

«Det viktigste vi har er ord»

Sikkerhet, disiplinering og tillit i det offentlige rom:

Vektene på Bybanen i Bergen



Caroline Værlien

Masteroppgave ved Institutt for Sosialantropologi

Universitetet i Bergen

Våren 2014

We are at war. We are at war against terrorism, racism
but most of all, we are at war with ourselves

Kanye West (Jesus walks)

Innhold

Kapittel 1: Sikkerhet, disiplinering og tillit: metodisk, teoretisk og tematisk innledning

Innledning	s. 1
Problemstilling	s. 2
Privatisering av sikkerhet og politisær virksomhet i Bergen	s. 3
- Medieskapt behov	
- Sikkerhetstjenester	
State of the art: Teoretisk og tematisk kontekst	s. 8
- Privatisering av sikkerhet i antropologisk perspektiv	
- Antropologi om Norge	
- Sentrale begreper – en kort introduksjon	
Metode	s. 14
- Etablering av kontakt med informantene	
- ‘Felten’: deltakende observasjon i en arbeidshverdag	
- Praksis	
- Semi-strukturerte intervjuer	
- Feltnotater	
- Avdelingene i Uno	
- En vanlig dag i felten	
- Informantene	
- Anonymitet og taushetsplikt	
- Anonymiseringens utfordringer	
Metodiske utfordring: posisjonering	s. 25
- Subjektivitet og analytisk avstand	
- Antropologen i felten	
Utforming av oppgaven	s. 27

Kapittel 2: Bybanen: disiplinering i det offentlige rom

Innledning	s.29
Bybanen: historie og utforming	s. 30
- Utforming	
- Billettsystemet	
Drikkekulturen i Bergen	s. 35
Årstid og vær	s. 36
Ordensvakten	s. 37
Høflighet, etikette og sosial samhandling på Bybanen	s. 39
Høflighet – respekt for andres tid og rom	s. 42

- Liv og røre i Byparken

Ro og orden	s. 46
Habitus, doxa og disiplinering av sosial samhandling	s. 48
En full bane	s. 50
Bybanen: et minikosmos av normer og verdier	s. 52

Kapittel 3: Tillit og symbolsk makt i det offentlige rom

Innledning	s. 55
Komparasjon av polisiær virksomhet i Norge og Sør- Afrika	s. 56
- Tillit i Norge	
- Sør-Afrika	
Kan jeg få se billetten din?	s. 59
Tillit under norske forhold	s. 61
- Hva er tillit?	
Kan du slippe meg ut eller?	s. 65
Standardisert samhandling og dens påvirkning på tilliten	s. 67
Ansvar og forventninger	s. 69
Uniformens symbolske makt	s. 71
Medias fremstilling av vekteryret	
og vekternes plass i det norske samfunn	s. 73
Vektere – en naturlig del av Bybanen og bybildet	s. 76

Kapittel 4: Blide kvinner og strenge menn - Kjønnsskurrer i praksis

Innledning	s. 79
Kjønnsskurrer (i Norge og i vekterselskapet)	s. 80
Risiko og verdihierarki på arbeidsplassen	s. 82
Det viktigste vi har er ord	s. 86
Vekternes orienteringer og kjønnsspesifikke forventninger	s. 87
Personlige verktøy	s. 89
- Menn slår ikke damer	
- Det er viktig å smile	
Jeg skulle bare sjekke om du hadde vernesko	s. 92
Sosial kapital og kjønnning av egenskaper	s. 94

Vekteryrket –et kjønnen yrke

s. 98

Kapittel 5: Politiske, sosiale og kulturelle dimensjoner av sikkerhet, kontroll og trygghet

Privatisering av sikkerhet som antropologisk objekt

s.99

Kulturelle og sosiale dimensjoner av

privatisering av sikkerhet

s. 100

Nyliberalisme og privatisering av offentlige tjenester

s. 101

Disiplinering av sosialitet

s. 102

Kjønning av risiko og sikkerhetsarbeid

s. 103

Sikkerhet: Et lite studie på et stort område

s. 104

Litteraturliste

s. 106

Forord

Hele prosessen med feltarbeid og oppgaveskriving ville ikke vært gjennomførbar uten noen bestemte personer:

Først vil jeg takke min kjæreste, Øystein, fordi du har støttet og motivert meg gjennom hele prosessen. Og fordi du har, uten protest, hørt på alle mine problemer og klager. Jeg setter utrolig stor pris på alt du har gjort for meg.

Min familie og mine venner fortjener også en takk for all oppmuntring og støtte. Jeg vil spesielt takke Anne Grethe Værlien for hennes hjelp med å lese korrektur. Jeg vil også takke Serina Hide, Hanna Amalie Holding Jones og Mari Norbakk for gode råd og samtaler rundt middagsbordet. Og alle i klassen som har gjort pausene på lesesalen underholdende og som har kommet med konstruktive råd, tips og oppmuntringer.

Jeg vil takke min veileder, Anette Fagertun, for en utrolig god oppfølging og veiledning. Du har hjulpet meg med å konkretisere de mest abstrakte ideer og se hvilken retning oppgaven min skal gå. Din tålmodighet og dine grundige tilbakemeldinger har blitt høyt verdsatt og har bidratt til å motivere meg gjennom hele prosessen.

Jeg vil også takke Mary Bente Bringslid og alle i arbeidsgruppa «Norske rom» for spennende seminarer, gode råd og diskusjoner. Og jeg vil rette en takk til Halvard Vike for hans tilbakemeldinger og anbefalinger.

Sist, men ikke minst, vil jeg takke alle mine informanter, Natteravnene og alle andre som har hjulpet meg igjennom feltarbeidet. Uten alle dere som har sluppet meg inn i deres liv og arbeidshverdag ville ikke denne oppgaven vært mulig.

Tusen hjertelig takk !

Kapittel 1

Sikkerhet, disiplinering og tillit: metodisk, teoretisk og tematisk innledning

Innledning

Denne oppgaven er sentrert rundt mitt feltarbeid hos et vekterselskap, som jeg velger å kalle Uno. Feltarbeidet ble utført fra januar til slutten av mai 2013. Mitt hovedfokus er på kvinnelige vektere som arbeidet som billettkontrollører og ordensvakter på Bybanen i Bergen. Etnografien i denne oppgaven er dermed sentrert rundt arbeidshverdagen til mine informanter. I tillegg til at feltarbeidet har gitt meg et innblikk i vekternes arbeidshverdag, mener jeg også at vekteryrket er en god inngangsport til å studere normer for sosial samhandling, tillitsrelasjoner og diskursiv praksis tilknyttet kjønn og arbeid i Norge. Jeg ønsker derfor i denne oppgaven å bidra til flere diskusjoner innenfor antropologifaget, blant annet hvordan privatisering av sikkerhet påvirker tillitsrelasjoner, sosial samhandling og hvordan arbeid kjønnnes i Norge.

Jeg har satt (privatisering av) sikkerhet som overordnet tematikk og fokus. Min interesse for vektere, og spesielt kvinnelige vektere, er knyttet til betydningen økningen i privatisering av sikkerhet har globalt og den økende synlighet og bruken av vektere i Norge. Økningen i privatisering av sikkerhet kjennetegnes ved at private aktører, i dette tilfellet vektere, tar over ansvarsområder som tidligere tilhørte politiet i statlig regi (Baker 2002; Frois 2013). Privatiseringen peker derfor mot noe som går fra å være et offentlig statlig ansvar til å bli et privat ansvar. Dette er et globalt fenomen som utformes forskjellig i ulike samfunn, men som henger sammen med nyliberal økonomisk utvikling som kjennetegnes ved nedbygging av statens rolle i forhold til velferdstjenester som utdanning, helse og sikkerhetsarbeid (Heyen, McCarthy, Prudham og Robbins 2007). Økningen i privatisering av tjenester som tidligere var kontrollert av staten har dermed innsnevret det statlige handlingsrommet og tjenestene kontrolleres i større grad av markedsstyrte krefter (Heyen et al 2007: 1-5). Min oppgave anser jeg derfor for å være et bidrag til tematikken om privatisering av sikkerhet som er en av konsekvensene av nyliberalistisk politikk og som i antropologifaget til nå ikke har fått mye fokus (Frois 2013).

Den portugisiske antropologen Catarina Frois (2013: 14-15) hevder at antropologer burde fokusere på hvordan privatisering av sikkerhet formes, oppleves og motsettes og de politiske føringene som bidrar til privatiseringen. Jeg vil i denne oppgaven belyse hvilken påvirkning privatisering av sikkerhet har på kulturelle praksiser som sosial samhandling på offentlig transport, og i det offentlige rom generelt, og på tillit mellom mennesker og profesjoner. Jeg argumenterer derfor for at tillit mellom passasjerer og vektere opprettholder en ritualisert samhandling mellom dem, som både er disiplinerende på passasjerenes oppførsel og som effektiviserer vekternes arbeid (Bourdieu 1995; Foucault 2008; Jenkins 1994).

Siden kjønn er sentralt i denne oppgaven, er den også et bidrag til diskusjoner i antropologifaget om kjønnet arbeidsdeling. Jeg vil diskutere hvordan kjønnsdiskurser (Moore 1994), som kan sies å eksistere i det norske samfunnet, former arbeidsdelingen mellom menn og kvinner innenfor de ulike avdelingene i vekterselskapet. Jeg viser hvordan dette bidrar til *kjønnning* av arbeid og egenskaper og knytter dette opp mot det jeg ser som den hegemoniske likestillingsdiskursen i Norge (Lien, Lidén og Vike 2001).

Mitt perspektiv er i stor grad praksisrettet og mitt teoretiske rammeverk bærer preg av dette. Jeg har valgt dette perspektivet fordi det tillater meg å fokusere på de praksiser som er av betydning for vekternes arbeid og hvordan deres arbeid påvirker passasjerenes praksis. Jeg mener praksis er en god inngangsport til å forstå sosial samhandling, vekternes og passasjerenes opplevelse av privatiseringen av sikkerhet, og hvordan *non-spaces* (Augé 1995) som Bybanen blir benyttet (se side 12).

I dette kapittelet vil jeg gi en introduksjon til sentrale tematikker og teorier i denne oppgaven. Jeg vil også redegjøre for metodene jeg har benyttet under feltarbeidet, hvordan feltarbeidet ble formet og de metodiske utfordringene jeg har stått ovenfor. Først gjør jeg rede for min problemstilling, deretter formasjonen og utbredelsen av privatisering av sikkerhet i Bergen og så plasserer jeg mitt bidrag inn i en tematisk og teoretisk kontekst.

Problemstilling

Mitt feltarbeid har gitt meg en inngangsport til ikke bare å se hvordan vekternes arbeidshverdag er rent praktisk. Gjennom feltarbeidet har jeg fått tilgang til og innsyn i normer for sosial samhandling, møtet mellom det offentlige og private i sikkerhetsarbeid, holdninger og forventninger til vektere som yrkesgruppe og hvordan egenskaper kan kjønnnes

og ha direkte innvirkning på en sentral kulturell verdi i Norge, likestilling. Av denne grunn har jeg et ønske om å omfavne flere tematikker, som romlighet, sosial samhandling, kjønn og arbeid, og tillitsrelasjoner. Min problemstilling er derfor vanskelig å oppsummere i en linje. De sentrale spørsmål jeg vil drøfte i denne oppgaven er dermed: Hvordan formes og disiplineres sosial samhandling på Bybanen og hva sier dette om sosial etikette i Bergen? Hvordan påvirker dette måten vekterne utfører og forstår sitt arbeid? Hvilke ideer er knyttet til vekterykket og hva kan disse ideene fortelle oss om synet på kontroll og sikkerhet i Norge? I hvilken grad handler disse ideene om tillit og mistillit til vektere som yrkesgruppe om tillit mer generelt i det offentlige rom? På hvilken måte er den ritualiserte samhandlingen mellom passasjerene og vekterne bygget på tillit? Hvordan produseres og reproduseres bestemte kjønnsdiskurser både innad i vektorselskapet og i møtet med publikum? Hvordan påvirker hegemoniske diskurser i det norske samfunnet diskurshierarkiet i Uno? Hva sier disse prosessene oss om kjønning av egenskaper og arbeid?

Altså; jeg vil forsøke å sammenfatte de holdninger, verdier og normer som uttrykkes i møtet mellom passasjerer og vektere, og på denne måten å belyse hvilken posisjon vektere har i det norske samfunnet. Med dette som base mener jeg å kunne si noe mer generelt om hvordan tillit produseres og reproduseres i det norske samfunnet og hvordan arbeid til en stor grad fortsatt kjønnnes.

Privatisering av sikkerhet i Norge og politiaer virksomhet i Bergen

Jeg vil nå gjøre rede for utviklingen mot en økende privatisering av sikkerhet i Norge. Ved å gi en kort historisk oversikt og beskrivelse av forskjellene mellom politiet og vektorselskapene ønsker jeg å danne et bakteppe for resten av oppgaven.

I Norge er politiet statlig finansiert og besitter monopol på håndheving av lov og orden. Det er kun politiet som kan foreta arrestasjoner, fengsle og behandle anmeldelser (Gundhus og Larsson 2007). Det moderne politiet som vi kjenner til i dag kan spores til midten av 1800-tallet og er en institusjon som har gjennomgått store omveltninger i takt med samfunnsendringene (ibid). Gundhus og Larsson (2007) hevder at det moderne politiet kjennetegnes med begrepene *profesjonalitet*, *spesialisering* og *offentlig innsats område*.

Profesjonalitet omhandler politiets grundige utdanning som, til sammenligning med annen politiaer virksomhet, er veldig lang (Gundhus og Larsson 2007). *Spesialisering* knyttes opp

mot politiets hovedansvar for å opprettholde ro og orden, hvor oppgaver utenfor disse rammene tilfaller andre instanser (ibid). Politiets ansvar er konsentrert rundt det offentlige, men som et resultat av både teknologisk og samfunnsmessig utvikling har deres oppgaver, mye knyttet til etterforsknings arbeid, i større grad ført til lavere offentlig synlighet (ibid).

Man kan si at polityrket har reformert seg i takt med samfunnsutviklingen, hvor organisert kriminalitet opptar mye etterforskningsressurser og den patruljerende politibetjenten er blitt satt bak en pult eller til spaning. Altså krever arbeidsoppgavene et større kompetanse nivå, samtidig som andre kriminelle hendelser (som vold og tyveri) får mindre fokus.

Medieskapt behov

Det er et paradoks at det i dag er større mediedekning av blind vold, overgrep og ran enn tidligere når det i realiteten er en nedgang i disse former for kriminalitet i Norge. På denne måten får mennesker et inntrykk av at kriminaliteten øker og de kan dermed føle at samfunnet er mindre sikkert enn tidligere (Aas et al. 2010). Dette bidrar til å skape et bilde av utrygghet som ikke er i tråd med den faktiske situasjonen¹. «Feelings of insecurity are therefore not dependent exclusively on the types of crime, but also what may be called a sociographic characterization of fear», hevder Frois (2013: 132). Hva som anses som farlig og trygt er kontekstuellet og i land hvor kriminaliteten er lav kan utrygghet blant befolkningen fortsatt være høy. En fellesnevner er dermed at trygghetsfølelsen er knyttet til hvilken grad mennesker føler seg beskyttet i sin hverdag (Aas et al. 2010; Frois 2013).

Medias fokus på sensasjonsnyheter og utbredelsen av mediedekningen påvirker også rekkevidden en nyhet nå får. Internett, aviser, radio, mobiltelefon og tv er alle kanaler for nyheter og innhenting av informasjon om den sosiale verden. Tilgangen til sensasjonsnyheter er dermed større enn tidligere og dette kan ha en påvirkning på menneskers trygghetsfølelse og opplevelse av verden (Aas et al. 2010; Frois 2013). “Indeed, even though criminality in Portugal is low in terms of reported crimes, its enlargement by the media and through word of mouth makes it gain proportions which security forces themselves to not acknowledge (Frois 2013: 132).

¹ Studier som er gjort (i hovedsak innenfor urban geografi og kriminologi) på kvinners trygghetsfølelse i benyttelse av det offentlige rom konkluderer ofte med at den reelle faren kvinner utsetter seg for er betraktelig mindre enn hva de tror. Dette er ofte omtalt som «the fear paradox»: det faktum at kvinner er mest utsatt for vold i hjemmet men har størst frykt for å oppleve vold i det offentlige. Se Carol Brooks Gardner 1990, Hille Koskela (1997,1999), Rachel Pain (1997, 2001), Elizabeth Stanko (1995) og Sandra Walklate (1998).

En hendelse som har hatt stor påvirkning på den globale sikkerhetsdiskursen er terrorangrepene mot USA 11. september 2001. Angrepenes natur og utforming påvirket en opprustning i sikkerhet- og overvåknings rutiner verden over og et av utfallene er en større overvåkning av mennesker. Frois kaller denne hendelsen «a turning point in terms of global concern with security» og mener at den hendelsen har hatt en stor påvirkning på menneskers trygghetsfølelse og staters sikkerhetsrutiner (2013: 123). Hun mener videre at et nytt paradigme ble introdusert av USA gjennom *the war against terror* (Frois 2013: 123-125). Gjennom dette paradigme har menneskers individuelle rettigheter blitt tilsidesatt for innsamling av personlig informasjon og av den grunn foregår det en overvåkning av sivile som har en påvirkning på livene til mennesker over hele verden (Frois 2013: 124).

I Norge ble sikkerhetsdiskursen igjen påvirket av angrepet på Regjeringskvartalet og Utøya den 22. juli 2011. Politiet som institusjon har vært under hard kritikk de siste årene og mottok massiv kritikk etter 22. juli på grunn av deres lange uttrykningstid under angrepene. I ettertid ble fokuset rettet mot politiets knappe ressurser, manglende arbeidskapasitet og det ble ytret ønske om mer politi. Samtidig som politiet har blitt kritisert har private vektorselskaper og offentlige tiltak, som for eksempel billettkontrollører og butikkvektere, blitt innsatt for å bistå politiet i deres arbeid.

When news of a particular crime breaks, especially when the report focuses on the details of specific place and time of the occurrence, as often happens through media channels, it instantaneously becomes a talking point among local residents and frequenters of that place and very soon the event is magnified until it becomes the kind of phenomenon that is held responsible for increasing feelings of fear or perceptions of insecurity (Frois 2013:141).

I Bergen, høsten 2012, var det flere overfallsvoldtekter over en kort periode som fikk mye medieomtale. Det var spesielt en gruppevoldtekt av ei ung kvinne ved Den Nasjonale Scene som fikk mye fokus. En ung kvinne ble dratt med fra Torgalmenningen og opp til Den Nasjonale Scene av tre gutter i utkledding, som der skal ha forgrepet seg på henne. Dette skjedde i fadderuken til universitetet og høyskolene i Bergen og det skremte mange studenter. Dette var altså en hendelse som fikk mye mediedekning og som direkte påvirket trygghetsfølelsen til studenter i Bergen. I ettertid av denne hendelsen organiserte studentene ved Universitetet i Bergen en tjeneste hvor studenter kunne bli fulgt hjem om natten. I en kort

periode fantes det også en «jentetaxi» som transporterte kvinner hjem om kvelden for en billig penge, slik at ingen skulle gå alene. Frois hevder at sikkerhetsstrategier, spesielt i urbane områder, blir utført som et tilsvarende på en bekymring for noe eller som en beskyttelse mot noe (2013:127) og i Bergen ble de overnevnte strategiene utført som et tilsvarende på voldtektene og frykten som medfulgte hendelsene.

Aas et al. (2010:27) argumenterer for at en høy materiell levestandard, velferdssamfunnet med alle dets goder, endring av begreper på fenomener (for eksempel, erting er nå mobbing) og medieomtale av farer og risiko, er alle momenter som kan redusere trygghetsfølelsen til mennesker i moderne samfunn. Denne utviklingen hvor mennesker stadig blir utsatt for medieomtaler av trusler og farer, samt mindre synlig politi har fremmet en utvikling av andre, private aktører som utfører polisiære oppgaver.

Sikkerhetstjenester

Dette bringer meg over på vekterselskapenes ekspansjon. «Veksten i den private sikkerhetsindustrien både i Norge og i utlandet, kan først og fremst sees i sammenheng med økte krav fra befolkningen om bedre sikkerhet og trygghet, og en redusert tillit til politiets evne til å bekjempe hverdagskriminaliteten» (Aas et al. 2010:72). I likhet med politiet arbeiderer vekterselskapene innenfor samfunnsdomenet orden og sikkerhet. Vekterselskapene bistår politiet i arbeidet med å holde ro og orden, men ulikt politiet er deres arbeidsgiver ofte private bedrifter og selskapene er profittbasert. Altså har man private aktører som bistår det statlige politiet i opprettholdelse av ro og orden. Av denne grunn vil man nå finne vektere i situasjoner hvor politiet tidligere hadde ansvaret. Vektere er ikke sidestilt med politiet når det gjelder bruk av fysisk makt, men havner i mange situasjoner som er tilsvarende det politiet opplever.

For å jobbe som vekter i Norge må man ta et vekterkurs². Vekterkursene er inndelt i tre ulike trinn. Det første trinnet er grunnkurset, som må gjennomføres og består før man kan ta neste kurs. Trinn en gjennomføres over tre dager hvor teori er kombinert med praktiske oppgaver. Kurset avsluttes med en skriftlig prøve. Trinn to er den praktiske opplæringen og foregår over

² Norge kan skilte med lav arbeidsledighet og et høyt antall borgere med høyskole eller universitetsutdanning. Det høye utdanningsnivået i Norge har bidratt til et høyere krav til forkunnskaper ved ansettelse enn tidligere og det er dermed få yrker hvor det ansettes uutdannede mennesker. Butikkmedarbeidere, servicearbeider, arbeidere i frivillige organisasjoner og vektere er blant yrkesgruppene hvor det er flest ufaglærte og dette er populære deltidsjobber for studenter.

fire dager. Trinn tre er et åttedagers teorikurs, som kun kan gjennomføres når trinn en og to er bestått. Gjennom disse kursene skal vektere lære hvilket reglement de må følge, risikovurdering og håndtering av ulike situasjoner. Vekterkurs blir gitt av vekterselskapene til nye ansatte, og noen betaler for vekterkurs av egen lomme og andre gjennomfører kurset i militæret. Grunnet det lave kravet til utdanning som foreligger for vektere er de ikke autorisert til å utøve makt på samme linje som politiet. Vektere har de samme legitime rettighetene som sivile, noe som betyr at de kun kan anholde personer men ikke arrestere eller straffeforfølge dem.

I de avdelingene jeg har gjort feltarbeid deler vekterne ut gebyrer, men de har ikke noe ansvar for å kreve inn betalingen av gebyrene. I hovedsak handler vekteryrket om å rapportere og observere, og å bistå mennesker som trenger hjelp. Mine informanter nevnte ved flere anledninger at de skulle ønske deres opplæringstid var lengre slik at de kunne få mulighet til å bære våpen i enkelte situasjoner. Vekteryrket innebærer en viss risiko og informantene mine mente at stikksikre vester og beskyttelsesvåpen ville bidra til at de følte seg tryggere i arbeidshverdagen.

De tre største aktørene innen sikkerhetstjenester i Norge er G4S, Securitas og Nokas. På hjemmesidene til alle tre selskapene profilerer de at de er bygget på innovasjon og er store selskaper både i Skandinavia og internasjonalt. Securitas beskriver seg selv om Norges første vaktelskap med en oppstart på tidlig 1900-tallet, med forgreninger i hele verden. G4S beskriver seg som verdens ledende sikkerhetskonsern, mens Nokas beskriver seg som et ledende sikkerhetskonsern i Norge, Sverige og Danmark. Altså er alle tre selskapene opptatt av at de har en stor rolle innenfor privatiseringen av sikkerhet i Norge og i Verden.

