunds universitet.