Mine informanter nevnte at Securitas ofte blir omtalt som «tyttebærpolitiet» på grunn av logoens tre røde rundinger og fordi de blir ansett som «liksom» politi. Nokas er blant de fleste nordmenn forbundet med «Nokas-ranet» i 2004, hvor en tellesentral i Stavanger ble ranet og de er dermed assosiert med pengetransport. G4S har blant annet ansvaret for sikkerhetskontrollen på Oslo Lufthavn.

I Bergen som i resten av Norge finner man vektere blant annet på kjøpesentre, som billettkontrollører, som vakter på utesteder og nattåpne kiosker, i sikkerhetskontrollen på Flesland lufthavn, som patruljerende vektere i bil og på sykkel og på bygningsanlegg og fabrikker. I spesielt det 'private offentlige rom' som kjøpesentre og flyplasser er vekterne veldig synlige. Privat offentlig rom gjelder områder som alle i befolkningen kan benytte men

som blir regulert av private aktører og personer kan dermed bortvises og nektes adgang. Brukerne av disse rommene må følge både offentlige og private lover, og reguleringer for å få oppholde seg i disse rommene.

Mine informanter har forklart at vektere nå utfører oppgaver som politiet tidligere hadde ansvar for, samtidig som at deres arbeid er et resultat av økende behov for vakthold og kontroll hos private aktører.

På en måte vil jeg si at de [vektere] er rett under politiet, men samtidig er det et veldig stort skille mellom politi og vektere. Fordi situasjonene vektere havner oppi er tilsvarende de politiet hankses med vil jeg si at vi vektere er rett under politiet. Men arbeidet vektere gjør i praksis er noe jeg mer vil kalle ett vedlikeholds arbeid. Så det er ikke arbeidsoppgavene vi gjør men arbeidsmiljøet som er likt politiet. Vektere gjør også i dag arbeid som politiet tidligere hadde ansvaret for, bare at vekterne har nesten ingen makt. Derfor er det mange som ilegger vektere et større ansvar enn de i realiteten har. På denne måten er vekterne mer en avlastning for politiet enn en erstatning. Vi er fortsatt avhengig av politiet i situasjoner som vi ikke klarer å hankses med selv.

Thea

Vekterne samarbeider med politiet i situasjoner hvor de ikke har makt nok til å ordne opp. I disse tilfellene kontaktes politiet over telefon og gjennom denne samtalen kommer de til enighet om hvordan situasjonen skal håndteres. Mine informanter har nevnt ved flere anledninger at det av og til føles som om politiet anser vekterne som en byrde og at de har opplevd irritasjon fra politiets side når de har tatt kontakt. Samtidig omtalte de sitt forhold til politiet som bra og at de var glad for politiets bistand i alvorlige situasjoner.

State of the art: Teoretisk og tematisk kontekst

Jeg vil nå redegjøre for sentrale perspektiver i denne oppgaven og den tematiske konteksten jeg har plassert meg innenfor. Privatisering av sikkerhet er min overordnede tematikk og i tillegg til dette vil jeg plassere meg innenfor antropologi om kjønn, arbeid, praksis og tillit.

Privatisering av sikkerhet i antropologisk perspektiv

I antropologien er det ikke blitt gjort mye arbeid på sikkerhetsarbeid eller vektere og jeg har dermed måtte se til andre fagdisipliner hvor privatisering av sikkerhet står mer sentralt. Tematikken er sentral spesielt innenfor kriminologi, rettssosiologi og politisk vitenskap hvor interessen for sikkerhetsarbeid og vektere har økt i takt med privatisering av sikkerhet (Frois 2013). Frois (2013) hevder at overvåkning og overvåkningsrelatert arbeid har fått lite fokus i antropologien. Hun hevder videre at forskningen på dette temaet nødvendigvis ikke må handle om sosial kontroll, segregering og diskriminering som ofte er tilfellet – det kan også omhandle oppbyggingen av systemene, motivene til aktørene som arbeider for og mot overvåkning og hvordan overvåkingen oppleves (Frois 2013:5). Dette mener hun antropologi er godt egnet til fordi man gjennom antropologisk metode kan studere fenomenet fra ulike hold og dermed belyse en helhet som de andre fagtradisjonene ikke har tilgang til (Frois 2013:5).

Frois (2011; 2013) har selv gjort feltarbeid på videoovervåkning i Portugal og fokuserer på teknologiens kulturelle og sosiale påvirkning i bestemte samfunn. Hun trekker frem England som et tematisk sentrum for overvåkningsstudier fordi landet ansees som et av de mest overvåkede i verden. Hun argumenterer for at man må ut i periferien og studere hvordan overvåkning praktiseres og oppleves der (Frois 2013). Begrepet periferi blir både brukt i geografisk, politisk og økonomisk betydning og i den forstand at overvåkning som antropologisk tema er i periferien i forhold til andre «overvåkningsstudier» (Frois 2013:6-7). Gjennom studier av områder i periferien, mener hun, man får et annet bilde av overvåkningens rekkevidde og på denne måten kan antropologer gjøre små studier på store områder (Frois 2013:11). Antropologisk arbeid på overvåkning, makt og disiplin er i stor grad formet av Michel Foucault (2008) og hans teorier på og definisjoner av disse begrepene. Spesielt Foucaults disiplin begrep vil stå sentralt i denne oppgaven.

In my perspective, identifying the multiplicity of agents and understanding the motivations involved in the operation of surveillance, identification and monitoring systems in Portugal are crucial to help us make sense of processes that have increasingly occupied a place within the interstices of our social fabric (Frois 2013).

Overvåkning og privatisering av sikkerhet har en stor plass i menneskers hverdag, både i det private og det offentlige- i det Frois ovenfor kaller 'our social fabric'. Som jeg hevder i denne oppgaven er vekterne på Bybanen blitt en så normal del av dette rommet at det ikke lenger settes spørsmålsteget ved deres tilstedeværelse. Overvåkning og kontroll er på mange måter blitt så inkorporert i den norske hverdagen at mange ikke lenger tenker over hva som foregår. På denne måten har privatiseringen av sikkerhet blitt formet av menneskers praksis og menneskers praksis har blitt formet av ulike typer sikkerhetsarbeid.

Antropologi om Norge

Antropologisk forskning i og om Norge har i stor grad vært sentrert rundt småskala samfunn, minoritetsgrupper og institusjoner (Hylland Eriksen 1993). En gjennomgående trend blant etnografiene om Norge er fokuset på likhet, likeverd og egalitær individualisme (Liden, Lien og Vike 2001; Hylland Eriksen 1993; Gullestad 1990; Longva 2003). Hylland Eriksen (1993) hevder at Norges korte historie som selvstendig nasjon, kombinert med den demografisk spredte fordelingen av innbyggerne, er med på å forsterke bildet av nordmenn som homogene og som bærere av en felles kultur. Av denne grunn fokuserer mange på nettopp likhet i Norge, fordi likhet er et begrep og en verdi som gjennomsyrrer samfunnet på flere områder.

Enhetskolen, statens lånekasse, velferdsstaten og likestilling i arbeidslivet er alle fenomener som bygger på en idé om at alle nordmenn skal ha de samme mulighetene, rettighetene og kunne delta på de samme arenaene. Likhetsbegrepet blir i mange sammenhenger synonymt for likeverd: at det å behandles likt betyr at man er verdt det samme (Lien, Lidén og Vike 2001).

Likhetsbegrepet som inngangspunkt til det norske samfunnet blir diskutert i boken *Likhets paradokser* (2001). Ideen om likhetstanken problematiseres fordi den lukker rom for forskjeller og produserer forventninger om at alle oppfører seg likt og har like behov.

«Velferdstaten skapte altså ikke bare materiell likhet, men et likhetsspråk som undergravde muligheten for å kunne betrakte forskjelligheten som uttrykk for noe mer enn en overflate» (Vike 2001: 166). Halvard Vikes kapittel i boken omhandler kjønnsfordelingen innenfor den offentlige helsesektoren og han hevder at kjønning av egenskaper medfører et kunnskapshierarki hvor kvinner utgjør flertallet på bunnen. Likestilling, likhet og ulikhet vil stå sentralt i mitt andre og fjerde kapittel og jeg vil diskutere likhetsbegrepet og bruke Vike mer inngående her.

Sentrale begreper og teoretisk fokus

Jeg fokuserte under feltarbeidet i hovedsak på kroppslige praksiser og sosial samhandling. Med sosial samhandling refererer jeg til mellommenneskelig samhandling (Jenkins 1994). Dette er de praksiser mennesker utøver i relasjon til andre mennesker og jeg fokuserer spesielt i kapittel 3 på hva jeg mener er en ritualisert samhandling mellom vekterne og passasjerene på Bybanen. Jeg har derfor valgt en praksisteoretisk vinkling, hvor jeg i stor grad vil bruke informasjonen jeg har innhentet fra deltakende observasjon for å forklare dynamikken mellom vektere og passasjerer, vekterne imellom og belyse hvordan Bybanen danner et minikosmos av normer og verdier som representeres gjennom kroppslige praksiser. Når jeg referer til begrepet verdier i tilknytning til sosial samhandling mener jeg de underforståtte og aksepterte meningene som tillegges handlingene som utøves. «From the perspective of a community, individual actions are classifiable in terms of their degree of conformity to a prescriptive or proscriptive norm» (Barfield 2008: 114-115). Jeg forstår normer som underforståtte regler for hvordan sosial samhandling skal foregå og disse normene kan være forskjellige i ulike samfunn (Barfield 2008: 115).

Begrepet sosialitet kan ilegges mange ulike betydninger men jeg benytter meg av Long og Moore (2013) sin forståelse av begrepet der det er det temporære og prosessuelle som står sentralt. «Our preferred approach to sociality would thus begin with its conceptualization as a dynamic matrix of relations through which persons are constituted in interactive and mutually constitutive ways» (Long og Moore 2013:4). Mennesker har spesielle kapasiteter «to project the notions of «the environment» forwards and backwards in space and time, including into parallel, virtual realms, where things of the imagination can be ascribed with attributes, qualities and attachments “ (Long og Moore 2013:6). Sosialitet blir dermed skapt av og gjennom at subjektene er “actively engaged in a collective being-in-the-world’ (Long og Moore 2013:12).

Kroppsliggjort kunnskap står også sentralt og mitt teoretiske rammeverk er i stor grad basert på Bourdieu (1995) og hans *habitus* begrep. Habitus er kroppsliggjorte sosiale strukturer som strukturer atferd og hvordan atferden oppleves og verdsettes av individene. Hvordan man går, står, snakker, hva man liker og hvorfor er formet av disse iboende strukturene.

Habitusformene er, i følge Bourdieu, både differensierte og differensierende (1989; 1995). Samtidig kan kontekst og miljø påvirke habitus og på denne måten er habitus foranderlig (Bourdieu 1995). Mennesker forholder seg til ulike sosiale og institusjonelle felt, som kunst, politikk og økonomi, hvor de forsøker å tilegne seg ulike former for kapital (Bourdieu 1995).

Dette betyr at en person kan være underlagt makt og bli dominert på et felt, og ha makt og dominere andre på et annet (Bourdieu 1995). En persons habitus er formet gjennom personenes oppvekst og relasjon til ulike sosiale og institusjonelle felt, klasses tilhørighet og hva slags kapital personen besitter. «Bourdieu sees social structures and cognitive structures as recursively linked, and it is in correspondence between them that provides the foundation for social domination» (Moore 1994:80). Jeg bruker habitusbegrepet i tilknytning til passasjerenes praksis og atferd på Bybanen som struktureres etter internalisert kunnskap i passasjerene om hvilken kroppslig atferd som er akseptabel her.

Foucault (2008: 170) skriver om disiplinering og selvdisiplinering i forhold til menneskelig atferd og hevder at disiplin er en maktform som gjør menneskekroppene føyelige og lydige, samtidig med at disiplineringen øker effektiviteten og nytteverdien av kroppen. Disiplin er internalisert i individene, og gjør menneskene til selvstyrende subjekter og på denne måten er disiplin; kroppen, kreftene, vanene, holdningene, viljen og atferden til subjektene (Foucault 2008). Jeg forstår det slik at habitus er det som former menneskers atferd og at disiplin er det som regulerer menneskers atferd i bestemte situasjoner. Disiplinbegrepet er relevant for hvordan jeg forstår påvirkningen kontroll og overvåkning har på vekternes arbeidspraksis som en ekstern disiplinering av passasjerenes praksis og hvordan passasjerenes selvdisiplinering påvirker vekternes arbeidspraksis.

Hva slags rom er Bybanen? Bybanen er offentlig i den forstand at den er en del av kollektivtransporten i Bergen. Samtidig finnes det reguleringer som inkluderer og ekskluderer mennesker i benyttelsen av dette rommet. På denne måten mener jeg det representerer et privat men også offentlig rom. I følge Augé (1995) havner kollektiv transport innenfor det han definerer som *non-place*, et rom som ikke kan defineres ut fra kriteriene for sted³ (place) og det krever dermed en egen term. Han hevder at det som defineres som steder må være relasjonelt, historisk og knyttet til en identitet for å være ett sted, og rom som ikke faller innenfor disse kategoriene er en dermed *non-places* (Augé 1995: 77-78). Non-places referer til midlertidige rom, som flyplasser, butikker og kollektiv transport (Augé 1995). Av denne grunn er non-places ambivalente rom fordi man ikke føler noen tilhørighet til rommet i seg selv (Augé 1995). Jeg hevder at Bybanen faller innenfor denne definisjonen grunnet dets funksjon som et midlertidig oppholdssted for passasjerene og vekterne.

³ Augé omtaler sted som : place in the established and symbolized sense, anthropological place (1992: 81) Begrepet, antropologisk sted, inkluderer "the possibility of the journeys made in it, the discourses uttered in it, and the language characterizing it" (1992:81).

Tillit er også en sentral tematikk i denne oppgaven. Jeg benytter meg av Grimen (2009) og Daniel og Knudsen (1995) sine perspektiver på tillit og jeg forstår tillit som forventningsbasert og kontekstuell. Tillit kan etableres mellommenneskelig, relasjonelt, samt mellom individer og institusjoner. Tillitsbegrepet dukker stadig opp i forskning om Norge og et sentralt argument er at nordmenn har en sterk tillit til staten og politiet, og til hverandre (Lien, Liden og Vike 2001). I kapittel 3 diskuterer jeg hvordan passasjerene og vekternes samhandling på Bybanen kan sees som 'ritualiserte samhandling' (Jenkins 1994: 442) og hevder at den ritualiserte samhandlingen representerer tillitsforholdet mellom vektere og passasjerer og mer generelt nordmenns tillit til autoriteter.

Mitt fokus har i stor grad vært på kvinnelige vektere og gjennom mitt feltarbeid ble det tydelig at arbeid i de ulike vekteravdelingene var delt inn i og rangert blant annet etter kjønn. Av denne grunn er kjønn sentralt i mitt fjerde kapittel der jeg diskuterer hvordan vekternes egenskaper kjønnnes gjennom diskursiv praksis. Moore hevder at sosialt kjønn (gender) er sosialt skapt og levd på samme tid. Kjønn skapes gjennom sosiale konstruksjoner og praksiser som tilknyttes biologiske kropper og danner definisjonen på mann og kvinne (Moore 1994:14). «Moore hevder at diskurser om kjønn og seksualitet konstruerer kvinner og menn som ulike sosiale personer som således kroppsliggjør ulike prinsipper av agens» (Eriksen, Fagertun og Ødegaard 2007: 83).

Jeg mener dermed, i tråd med Moore (1994), at sosialt kjønn skapes gjennom diskurser som former kjønnsidentiteten og som gjennom utlevelse i praksis reproducerer kjønnsidentiteten den er en del av. «Foucaults basic argument is that the notion of 'sex' does not exist prior to its determination within a discourse in which its constellations of meanings are specified, and that therefore bodies have no 'sex' outside discourses in which they are designated as sexed» (Moore 1994:12). "Discourses are structured through difference, and thus women and men take up different subject positions within the same discourse, or rather, the same discourse positions them as subjects in different ways" (Moore 1994:57).). I et samfunn kan det eksistere flere og gjerne motstridende diskurser om kjønn (Moore 1994:58-59). Jeg hevder i denne oppgaven at det i Norge foreligger en hegemonisk kjønnsdiskurs om likestilling som blir reproduisert og utfordret av sub-dominante diskurser som står i opposisjon til denne (Moore 1994:59). På denne måten rangerer kjønnsdiskursene egenskaper som ansees som kjønne og det finnes dermed et verdihierarki over mannlige og kvinnelige egenskaper (Moore 1994). Jeg ser dette som sentralt i forhold til vekterselskapets interne hierarki som

forankres i egenskaper og bidrar til en kjønning av egenskaper og avdelinger. Dette vil jeg gå nærmere inn på i kapittel 4.

Metode

Etablering av kontakt med informantene

I begynnelsen av feltarbeidsprosessen kontaktet jeg avdelingslederen for billettkontroll og ordensvakt hos Uno. Jeg anså Uno som en unik inngangsport til å studere vekternes praksis og posisjon i det norske samfunnet og jeg var spesielt interessert i de kvinnelige vekterne i selskapet. Uno er ansatt av Skyss for å holde kontroller på Bybanen og bussene og feltarbeidet måtte derfor godkjennes av Skyss⁴. Dette ble en tidkrevende prosess og i ventetiden deltok jeg på vandring med Natteravnene slik at jeg skulle få ett innblikk i nattelivet i Bergen sentrum. Jeg mottok godkjenningen etter noen uker med korrespondanse frem og tilbake og begynte så mitt feltarbeid hos Uno i slutten av januar.

En epost ble utsendt til alle vekterne for å forklare min tilstedeværelse siden de operer med ulike arbeidstider. Når godkjenningen av feltarbeidet var mottatt fikk jeg tilgang til å delta på så mange vakter som mulig. Jeg måtte ha tillatelse av hver ansatt til å følge dem og alle gav meg det som kalles informert samtykke, muntlig. Jeg deltok på til sammen femten billettkontroller og åtte ordensvakter. Majoriteten av billettkontrollene ble utført på Bybanen. Jeg var tilstede mellom fire til åtte timer hver gang, så jeg har observasjoner over lange tidsstrek. Jeg har også deltatt på seks vandring med Natteravnene.

I begynnelsen ønsket jeg å fokusere på det som hendte på kveld og nattestid, og jeg deltok derfor mest på tirsdag-, torsdag-, fredag- og lørdagskveld. Dette la begrensninger på hvilke observasjoner jeg fikk tilgang til, samtidig som det gjorde det enklere for meg å se endringer siden det stadig var de samme dagene og vekterne. Avdelingen jeg fulgte har veldig høyt fravær på grunn av sykdom og av denne grunn var det flere tilfeller hvor informantene ikke skulle jobbe som avtalt. Dette satte begrensninger på min deltakelse også. I ettertid har jeg

⁴Skyss er et selskap som er en avdeling i fylkeskommunen i Bergen. Skyss har ansvaret for kollektivtrafikken i Hordaland, og tildeling av kontrakter for kjøring av blant annet buss og Bybanen. Det er Skyss som bestemmer ruter og priser, har ansvaret for salg av billetter og at systemet er i orden, mens kontraktfestede selskaper tar seg av drift og vedlikehold. Ford1 Partner er ansvarlig for kjøring av Bybanen, en kontrakt de har ut 2017. Alle selskapene som har kontrakt med Skyss har fått disse gjennom anbudskrig. Vekterselskapet er også ansatt på kontrakt, og deres ansettelsesforhold avhenger av deres konkurransedyktighet med andre selskaper som tilbyr samme tjenester.

innsett at jeg kunne utvidet informantgruppen mer, slik at jeg kunne deltatt oftere. Feltarbeid i Bergen byr på noen miljømessige utfordringer siden været er skiftende, spesielt på vinteren. Siden mye av tiden ble tilbrakt vekselvis ute og inne var sykdom en begrensende faktor på egen deltakelse og informantenes.

‘Felten’: Deltakende observasjon i en arbeidshverdag

(...) we would suggest that the single most significant factor determining whether a piece of research will be accepted as (that magical word) “anthropological” is the extent to which it depends on experience “in the field” (Gupta og Ferguson 1997: 1).

I dette feltarbeidet benyttet jeg meg av deltakende observasjon og i slutfasen utførte jeg semi-strukturerte intervjuer med et utvalg av informantene (Bernard 1994). Deltakende observasjon handler om å kunne delta i hverdagen til informantene på en slik måte at ens tilstedeværelse blir normalisert og at informantene fortsetter sin hverdag som normalt. Deretter analysere informasjonen og sette den i et større perspektiv (Bernard 1994: 137). Måten jeg utførte dette på var ved å være med vekterne i deres arbeidshverdag og benytte de anledningene som fantes til å innhente informasjon og observere.

Det å gjøre feltarbeid på en arbeidsplass byr på noen spesifikke utfordringer. En av disse er å begrense hva *felten* er. Gupta og Ferguson (1997) problematiserer begrepet felten i henhold til antropologisk metode og deltakende observasjon. Gupta og Ferguson poengterer at samfunnsutviklingen har medført en faglig dreining mot andre tematikker, geografiske områder og feltarbeidsmetoder. Og at den tradisjonelle definisjonen av felten som et eksotisk, fjernt og avgrenset område ikke lenger er tilstrekkelig for å dekke de ulike ‘feltene’ antropologer nå gjør arbeid på (Gupta og Ferguson 1997: 10-14).

(...) it seems most useful to us to attempt to redefine the fieldwork «trademark» not with a time-honored commitment to the local but with an attentiveness to social, cultural, and political location and a willingness to work self-consciously at shifting or realigning our own location while building epistemological and political links with other locations (Gupta og Ferguson 1997: 5).

Deres poeng er dermed at felten i antropologisk forstand må følge sosiale, kulturelle og politiske lokaliteter og dette kan kreve en endring i hvordan felten defineres og hva som regnes som antropologiske tematikker (Gupta og Ferguson 1997: 33-40). Jeg anser dette som et sentralt poeng i forhold til min oppgave siden privatisering av sikkerhet ikke er et tradisjonelt antropologisk forskningsobjekt men at informasjonen jeg har innhentet og andre tematikker oppgaven er sentrert rundt står sentralt i antropologisk forskning. Antropologisk forskning er i følge Gupta og Ferguson (1997) basert på antropologens evne til å være en deltakende observatør og ikke på plassen arbeidet blir gjort. « Our focus on shifting locations rather than bounded fields is linked to a different political vision, one that sees anthropological knowledge as a form of situated intervention » (Gupta og Ferguson 1997: 38).

Det som knyttet vekterne sammen var arbeidsplassen, og min interaksjon med informantene foregikk i hovedsak der. Utover yrket fantes det mange ulikheter mellom vekterne som alder, utdanning, stillingsprosent, bosted og interesser. Felten i mitt tilfelle ble dermed de arenaene (Goffman 1959) hvor vekterne utøvet sitt yrke, som hovedkontoret, Bybanen, bussene, Byparken og holdeplassene, og de sosiale sammenkomstene de hadde. Samtidig som dette er bestemte sosiale arenaer har de også en karakter av å være offentlige rom. Av denne grunn er også passasjerene og publikum en stor del av observasjonene jeg har gjort, og jeg vil si at mitt felt ikke bare er vekteryret som sådan men også det offentlige rom mer generelt.

Siden jeg har gjort feltarbeid i mitt eget hjemland og i en by jeg hvor jeg har bodd i flere år er det viktig å drøfte hvilke utfordringer og fordeler dette medfører. Fordelene som foreligger er gode språkkunnskaper, god kjennskap til sosiale normer og skikker, og at etableringsfasen blir redusert (Gupta og Ferguson 1997; Hopkins 1996). Utfordringene er dermed å fange opp alle nyansene i de sosiale relasjonene, hvor mye kan farges av min eksisterende kjennskap og kroppsliggjøring.

Flere antropologer argumenterer for at man lettere kan overse viktige aspekter i studiet av eget samfunn, fordi det allerede er så inkorporert i en (Bernard 1994; Hopkins 1996). I min bearbeiding av materialet har jeg brukt komparative studier for å 'fremmedgjøre' en tilværelse jeg er veldig kjent med. Jeg mener dette har bidratt til å øke min analytiske kapasitet og distansen til mitt felt. Bernard (1994) hevder at studier av eget samfunn krever en ekstra god evne fra antropologens side om å kunne sette funnene inn i et analytisk perspektiv. Mitt feltarbeid er gjort i en dagligdags setting, og ved å knytte observasjonene og de emiske begrepene informantene brukte opp til teoretiske rammeverk har jeg forsøkt å analysere problemstillingene mine fra et antropologisk ståsted. Min kjennskap til vekteryret før

feltarbeidet er kun basert på erfaringer med sentervektene i arbeidssammenheng og bekjensheter innenfor denne yrkesgruppen, men utover dette er vekterykket nytt og ukjent for meg.

Så, hvorfor gjøre feltarbeid på en arbeidsplass? I Norge mener jeg at arenaene for skapelse av nye sosiale relasjoner er relativt få og de som eksisterer er ofte knyttet til utdanning, jobb og tilhørighet i bestemte grupper. I stor grad stiftes kjennskap mellom mennesker når det allerede foreligger en fellesnevner mellom dem, for eksempel at de er kollegaer, klassekamerater eller har felles bekjente. Hylland-Eriksen (1993: 84) kaller dette for egalitær individualisme som referer til nordmenns opptatthet av at deres 'naboer' er like dem selv samtidig som det er stor skepsis knyttet til disse 'naboene'. Altså er nordmenn opptatt av likhet og fellesskap, men i praksis holder de fleste seg for seg selv (1993: 84). Gullestad kaller dette for utilgjengelighet (1989), noe jeg vil diskutere i neste kapittel (se side 46).

I Norge finnes det en sterk drikkekultur som er sentrert rundt torsdag- fredag – og lørdagskveld, samt rundt helligdager. I situasjoner hvor berusede mennesker befinner seg sammen, som for eksempel på Bybanen på natten, foreligger det andre sosiale koder og tilnærminger til verbal kommunikasjon med fremmede enn det gjør i hverdagen ellers. Diskusjonen av hva dette impliserer for sikkerhet og kontroll vil jeg også gå nærmere inn på i kapittel 2. På grunn av denne type av sosialitets formasjon har jeg funnet ut at det å komme i kontakt med nordmenn er vanskelig så lenge man ikke får innpass i en bestemt gruppe. Ved å gjøre feltarbeid hos vektere ble jeg mer inkludert, siden dette allerede var en arbeidsarena hvor sosiale relasjoner ofte ble stiftet. Vennskap mellom vekterne er vanlig, og flere har mye kontakt med kollegaene utenfor arbeidsdagen.

Jeg tror mine likhetstrekk til informantene, som alder og studentstatus, bidro til at jeg ble raskt akseptert i gruppen. Det problematiske for meg med feltarbeid i Norge var tilgang til informanter, men når tilgangen var etablert opplevde jeg min bakgrunn som positiv. Jeg vil også nevne at premissene for samhandling kan variere fra byer til mindre tettsteder. I mitt tilfelle var feltarbeidet utført i en stor by og mine erfaringer er at det å etablere kontakt med mennesker i Bergen er vanskelig. Jeg vil derfor argumentere for at det å gjøre feltarbeid på en arbeidsplass er enklere i Bergen, fordi det er en sosial arena i utgangspunktet.

Praksis

Jeg betrakter deltakende observasjon over en lengre periode som eneste måten jeg kunne innhentet den informasjonen jeg har. Grunnen til dette er mulighetene metoden gir når det kommer til å studere samhandlingsmønstre, kroppslige praksiser og variasjoner mellom vekterne (se Jenkins 1994). Siden jeg fulgte informantene i arbeidshverdagen deres inkluderer observasjonene deres samhandling med og reaksjoner fra passasjerer og andre mennesker. Ved å studere vekterne i ulike situasjoner har jeg fått en mer detaljert informasjon enn den jeg har fått fra intervjuene, samtidig har min samhandling med vekterne bidratt til en innsikt i hva som er relevante spørsmål å stille.

Jenkins forstår feltarbeid slik: «Conducting fieldwork is a two-sided process: the anthropologist must undo and gradually bring to consciousness his or her own assumptions at the same time as grasping the indigenous categories» (1994:442). Jenkins utførte sitt feltarbeid på en markeds plass i Frankrike hvor han fokuserte på kroppslig kunnskap og hvordan denne anvendes og læres, av kjøpere og selgere. Hans poeng er at man må bruke en praksis-teoretisk tilnærming for å forstå samhandlingsmønsteret mellom partene fordi det som ofte blir uttrykket gjennom ord på markeds plassen er selvfølgeligheter og overfladiske samtaler. For å forstå den ritualiserte praksisen kreves det en god innsikt fra antropologens side fordi det kommuniseres mye med kroppsspråk og i dette kroppsspråket ligger det mye underforstått mening (Jenkins 1994). Deltakende observasjon handler dermed om å bli en så 'naturlig' del av omgivelsene man studerer slik at informantene fortsetter sin hverdag som normalt (Jenkins 1994). Dette er relevant i forhold til mitt eget feltarbeid siden kroppslig kunnskap og kroppsspråk er en stor del av vekternes arbeid. Gestikuleringer, ansiktsuttrykk og atferdsendringer brukes av vekterne i arbeidet og til «å lese» passasjerene. Jeg måtte derfor observere denne samhandlingen for å forstå hvordan og hvorfor den tok den formen den gjorde.

Vekterne tilegner seg kunnskap om reaksjonsmønstre gjennom arbeidsdagen, og denne kunnskapen brukes til en viss grad i kategoriseringen av mennesker. For å forstå hva vekterne gjør må jeg derfor forstå hva som ligger bak handlingene. Ved å fokusere på praksis og kunnskapsproduksjon argumenterer Jenkins at vi best kan samle inn troverdig og ærlig kunnskap (1994:434). Og en antropologs jobb er å se på hva som skjer i felten og teknikkene og ferdighetene som kreves for å kunne delta i den ritualiserte samhandlingen som foregår mellom informantene (Jenkins 1994:436). Ved å kun gjøre intervjuer går man glipp av all kunnskapen som informantene tar for gitt, og man får ofte en generalisert forklaring som

utelater subtile forskjeller (Jenkins 1994: 437-438). Jeg vil derfor argumentere for at en slik praksis-teoretisk tilnærming, som jeg har i denne oppgaven, krever et feltarbeid basert på deltakende observasjon.

Semi-strukturerte intervjuer

I tillegg til deltakende observasjon utførte jeg i slutfasen intervjuer med seks av informantene. Semi-strukturerte intervjuer er en dialog mellom informant og antropolog, hvor en liste med spørsmål er utarbeidet på forhånd (Bernard 1994, O'Reilly 2012). Jeg definerer intervjuene som semi-strukturert fordi denne listen kun var forslag til tematikk jeg ønsket å gå inn på, men samtalen var bare løst basert på disse. Intervjuene utførte jeg i mitt hjem eller hjemme hos informanten. Jeg ønsket en så åpen dialog som mulig og jeg valgte derfor å gjøre intervjuene utenfor arbeidsplassen. Jeg valgte denne metoden fordi den gav meg tilgang til informantene og deres meninger og kunnskap på en annen måte enn den jeg hadde i felten. Ved å bruke slike intervjuer kunne dialogen konsentreres i en større grad mot den tematikken jeg ønsket å vite mer om, og premissene sattes i en større grad av meg. Intervjuene bidro også med informasjon fra informanter som var litt tilbaketrunkne i arbeidssituasjonen og som ofte ble overskygget av mer dominerende kollegaer. Disse semi-strukturerte intervjuene utførte jeg på slutten av feltarbeidet, som en supplerings til den empiriske informasjonen jeg hadde samlet inn.

Feltnotater

Jeg forbeholdt notatskrivingen til kun helt spesielle detaljer som måtte noteres og fullførte notatene når jeg kom hjem. Jeg valgte denne metoden av to grunner. For å få tilstrekkelig innpass og for å skli naturlig inn i omgivelsene forsøkte jeg å følge vekternes oppførsel mest mulig. Siden notatskrivingen ville bli lagt merke til av både vektere og passasjerer ønsket jeg ikke at dette skulle legge føringer på hendelsene. Samtidig frigjorde dette masse tid som jeg kunne bruke mer aktivt i den deltakende observasjonen. Ved et intervju nevnte en informant at hun hadde følt seg trygg på meg og oppført seg som vanlig fordi jeg «ikke var en raring som stod i ett hjørne og tok notater». I de tilfellene jeg tok notater tydeliggjorde jeg dette for informantene. Det negative med dette var at ikke alle beskrivelser er like detaljerte, samtidig føler jeg at gjengivelsene er tro mot observasjonene.

Avdelingene i Uno

Jeg fikk tilgang til avdelingene med høyest antall kvinner siden jeg hadde ønsket å få følge kvinnelige vektere i deres arbeidshverdag. Antallet av kvinnelige ansatte økte min mulighet for regelmessig deltakende observasjon. Avdelingene ble kalt ‘billettkontroll’ og ‘ordensvakt’, og arbeidet i disse avdelingene ble utført på Bybanen og på bussene.

Billettkontroll handler om å kontrollere billettene til passasjerer på offentlig transport.

Billettkontroller utføres hver dag på Bybanen og på bussene i Bergen. Hver vekter er utstyrt med en billettskanner som kan vise om en billett er gyldig eller ikke, og det gis gebyr⁵ til passasjerer som ikke kan fremvise gyldig billett eller mangler dokumentasjon.

Billettkontrollene blir utført av uniformerte vektere, og de er mellom to og fem vektere på hver kontroll. Målet med billettkontrollene er å redusere *sniking* ved å ha synlige kontroller ofte, slik at det skal motivere passasjerene til å kjøpe billetter. Å *snike* betyr i denne sammenhengen at man kjører buss eller Bybanen uten gyldig billett. Dette begrepet er det som brukes i dagligtalen blant informantene, Skyss og passasjerene, og jeg velger derfor å bruke deres begrep videre i oppgaven.

På ordensvaktene har vekterne ansvaret for Bybanen og at passasjerene føler reglementet som gjelder der, samtidig som det sjekkes billetter. Uno ble ansatt av Skyss til å ha ordensvakter på Bybanen og dette ble gjort spesifikt for å redusere konflikter, ødeleggelser og bråk.

Ordensvaktene utføres fredags - og lørdagskveld/natt, samt dagene før helligdager, slik som 30. april og 16.mai. Vanlige arbeidsoppgaver vekterne har på disse vaktene er å forhindre at passasjerer konsumerer alkohol på banen, noe som gjøres ved å beslaglegge det som bryter med reglementet. Vekterne må også passe på hva som skjer i Byparken, hvor det står billettselgere på natten. Det er ofte her krangler kan oppstå, spesielt ved forsinkelser.

Andre avdelinger i Uno er ‘personellkontroll’ (kontroll av ansatte på butikker/bedrifter), ‘skjenkekontroll’ (kontrollerer at utesteder sjekker legitimasjon grundig), ‘sikkerhetskontroll’ (sikkerhetskontroll på flyplasser), ‘sentervektene’ (vektene som har ansvaret for kjøpesentere), ‘sivilvektene’ (vektene uten uniform som skal ta tyver i butikker), ‘butikkvektene’ (vektene som jobber på en butikk/kiosk), og vektere som ‘patuljerer’ og ‘rykker ut’ ved utløsning av alarmer. Noen vektere jobber også innenfor ‘trafikkkontroll’ (regulering av trafikk ved veiarbeid o.l.) og på ‘vakt og sikring’ (kontroller på byggeplasser o.l.)

⁵ Prisen på gebyret under feltarbeidet var 750 kroner. En enkeltbillett kostet til sammenligning 29 kroner

En vanlig dag i felten

En vanlig dag i felten begynte med at jeg møtte opp på hovedkontoret, hvor alle vekterne møtes og jeg fulgte deretter med de gjennom arbeidsdagen. Hovedkontoret er vekterselskapets kjerne og det ligger sentralt i forhold til Bybanen og bussene. Hovedkontoret var en arena hvor jeg hadde mulighet til å stille mange spørsmål, og hvor jeg kunne bli bedre kjent med vekterne. Ved vaktskiftene møttes de som kom av ett skift og de som skulle begynne ett skift, dermed var det ofte mange vekter tilstede samtidig.

På kontoret har de et samlingsområde med stoler og bord. Her møttes alle som skulle på jobb og det var her pausene ble tilbrakt. I begynnelsen ønsket jeg å bli bedre kjent med informantene og brukte disse pausene til å observere oppførsel og dynamikken i gruppen. Jeg fikk benytte meg av området på stort sett same linje som vekterne og etter hvert ble jeg godt kjent med omgivelsene. Det var ett rom jeg ikke hadde tilgang til på hovedkontoret. I dette rommet fantes utstyret vekterne hadde med seg på kontrollene og det var mye trafikk inn og ut av dette rommet før vaktene. Jeg ble aldri nektet adgang, men jeg ble heller aldri invitert inn. Diskusjoner av inndeling av grupper og informasjon om rutiner ble ofte gitt inne på dette rommet.

På ordensvaktene møttes vekterne på endestoppet til Bybanen og på disse vaktene hadde ikke vekterne pause på hovedkontoret. Derimot bestod ordensvaktene av mye dødtid når vognene returnerte til byen, og ventetiden i Byparken, og dermed var dette tidsrom for samtaler med informantene. Det var også mye ventetid når kontrollene på en vogn eller buss var ferdig, og vi ventet på neste bane eller buss. Utenom pausene var dette tidsrommet hvor vekterne snakket mest med hverandre og med meg.

Samtalene, vekterne imellom, handlet om alt fra Youtube-videoer⁶ til snakk om andre ansatte i selskapet. I begynnelsen av feltarbeidet var noen av vekterne veldig opptatt av å forklare meg alt de gjorde på banen og hvorfor. Hvis en situasjon oppstod på banen fikk jeg informasjon om hva som hadde skjedd og hvorfor visse rutiner ble utført. Jeg ble informert på lignende måte som de som fikk opplæring, som er lignende det Jenkins (1994) omtaler som apprenticeship. Det positive med denne posisjonen var at det gav meg et innblikk hvordan kunnskapen viderefremmes til nye vektere (Jenkins 1994). De første vaktene fikk jeg være med noen av de mest erfarne vekterne og disse var ofte de som frivillig informerte meg om

⁶ Youtube er en kommersiell internettside hvor man kan se på og laste opp ulike videoer.

forskjellige situasjoner og rutiner. Jeg merket en endring utover i feltarbeidet hvor vekterne la mindre interesse i meg og feltarbeidet mitt, og jeg ble mer en naturlig del av gruppen.

Informantene

Jeg fokuserte i hovedsak på de kvinnelige vekterne fordi jeg ønsket å ha fokus på kvinner i ett mannsdominert yrke. Av denne grunn er en majoritet av informantene kvinner. Alle informantene jobbet for vekterskapet under hele, eller deler av feltarbeidet. Flere kombinerte jobben med studier og bakgrunnen og motivasjonen til de ulike informantene er dermed varierende. Fellestrekkene mellom disse kvinnene er at alle var i tjuårene og de fleste valgte vekteryret fordi de ville teste egne evner og fordi det er et fleksibelt yrke. Flexibiliteten er knyttet til ulike arbeidstider, lengde på vaktene og hvilke ukedager en kan jobbe.

Thea er i midten av tjuårene og har jobbet som vokter ved siden av studiene i flere år. Hun tok et vokterkurs i militæret og søkte jobb som vokter i Bergen fordi det er et fleksibelt yrke. Studielån alene er ikke nok for å dekke alle utgiftene i studiehverdagen og kveldsvaktene med billettkontroll er dermed en god supplerings. Selv om hun har vært lenge i yrket ønsker hun ikke å fortsette utover studietiden. I arbeidshverdagen er hun strukturert og veldig vennlig ovenfor passasjerene. Thea jobber i hovedsak på billettkontroll, men av og til ordensvakter og personellkontroller. Hun har tidligere jobbet som uniformert butikkvokter.

Ase er i tjuårene og har også jobbet som vokter i noen år. Hun har vært innom flere avdelinger, men jobber nå fast på billettkontroll. Hun trives godt med jobben og flexibiliteten den gir.

Pia er i begynnelsen av tjuårene og har jobbet ett par år som vokter. Hun begynte i jobben fordi hun syntes det så ut som et spennende yrke med en variert arbeidsdag. Hennes mål er etter hvert å komme inn på politihøyskolen og hun anser vekteryret som en god prøvelse på egne evner og personlighetstrekk. På jobb kan hun fremstå som litt tøffere og mer bestemt enn noen av de kvinnelige kollegaene sine. Samtidig opptrer hun veldig rolig og vennlig ovenfor passasjerene. Pia jobber mest på billettkontroll og ordensvakter, samtidig som hun har administrative oppgaver.

Siri er i midten av tjuårene og har jobbet som vokter i noen år. Hun er som Thea også student som er deltidsvokter. Siri jobber mest med billettkontroll og ordensvakter. Hennes mål med yrket er økonomiske, og hun anser dette som en midlertidig jobb. Det at hun får testet

sine personlige ferdigheter anser hun som et pluss. Hun har ønsket å få jobbe som senterveker men har aldri fått tilbud om en slik stilling, selv om hun for en periode jobbet som butikkveker.

Hanne er i begynnelsen av tjuårene og jobber også deltid. Hun jobber mest på billettkontroll og ordensvakter, men har hadde også noen administrative oppgaver under feltarbeidet. Hanne tok vektorkurs i militæret og søkte denne deltidsjobben på grunn av variasjonsmulighetene. Hanne har ingen ønsker om å fortsette i yrket etter studiene.

Karin er i midten av tjuårene og har vært veker i noen år. Hun jobber også deltid og har denne jobben vedsiden av studiene. Hun har nevnt at hun ofte foretrekker uniformert arbeid, som militær og vektararbeid, men hun ønsker ikke en karriere som veker. Karin avsluttet sitt arbeidsforhold på slutten av feltarbeidet fordi hun var ferdig utdannet og skulle flytte.

Tina er i begynnelsen av tjuårene og begynte i selskapet midt i feltarbeidet. Vektorselskapet ansatte ekstra vektere for en kampanje som gikk på å øke kontrollene i en periode. Tina var en av disse som fikk fast ansettelse i ettertid. Hennes motivasjon for å jobbe som veker var å få testet sine personlige grenser og bli litt tøffere.

Victoria er i begynnelsen av tjuårene og har vært ansatt i noen måneder. Hun ble ansatt på samme tid som Tina, og fikk også fast deltidsstilling. Hennes motivasjon for å bli veker var arbeidstiden og det utfordrende miljøet.

Anonymitet og taushetsplikt

Anonymitet er veldig viktig i denne oppgaven både fordi man i antropologisk praksis skal ta hensyn til sine informanternes rett til anonymitet (O'Reilly 2012; Hopkins 1996), og fordi anonymitet er sentralt innenfor vektorselskapet. All informasjon som er innhentet under feltarbeidet ble anonymisert direkte i notatene. Hvordan jeg gjorde dette vil jeg gå inn på om litt. Jeg sendte også inn meldeskjema til NSD som jeg fikk godkjent.

I arbeidstiden er vektene utstyrt med et identitetskort med bilde og nummer. Dette nummeret er identiteten til vektene når de er på jobb. Vektene personlige navn er redusert til et nummer av to grunner. For det første er navnet deres irrelevant i arbeidssituasjonen og for arbeidsoppgavene de utfører og for det andre skal dette beskytte vektene mot reaksjoner fra personer de har kommet i kontakt med gjennom sitt arbeid. Ved å kun ha et nummer på

identitetskortet må eventuelle klagesaker gå igjennom selskapet, fordi vekterne i prinsippet ikke skal kunne oppspores av privatpersoner. Derfor forsøker vekterne også å unngå bruk av navn i arbeidssituasjonen selv om det av og til forekommer. Dette er også med på å redusere høylytt kommunikasjon mellom vekterne fordi de må gå bort til den personen de skal kommunisere med.

Jeg har derfor forsøkt å anonymisere informantene og vekterselskapet så langt det lar seg gjøre. Under feltarbeidet var jeg klar ovenfor informantene mine om min hensikt og at materialet ville bli anonymisert. For å få tilgang til disse avdelingene måtte jeg også underskrive en taushetserklæring noe som begrenser min mulighet til å omtale interne rutiner.

Anonymiseringens utfordringer

Når man endrer navnet på en gruppe og stedet de er lokalisert kan dette bli problematisk siden innsikten i den historiske konteksten blir redusert (Hopkins 1996: 124). Derfor er studiet av et steds spesifikke fenomener og grupper vanskelig å anonymisere fordi dette minsker evnen en har til å plassere de i en større kontekst (Hopkins 1996: 124). I Norge finnes kun en bybane, og den er i Bergen. Bybanens utforming og funksjon skiller seg fra annen offentlig transport som trikk, buss og t-banen, ved at den er utformet som en t-bane, men kjører på bakken som en trikk. Bybanen går også kun en strekning og har begrenset rekkevidde i sammenligning med trikk og t-bane.

En annen faktor er også at debattene rundt Bybanen har vært svært omfattende og dette henger mye sammen med bergensernes forhold til byen, kollektivtrafikk og infrastrukturen. Bybanen er blitt et slags statussymbol for miljøbevisste pendlere samt et turistmål. Hvis jeg skulle anonymisert stedet feltarbeidet mitt er utført ville dette begrense materialet jeg har for å kontekstualisere min informasjon. Billettkontrollene i seg selv er noe som finnes på andre typer kollektivtransport også, det spesielle med Bybanen er behovet for ordensvakter og det faktum at Bybanen går kontinuerlig hele helgen.

Ved å gjøre feltarbeid nærme sitt eget bosted følger flere problemer enn anonymisering av *felten*. Når man er bosatt nære informantene, kan man havne i situasjoner hvor informantene blir en del av ens hverdagsliv (Hopins 1996). Man kan møte informantene når man er med bekjente, kollegaer og familie og dette kan påvirke anonymiteten. «Anthropology has always been faced with the conflict between the search for knowledge and the moral responsibilities

that knowledge, particularly knowledge about people for whom we have come to care, brings» (Hopkins 1996:123). Det har til nå ikke vært problematisk å møte på mine informanter utenfor feltarbeidet, men jeg ønsker å beskytte deres identitet så langt det lar jeg gjøre.

Metodisk utfordring: posisjonering

Alle antropologer må være klar over sin egen posisjon og interesse, og påvirkningen dette har på ens arbeide (Hastrup 2004: 459). Under et feltarbeid tar man en teoretisk posisjon som er med på å definere hvordan man fortolker materialet. På samme tid har man også en mer praktisk posisjon i feltarbeidssituasjonen og dette er den posisjonen blir tilskrevet av sine informanter.

Subjektivitet og analytisk avstand

I mitt feltarbeid har jeg reflekter over hvordan min posisjon, som kvinne, student og nordmann, har påvirket retningen arbeidet har tatt. Ved å fokusere på kvinner i et mannsdominert yrke har jeg en forutinntatt idé om hvordan en 'tradisjonell' vokter skal se ut og være, og dette kan ha påvirket fokuset mitt. Fokus på kjønnsforskjeller kan derfor ha overskygget andre mer vesentlige dimensjoner ved denne gruppen. På den annen side har jeg vært veldig oppmerksom på at jeg har disse forutinntatte ideene og derfor vært bevisst på å unngå å tilskrive mening i situasjoner før jeg har kunnskap om disse.

Antropologisk kunnskap er subjektiv i den grad antropologen selv bestemmer fokus og tolkning (Caplan 1988). Dette betyr derimot ikke at studiene ikke er representasjoner av faktiske hendelser, men at betydningen har blitt påvirket av både antropologen og informantene. Antropologen er forskningsinstrumentet og tilgang til kunnskap er derfor påvirket av antropologen og konteksten (Caplan 1988; Schweder 1994). Samfunn og mennesker er stadig i endring og konteksten feltarbeidet gjøres i vil dermed også alltid variere. Jeg vil dermed argumentere for at mitt studie er subjektiv i den grad mitt fokus er definert av meg, men på den annen side er hendelsene som er observert allikevel reelle.

Antropologen i felten

Det å gjøre feltarbeid på en arbeidsplass som er i det offentlige rom legger også noen føringer på metode. Billettkontroller kan føre til sjenerende situasjoner for passasjerene og min sivile bekledning viste seg å være problematisk. Ved både billettkontroll og ordensvaktene forsøkte jeg å følge en og en kvinnelig vekter inne på banen eller bussen. Dette gjorde jeg ved å følge etter en vekter og stå ved siden av henne mens hun utførte sine arbeidsoppgaver. Jeg vekslet ofte på hvem jeg fulgte gjennom hvert skift, men jeg konsentrerte meg om ett par kvinner hver gang. Min bekledning tilsa at jeg var en vanlig passasjer og dermed ble jeg møtt med mistenksomhet av enkelte passasjerer. Min sivile bekledning begrenset dermed hvor tett opptil jeg kunne følge vekterne. Hadde jeg hatt full vekteruniform ville ikke min status blitt satt spørsmålsteget ved, men dette ville legge føringer på feltarbeidet. Som et kompromiss for å redusere mistenksomheten fra passasjerene ble jeg derfor utstyrt med en refleksevest med vekterselskapets logo på.

På denne måten ble min identitet en annen enn vekterne og passasjerene, men vesten ga meg også tilgang til nærmere observasjoner. I noen tilfeller antok passasjerene at jeg var en vekter på opplæring, og på denne måten kunne jeg få de samme reaksjonene som vekterne fikk. Dette begrenset også min kontakt med passasjerene siden de trodde jeg var en vekter og dermed virket det unaturlig å stille passasjerene spørsmål. I oppstartsfasen ble jeg også rådet av avdelingslederen om å opptre varsomt ovenfor passasjerene, og at jeg måtte se an situasjonen før jeg eventuelt stilte noen spørsmål. Jeg valgte dermed å konsentrere meg om passasjerenes reaksjoner og stilte dem derfor ikke noen spørsmål utover de samtalene passasjerene selv tok initiativ til.

«In the country of the blind, who are not as unobservant as they appear, the one-eyed is not king, but spectator» (Geertz 1974: 30). I dette sitatet henviser Geertz til at en antropolog ikke er en altseende person som har en unik evne til å fortolke og forklare fenomenene som studeres. Jeg ser en likhet Geertz og Jenkins;

Yet the ethnographer's point of view has to be included within the perspective: since «the social» is made up of the interpretation of interpretations, it is not experienced as transparency but as anomaly. The experience of anomaly is the basis that allows us both to escape from an impossible objectivity that eliminates the observer, and from a selv-regarding subjectivity (Jenkins 1994: 445).

I både Jenkins og Geertz tilnærming blir ikke antropologen en del av gruppen som studeres, men en som står utenfor eller en anomali som får tilgang til en ellers ekskluderende sfære (Geertz 1974; Jenkins 1994). I mitt tilfelle ble ikke jeg en vekter på lik linje som informantene. Jeg tok del i deres arbeidshverdag men hadde en annen posisjon enn deres. Dermed er mitt perspektiv også et annet enn deres. Jeg som antropolog er en anomali som forsøker å gi mening til de normales hverdag og det faktumet at jeg til en viss grad fortsatt er utenfor bidrar til den analytiske avstanden et feltarbeid krever (Jenkins 1994: 445).

Oppbygging av oppgaven

Kapittel 2 drøfter normer for sosial samhandling på Bybanen og i det offentlige rom. Jeg benytter etnografiske skildringer både for å vise vekternes arbeidshverdag og utfordringene Bybanens temporale sosialitet byr på (Long og Moore 2013). I dette kapittelet vil jeg drøfte hvordan kroppsliggjorte strukturer, habitus (Bourdieu 1995), er med på å forme sosialiteten på Bybanen og hvordan vekterne utfører en ekstern disiplinering av passasjerenes atferd (Foucault 2008). Jeg drøfter hvordan den temporale sosialiteten på Bybanen er tilknyttet drikkekulturen i Bergen og at denne medfører en endring blant noen passasjerer i overholdelse av høflighetsnormer. Mitt hovedargument i dette kapittelet er dermed at oppførselen på Bybanen er knyttet til normer for sosial samhandling og opprettholdelse av utilgjengelighet (Gullestad 1989; Longva 2003) og at vekternes tilstedeværelse har en selvdisciplinerende effekt (Foucault 2008) på passasjerene. Formålet med dette kapittelet er å vise hvordan disse samhandlingsnormene realiseres i praksis og diskutere hva som danner grunnlaget for disse normene.

I Kapittel 3 diskuterer jeg hvordan tillit produseres i det offentlige rom og måten tillit i relasjoner former vekternes yrkesutførelse og folk sin oppfattelse av kontroll og overvåkning. I tråd med Grimen (2009) og Daniel og Knudsen (1995) sine perspektiver på tillit argumenterer jeg for at de tillitsforholdene jeg mener foreligger mellom vektere og passasjerer former praksis og dette private offentlige rommet. Jeg omtaler vekteryrket som en profesjon, og et av mine poeng er at tillit står sentralt i forhold til politisær virksomhet i Norge. Ved hjelp av et case fra Sør-Afrika belyser jeg forskjeller i hvordan vekterne benyttes og behandles der og hvordan tillit og mistillit (re)produseres; i sammenligning med den norske konteksten. I dette kapittelet fokuserer jeg også på kroppslige praksiser og hvordan vekterne og passasjerenes ritualiserte samhandling bekrefter tillitsforholdet mellom dem (Jenkins1994).

Formålet med dette kapitlet er gjennom empiriske skildringer å vise betydningen av tillit for bruken av *non-places* (Augé 1995) som Bybanen og hvordan både intern og ekstern disiplinering av passasjerene tar form (Foucault 2008).

I kapittel fire er hovedtemaet kjønn: hvordan kjønnsdiskurser aktualiserer seg i praksis og organiserer, definerer og verdi rangerer arbeid. Jeg bruker Henrietta Moores (1994) perspektiv på hvordan menneskers identitet dannes gjennom subjekt posisjoner knyttet til ulike diskurser hvor alle subjekt posisjonene samlet utgjør ens identitet. Denne identiteten er prosessuell, og diskursene den er basert på kan også reproduseres og motsettes gjennom praksis. Jeg identifiserer risikodiskursen som dominerende innenfor vekterselskapet og likestillingsdiskursen som dominerende i det norske samfunnet generelt. Ved å diskutere subjekt posisjoner fremmet for menn og kvinner i disse diskursene forsøker jeg å drøfte hvordan kjønn brukes i de ulike avdelingene i vekterselskapet og måten egenskaper defineres som kjønne. Jeg diskuterer også hvordan avdelingenes risikonivå spiller inn på egenskapene som tilknyttes avdelingene. Formålet med dette kapitlet er å drøfte den kjønne arbeidsdelingen i de ulike avdelingene legitimeres og hvordan dette står i kontrast med den nasjonale diskursen om likestilling. Komparativt bruker jeg Halvard Vikes arbeid om kjønn av egenskaper og arbeid innenfor helsesektoren og hvordan disse plasseres i et verdihierarki (2001). Jeg viser også, i tråd med Jorun Solheim, hvordan kjønnsmessig rangering i arbeidslivet er en rangering av kompetanse og egenskaper og at kompetanse «kan betraktes som den sentrale oversettelsesmekanisme som knytter verdi til kjønn» (2002: 116-117).

I kapittel fem samler jeg opp alle trådene og belyser hvordan sosial samhandling, etikette, tillitsrelasjoner og kjønnsdiskurser danner lokale premisser for formasjonen av et globalt fenomen som privatisering av sikkerhet. Jeg argumenterer for at vekteryret er en god inngangsport til å forstå hvilke påvirkninger privatisering av sikkerhet har på samfunnet hvor den praktiseres og hvordan praksiser og normer i samfunnet påvirker det polisiære arbeidet vekterne gjør. Jeg hevder at et praktisk teoretisk blikk på vekternes arbeid kan bidra til en økt forståelse for hvordan privatisering av sikkerhet oppleves i Norge og hvilken plass vekterne har i det norske samfunnet.

Kapittel 2

Bybanen: disiplinering i det offentlige rom

Innledning

I dette kapittelet redegjør jeg for konteksten for mitt feltarbeid samtidig som jeg beskriver arbeidshverdagen til vekterne. Hovedfokuset er hvordan sosiale samhandling på Bybanen følger visse mønstre og reproducerer normer for akseptert atferd i det offentlige rom (Bourdieu 1991; 1995). Jeg forstår Bybanen som en *non-place* siden dette er et midlertidig rom som ikke kan defineres ut ifra antropologiske definisjoner for sted (Augé 1995:96). Jeg drøfter også hvordan sosialiteten (Long og Moore 2013) på Bybanen er knyttet til spesielle tidsperioder av døgnet og hvordan vekterne i sitt arbeid fokuserer på å opprettholde Bybanen som et rom av ro og orden der verbal kommunikasjon er minimal.

Gjennom dette kapittelet vil jeg altså drøfte hvordan sosialitet på Bybanen produseres og reproduseres gjennom et fokus på hva som ansees som høflig (Longva 2002). Jeg hevder at respekt for andres tid og rom spiller en avgjørende rolle for sosialitet i rommet, samt at i normene for ro og orden foreligger en idé om at for mye sosial samhandling kan skape uro (Gullestad 1989). Gjennom å unngå kontakt med fremmede opprettholder passasjerene en *utilgjengelighet* som skaper *symbolske gjerder* mellom dem selv og andre (Gullestad 1989: 126-127). Denne utilgjengeligheten er med på å opprettholde distansen mellom passasjerene og den minimale verbale kommunikasjonen på Bybanen. Gjennom disse nevnte perspektivene hevder jeg at vekternes oppgave på Bybanen er å opprettholde verdiene om ro og orden, samt høflighetsnormene som foreligger, og på denne måten *disiplinere* (Foucault 2008) passasjerene og deres atferd på og bruk av banen, samtidig som vekternes tilstedeværelse fører til en selvdisiplinering fra passasjerenes side.

Bybanen: historie og utforming

Bybanen ble introdusert som ett tilskudd til den offentlige transporten i Bergen i 2010. I media ble det heftig debattert om banen skulle lages, hvordan den skulle se ut, hvor den skulle gå og hvordan billettsystemet skulle fungere. De som var positive til byggingen argumenterte med bedre kollektivtilbud og modernisering av byen, de som var negative argumenterte med store kostnader og forstyrrelse av bybildet. Etter åpningen har debatten og kritikken fortsatt, og nå er debatten sentrert rundt forlengelse av banen i retning Åsane. Forlenging av banen vil kunne fjerne biltrafikken fra sentrum, og dermed redusere forurensningen. Skepsisen er rettet mot trasévalg, og om biltrafikken kan ofres for å utvide banen.

Når Bybanen ble åpnet ble dette et tilskudd til det nattlige transporttilbudet og mange av menneskene som tidligere benyttet seg av taxi har nå begynt å bruke Bybanen. Atferden som tidligere var fremtredende i taxikøene⁷, har dermed forflyttet seg til Bybanen. Forskjellen mellom taxikøene og Bybanen er at det kan samles flere mennesker på Bybanen og utenfor. Det å kontrollere atferden til passasjerene blir dermed veldig viktig for vekterne på Bybanen fordi konflikter og uroligheter for kan oppstå med så mange mennesker samlet. Vekternes arbeid er dermed å kontrollere situasjonen og opprettholde ro og orden.

På den første ordensvakt sa Pia at hun personlig ikke ville tatt Bybanen på natten hvis det ikke hadde vært vektere der fordi *det ville vært helt ville tilstander*. Hennes skepsis var mye rettet mot sin egen sikkerhet, og av erfaring så visste hun hva noen var i stand til å gjøre selv når det var vektere på banen. Denne samtalen har bidratt i stor grad til fokuset jeg har ikke bare på kvinnelige vektere, men vekternes rolle spesielt på Bybanen hvor deres tilstedeværelse ansees, av mine informanter og Skyss, som veldig viktig.

Utforming

Bybanen starter i Byparken som ligger mellom Festplassen og Torgalmenningen. Endestoppet er Lagunen, under feltarbeidet var det Nesttun, og når utbyggingen er ferdig vil den gå helt til Flesland. Hver vogn har 84 sitteplasser og kan romme 212 personer. Bybanen har sin egen trasé ut fra sentrum, slik at den ikke må forholde seg i stor grad til annen trafikk. Førerne har også en kontroll som kan endre trafikklysene til grønne, slik at banen ikke må stoppe opp i

⁷ Det er et kjent tilfelle at taxikøene i Bergen kan være lange og mange konflikter har utartet seg i disse køene. Atferden som har oppstått i disse køene er ikke bare et resultat av den faktiske ventingen som personene må finne seg i, men også et resultat av alkohol og berusede mennesker.

hvert lyskryss. Hver vogn har fire dører på hver side, de midterste dørene er doble, mens de ytterste dørene er enkle. Det er et styrerom i hver ende av vognen som føreren sitter i. Sitteplassene er fordelt på rekker med tosetere, sittegrupper (to tosetere som er vendt mot hverandre), nedleggbare seter og noen enkle seter. Siden vognene ikke snur men kan føres i begge retninger, står halvparten av setene motsatt vei av resten. På denne måten kan passasjerene bestemme hvilken retning de vil sitte.

Banen er tilrettelagt for å brukes av passasjerer med ulike fysiske behov og på denne måten skal den være tilgjengelig for alle betalende passasjerer. Det er stenger og håndtak i taket og ved setene som stående passasjerer kan holde seg i og det er egne områder for handikappede og personer med barnevogn. Disse områdene er skiltet, og her finnes det nedleggbare seter som kan slås sammen for å lage mer plass. Plattformene på holdeplassene er opphøyde i samme høyde som gulvet på banen, og på denne måten kan vogner og rullestoler kjøres rett inn. Det er skjermer i taket hvor neste stasjon vises og en stemme annonserer hvert stopp. Banen stopper automatisk på hvert stopp og man åpner dørene ved å trykke på røde, runde knapper. Det finnes ingen søppeldunker på banen og lite reklame i sammenligning med bussene. Dette er med på å gjøre rommet midlertidig siden det ikke er tilrettelagt for at noen skal oppholde seg der over lang tid.

Ved hver inngang finnes billettscannere hvor billettene registreres, men det er ingen anvisning for hvordan disse skal brukes utover det som står på skjermen. Hver stasjon er utstyrt med en eller to billettautomater, benk, tak og søppeldunker. Byparken har flere benkplasser og er dekket med ett større tak enn de andre stasjonene. Her er det også flere billettautomater. Lokalisert midt i Bergen sentrum er dette den travleste stasjonen og er dermed beregnet for flere ventende passasjerer enn de andre.

(...) the real non-places of supermodernity (...) have the peculiarity that they are defined partly by the words and texts they utter us: their instructions for use which may be prescriptive (Take right-hand lane), prohibitive (No smoking) or informative (You are now entering the Beaujolais region). This establishes the traffic conditions of spaces to interact only with texts, whose proponents are not individuals but 'moral entities' or institutions (...) (Augé 1995: 96).

Augé hevder at non-places er regulerte og dets bruk kommer til uttrykk for brukerne gjennom instruksjonene som er gitt. Videre hevder han at brukere av slike non-places har ett

kontraktforhold til rommet som brukerne blir minnet om når det er nødvendig (1995: 101). Et slikt kontraktforhold representeres på Bybanen gjennom billettsystemet. Vekterne er ansvarlige for å påminne passasjerene om restriksjonene og premissene for benyttelsen av Bybanen, og dermed kontraktforholdet passasjerene inngår i.



Bildet over: holdeplassen Byparken. Bildet under: Bybanen





Bildet over: En av billettautomatene i Byparken.

Billettssystemet

Kollektivtransporten i Bergen bruker et billettssystem som krever både kjøp av billett og registrering av denne billetten. Registrering gjøres ved å holde billetten inntil en billettscanner inne på bussen eller Bybanen, og når denne piper er billetten registrert. I tilfeller hvor billetten ikke er registrert regnes den ikke som gyldig. I noen tilfeller har passasjerene en billett som allerede er registrert som ikke trenger å skannes. Anskaffelse av billett kan gjøres i billettautomater, på bussen (til en høyere pris), via en mobil-applikasjon (app) og i utvalgte kiosker. Instruksjon om kjøp og registrering er montert opp på hvert bybanestasjon og passasjerene er pliktige å sette seg inn i de vilkår som gjelder.

Billettene kategoriseres inn i voksen, barn, ungdom, student, militær og honnør. En billett som kun kan benyttes en gang kalles *enkelt skyss*. Disse billettene har samme pris uansett hvilken gruppe man faller innenfor, utenom barn og honnør. Sykler og hunder kan medbringes men da kreves det at disse dekkes av en ekstra barnebillett. Inndelingen følger dermed en kulturell inndeling i alder. Kategorien voksen inkluderer alle som er over 19 år og som ikke er student, militær eller har honnør-bevis. Kategorien ungdom gjelder fra 16 til 19 år. Kategorien barn er alle under 16 år. Student-, honnør- og militærbillett er billigere fordi dette ansees som mindre ressurssterke grupper. Ungdomsbillettene dekker et større område enn barnebillettene fordi ungdom ofte er avhengig av offentligtransport i utdanningssammenheng. I denne alderen går flertallet på videregående skole og ungdomsskyss skal dermed forenkle lange reiser.

«The passenger accedes to his anonymity only when he has given proof of his identity: when he has countersigned (so to speak) the contract» (Augé 1995: 102). På Bybanen er brukernes identitet *passasjer* og kontraktsforholdet mellom Skyss og passasjerene betyr at passasjerene på Bybanen til stadighet må bekrefte at de faktisk er betalende passasjerer. “In a way, the user of the non-place is always required to prove his innocence” (Auge 1995: 102). Augé hevder at kontrakten som foreligger alltid er knyttet til individuelle identiteter, hver enkelt passasjer, og at en person i en non-place aldri er noe mer enn hva han gjør eller opplever, som på Bybanen er å være passasjer (1995: 101). Av den grunn er alle som benytter Bybanen kategorisert som passasjerer og deres identitet i forhold til vekterne er tilknyttet hvilken billettkategori de faller innenfor.

Billettkontroller er innført for å forebygge *sniking* og på denne måten å redusere de tapte inntektene dette medfører. For å hindre ran av føreren av Bybanen kan det ikke kjøpes

billetter på banen. På denne måten er det ikke penger i omløp og sjåføren fokuserer kun på å kjøre. Vekterne har derfor blitt ansatt for å påse at alle kjøper billett. Vekternes rolle i forhold til Skyss og passasjerene er noe jeg vil komme inn på i kapittel 3.

Drikkekultur i Bergen

Bergen er en storby i norsk sammenheng, med et stort studentmiljø og mange utesteder⁸. Det er på slike steder nordmenn ofte går, stort sett sammen med en eller flere andre, for å være sosiale. Alkohol konsum er en vesentlig faktor i denne sosiale omgangen og grunnet de høye alkoholkostnadene i Norge er det en tradisjon å drikke før man går ut.

Disse «før-festene» kalles for ‘vors’ eller ‘vorspiel’ på folkemunne, og er et opprinnelig tysk ord for seksuelt forspill. Den norske adopsjonen av ordet har endret betydningen til å referere til en sosial sammenkomst før man «går ut på byen» eller videre på en fest. Begrepet «å gå ut på byen» er tvetydig, i den forstand at byen blir referert til som ett rom, og fokuset er på at man vil ut. I realiteten betyr det at man vil til byen hvor utestedene er, og hvor man går inn for å sosialisere seg⁹. Det å oppnå en beruset tilstand er målet for mange unge mennesker som skal ut på byen og av den grunn er bybildet i helgene preget av fyll og uro. Drikking av alkohol på offentlige steder er ulovlig så lenge ikke dette stedet har skjenkebevilgning. Alkoholkonsum på åpen gate, i parker, på offentlig transport og kjøpesentre er derfor ulovlig¹⁰.

Mange utesteder er åpne hver kveld og natt. De fleste utestedene åpner rundt klokken 22.00 og stenger mellom 03.00-04.00. Fra torsdag til og med lørdag er det mest trafikk og av denne grunn er det er disse dagene flest mennesker benytter Bybanen og buss sent på kvelden.

Vorspielkulturen i Norge har stor innvirkning på bruken av Bybanen i helgene. Siden mange bruker banen til vorspiel, så ut på byen og deretter hjem er dette tidsperioder med mye mennesker på banen. Dette medfører også at mange passasjerer drikker alkohol på Bybanen,

⁸ Ordet utesteder brukes om barer, diskoteker og nattklubber hvor man kan kjøpe alkohol og hvor det ofte spilles musikk.

⁹ Dog, i de varmeste, tørreste månedene praktiserer mange av utestedene noe som kalles uteservering, hvor bord og stoler står på et begrenset område utenfor lokalet. Dette området er gjerne dekket med parasoller og har tilhørende varmelamper. Noen utesteder har slik uteservering hele året som et tilbud til røykende gjester. Røyking inne på offentlig sted er ulovlig i Norge.

¹⁰ Lavprosent alkohol (under 5%) kan kjøpes i matbutikker i tidsrommet 09.00 -20.00 på hverdager og 09.00-18.00 på lørdager. På helligdager og søndager har ikke butikkene lov å selge alkohol. Andre typer alkohol må kjøpes på Vinmonopolet, hvor åpningstidene i Bergen er 1000-1800 i ukedagene og 10.00-15.00 på lørdager.

noe som er ulovlig. Mellom 23.00-01.00 er det mest trafikk av mennesker som skal ut på byen, og fra klokken 02.00 begynner strømmen av mennesker som skal hjem. Størst trafikk er det etter klokken 03.00, når utestedene stenger. I denne tidsperioden er det mange berusede mennesker på Bybanen, noe som gir ekstra utfordringer for vekterne.

Årstid og vær

Årstid og været har også stor innvirkning på atferden til passasjerene og antallet passasjerer. I oppstarten av feltarbeidet var jeg på et møte hos Natteravnene hvor to politibetjenter gav informasjon om det som foregikk i Bergen sentrum. Dette var i februar og på denne tiden var det veldig kaldt og bløtt. Politibetjentene påpekte at det dårlige været var positivt fordi det førte til at flere mennesker holdt seg innendørs og det var dermed mindre vold og konflikter ute. Samtidig betydde dette at bråket inne på utestedene og på private fester ville bli høyere. Natteravnenes ansvarsområde er offentlige, utendørsområder. Natteravnene kan ikke gå inn på utesteder eller i private hjem for å bistå i situasjoner. Dårlig vær ble derfor ansett som positivt av Natteravnene. På Bybanen betyr dårlig vær veldig ofte det motsatte. Desto kaldere og bløtere det er, desto flere passasjerer er det som benytter seg av banen. Antallet passasjerer som kun skal en til tre stopp er høyere når det er dårligere vær. Dette betyr at det blir mer trengsel og uro.

Pia nevnte at under hetebølgen våren 2012 var det en merkelig stemning på banen. Siden det var veldig varmt var passasjerene mye roligere enn vanlig. Det var ingen som bråket og færre som trengte seg inn under ordensvaktene. Flere av de andre informantene har også påpekt at utover våren og sommeren, tross at mange flere går ut på byen, er det veldig ofte lite bråk sammenlignet med vinteren. De periodene med mest bråk er i julebordsesongen og rundt russetiden¹¹ i mai.

I det empiriske eksemplet nedenfor skildrer jeg en kveld på Bybanen. Hovedformålet er å vise både hvordan Bybanen som rom blir benyttet og hvordan sosial samhandling foregår i dette rommet. Eksemplene er valgt ut både fordi de illustrerer hvordan den sosiale samhandlingen til en viss grad endres utover kvelden og fordi det beskriver vekternes arbeidshverdag.

¹¹ Julebord sesongen varer fra november til februar, hvor de fleste julebordene er konsentrert rundt november – tidlig januar. Russetiden varer fra midten/slutten av april til og med 17. mai.

Ordensvakt

Det er en sen lørdagskveld i slutten av februar og jeg er med Siri og Hanne på ordensvakt.

Denne kvelden er de tre kvinner og fem menn på jobb og de har delt seg inn i fire grupper.

«Tidligere var det sånn at vi jentene ikke fikk gå alene, og vi ble alltid plassert med en gutt.

Men vi vil jo gå sammen og etter hvert har de vel sett at.. tja det funker når to jenter tar

kontrollen sammen. På dagtid er vi jo ofte bare jenter og der går det jo bra. Noen ganger er det

greit å jobbe med en stor og sterk gutt, men hvis noe virkelig ille skulle skje så kan vi jo bare

kontakte de andre eller politiet», sier Siri mens vi venter på at banen skal komme. «Er dere

noen ganger utrygge på banen?», spør jeg. «Jeg har opplevd at noen har begynt å bråke, men

det har aldri vært noen som har gått til angrep på meg, så jeg er ikke så redd egentlig. Men

man vet jo aldri hva som kan skje. Når vi står nede i Byparken og sjekker billetter så føler jeg

meg litt utsatt. I de tilfellene skulle jeg ønske at vi hadde hatt vester, i hvert fall stikksikre

vester. Om noen vil stikke oss med en kniv så er vi lette å ta. Skulle noe skje så er vi jo alltid

flere som kan gripe inn da», sier Hanne.

Det Hanne refererer til er tilstanden i Byparken på natten. Etter klokken ett på fredag og

lørdag endres billettprisen fordi det er natt. Av denne grunn må fire vektere passe på hver sin

dør på Bybanen slik at ingen slipper inn uten billett. I enkelte tilfeller kan det stå flere hundre

passasjerer i Byparken og i disse tilfellene kan det bli veldig mye trengsel ved dørene. Hanne

fortsetter «Hadde jeg ikke trodd at Siri kunne gjøre jobben sin, så hadde jeg ikke valgt å ha

kontroll med henne. Men nå har vi gjort dette flere ganger og det har alltid gått bra». Siri ser

på Hanne og nikker enig, før hun sier «Nå kommer banen. Kan du gå inn bak så går jeg inn

her fremme?».

Banen kommer og jeg følger etter Hanne som går inn den bakre døren. I det Hanne går inn

løfter flere hoder seg og noen begynner å fikle i lommene sine etter billetten. En guttegjeng på

fem gjør et forsøk på å gjemme vekk ølen de har i hendene. «Jeg må dessverre konfiskere den

ølen der», sier Hanne i en bestemt, men vennlig tone, og rekker ut hånda mot den ene gutten.

Den ene kameraten forsøker å gjemme ølen sin nede ved foten. «Du må nok gi fra deg ølen du

og», sier hun og tar fra gutten ølen. «Javel da», sier gutten og flirer. Guttene ser på meg og

refleksvesten jeg har på med vekterselskapets logo på, før de går tilbake til samtalen de hadde.

Siden banen ikke har begynt å gå enda går Hanne ut og kaster ølflaskene.

Inne igjen på banen fortsetter Hanne nedover midtgangen. Hun kikker fra side til side. «Nå sjekker jeg etter om noen flere har med drikke. De som har flasker med kork får lov til å ha de med, så lenge de ikke drikker her inne¹². Det er også greit å sjekke om noen har spydd, men det lukter vi som regel veldig fort», forklarer hun meg. Ved å gå tett opp til vekterne får jeg muligheten til å se hva de gjør og hvordan de beveger seg gjennom vognen. Hanne forklarer meg rutinene slik som de fortelles under en opplæring.

I midten av vognen møtes Siri og Hanne. De utveksler informasjon om hvordan statusen på deres område var og de blir enige om at de skal av på neste stopp. I det dørene åpner seg kommer det på en gjeng med gutter og jenter. Flere av disse går med ølflaske eller ciderboks i hånda. «Det er ikke lov å ta med drikken inn på banen», sier Hanne mens hun strekker ut armene for å blokkere at de skal komme inn. «Dere må gå ut og sette den i fra dere eller drikke den opp». Jentene går bort og kaster sine bokser i søpla. Den ene gutten velger og *styrte*¹³ hele ølen sin på en gang og setter fra seg flasken rett utenfor banen. Hanne slipper de inn og i det hun går ut tar hun med seg flasken og kaster den. «Det er greit å kaste flaskene med en gang. En flaske som står i veien kan fort knuses eller brukes som våpen¹⁴», forklarer Hanne meg.

Siri og Hanne går så over på andre siden for å vente på neste bane. På dette stoppet står det ett tyvetalls mennesker som skal på banen. En gutt legger merke til vekterne og dulter forsiktig i kameraten. Begge to ser mot vekterne, så på hverandre. De utveksler noen ord og går så bort til billettautomaten. Ei jente kommer bort til Hanne og spør «Skal dere ha kontroll nå? Må jeg ha billett da?». Jenta virker lettere beruset og har litt problemer med å stå i ro. «Ja, du må ha billett», sier Hanne. Jenta snur seg rundt og jogger bort til de andre som står der. «Det er kontroll!», roper hun til de andre. Flere av følget hennes blir med jenta bort til billettautomaten.

«Kom igjen nå!» roper jenta til automaten. Hun snur seg og ser banen komme. De andre samler seg rundt maskinen og forsøker å få ut billettene fortest mulig. «Det er alltid noen som prøver seg, og så ser de at vi kommer og da blir de redd for å få gebyr», sier Siri. «De innrømmer jo på en måte at de ikke har billett når de spør om dere skal ha kontroll, gjør de ikke?» spør jeg Siri. «Jo, det er åpenlyst at de ikke har billett, når vi kommer bort og plutselig

¹² Det er kun inne på Bybanen vekterne kan konfiskere alkohol. Lovbrudd som gjøres på holdeplassene har ikke vekterne autoritet til å gjøre noe med, utenom voldssituasjoner.

¹³ Å styrte betyr å drikke hele innholdet i en beholder på en gang.

¹⁴ Noen av Natteravnene plukket også opp tomflasker når de var på vandring siden glassflasker kan gjøre stor skade om den blir brukt som slag- eller stikkvåpen.

skal alle kjøpe billetter. Så det er jo forebyggende at vi er her nå. Hvis ikke hadde ikke disse kjøpt billett» svarer hun. Denne banen går i retning byen, og siden kontrollene i Byparken snart skal starte så tar de banen hele veien ned. Jenten som måtte kjøpe seg billett kom seg ikke på banen, og står irritert igjen på stoppet.

På denne banen er det mange mennesker. Som vanlig har Hanne og Siri delt seg opp og går inn fra hver sin retning. Tross det høye antallet personer på banen, er stemningen rolig. Det lukter sterkt av øl og fyll, og det er tydelig at mange av passasjerene skal ut på byen. På grunn av alle folkene er det kronglete å komme frem mellom rekkene. Jeg har ikke tilegnet meg de kjappe bevegelsene som kreves på banen når den er i bevegelse og derfor sliter jeg litt med å holde følge med Hanne. Hanne glir kjapt mellom rekkene og passasjerene gir henne plass. Når jeg forsøker å følge etter opplever jeg at passasjerene ikke gir meg like mye rom. Når alle rekkene er sjekket møtes Siri og Hanne igjen på midten av banen. «Nå er vi snart på Danmarks plass, der kommer det til å være mye folk», sier Hanne.

Før banen kommer til Danmarks plass legger jeg merke til ei jente som sitter med vesken på fanget og stirrer ut av vinduet. Vedsiden av henne sitter en gutt med ryggen til henne og beina ut i midtgangen, mens han snakker med kameratene som sitter i setene vedsiden av. Alle sitteplassene er fulle og det er et tydelig skille på atferden til de som er på vei hjem og de som er på vei ut. Noen av guttegjengene snakker høylytt sammen om hvor bra *vors* de har vært på og at «det skal bli så bra i dag». Andre forsøker å få kontakt med personer som sitter ved siden av seg, mens andre igjen, som denne jenta, forsøker å holde seg for seg selv.

På Danmarks plass kommer Tina og Baste på banen. De har hatt kontroller ned mot sentrum og skal nå bli med ned til Byparken. Alkohol blir konfiskert fra påstigende passasjerer og rundt tretti mennesker kommer på banen. «Har det vært mye å gjøre for dere i kveld», spør Siri Tina. «Det har vært ganske rolig helt til nå, men nå virker det som det kommer en del mennesker».

Høflighet, etikette og sosial samhandling på Bybanen

The Norwegians are, essentially, a decent and polite people. However they can come across as rude. This is because they view politeness as an unnecessary social interaction and try to avoid it. (...) Eye contact and conversations with strangers are avoided which is why, if a Norwegian bumps into someone on the

street, he will not apologize. Apology opens up to the possibility of a conversation, and as no Norwegian wants to enter into a conversation unless he absolutely has to, starting one without just cause is far more impolite than bumping into someone (Dan Elloway 2013: 37).

Reisebokforfatter Dan Elloway gir ovenfor en stereotypisk beskrivelse av nordmenn på samme tid som den belyser hvordan nordmenn oppleves av andre nasjonaliteter. Slike beskrivelser har jeg funnet nyttig i min tolkning av mitt materiale fordi det gir en utenforståendes blick på noe som er for meg oppleves som normalitet. Menneskers samhandling og atferd i det offentlige rom i Norge har også blitt skrevet om av, blant annet, Longva (2002) og Gullestad (1989) og jeg vil videre i dette kapittelet bruke deres perspektiver for å analysere mitt materiale og til å argumentere for hvordan den sosiale samhandlingen og sosialiteten på Bybanen dannes og opprettholdes.

Under mitt feltarbeid er det spesielt noen samhandlingsmønstre som har blitt veldig tydelige, blant annet hvordan folk forholder seg til hverandre inne på Bybanen eller på bussen. Eksempler på slike typiske trekk har jeg belyst i det etnografiske eksemplet over, og jeg vil nå nevne noen mer generelle observasjoner jeg har gjort. Hvis det er mange ledige sitteplasser på Bybanen, er det vanlig at de som reiser alene setter seg innerst på en toseter. Selv om det da er et ledig sete så vil neste mann veldig ofte sette seg på neste toseter. På denne måten fylles ett sete på hver rad med tosetere seg opp raskt. Og så lenge det er helt ledige plasser, vil de fleste sette seg for seg selv. Personer i reisefølge forsøker å sette seg sammen. I de tilfellene sittegruppene er ledige vil ofte grupper på to sette seg på disse, og gjerne slik at de sitter med ansiktet mot hverandre og at kroppsdelenene ikke kommer i kontakt med hverandre.

Verbal kommunikasjon mellom passasjerene som reiser alene er ofte ikke-eksisterende. I tilfeller hvor det sitter en eller flere på alle toseterne og sittegruppene, setter personer seg vedsiden av andre. Kommunikasjon mellom disse inkluderer sjeldent mer enn spørsmålet «Er det ledig her?» eventuelt «Kan jeg sitte her?». Hvorpå reaksjonen fra motparten ofte kun består av ett godkjennende nikk med hodet eller et kort «ja». I noen tilfeller kan motparten svare «Ja, selvfølgelig» på sistnevnte spørsmål. Utover dette er kommunikasjonen minimal. Mange spør heller ikke om setene er ledige, og mange mennesker tar det som en selvfølge at de kan sette seg, selv om det står poser eller bagger på det ledige setet. Det å sette poser og bagger på setet vedsiden av seg blir av noen brukt strategisk for å hindre at de må sitte vedsiden av noen andre.

I innledningen nevnte jeg hvordan banen er inndelt i forskjellige områder. Et stort område er laget for rullestolbrukere, personer med barnevogn og andre mennesker med bevegelighetsproblemer. Selv om disse områdene har skilter som spesifiserer hvem som kan benytte de blir plassene ofte benyttet av passasjerer som ikke tilhører disse kategoriene. Ungdommer spesielt sitter ofte på disse plassene og dette forekommer selv når Bybanen er nærmest tom. Vekterne forsøker av den grunn å bistå de som trenger og har krav på handikaplassene og dette gjøres blant annet ved at vekterne ber passasjerer gi fra seg sine plasser til de som trenger dem.

Når man har barnehager og småbarnsforeldre på banen viser man at man har sett de og passer på. Noen tenker ikke over hva de gjør og da må vi tenke for de. Man har ett ekstra øye med eldre og små barn, slik at de blir behandlet bra. På natten så er det ekstra fokus på de mennene som setter seg vedsiden av jenter de ikke kjenner på banen og jentene tydelig ikke liker dette.

Karin

Når to ukjente sitter sammen på en toseter er atferden ofte den at personen nærmest vinduet stirrer ut av dette, mens den andre stirrer rett frem, ser på sin mobil eller leser. I tilfeller hvor noen har bekjente i nærheten kan kommunikasjon mellom disse oppstå om de sitter i umiddelbar nærhet av hverandre. Et eksempel på dette er gutten som snakker med kameraten sin som satt på raden vedsiden av seg, mens jenta i setet vedsiden av han holdt seg for seg selv¹⁵.

Forklaring på hvorfor nordmenn unngår slike anledninger for «smalltalk» kan forklares med den generelle respekten for andres tid og personlige sfære. Selv om man sitter nærme noen betyr ikke det at kroppslig kontakt (for eksempel at armene kommer borti hverandre) er akseptabelt. Av denne grunn holdes kroppsdeler som armer og bein tette inntil kroppen. Dette gjøres for å ikke ta opp så mye plass og for å respektere andres personlige sfære. Kvinner har ofte sekken eller vesken på fanget og armene rundt denne. Denne atferden er

¹⁵ Mine observasjoner er i stor grad gjort på formiddag, ettermiddag, kveld og natt, og det er mulig oppførselen kan være en annen på morgenen.

også vanlig å oppleve på andre former for kollektiv transport, slik som tog og fly. Mennesker som tar opp mer plass enn nødvendig og som «breier seg ut», bli ansett som uhøflige¹⁶.

Høflighet - respekt for andres tid og rom

Hvordan blir slike samhandlingsmønstrene produsert og hvordan opprettholdes de? «De kognitive strukturene som de sosiale aktørene anvender for å få praktisk kunnskap om den sosiale verden, er kroppsliggjorte, sosiale strukturer» (Bourdieu 1995: 220). Jeg forstår disse samhandlingsmønstrene i tråd med Bourdieus habitus begrep som innebærer kroppsliggjorte strukturelle forståelser av hvordan sosial samhandling skal foregå på Bybanen spesielt, men også mer generelt i det offentlige rom (Bourdieu 1995). Med dette som utgangspunkt vil jeg nå benytte meg av antropologiske-analyser av nordmenns samhandlingsmønstre, i en videre drøfting av mitt materiale.

Ahn Nga Longva (2003) har studert nordmenns sosiale samhandling med fremmede, eller mer mangelen på samhandling. I komparasjon med andre land hevder Longva (2003) for at nordmenns høflighetsnormer fremstår som *uhøflige*, og dette blir spesielt tydelig når det kommer til samhandling med fremmede og kommunikasjon i det offentlige rom.

Høflighetsfraser brukes sjeldent og mange presser seg forbi andre personer i offentlige rom, istedenfor å si «unnskyld, kan jeg komme forbi»¹⁷. Det at nordmenn unngår smalltalk hvor de spør ukjente «hvordan står det til?», «har du en fin dag?» er fordi de ikke er interessert i svaret på spørsmålet (Longva 2003). Og fordi de ikke er interessert i svaret så er det dermed regnet som falskt å stille slike spørsmål. Altså er falskhet regnet som en dårlig egenskap og blir derfor ikke verdsatt i Norge. Dette er en sosial kode mennesker i Norge kjenner og ikke setter spørsmålstejn ved (Longva 2003). Det er først i møte med andre sosiale koder for høflighet at dette kan bli problematisk. Longva argumenterer dermed for at « den norske kulturelle tradisjonen kommer til kort når det gjelder flyktige former for sosial omgang, da særlig med fremmede i det offentlige rom» (2003: 25).

Jeg støtter opp om Longvas argument om at høflighet i Norge henger sammen med sannferdige ytringer, samtidig som jeg vil utvide dette med å inkludere respekt for andres tid.

¹⁶ NSB har nylig bestemt at de skal gjøre om på sine seter på togene, slik at passasjerene bare skal sitte to i bredden istedenfor tre og at setene skal bli større. Dette er innført fordi de har fått klager fra passasjerer om at det er for liten plass på togene og at det er ubehagelig å sitte så tett.

¹⁷ Longva viser blant annet til data hun innhentet på Oslo Lufthavn, hvor hun studerte hvordan passasjerene presset seg fordi andre på rullebåndene, istedenfor å spørre om de kunne flytte seg.

Nordmenn har ofte en travel hverdag og har stort sett som mål «å komme seg fra a til å». Med bakgrunn i mine erfaringer fra feltarbeidet, kombinert med min bakgrunn i servicebransjen¹⁸, er jeg av den overbevisning at det også handler om å respektere andres tid. Ved å inngå i samtaler med ukjente okkuperes deres tid, og når tid ansees som en knapphet er det uhøflig å oppholde noen lengre enn nødvendig. Man kan hevde at mennesker på kollektiv transport har en tidsmessig åpning hvor ingenting skjer, samtidig kan man aldri vite om noen benytter denne tiden til andre oppgaver. Jeg vil derfor hevde at kommunikasjon mellom passasjerer er begrenset av hensyn til de andres tid og på grunn av manglende interesse, og at dette ansees i Norge som en høflig sosial norm.

Dette betyr samtidig ikke at det er umulig å snakke med ukjente i Norge, og samtaler mellom fremmede oppstår av og til. Fellesnevneren for disse er ofte at de er av upersonlig karakter. Samtalene kan dreie seg om veianvisning, hjelp med noe eller at begge har vært vitne til samme hendelse. Etablering av relasjoner er derfor en tidkrevende prosess og det er sjeldent en opptar kontakt med noen uten at det foreligger en god grunn.

Selv om verbal kommunikasjon er minimal på Bybanen, inkluderer samhandlingen mellom mennesker kroppsspråk og gestikuleringer som også er regulert etter hva som ansees som høflig og normalt. Det å slå ut armen mens man holder opp en dør betyr at man lar den andre personen gå foran seg. En person som stiller seg foran et sete hvor det står mange poser, betyr at personen mener at posene bør fjernes slik at setet blir ledig. Det å sitte samlet på setet, være stille, lese og å sove er akseptert atferd, mens det å snakke høyt og lenge i telefonen, stirre på andre passasjerer og spille høy musikk er ikke akseptabelt¹⁹. Jeg vil derfor poengtere at den verbale kommunikasjonen er minimal, samtidig finnes det kroppslige former for samhandling som har bestemte betydninger og som regulerer atferden til passasjerene.

På Bybanen har vekterne en særegen posisjon i forhold til sosial samhandling. De er på banen for å sjekke billetter eller holde orden, og av denne grunn er det enklere for passasjerer å ha samtaler med vekterne enn medpassasjerer. Dette betyr imidlertid ikke at det er mye verbal kommunikasjon mellom vektere og passasjerer, ofte baseres mye på kroppsspråk. «Kan jeg få se billetten din?» møtes sjeldent med mer enn en hånds utrekning av billetten med et påfølgende «ja» eller «vær så god». Av samtalene som føres mellom vektere og passasjerer oppstår de ofte fra negative utsagn passasjerer retter mot vekterne og disse passasjerene er ofte de som ikke har gyldig billett. Det er imidlertid tidsperioder hvor kommunikasjonen

¹⁸ Åtte år som butikkmedarbeider

¹⁹ Se også Eggesvik (2014) og Haugsvær (2014).

mellom passasjerer, og mellom passasjerer og vektere er mer fremtredende og det er under ordensvaktene.

Liv og røre i Byparken

Klokken er nå 0240 og det er tjue minutter til Hanne og Siri skal på neste bane. I mellomtiden får de tiden til å gå ved å snakke med billettselgerne som er utstyrt med oransje refleksvester, pengebelt og kortmaskin. En av oppgavene vekterne har på ordensvaktene er å passe på billettselgerne. Siden mange bruker Bybanen på natten er det nødvendig med billettselgere slik at salget skal gå kjappere. På natten må man kjøpe en annen billett enn på dagtid, fordi prisen er høyere enn på dagen og månedskort og studentkort er ikke gyldige.

Forholdet mellom vekterne og billettselgerne er veldig likt forholdet vekterne i mellom. Selv om deres arbeidsoppgaver er forskjellige snakker de sammen som om de er kollegaer. Det er ofte de samme vekterne og billettselgerne som jobber sammen, og noen av de har kontakt utover arbeidsdagen. Når vekterne er fordelt på ulike grupper kommuniserer de med hverandre via mobil telefonen. Det er også slik de kontakter politiet og Skyss hvis det oppstår noen problemer.

Hannes mobil ringer og det er vekterne som er på banen som skal ned til byen. Etter å ha snakket i telefonen en stund kommer Hanne bort og forteller at neste bane er kansellert på grunn av tekniske problemer. Dette betyr at det ikke vil komme noen ny bane før om førti minutter. Det har allerede begynt å samle seg en del mennesker på perrongen, og billettselgerne er travle med å ta imot betaling.

Når klokken har blitt 0300 begynner mange å bli utålmodige. Hanne, Siri og jeg står midt på perrongen og passer på at alle oppfører seg rolig. En mann kommer bort til Hanne og spør «Når kommer banen? skulle ikke den vært her nå? Jeg må rekke en buss!» Hanne svarer «Det er dessverre forsinkelser og derfor vil banen være tjue minutter forsinket». «Tjue minutter!?! Det går jo ikke an, jeg skal rekke en buss. Hva skal jeg gjøre da? Jeg må jo ta taxi, hvem skal betale for det?», sier så mannen. «Det eneste jeg kan hjelpe deg med er å få deg på neste bane, utover det så må jeg bare beklage», svarer Hanne.

Mannen begynner nå å bli veldig irritert og ser på henne og sier «Dette er helt latterlig! Jeg skal sende klage til Skyss!». «Skyss kan hjelpe deg med å dekke ekstrakostnadene som oppstår om du må benytte taxi. Men dette må du kontakte Skyss om», sier Hanne. «Takk for

ingenting!», roper mannen før han snur og rasker seg bort mot Festplassen. En gutt i tjuårene kommer bort til meg og spør «Når kommer neste bane?». På grunn av refleksvesten jeg har på tror mange at jeg også er en vekter. «Banen skal komme ti på halv fire», svarer jeg. «Okey», sier gutten og setter seg ned på en benk.

«Gi nå helvete i det der!» hører jeg noen rope bak meg. Jeg snur meg og får se en eldre mann og en yngre gutt som dytter på hverandre. Jeg går bort til Hanne og Siri og sier ifra at det er noen som bråker med hverandre. Alle tre går bort og Hanne forsøker å stille seg opp mellom partene for å roe ned situasjonen. «Hva er det som skjer her?», spør Hanne. «Han idioten her slo meg!» sier gutten. Mannen står og flirer og er tydelig beruset. Gutten er fortsatt sint og forsøker å ta tak i jakken på mannen. «Nå må dere roe dere ned!» sier Hanne i en bestemt tone, «..hvis ikke må vi tilkalle politiet». «Det var han som startet det», fortsetter gutten. Han fekte med armene i retning mannen. «Du kan komme bort her med meg», sier Siri til mannen. «Jeg har ikke gjort noe» sier han. «Bare kom bort her, slik at vi kan finne ut av hva som har skjedd», fortsetter Siri.

Siri bruker den ene armen for å vise at mannen skal flytte seg ved å peke den i retning av benken. Siri legger så hånden sin løst på mannens skulder. «Javel», sier mannen og følger Siri bort til benken hvor han setter seg ned. Hanne står med gutten, som ikke har fått noen tydelige skader fra slaget. Hun får han og kameratene til å roe seg og går så bort til Siri. Situasjonen virker nå å være over og jentene snur seg med ryggen til mannen på benken.

«Gi faen i det der!» hører vi så mannen rope igjen. Hanne og Siri snur seg og ser mannen dytte en kvinne som sitter på fanget til en annen mann. «Er du helt gal?» roper kvinnen. «Du blåser røyk i ansiktet mitt, det liker jeg ikke», sier mannen. Vekterne må igjen gripe inn og roe ned situasjonen. «Hva er det som skjer her nå?», spør Hanne. «Han dyttet meg», svarer kvinnen. Mannen sitter og mumler for seg selv og stirrer i bakken. Hanne ser på han og sier så til kvinnen og følget hun er med «Kan ikke dere komme med meg og sette dere på benken her borte?».

«Vi har jo ikke gjort noe galt? Hvorfor skal vi flytte oss?» sier en eldre kvinne i følget. Hun er veldig beruset og tydelig irritert. «Hvorfor får vi skylden for dette?», sier hun så. «Vi gir ikke dere skylden for noen ting. Men hvis dere bare kan flytte dere bort hit, så slipper vi mer konflikt her», forklarer Hanne i en rolig, men bestemt tone. «Siden dere virker litt mer medgjørlige og rasjonelle er det lettere for meg å få flyttet dere enn han», fortsetter Hanne og sender et blick bort på mannen som startet bråket. «Nei, vi skal ikke flytte oss, det blir for

dumt!», sier kvinnen. En mann i følget reiser seg og sier «Kom igjen nå, vi bare flytter oss. Dette er ikke noe å diskutere». I det han begynner å gå reiser de andre seg og følger etter. Hanne blir så med dem bort til en annen benk.

Ro og orden

I det empiriske eksemplet ovenfor tydeliggjøres skiftet fra dag til kveld, hvor arbeidsoppgavene til vekterne består mer i å opprettholde ro og orden enn på dagen, samtidig som flere mennesker tar kontakt med dem. Marianne Gullestad argumenterer for at nordmenns opptatthet av at det skal være 'stille og rolig' også kan knyttes til det hun kaller *sosialt samvær* (1989: 126-127). Gullestad hevder at for mye sosialt samvær kan skape uro, konflikt og støy, og av denne grunn unngår mange nordmenn situasjoner som kan føre til dette (Gullestad 1989: 127). Jeg tolker dette dit hen at nordmenns fokus på å ha det stille og å være rolig også påvirker sosial samhandling fordi for mye sosial samhandling kan føre til støy og urolighet. Samtidig som mange ønsker seg «fred og ro», ønsker noen seg også «liv og røre».

«Fred og ro» synes likevel å være kulturelt mer i forgrunnen enn «liv og røre». Det er også et dynamisk forhold mellom begrepene på den måten at «fred og ro» ofte er en forutsetning for å kunne engasjere seg og oppleve den positive og kontrollerte formen for «liv og røre» (Gullestad 1989:128).

Dette er igjen viktig i et offentlig rom som Bybanen fordi den rolige atmosfæren er høyt verdsatt og vekterne arbeider i stor grad for å opprettholde «roen». Høylytt snakking, høy musikk og generell uro blant passasjerene er fokusområder for vekterne. Vekterne fokuserer også på å opptre rolig og snakke lavt mens de jobber og dette har av flere informanter blitt ansett som positive trekk ved kollegaer. I samtale med mine informanter var en gjennomgående respons på spørsmålet om hvilke egenskaper en trenger for å være vekter «at man kan beholde roen i stressende situasjoner» og «at man er tålmodig». Eksempelet ovenfor viser også hvordan Hanne og Siri forsøker å roe ned en situasjon, ikke bare av frykt for eskalering men også for å trygge omgivelsene for de andre passasjerene.

Gullestad hevder at det er mye som er underforstått ved det sosiale samværet i Norge og at man må ha kjennskap til disse kodene for å forstå hvordan samhandlingen skal foregå (1989:114). På Bybanen er det flere sosiale koder som blir produsert og reproduert, blant annet hvem som kan sitte hvor og hvordan man skal oppføre seg ovenfor fremmede. Passasjerene operer med *symbolske gjerder* (Gullestad 1989) som skapes når man trekker seg unna hverandre. Gullestad argumenterer at utilgjengelighet er knyttet til ulikhet, og ved å fokusere på det som skiller en selv fra andre skaper man avstand mellom seg selv og andre. Gjennom å skape avstand reduseres kontakten mellom mennesker og av den grunn minskes det sosiale samværet mellom dem (Gullestad 1989).

På Bybanen forsøker de fleste passasjerene å gjøre seg selv utilgjengelige og fastholder sin ulikhet ved at de holder seg for seg selv. Dette er motsatt av vekterne sine oppgaver som servicearbeidere, fordi deres oppgave er å være tilgjengelige og behjelpelige ovenfor passasjerene. Gullestad hevder at «tilgjengelighet er ofte det samme som gjensidig bekræftende sosial samhandling» og gjennom å gjøre seg tilgjengelige bekrefter vekterne at de er åpne for sosial samhandling med passasjerene (Gullestad 1989: 117).

Siri har passet på mannen som har startet alt bråket. Han har nå roet seg og halvsover på benken. Vi går så bort til Hanne hvor kvinnen som ble dyttet fortsatt diskuterer at hun føler seg urettferdig behandlet. Den andre kvinnen i følget, også tydelig beruset, har nå også reist seg opp og hun er også irritert. «Dette er så teit, hvorfor skal vi som ikke gjorde noen ting måtte flytte oss. Dere gir jo oss skylden for alt jo». Hanne forsøker igjen å forklare at hun anså de som mest rasjonelle og at for deres del så var det best og bare flytte seg. «Slik at dere skulle slippe at denne situasjonen eskalerte videre så var det enkleste å flytte dere. Det betyr ikke at det var deres skyld. Når dere sitter her er det mye lettere for oss å passe på at ingenting skjer med dere». «Hva om han mannen kommer etter oss når vi går av banen etterpå da?» spør kvinnen. «Vi skal passe på så ingenting skjer», sier Siri og fortsetter «Hold dere i motsatt ende av mannen på banen så går det nok helt fint. Han ser ut som han har roet seg også».

Banen kommer og Siri og Hanne dekker de midterste dørene. Baste og Tina dekker de ytterste dørene. Jeg følger etter Hanne som slipper meg inn på banen før passasjerene. «Nå kommer det til å bli veldig fullt, så jeg anbefaler deg å holde deg inntil døren motsatt fra meg», sier Hanne. Jeg stiller meg ved døren, og observerer Hanne

blokkerer døren samtidig som hun sjekker billetter. Hun holder tak i den ene dørkarmen med venstre hånd og står med bred beinstilling slik at hun fyller mest mulig av åpningen. «Kan jeg få se billetten din? Det brusbeget må du sette fra deg!». Hanne sjekker og slipper inn en og en person. Det er mange som skal på og folk presser seg mot inngangen. Sitteplassene fylles veldig kjapt opp og folk begynner å stille seg opp vedsiden av meg. To menn i førtiårene stiller seg nærmest oppå meg. Jeg forsøker å demonstrere at de må gi meg litt mer plass og den ene mannen flytter seg litt unna. Etter hvert som det fylles opp får jeg mindre oversikt over hva Hanne gjør. Det samler seg masse passasjerer mellom Hanne og meg, og jeg får kun noen glimt av henne av og til. Hele prosessen går rimelig kjapt, uten for mye bråk. Ett par svenske gutter blir irriterte fordi de ikke kan ta med seg brusen sin på banen. «Gillar du inte svenskar?» spør de Hanne.

Habitus, doxa og disiplinering av sosial samhandling

I mean that there exist, within the social world itself and not only within symbolic systems (language, myths, etc.) objective structures independent of the consciousness and will of agents, which are capable of guiding and constraining their practices or their representation (Bourdieu 1989:14).

Til nå har jeg konsentrert meg om det jeg anser som et mønster i den sosiale samhandlingen på Bybanen. Denne måten å samhandle på vil jeg hevde er kroppsliggjort blant passasjerene og jeg vil referere til dette som habitus (Bourdieu 1989, 1995). «Habitus is both a system of schemes of production of practices, and a system of perception and appreciation of practices» (Bourdieu 1989:19). På en måte kan man si at det foreligger en form for habitus som former atferden på Bybanen og som jeg har gitt eksempler på ovenfor. Idealet for passasjerene på dagen er å fremstå utilgjengelig og ha en rolig væremåte, og på denne måten unngå for mye sosial samhandling. Samtidig vil jeg påpeke at alle passasjerene ikke har en helt lik atferd til hverandre og dette blir spesielt tydelig på natten. Passasjerer som skal 'på byen' eller reiser sammen i gruppe viser en mer kontaktsøkende atferd og de fremstår som *tilgjengelige* og åpne for sosial samhandling. I disse situasjonene kan respekten for andres personlige sfære

reduseres ved at nærkontakt og kroppskontakt blir mer fremtredende fra de *tilgjengelige* passasjerenes side. Eksempler på slik atferd har jeg belyst i etnografien ovenfor og nedenfor. Vekternes arbeid er dermed å opprettholde roen og etiketten om utilgjengelighet på Bybanen, slik at passasjerene som ikke er åpne for sosial samhandling får reise i fred.

Vekterne utfører en form for *disiplinering* av passasjerene ved å kontrollere og regulere deres atferd (Foucault 2008). Bybanen er dermed et felt (Bourdieu 1995) hvor vekterne har makt over passasjerene og de kan dominere passasjerenes atferd. På Bybanen finnes det både en internalisert disiplinering hos passasjerene, knyttet opp mot habitus og doxa, og en ekstern disiplinering utført av vekterne. Doxa, eller det doxiske, referer til det som er tatt for gitt, de normer og overbevisninger som styrer handlingene til mennesker og som i dette tilfellet kan defineres som utilgjengelighet (Bourdieu 1995). Jeg vil dermed hevde at disiplin er det som skaper ro og orden blant mennesker og er det som hindrer fullstendig kaos på Bybanen – altså opprettholder disiplin den doxiske situasjon (Foucault 2008) (se kapittel 3).

Den eksterne disiplineringen fungerer på flere måter, blant annet ved at vekternes tilstedeværelse i seg selv frembringer en selvdisiplinering blant passasjerene og ved at vekterne aktivt må fortelle passasjerene hva de kan og ikke kan gjøre. Vekternes tilstedeværelse tydeliggjør ovenfor passasjerene konsekvensene for brudd på den sosiale etiketten. Passasjerenes erfaring og kunnskap om oppfølging av regelbrudd fra vekternes side fungerer dermed disiplinerende på passasjerenes atferd. I mange tilfeller er vekternes tilstedeværelse nok til å endre atferden til passasjerene, og vekternes tilstedeværelse i seg selv er disiplinerende.

Vekternes disiplinerende effekt på Bybanen er spesielt viktig på ordensvaktene, som tidligere nevnt, siden sosialiteten blant mange passasjerer endres. Altså foreligger det en temporalitet i måten Bybanen leses og benyttes på. Bybanen er i utgangspunktet ikke et sosialt rom, men passasjerene som skal til og fra byen leser ofte Bybanen som et sosialt rom.

Ja jeg tror vektere kan øke sikkerheten i samfunnet, ved at de er tilstede og overvåker. Hvis en vokter går forbi så blir det respektert. I Norge har de fleste respekt for vektere. Folk oppfører seg bedre når vekterne er der. Om folk er fulle så tenker de ikke over det, men ofte oppfører de seg bedre

Karin

Jeg vil derfor argumentere for at det foreligger flere ulike tilnæringer til sosial samhandling, som følger ulike normer og verdier. På Bybanen kan det oppstå problemer når normene for utilgjengelighet og tilgjengelighet møtes fordi premissene for sosial samhandling styres av ønsket om minimalt av sosial samhandling og dermed utilgjengelighet. Vekternes tilstedeværelse er disiplinierende ovenfor passasjerene og hindrer fullstendig kaos blant de tilgjengelige passasjerene. Denne eksterne disiplineringen er dermed nødvendig for å opprettholde Bybanen som et rom med minimalt av sosial samhandling.

En full bane

Alle passasjerene har nå kommet ombord og det er nå veldig fullt på banen. Billettselgeren har kommet seg på banen og selger billetter til de få som ikke rakk å kjøpe tidligere. Vekterne har god oversikt over hvem som ikke har billett og passer på at de kjøper. Banen begynner å kjøre og i det den rykker i gang, mister flere av passasjerene balansen og jeg ser en hel masse som svaier foran meg. Alle holder seg på beina. Jeg står sidelengs med venstreside av kroppen rettet mot kjøreretningen. Beina mine er plassert i god avstand fra hverandre, slik at jeg lettere skal holde balansen. Jeg holder meg løst fast i en stang med venstre hånd og bruker denne til å stabilisere meg. Mannen vedsiden av meg, som nå står med overkroppen mot min høyre side studerer måten jeg står på. «Hvordan klarer du å stå så stødig?» spør han meg mens han ser ut som han sliter med å holde øyene oppe. «Hvis man står sidelengs med beina litt spredt så er det lettere å følge bevegelsene i banen og man slipper å bli kastet fremover hver gang banen stopper og starter», forklarer jeg. Denne metoden har Thea lært meg tidligere, fordi jeg hadde problemer med balansen i begynnelsen. Mannen ser på meg igjen og så snur han seg slik at han også står sidelengs. Han følger nøye med på meg for å se om jeg faktisk klarer å stå i ro.

Etter noen stopp begynner banen å tømmes for mennesker og det begynner å bli bedre med plass. Jeg går derfor bort til Hanne og spør hvordan det går. «Jo det var litt hektisk i stad, men det gikk greit. Det har vært ennå flere mennesker enn det her før. Det blir litt klaustrofobisk, men vi er heldige med at alle er så rolige. Det var noen svenske gutter som spurte meg om jeg ikke likte svensker i stad, fordi de ikke fikk ha med brusen sin inn». «Så de mente de ikke fikk lov fordi de var svensker?» spør jeg. «Ja, men det var nok ikke ment så veldig seriøst. Han ene sa at de flere ganger hadde blitt stoppet og sånn og det var fordi de var svensker. Jeg sa at

vi ikke har for vane å forskjellsbehandle passasjerene, og at det var synd han opplevde det sånn», svarer Hanne. «.. De roet seg til slutt da».

Hanne går så bort til kvinnene fra Byparken som hadde vært i bråk med den fulle mannen. «Hvordan går det her?», spør Hanne. «Det går bra med oss. Vi er veldig glad for at dere har passet på oss», sier den ene damen. Den andre nikker vedkjennende. «Vi får bare håpe vi ikke møter på han mannen oppe på Nesttun». «Han er i andre enden av vogna», svarer Hanne, «Han har nok roet seg nå. Vi passer på så ingenting skjer med dere. Skal dere videre med buss?». «Jeg skal videre med buss, de andre skal gå», svarer den ene, før den andre sier «Vi skal passe på så hun kommer seg trygt på bussen». «Det er bra», sier Hanne, «da løser nok alt seg for dere». «Ja det er veldig bra dere vektere er her, det er jo så mange rare og fulle folk. Dere gjør en god jobb», sier kvinnene til Hanne.

Fremme på Nesttun går følget av og kvinnen kommer seg trygt på bussen. Hanne og Siri går gjennom vogna for å vekke de som har sovnet og sjekke om noen har glemt igjen noe. «Hvor er vi?» spør en gutt som akkurat våknet. «Vi er på Nesttun», svarer Siri, «hvor skulle du av?». «Jeg skulle på Sletten», svarer gutten. «Da kan du bare sitte på banen ned igjen», sier Hanne med ett smil. Foruten om gutten så er banen tom for passasjerer.

Vekterne tilbringer mye tid på beina og i bevegelse på ordensvaktene og de griper sjansen til å sette seg ned. «Vi skal jo gå frem som gode eksempler når vi er på jobb. Så vi må forsøke å følge alle reglene som gjelder her. Derfor pleier vi aldri å sitte når vi har kontroller, selv om vi er ferdig. Setene er for de som trenger de. Det samme gjelder når vi venter på en bane, om det ikke er noen andre på stoppet så kan vi sitte. Med en gang det kommer noen så flytter vi oss slik at benken er ledig. Vi er ikke ansatt for å sitte hele dagen. Noen ganger er det jo lang ventetid og da kan vi jo sette oss. Inne på banen så passer vi på at de med barnevogn får de plassene som er ment for dem. Og at de som er gamle skal få en plass. Veldig mange unge sniker seg inn for å få en plass, og tar ikke hensyn til de gamle. De som er flinkest til å gi fra seg sitt sete er faktisk de som er gamle selv», forteller Hanne.

På vei tilbake til byen kommer det totalt fire mennesker på. Atmosfæren er rolig og en total kontrast fra veien opp. «Problemet med turene tilbake er at man blir trøtt og kald. Når man står og passer på så er man i bevegelse og man er klar i hodet. Med en gang det blir tomt så blir det mye kaldere og man kjenner hvor sliten man er. Det er jo tross alt midt på natten. Dette er den lengste delen av vekten. Siden det ikke skjer noen ting», sier Siri.

På Danmarks plass stopper banen og de ser en person som sitter på benken og sover. Hanne signaliserer til føreren at han skal vente og går kjapt ut for å høre om personen trenger hjelp. Mannen våkner og virker lettere forstumlet. Han forteller Hanne at han skal hjem, men han satt seg ned litt og sovnet. Det er minusgrader og Hanne forteller mannen at han må komme seg hjem siden det er for kaldt å sitte ute. Han reiser seg og begynner å gå. Hanne kommer inn igjen og banen kjører videre. «Vi får gi beskjed om at de skal sjekke at han ikke sitter der etterpå», sier hun til Siri.

Bybanen: et minikosmos av normer og verdier

I dette kapittelet har jeg diskutert hvordan vekternes arbeidshverdag preges av den temporære sosialiteten på Bybanen. Jeg har vist hvordan samhandling foregår på Bybanen og hevet at passasjerenes atferd er formet av kroppsliggjorte strukturer, habitus (Bourdieu 1989), som er med på å opprettholde Bybanen som et rom der utilgjengelighet og ro og orden er normer og verdier som former relasjonen mellom passasjerene. Passasjerene er i en type kontraktforhold med Skyss og dette definerer deres identitet som passasjer og deres plikt er å følge restriksjonene denne identiteten medfører (Augé 1995).

Mønsteret i samhandlingen på Bybanen har jeg drøftet ved å vise eksempler i mitt etnografiske materiale og ved å knytte disse eksemplene opp mot Longva (2002) og Gullestads (1989) perspektiv på nordmenns samhandlingsnormer. Gjennom Longva (2002) har jeg forklart hva som ansees høflig i Norge og at dette er knyttet til en respekt for andres tid og rom, samt ærlighet. Gjennom Gullestads (1989) teori om utilgjengelighet har jeg forklart hvordan avstand og symbolske gjerder mellom mennesker bidrar til å redusere sosial samhandling og at dette gjøres for å opprettholde ro og orden. Dette utgjør altså grunnprinsippene for sosial samhandling slik jeg forstår den, på Bybanen, og vekternes oppgave er å kontrollere og disiplinere passasjerene slik at disse prinsippene vedlikeholdes.

Temporaliteten i de ulike formasjonene av sosialitet på Bybanen har jeg hevdet er tilknyttet drikke- og vorspielkulturen i Bergen og er hovedgrunnen for vekternes tilstedeværelse på kveldstid. Gjennom en ekstern disiplinering (Foucault 2008) av passasjerenes atferd forsøker vekterne å opprettholde Bybanen som et minikosmos av normer og verdier hvor ro og orden står i fokus. Jeg vil argumentere for at Bybanen er et minikosmos av normer og verdier fordi Bybanen representerer normer og verdier som er sentrale i det norske samfunnet generelt.

Altså er Bybanen en non-space (Augé 1995) i den forstand at den benyttes som et midlertidig rom, samtidig er Bybanen også et minikosmos for normer og verdier som er tilknyttet sosial samhandling i offentlige rom. Normene kommer tydelig til uttrykk på Bybanen fordi passasjerene danner sin praksis rundt dem og gjennom å observere passasjerene i møte med vekterne kommer samhandlingsmønsteret tydelig frem. Dette har jeg belys ved å fokusere på passasjerenes og vekternes kroppsspråk, verbale kommunikasjon og dermed praksis.

I neste kapittel diskuterer jeg tillit, ritualisert samhandling og vekternes posisjon på Bybanen spesielt, og i offentligheten generelt fordi jeg anser tillit som sentralt i forhold til sikkerhetsarbeid og relasjonen mellom vektere og passasjerer. Kapitlet bygger videre på det teoretiske bakteppet i dette kapitlet og er også basert på praksis og normativ samhandling på Bybanen. Hovedfokuset er å drøfte hvordan tillitsrelasjonen mellom passasjerene og vektere reflekterer en bredere tillit til autoritetspersoner i Norge, samt hvordan tillit er med på å opprettholde en ritualisert samhandling på Bybanen. Tillitsforholdet mellom vekterne og passasjerene bidrar til å effektivisere vekternes arbeidshverdag og styrker vekternes legitimitet til å utføre kontrollene.

Kapittel 3

Tillit og symbolsk makt i det offentlige rom

Innledning

I dette kapittelet vil jeg gjennom empiriske eksempler vise hvordan tillit former vekternes arbeidssituasjon. Jeg hevder at tillit må forstås som produsert i spesifikke sosiokulturelle kontekster og at tillit er relasjonell, både mellom personer, og mellom personer og institusjoner (Grimen 2009; Daniel og Knudsen 1995). Stabilitet og forutsigbarhet er grunnlaget for tillitsdannelse. I kapittel 2 hevdet jeg at disiplin skaper den ønskede verdien 'ro og orden' på Bybanen, men for at vektene skal kunne skape ro og orden og stabilitet må de ha legitimitet til å gjøre dette arbeidet, som igjen henger sammen med tillit.

I dette kapittelet argumenterer jeg for at vektene er en naturlig del av Bybanen og at den ritualiserte samhandlingen (Jenkins 1994) mellom vektene og passasjerene belyser et tillitsforhold mellom dem. Denne ritualiserte samhandlingen hevder jeg at er basert på kunnskap og forståelse, fra begge parters side, for hvordan samhandlingen skal utføres og av den grunn er billettkontrollene ritualisert ved at samhandlingen følger et bestemt mønster. Samtidig som det foreligger et tillitsforhold, mellom passasjerene og vektene, har vektene også et ansvar for å påse at passasjerene opprettholder sitt kontraktforhold til Skyss. På denne måten er den ritualiserende samhandlingen bygget på tillit samtidig som den er disiplinerende på passasjerenes benyttelse av Bybanen. Det er en symbolsk makt tilknyttet vektene og deres uniformer som belyser vektene legitimitet til å utføre arbeidet de gjør og som bidrar til å disiplinere passasjerenes oppførsel (Bourdieu 1991; Foucault 2008). Komparativt vil jeg benytte Bakers (2002) studie av privatisering av sikkerhet i Sør-Afrika for å vise på hvilken måte det norske samfunnet skaper et annet grunnlag for tillitsrelasjoner mellom private sikkerhetsselskaper og publikum enn Sør-Afrika.

Komparasjon av polisær virksomhet i Norge og Sør Afrika

Økning i privatisering av sikkerhet er en global trend som utføres og oppleves ulikt på forskjellige samfunn. Jeg vil bruke Sør Afrika som et komparativt case for å belyse hvilken innvirkning tillit har på den norske utformingen av polisær virksomhet ved å også belyse tillitens innvirkning på privatisering av sikkerhet i Sør-Afrika. Jeg vil basere denne komparasjonen på Baker (2002) sitt studie av ulike former for privatisert sikkerhet i Sør-Afrika. Jeg har også bodd ett halvt år i Cape Town og vil trekke noen egenerfarte paralleller til Norge.

Tillit i Norge

Tillit trekkes frem i studier av Norge som en særegen verdi og et ideal, og staten og politiet ansees for å besitte en høy grad av tillit fra sine borgere. I *Likhetens virkeligheter* skriver Lien, Lidén og Vike at det foreligger et sterkt tillitsgrunnlag i det norske samfunnet mellom innbyggerne og staten, og at dette har både positive og negative konsekvenser for hvordan statlige tiltak oppleves av befolkningen (2007:23). Jeg anser tillit til staten og maktinstitusjoner som et karaktertrekk ved norsk kultur og jeg argumenterer for at tillit står sentralt spesielt i situasjoner hvor makt og autoritet er involvert. Jeg vil begrunne denne påstanden med å vise til et statistikkbasert studie utført av Aas et al. (2010). De argumenterer for at nordmenn har sterk tillit til politiet sammenlignet med andre land, og at det er en sammenheng mellom denne tilliten og graden personer føler seg utrygge (Aas et al. 2010:70).

I første kapittel nevner jeg hvordan Norge ansees for å være et fredelig samfunn. «Individuell opplevelse av trygghet blant folk kan dermed forklare institusjonell tillit til politiet» (Kääriäinen 2007, i Aas et al.. 2010:70). Ved å følge dette argumentet vil jeg si at Norges lave kriminalitetsstatistikk, mangel på sivil urolighet og en stabil økonomisk situasjon bidrar til å vedlikeholde tilliten mellom politiet og borgerne. Dette er relevant i forhold til min studie fordi vektene inngår i det som kalles polisær virksomhet og den nåværende tilliten til politiet strekker seg også i stor grad over til denne gruppen og tilliten til politiet påvirker bruken av privatisert sikkerhet.

Jeg vil understreke at det er store forskjeller mellom vektere og politiet, og vektterselskapenes private drift gir de en annen posisjon enn politiets statlige posisjon. Samtidig vil jeg hevde at Norges overhengende situasjon som rolig og fredelig har en direkte innvirkning på hvordan

yrkesgrupper oppfattes og tilliten som gis dem. For å belyse dette ytterligere vil jeg sammenligne utbredelse av privat, polisiær virksomhet i Norge og i Sør-Afrika. Denne komparasjonen belyser også at privatisering av sikkerhet kan formes og oppleves ulikt, selv om det er del av en global trend. Og av den grunn mener jeg at Norge er en god inngangsport til å studere hvordan privatisering av sikkerhet har tatt form «i periferien» (Frois 2013).

Sør-Afrika

Sør-Afrika er preget av en fortid med apartheid, store sosiale forskjeller og uroligheter, inkludert anspente forhold mellom etniske grupper, en høy voldtekts rate og et høyt nivå av kriminalitet²⁰ (Baker 2002). Alt dette har hatt en stor påvirkning på tilliten sørafrikanerne har til staten og politiet. Grunnet et høyt fattighedsnivå, høy arbeidsledighet og høy voldsstatistikk har ulike tiltak blitt innført for å beskytte innbyggerne fra tyverier, vold og annen kriminalitet (Baker 2002). I Sør-Afrika opereres det med ulike nivåer av polisiær virksomhet, hvor noen av disse nivåene samarbeider med staten og andre er rene borgervernsgrupper som har tatt loven i egne hender.

På 1980-tallet vokste privatiseringen av sikkerhet opp i spesielt de rike nabolagene i Sør-Afrika (Baker 2002). Dette foregikk uten store protester fra staten og regjeringen oppmuntret denne utviklingen fordi det fjernet noe av presset på landets politistyrker, som allerede var overbelastet (Baker 2002). Denne privatiseringen har vedvart og under apartheid ble vektere også brukt i kontroller i *townships*²¹. Altså ble vektere brukt for å trygge «hvite» områder og for å kontrollere «svarte» områder (Baker 2002).

En videre utvikling av privatiseringen har ført til borgervernsgrupperinger i *townships* har tatt over ansvaret for håndheving av lover og dette blir utført av selvorganiserte «domstoler» (Baker 2002). Baker hevder dermed at de ulike formene for ikke statlig polisiært arbeid «arise from communal dissatisfaction with the state policing services as experienced under apartheid and under current democratic regime» (2002:30) Av denne grunn mener Baker at det lenge har vært en separasjon av ansvaret for polisiær virksomhet i Sør-Afrika (Baker 2002:33). De ulike forgreininger av polisiær virksomhet i Sør-Afrika er en av årsakene til at

²⁰ Sør-Afrika har den høyeste raten av voldtekt per innbygger av alle fredelige (ikke i krig) land i Verden. Sør-Afrika ligger også høyt når det kommer til drap og kriminalitet (Iaccino 2014; Pettersen 2014).

²¹ Townships er en betegnelse på rasemessige avgrensede områder (gettoer) som ble laget under apartheid, og som fortsatt eksisterer som en form for forsteder i dag. Townshipene bærer sterk preg av fattighedsnivået i Sør Afrika og er kjent for å være belastede områder, med høy kriminalitet og lav levestandard.

politiet har en liten tillit i befolkningen (Baker 2002). Andre årsaker er korrupsjon, diskriminering og politiets interesseområder når det kommer til typen kriminalitet som får fokus og hvem som får hjelp. Det finnes også flere overlappinger mellom politiet og vekterselskapene, hvor det er en mobilitet fra den private virksomheten til den offentlige og vice versa, noe som skaper uklare linjer. Dermed er det vanskelig å skille mellom statlig og ikke-statlige tjenester, siden de operer innenfor de samme områdene. Ekspansjonen av vekterselskaper og borgervernsgrupper kan forklares med en for liten tilgjengelig politistyrke og en stor utbredelse av korrupsjon og kriminalitet (Baker 2002).

It is true that the state police have special legal powers which private guards do not have, but in a country where access to firearms licenses is readily available and used, and citizens have the right to use coercion to arrest others suspected of committing serious offences, the gulf between the two groups is not so vast (Baker 2002: 34).

I likhet med Norge har vekterne i Sør-Afrika ingen rett på legitim makt annen enn den som foreligger for hele befolkningen. Men til forskjell fra Norge så kan alle i Sør-Afrika bære våpen offentlig, og det opereres i større grad med væpnede vakter og vektere. Vekterne arbeider både i det offentlige og det private rom. Formålet med vekternes arbeid formes i stor grad av klientene de skal beskytte og ikke av den sosiale agendaen som politiet må forholde seg til (Baker 2002).

Norge og Sør Afrika er oppbygget på ulike måter og har dermed ulike utfordringer som må takles. Landås (2010) hevder at nordmenn tar veldig få forhåndsregler for å unngå hverdagskriminalitet og av den grunn er nordmenn lette ofre for kriminalitet som innbrudd og tyverier. På min første dag i Sør Afrika ble vi fortalt, av skolen og en representant for politiet, hvem som kunne stoles på, hvordan vi skulle kle oss og hvem vi kunne kontakte hvis noe gikk galt. Universitetet hadde ansatt ett eget vaktsselskap som vi fikk beskjed om å kontakte hvis noe skjedde. Gangstien fra skolen ned til boligområdene var utstyrt med alarmstolper som kunne utløses og vekterne ville kunne se på et kamera hva som skjedde og respondere deretter. Det var et sterkt fokus på mistillit, vaktksomhet og restriksjoner. Voldtektsstatistikk ble brukt for å illustrere farene som kunne oppstå om man gikk alene etter det ble mørkt. Vi ble også fortalt, av politiet, hvilke former for offentlig transport som var sikre og hvordan man skulle oppføre seg på disse.

Hva har dette med Norge å gjøre? Mitt fokus på tillit i dette kapittelet er mye formet av tillitsbaserte relasjoner som foreligger i det norske samfunnet. Velferdsstaten og dermed statlig drift av legitim polisiær og militær virksomhet har bidratt til et monopol på legitim maktbruk. Vektorselskap i Norge arbeider stort sett innenfor privat sektor ansatt av private aktører, og enkeltpersoner, som ønsker en skjerpet sikkerhet og kontroll. Dette handler i stor grad om overvåkning og vakthold, og ikke håndheving av lover og straffeforfølgelse av kriminelle. Dette har politiet og domstolene fortsatt monopol på.

Vektorselskaper er dermed en supplerende til en politistyrke som har troverdighet og tillit hos befolkningen. I Sør-Afrika jobber vekterne på mange måter som en erstatning for politiet og befolkningen føler at de må beskytte seg fra hverandre. Det foreligger en sterk mistillit til politiet fordi de er ansett som udugelige. Politiet ansees som udugelige fordi de ikke er i stand til å utføre sin jobb, for å prioritere de rike områdene og fordi de er korruperte. Mistillit ovenfor vekterne er også større i Sør-Afrika, siden de har en uklar rolle i opprettholdelsen av lov og orden. De norske vekterne har ikke rett til å bære våpen og er ansett som likestilte som resten av befolkningen når det kommer til å benytte fysisk makt. Det som skiller sivile og vektere er uniformen. Det jeg derfor vil hevde er at tillit til vektere henger sammen med den generelle tilliten i relasjonene i et samfunn og til politiet²². Situasjonen som foreligger i et samfunn påvirker også hvordan vekterne oppleves ut ifra behovene mennesker har for å øke sin trygghet og sikkerhet. I Norge er det i hovedsak private selskaper som benytter seg av vektorselskaper til overvåkning og vaktholds arbeid. I Sør-Afrika brukes vektere i større grad enn i Norge av privatpersoner og for å beskytte boligområder.

Jeg vil nå fortsette dette kapittelet med et etnografisk eksempel før jeg drøfter tillitsbegrepet. Dette eksemplet har jeg tatt med fordi det viser hvordan en vanlig billettkontroll utføres og hvordan vekterne samhandler med passasjerene.

«Kan jeg få se billetten din?»

En torsdag ettermiddag i midten av mars er jeg med Karin, Baste, Thea og Pia på billettkontroll, på Bybanen. Temperaturen er lav og det småregner. Vekterne har på seg sin velkjente uniform, bestående av en svart og grå jakke og bukse, i grovt materiale med

²² Therese Landås (2010) vektlegger hvordan usikkerhet og mistillit til politiet og private sikkerhetstjenester har stor innvirkning på menneskers hverdag i Lima. Dette er også et eksempel på hvordan privatisering av sikkerhet og sikkerhetsarbeid formeres og oppleves forskjellig ut i fra konteksten det praktiseres i.

selskapets logo på, samt solide, svarte arbeids sko. Siden de er fire så bestemmer de at alle skal gå inn hver sin dør. Jeg følger etter Pia, som går inn den fremste døren.

«Kan jeg få se billetten din?» spør Pia en ung gutt som står nærme døren. «Ehh.. ja, bare vent litt», svarer han og begynner å lete i lommene på jakken og buksen etter en billett. Han finner frem en kvittering og gir den til Pia. «Dette er bare kvitteringen. Jeg må få se billetten som følger med denne», sier hun og smiler. Gutten leter fortsatt i lommene sine og i mellomtiden kontrollerer Pia passasjerene som står i nærheten.

Etter å ha kontrollert fire andre passasjerer kommer hun tilbake til gutten. «Har du funnet den ennå?», spør hun. Gutten ser stresset ut og med skjelving i stemmen svarer han «nei, jeg må ha kastet den istedenfor kvitteringen». «Hva er navnet ditt?», spør Pia og finner frem gebyrblokken sin. «Hvis du ikke kan vise frem en gyldig billett så er jeg nødt til å gi deg et gebyr», fortsetter hun. «Vær så snill a», sier gutten «.. jeg har kjøpt billett, jeg må ha mistet den når jeg gikk på». «Jeg er dessverre pålagt å gi det gebyr, det er ditt ansvar som reisende å ha gyldig billett», svarer Pia og beveger seg enda nærmere gutten. I en lav stemme spør hun han om navn og adresse som han gir henne. «Om du vil klage på dette gebyret så står det bak på hvordan du skal gå frem. Jeg trenger nå din signatur på at du har mottatt gebyret. Selv om du skriver under så betyr ikke det at du erkjenner skyld», forklarer Pia gutten, som ser litt oppgitt ut. Hun gir ham gebyret og fortsetter videre i vognen. Gebyrskrivningen har tatt litt tid og Baste og Thea begynner å bli ferdig med kontroll på sine rader. Karin startet kontrollen i andre enden av vognen og sitter nå på huk vedsiden av to jenter som også er i ferd med å få gebyr.

«Billettkontroll. Kan jeg få se billetten din?» fortsetter Pia til neste passasjer. Jenta ser opp på henne, mens hun tar øreproppene sine ut av ørene. «Hæ?» sier jenta og ser på Pia. «Det er billettkontroll, kan jeg få se billetten din?» gjentar Pia mens hun rekker ut en hånd mot jenta. Jenta finner frem lommeboken sin og gir Pia Skysskortet sitt. Pia skanner så dette og spør om hun også kan få se et studentbevis. Jenta finner frem dette og gir det til Pia uten å si noe. Pia kontrollerer så om jenta har semesterkort og gir tilbake Skysskort og studentbevis, og sier «tak», til jenta. Pia er veldig bild og har et smil om munnen under hele kontrollen.

For mange av passasjerene er kontrollene blitt en rutine og de finner frem billettene sine med en gang de ser vekterne komme på. Noen sitter klar med billettene og rekker de frem til vekterne før de spør om å se de. Av denne grunn kan kontrollene gå veldig kjapt når alt er i orden. Siden Thea og Baste er ferdige med sine områder gestikulerer Pia at de må kontrollere

de siste personene på hennes område. Vekterne skal av prinsipp ikke bruke hverandres navn på banen og mye av kommunikasjonen mellom dem er basert på gestikuleringer som peking og vinking. Hvis spørsmål skal stilles til noen som står langt unna så må de gå bort til denne personen og de vil snakke lavt sammen. Av denne grunn tilfører vekterne lite støy til den rolige atmosfæren på banen.

Det meste av støyen som kan høres er gnissingen av regntøy mellom beina på de som beveger seg gjennom banen, eller som går av og på. En gruppe med ungdommer fører en samtale og ler. Utover dette er det lite støy. Vekterne samles ved den ene utgangen og de oppdaterer hverandre på hvor mange gebyr som er blitt gitt. Pia har ansvaret for å registrere antall passasjerer og gebyr, hun må også registrere hvilken vogn de er på. Over høyttaleren annonseres neste stopp, Sletten.

Tillit under norske forhold

Tillit er spesielt viktig innenfor billettkontroll av to grunner. Den første er at det i utgangspunktet foreligger et mistillitsforhold mellom Skyss og passasjerene. Jeg kaller dette for *institusjonalisert mistillit* (Grimen 2009) fordi kontrollene er satt inn for å forebygge *sniking* og sanksjoner er innført mot dem som sniker. Altså forventer Skyss av erfaring at noen av passasjerene ikke vil kjøpe billett, og den eneste måten de kan kontrollere dette på er gjennom billettkontroller av alle passasjerene.

Bybanen og bussene er, til forskjell fra undergrunnsbanen i Oslo, ikke en del av et lukket system. Man er ikke avhengig av billett for å få tilgang til disse tjenestene. Fysiske billettkontroller der derfor eneste måten Skyss kan være sikker på at passasjerene har billett. «Vi har et system med høy grad av selvbetjening, som dermed i større grad er basert på tillit og noen vil nok utnytte dette» uttaler Dreyer, kommunikasjonsrådgiver i Skyss i avisen BA (Haugen 2013).

Den andre grunnen er at det allerede foreligger et etablert tillitsforhold mellom passasjer og vektere hvor passasjerenes forståelse av og forventning til vekterne belyser en tillit til denne yrkesgruppen. Det er få som setter spørsmålstegn ved at vekterne skal sjekke billetten deres eller at de kan gi ut gebyrer. Vekterne møter mye kritikk i sin arbeidshverdag fordi noen passasjerer synes kontrollene er irriterende og unødvendige, men dette er knyttet opp mot kontrolleringen og ikke til vekternes tilstedeværelse og rolle i seg selv.

Jeg vil argumentere for at vekternes *status*²³ i det norske samfunnet legitimerer deres utførelse av billettkontroller fordi nordmenn har en høy grad av tillit til denne yrkesgruppen. For meg handler dette om tillit fordi det ikke settes spørsmålsteget ved vekternes legitimitet og dermed mener jeg at det foreligger en kulturell forståelse for og tillit til denne yrkesgruppen.

Hva er tillit?

Tillit er et begrep som har blitt definert på ulike måter i ulike fagtradisjoner. Antropologen Ystanes (2011:6) hevder at tillitsbegrepet blir gitt en for snever eller for generell definisjon i samfunnsvitenskapen og hun argumenterer for en antropologisk definisjon av tillitsbegrepet. Tillit må forstås ut i fra den konteksten hvor den blir skapt. Hun hevder at definisjonene som eksisterer ofte er basert på vestlige forståelser og empiri, og dermed mangler definisjonene rekkevidde fordi de ikke dekker andre kulturelle formasjoner av tillit (Ystanes 2011). Ystanes trekker frem Daniel og Knudsens definisjon av tillit som et godt utgangspunkt i antropologisk sammenheng: « (...) they consider trust to be what we experience when we do not think about it, when our safe existence in the world is taken for granted» (2011: 8). Og videre “Daniel and Knudsen’s conception of trust, firmly relates the formation of trust to culturally grounded generalizations of personal, intimate experiences” (2011: 74).

Tillit er i følge Daniel og Knudsen (1995) noe iboende i mennesker som først blir satt ord på når mistillit oppstår. I boken *Mistrusting refugees* (1995) viser de hvordan flykningsstatusen til informantene bestemmer deres tillit til omgivelsene, medmennesker og institusjoner. De argumenterer for at tillit er noe kulturelt konstruert og når mennesker er på flukt så endres forutsetningene for tillit (ibid). Basert på ulike etnografiske skildringer har de utarbeidet en abstrakt definisjon av tillitsbegrepet, slik at den er anvendelig i ulike typer samfunn.

Mine informanter knyttet tillit opp mot erfaringer og forventninger. De hadde tillit til at politiet gjorde jobben sin, fordi de visste av erfaring at dette var tilfellet. Mine informanter nevnte også at de hadde tillit til kollegaene sine og at dette var basert på tidligere erfaringer. Tillit er i det norske språket knyttet opp mot det å ha *tro* på noe eller noen, og mistillit er knyttet opp mot det å *tvile*. Tillit som verdi anser jeg som grunnleggende for det norske samfunnets oppbygging og effektivitet. Tilliten til staten, politiet og ulike institusjonene er limet som holder alle disse relasjonene sammen.

²³ Med status refererer jeg til Weber sin definisjon som « the positive or negative estimation of honor or prestige attributed to persons or groups» (Barfield 2008: 447)

“Furthermore, the capacity to trust needs to be underwritten by the capacity to tame chance, especially the chance of being hurt. This capacity is not an individual matter, but a gift that a cultured society gives a person” (1995: 3). Daniel og Knudsen anser tillit som en menneskelig kapasitet og hevder at dette ikke er en individuell kapasitet men en som er gitt av et kulturelt samfunn²⁴. I min forståelse og benyttelse av tillitsbegrepet er jeg også enig i at samfunnet er med på å skape tillit, samtidig forstår jeg tillit som noe som blir skapt i relasjoner og ikke bare noe som er ‘gitt’ av et samfunn. Tilliten mellom passasjerene og vekterne etableres i relasjonen mellom dem og det norske samfunnets oppbygging er fundamentet for denne tillitsdannelsen. Mistillit, ut ifra den overnevnte definisjonen, er mer håndgripelig enn hva tillit er. Mistillit foreligger når man reflekterer over om man kan ha tillit til en person eller en institusjon (Daniel og Knudsen 1995).

I filosofen Harald Grimens bok *hva er tillit?* gjennomgår han styrker, svakheter og likheter mellom ulike teorier om tillit²⁵ (2009). Han forsøker å formulere en generell definisjon utarbeidet fra disse teoriene og definerer tillit med fokus på forventninger om hva andre kommer til å gjøre. «Tillit er treleddet: Noen stoler på noen med henblikk på noe. Man stoler sjelden – om noen gang- totalt, ubetinget og uspesifisert på noen» (Grimen 2009: 13).

Tillitsbaserte handlinger styres av feilbarlige forventninger om hvordan andre vil eller bør opptre, forventninger som tillitsgiveren ikke vet om er sanne. Forventningene er antakelser om hva som vil skje (har skjedd), eller bør skje (har skjedd), i fremtid, nåtid eller fortid. De kan være feilaktige, med fatale følger, uavhengig av hva tillitsgiveren tror, føler, mener eller ønsker. En tillitsgiver er objektivt sårbar (Grimen 2009: 21-22).

Tillit er, ifølge Grimen, forventnings- og erfarings basert. Denne definisjonen handler om mellommenneskelig tillit, altså tillit mellom personer. Grimen hevder også at mennesker kan ha tillit til institusjoner noe han kaller en slags blind tillit (Grimen 2009:110). «Tillit til en institusjon blir først et problem hvis den systematisk bryter med det normative grunnlaget den bekjenner seg til, eller opptrer lunefullt» (Grimen 2009: 117).

²⁴ De definerer kultur som en kreativ aktivitet av symbolskapning og symboldeling (1995: 2). «Culture is fundamentally dialogic that is, a logic that bridges the gap of understanding that exists between individuals and groups” (1995: 2).

²⁵ Noen av teoretikerne Grimen (2009) gjennomgår er filosofen Confucius, teologen Knud E. Løgstrup, sosiologen Anthony Giddens og statsviteren Francis Fukuyama.

En likhet mellom teoriene til Daniel og Knudsen og Grimen sine perspektiver på tillit er at tillit er noe mennesker har tilegnet seg til noen eller noe, og at dette har en organiserende kraft på samhandling. Tillit er med andre ord med på å forme sosialitet. Med dette mener jeg at tillit til personer og institusjoner vedlikeholder og effektiviserer relasjonene, mens mistillit fungerer motsatt. Når vi har tillit til en institusjon, mener Grimen (2009) at vi har forventninger til hva denne institusjonen kan gjøre for oss. Likt mine informantere tillit til politiet og sine kollegaer. Disse forventningene normaliserer samhandlingen slik at vi ikke setter spørsmålsteget ved den. Eller som Ystanes formulerer det «.. it emerges that trust is not so much an outcome of rational evaluations of probability and interest, but the absence of doubt» (Ystanes 2011: 55).

Grimens filosofiske definisjon av tillit er altså universell i den forstand at det er en generalisert definisjon, mens Daniel og Knudsens tilstreber en definisjon som er kontekstuell. Selv om disse to teoriene er til dels ulike, mener jeg at de begge er relevante for å belyse mitt materiale. Jeg er opptatt av hvordan vekterykket har utvidet seg i omfang og hvordan dets arbeidsoppgaver stadig utvides. Dette er både et resultat av samfunnsutviklingen generelt, hvor behovet for privatisering av sikkerhet har økt i takt med endrede arbeidsoppgaver innad i politiet og i helsevesenet.

Videre i oppgaven vil jeg bruke tillitsbegrepet som fraværet av tvil, hvor handlinger utføres med en forventning til hva som vil skje. Med dette mener jeg at den overordnede tilliten til visse mennesker og institusjoner kan uttrykkes gjennom forventninger. Det normative grunnlaget som foreligger i en tillitsbasert relasjon settes ikke spørsmål ved, fordi det er strukturelt og iboende i mennesker. Dette grunnlaget er bygget opp og avhenger av en stabilitet. Jeg tror denne stabiliteten, som jeg forstår det som, er tilnærmet det Grimen mener med forventninger. Det er ikke konsekvente valg eller betraktninger som gjøres i situasjoner hvor tillit foreligger, handlingene gjøres med en viten om at dette er trygt og forutsigbart. I situasjoner hvor tvilen kommer foreligger det allerede en mistillit, og denne mistilliten kan bli forsterket eller svekket gjennom erfaringer og forventninger.

Det jeg ønsker å vise videre er hvordan vekterne konsekvent benytter seg av kroppsspråk og verbal kommunikasjon på en måte som opprettholder tillitsrelasjonen mellom seg selv og passasjerene.

«Kan du slippe meg ut eller?»

Det er tirsdag ettermiddag og Hanne, Karin, Jørgen og Siri er på billettkontroll. På den første banen følger jeg etter Hanne. Jeg har ikke refleksvesten på meg i dag. Hanne begynner å kontrollere de som har samlet seg ved den bakerste utgangen. «Kan jeg få se billetten din?» spør hun to venninner som står tett oppå hverandre ved den ene døren. Begge jentene finner frem sitt Skysskort og gir disse til Hanne. «Takk», sier Hanne og gir de tilbake. Jeg står rett bak ryggen til Hanne og følger med på det som skjer. I det hun begynner å gå videre, følger jeg på. Jentene følger meg med blikket og virker litt skeptiske til min nysgjerrighet. I sittegruppene sitter det ett par barn og en voksen kvinne. «Kan jeg få se billettene deres?» spør Hanne den voksne damen. «Ja, vær så god», sier damen og gir Hanne sin billett. Barna rekker ut sine billetter, og Hanne skanner disse. Damen ser på meg og det ser ut som hun lurte på hva jeg gjør der.

For å redusere mistenksomme blikk fra passasjerene velger jeg å holde litt avstand til Hanne. Hun fortsetter kontrollen og spør nå en voksen mann om å få se han sin billett. «Er det kontroll nå igjen? Er dere ikke snart ferdige med disse kontrollene?», sier mannen i en irritert tone, mens han rister på hodet og ser strengt på Hanne. «Det er jo kontroller hele tiden jo!», fortsetter han. «Kan jeg få se billetten din?», spør Hanne og rekker ut hånden. Mannen begynner å lete i lommene og kofferten sin. «Det er jo helt latterlig at dere skal kontrollere hele tiden. Dette er tredje gang i dag det er kontroll. Kan dere ikke få dere en ordentlig jobb?», sier mannen mens han fomler rundt i kofferten sin etter billetten. «Her», sier han og rekker Hanne Skysskortet sitt. «Takk skal du ha», sier Hanne, før hun skanner billetten og gir den tilbake.

Alle passasjerene er nå kontrollert og vekterne samles på midten av banen. Hanne har ansvaret for å registrere alle passasjerer, gebyrer og banens nummer. «Har noen skrevet gebyr?» spør Hanne. «Jeg måtte gi ett til ei som manglet studentkort», svarer Karin. Handikaplassene er ledige og Jørgen setter seg ned på den ene nedleggbare setet. Hanne ser på han og ber han om å reise seg opp igjen. Banen stopper og Jørgen går for å kontrollere passasjerene som kommer på. Hanne og Karin kontrollerer de som kommer inn der de står. «Vi skal videre en stopp til», forteller Karin meg. Siden alle passasjerene er kontrollert står vekterne samlet og fører en samtale. «Du kan få en refleksvest etterpå når vi skal til pause», sier Hanne til meg, «slik at passasjerene skjønner at du er med oss». «Det var en mann som snek seg ut når han så oss», sier Jørgen. «.. vi får se om vi ser han igjen senere».

På neste stopp går vekterne av og venter på neste bane. Det er tomt på holdeplassen og Jørgen og Karin setter seg ned på benken. Ett par minutter før neste bane kommer, kommer det to venninner bort til holdeplassen. De ser på vekterne og går så til billettautomaten. Karin og Jørgen reiser seg og gjør plass til jentene i tilfelle de vil sitte. Jeg spør om de ikke har lov til å sitte når de er på vakt. «Vi kan sette oss, men benkene her og setene på banen er forbeholdt passasjerene, så vi prøver og ikke å okkupere plassene», svarer Karin.

Innkommende bane stopper og Jørgen får øye på mannen som tidligere hadde sneket seg unna kontroll. Han gir Karin beskjed og hun går inn døren denne mannen nå prøver å gå ut. I det døren åpner seg blokkerer Karin åpningen slik at mannen ikke skal komme seg ut. «Kan jeg få se billetten din?» sier hun til mannen. «Jeg skal av her jeg», sier han og fortsetter «kan du slippe meg ut eller?». «Jeg må bare få se billetten din først. Siden vi har kontroll så må vi sjekke alle som er på banen», svarer hun. Mannen leter i lommene sine og finner frem en lapp som han kaster i ansiktet på Karin, dytter henne unna og løper i vei. Karin rekker knapt å snu seg før mannen har kommet seg opp trappen og bort fra holdeplassen. «Haff, vi får bare la han gå. Vi ser han nok igjen, før eller senere», sier Karin.

Inne på banen begynner Karin og kontrollere billetter, og hun kommer over en gutt som ikke har aktivert billetten sin. «Gikk du akkurat på denne banen?» spør hun gutten. «Nei, jeg gikk på forrige stopp», svarer han. «Du skjønner det, at denne billetten er ikke aktivert og dermed er den ugyldig», forteller Karin gutten. Jeg står bak Karin, lent mot døren lengst unna henne og gutten. «Å, men jeg kjøpte den jo akkurat», svarer gutten. «Hvorfor er den ikke gyldig da?». «Det du må gjøre når du går på banen eller bussen er at du må skanne billetten din i en av disse automatene her», sier Karin og viser gutten hvordan man skanner en billett, «så vil det stå gyldig reise på skjermen her og da er billetten registrert. Når den ikke er registrert så telles den ikke som gyldig billett, siden vi da ikke vet hvor lenge du har brukt den. Så neste gang så må du huske å registrere den». «Okay, takk det skal jeg gjøre», svarer så gutten. «Noen ganger vet ikke folk hvordan alt fungerer, og i dette tilfellet hadde han jo billett, så da er det bedre at han lærer hvordan det skal gjøres til neste gang», informerer Karin meg, før hun fortsetter med kontrollen

Ritualisert samhandling og tillit

Hovedformålet med billettkontrollene er å forebygge *sniking* og å gi gebyr til de som *sniker*. Vekterne er opplært til at de skal forvente at passasjerene har billett, de skal være blide og imøtekommende og de skal ikke sette spørsmålstegn ved passasjerenes troverdighet. Derfor spør vekterne alltid om de kan få se billetten til passasjerene, ikke «har du billett?».

Forventninger til passasjerenes handlinger danner derfor premisset for kommunikasjonen mellom vektere og passasjerer. Vekterne skal opptre som om de har tillit til at passasjerene følger reglementet og har billett. Dette er en strategi som både er basert på vekterselskapets fokus på service og for å forebygge negative reaksjoner fra passasjerene. I prinsippet deler vekterne kun ut gebyr og det er Skyss sin oppgave å innkreve dette beløpet. Men passasjerene samhandler kun med vekterne og av denne grunn er vekterne Skyss 'ansikt utad.

Basert på arbeidserfaring har vekterne også lært seg kjennetegn på potensielle *snikere* og denne kunnskapen brukes for å unngå at noen slipper unna kontroll. I overnevnt eksempel skildrer jeg en hendelse hvor de mistenker en person for å snike og hvilke tiltak de utfører når de ser denne personen igjen. Med tanke på at gutten som blir kontrollert, etter mannen som stikker av slipper unna gebyr, så ser vi også at det ikke alltid er en homogen behandling av passasjerene. Men jeg vil presisere at denne gutten hadde billett, men den var ikke validert. Mannen som løp av banen hadde ikke billett i det hele tatt. Og i eksemplet med gutten som fikk gebyr tidligere i dette kapitlet forklarte vekterne dette med at han heller ikke hadde gyldig billett.

Hva er det som karakteriserer tillit på Bybanen? Tilliten mellom passasjerene og vekterne på Bybanen kan karakteriseres ved 'ritualisert' samhandling (Jenkins 1994). Hva jeg legger i dette vil jeg komme tilbake til om litt. Vekternes tilstedeværelse på Bybanen blir sjeldent satt spørsmålstegn ved av passasjerene og av denne grunn vil jeg hevde at det foreligger en erfaringsbasert forståelse av tilstedeværelsen. Vekterykket er knyttet opp mot den polisiære virksomheten i Norge og jeg vil dermed referere til vekterykket som en profesjon.

Tillit til en profesjon kan være avhengig av en forståelse av dens normative grunnlag. Jeg kan ha dårlige erfaringer med enkelte leger, men det trenger ikke å medføre mistillit til profesjonen. Grunner for mistillit til profesjonen får jeg først hvis utøverne systematisk bryter med dens normative grunnlag (Grimen 2009: 117)

Sitatet nedenfor gitt av Thea mener jeg summerer opp Grimens overnevnte poeng:

Jeg tror noen er negative til vektere fordi de har hatt dårlige erfaringer og dels av at folk er lei av konstante kontroller i alle deler av samfunnet. Friheten blir dempet med så mye kontroller, og det blir mye overvåkning. Mindre og mindre frihet. På billettkontroll merkes dette spesielt, siden vi da kontrollerer alle og ikke bare tar «tyver». Jeg tror grunnen til at flere er negative til vektere på Bybanen er fordi alle blir behandlet som om de gjør noe galt. I butikker så fokuserer vekterne bare på tyvene. Samtidig reduserer hyppige kontroller muligheten folk har til å bryte loven.

Thea

Grimen omtaler tillit til en profesjon som en tillit som dekker hele profesjonen og ikke bare enkelte mennesker som praktiserer innenfor profesjonen. Thea nevner at noen er negative til vektere fordi de kanskje har hatt dårlige erfaringer tidligere, og av den grunn liker de ikke vektere. På den annen side sier hun ikke noe om at de ikke har tillit til vekterne. Poenget jeg vil hente ut av dette er at mistilliten til enkelte utøvere av en profesjon vil nødvendigvis ikke påvirke tilliten til hele profesjonen. Samtidig kan negative hendelser over lengre perioder påvirke tillitsrelasjonen og skape mistillit. Av denne grunn tilsikter vekterne en så lik behandling av passasjerene som mulig slik at kontrollene skal være en positiv opplevelse.

Samtidig symboliserer vekternes tilstedeværelse en manglende tillit fra Skyss ovenfor passasjerene, som stadig blir forsterket av antallet gebyr som utdeles. Ved å gi passasjerer gebyr *straffer* vekterne passasjerene som ikke har billett. Siden vekterne dermed opererer som et mellomledd, knyttes det mye negativitet til vekterne, som egentlig er negativitet knyttet til kontrolleringen og Skyss. Jeg hevdet også i forrige kapittel hvordan vekternes tilstedeværelse kan anses som å representere en ekstern disiplinering og at de vedlikeholder kontraktsforholdet passasjerene inngår inn når de benytter seg av Bybanen.

I tråd med Jenkins sin studie av forhandlere og bønder på et kvegmarkedet i Frankrike vil jeg si at vekternes fremtoning ovenfor passasjerene er en del av det Jenkins kaller en ritualisert praksis og som jeg kaller en ritualisert samhandling (1994). Jenkins beskriver hvordan kjøperne og selgerne av kveg har ritualisert sin forhandling ved at begge partene utfører en bestemt vurdering av dyret og forhandlingen følger et bestemt mønster for hvordan kommunikasjonen skal utarte seg. Disse bedømmelsesmetodene brukes slik at partene

fremstår som om de har et godt grunnlag for å bedømme kvaliteten på kveg. Begge partene bedømmer dyret ved å 'kontrollere' kroppsdelenene men kunnskapen som ligger bak handlingene er ulik. Dette mønsteret læres av partene gjennom forhandlingene og handelen avhenger av at dette samhandlingsmønsteret følges. Partenes evne til å praktisere denne ritualiserte samhandlingen er avgjørende for om de oppleves som erfarne og som de kan det de gjør, av motsatt part. Samhandling effektiviseres derfor når man går inn i den med en forståelse av hva den innebærer og hvordan den skal utarte seg.

Jeg vil hevde at denne ritualiseringen er en form for selvdisiplinering fordi den har direkte påvirkning på atferd og er av den grunn med på å skape orden på Bybanen. Jeg anser billettkontroll som rituell samhandling fordi det foreligger forventninger om hva som skal skje og hvordan. Jeg har vist eksempler på denne ritualiserte samhandlingen i de etnografiske eksemplene og vekternes atferd er ritualisert på den måten at de opptrer rolig, de setter seg ofte ned ved passasjerene og forsøker å være så diskret som mulig.

Tillit blir igjen relevant her fordi denne praksisen avhenger av at partene stoler på hverandre. Hadde passasjerene tvilt på vekternes intensjoner ville samhandlingen mellom de blitt tidkrevende og problematisk. Uten tillit ville vekterne måtte overbevise passasjerene om sin legitimitet under hver kontroll. Gjennom en lik behandling av alle passasjerene kan også vekterne kamuflere sin mistenksomhet ovenfor passasjerene de anser som potensielle snikere. Mitt argument her er derfor at tillitsrelasjonen mellom passasjerene og vekterne er reell siden det foreligger en ritualisert samhandling mellom dem.

Ansvar og forventninger

Jeg vil hevde at vekterne er en naturlig del av det private offentlige rom som Bybanen representerer og at det eksisterer en erfarings basert tillit til vekterne etablert gjennom ritualisert samhandling. Samtidig vil jeg påpeke at dette tillitsforholdet kun er et aspekt ved denne relasjonen mellom passasjer og vektere. Tillitsforholdet effektiviserer vekternes jobb fordi det har ført til en ritualisert samhandling mellom dem som spiller på forventninger og ansvar. Vekterne har, gjennom ansettelsesforholdet til Skyss, ett ansvar for at reglementet for billettkjøp og bruk av offentlig transport følges og implementeres. Vekterne er dermed bundet til dette reglementet og holdes ansvarlig for at dette blir gjennomført på en tilstrekkelig måte.

Samtidig, ved å fokusere på og trekke frem det hierarkiske forholdet mellom Skyss og seg selv i møte med passasjerene, forsøker vekterne å synliggjøre hvordan de selv kun er et mellomledd som er ansatt for å gjøre kontrollene. De plasserer Skyss ovenfor seg selv, som er reelt siden Skyss er deres arbeidsgiver, og på denne måten fratrar de seg selv det øverste ansvaret for billettkontrollene. Det vektlegges ofte av vekterne at; «de må gi gebyr», «dette er ditt ansvar», «hvis du vil klage så må du gjøre det til Skyss». I det følgende empiriske eksemplet skildrer jeg hvordan Karin gjør akkurat dette ovenfor en mannlig passasjer:

«Billettkontroll, kan jeg få se billettene deres?» sier Karin til fire personer som sitter i en sittegruppe. Tre av fire rekker ut en hånd med hver sin billett. «Kan jeg få se din billett?», spør Karin en gutt som ikke har vist sin. Gutten leter igjennom lommene sine, men finner ingen billett. «Jeg har glemt månedskortet mitt hjemme», sier han. «Har du en annen billett da?» spør Karin. «Nei, jeg har jo månedskort, så det trenger jeg jo ikke da», svarer gutten. «Hvis du ikke har med deg månedskortet så må du ha en annen billett, dagsskyss eller enkeltskyss. Du har ikke en enkelt billett?», spør Karin. «Nei, jeg har ingen billett med meg, men jeg har jo månedskort, jeg har bare glemt det. Så kan ikke du være litt snill og la meg gå denne gangen?», trygler gutten Karin. «Jeg er dessverre nødt til å gi deg gebyr. Du kan klage til Skyss om du føler dette er urettferdig, men jeg er pålagt å gi deg gebyr. Det er da opp til Skyss om de vil godta din eventuelle klage».

«Ååååh, må du være så idiot!», roper gutten, «jeg har jo bare glemt kortet, vær litt snill a!». Gutten sitter med armene i kors og er opprømt fordi han skal få gebyr. Banen stopper og kvinner vedsiden av han går av. Karin setter seg ned og finner frem gebyrblokken. «Jeg må få ditt navn og adresse», sier hun. Gutten ser på henne og rister på hodet «Fy faen, så idiot du er. Hvor mye er gebyret på?». «Sjuhundre og femti kroner», svarer Karin. «Herreguuud, hvordan skal jeg betale det? Vær så snill, la meg slippe!», trygler gutten. «Jeg har dessverre regler jeg må følge, og det har du og. Det er ditt ansvar som passasjer å ha billett når du bruker Bybanen. Så det jeg gjør nå er at du får med deg dette gebyret og hvis du vil klage så står det her hvor du kan henvende deg og hvordan du skal gå frem». Karin har holdt en vennlig og profesjonell tone hele tiden, og snakker med veldig lav stemme slik at det hele kan foregå så diskret som mulig. Etter litt om og men får hun guttens informasjon og gir han gebyret. Hanne er

ferdig med sin kontroll og har kommet bort for å se hva som foregår. De trekker seg så unna gutten som sitter med gebyret i hånden og stirrer ut av vinduet.

I både dette eksemplet og i de andre etnografiske skildringene rettes fokuset mot passasjerens kontraktsforhold og Skyss. Gutten i dette eksemplet gjør ingen motstand mot kontrollen, selv om han ytrer ønsker om å få slippe gebyr. Karin påpeker flere ganger at det er hans eget ansvar å ha gyldig billett og at det er Skyss som behandler eventuelle klager. Altså overfører hun ansvaret for kontrollen på passasjerene og Skyss. Det forventes av passasjerene en form for selvdisiplinering som vekterne er ansvarlige for at blir overholdt. Vekterne utøver en dermed en ekstern disiplinering og gjennom denne er deres formål å kontrollere passasjerenes oppførsel. Vekterne må i stor grad fokusere på hvordan de rent praktisk utfører kontrollene slik at deres tilstedeværelse ikke kan settes spørsmål ved og dermed innvirker på disiplineringen.

De empiriske skildringene inkluderer flere episoder hvor passasjerer ikke har oppfylt de kravene som kreves for å benytte Bybanen, og i noen episoder har passasjerene forsøkt å stikke av. Jeg vil presisere at dette er sjeldenheter, i og med at de utgjør kun en liten prosent av passasjergruppen. Samtidig representerer disse handlingene en kunnskap om og erfaring med vektere på Bybanen, som igjen styrker mitt argument om at de er en naturlig del av dette rommet.

Vekternes symbolske makt

Når man går med uniform må man alltid være klar til å stille opp om noe skjer. Folk forventer at man skal hjelpe.

Tina

Jeg anser vekternes uniform som vesentlig for deres disiplinerende funksjon. Uniformen, som jeg tidligere har beskrevet²⁶, er på mange måter lik politiets uniform. Dette har en betydning for hvordan vekterne oppleves av publikum, siden det knyttes assosiasjoner til uniformen og vekterne får dermed en symbolsk makt (Bourdieu 1991).

²⁶ Så langt det lar seg gjøre uten å risikere informantenes anonymitet

Bourdieu forstår symbolsk makt som “an almost magical power which enables one to obtain the equivalent of what is obtained through force (whether physical or economic), by virtue of the specific effect of mobilization” (1991: 170). Symbolsk makt blir definert i og gjennom relasjonene mellom de som utøver makt og de som underkaster seg den, «.. in the very structure of the field in which belief is produced and reproduced» (Bourdieu 1991: 170) «What creates the power of words and slogans, a power capable of maintaining or subverting the social order, is the belief in the legitimacy of words and of those who utter them” (Ibid.)

Vekterne har symbolsk makt ved at deres uniform representerer bærernes legitimitet. Symbolsk makt muliggjør at uniformerte vektere påvirker passasjerer til å kjøpe billett uten å bruke fysisk makt. Tillitsrelasjonen mellom vekterne og passasjerene har skapt en troverdighet fra passasjerene til vekterne som også gir vekterne en legitimitet. Denne legitimiteten knyttes opp mot uniformen til vekterne og uniformen blir dermed et symbol på hvem vekterne er og hva de kan gjøre. Gjennom mine etnografiske eksempler har jeg vist hvordan vekternes uniform brukes aktivt som et verktøy for å redusere sniking, gjennom uniformerte kontroller. Uniformerte vektere på Bybanen leses av passasjerene som billettkontroll, på kjøpesentere er uniformerte vektere forbundet med overvåkning og kontrollering av butikkyverier og på flyplassen er uniformen tilknyttet passasjerkontroll.

Vekteruniformen signaliserer både hjelp og kontroll, makt og maktesløshet, maskulinitet og “liksom politi”, alt ut i fra hvilken forventning publikum har til vekteren, og hvilken forståelse vekteren har av situasjonen. Uniformen blir et verktøy som kan brukes av vekterne for å bygge opp under sin autoritet (Fosse årstall 2013: 48).

Uniformen symboliserer både hva vekterne kan gjøre og hva de ikke kan gjøre. I en samtale med en bekjent, som jobber som vokter på flytoget, fikk jeg vite at hans selskap har bestemt at vekterne skal begynne å bruke dress istedenfor uniform. Dette er for å tydeliggjøre at de er servicepersoner og for å gjøre de mer tilgjengelige. Wakefield (2003) skriver om hvordan vekteruniformen har blitt skiftet ut med dressjakke og bukse blant sikkerhetsvakter på kjøpesentere i England og at dette er en taktikk som brukes for å gjøre vekterne mer tilnærmelige. Ved å gå kledd i dress sender vekterne et annet budskap til publikum enn når de går i uniform. På flytoget er dette innført slik at passasjerene skal føle mindre ubehag ved kontroll.

Vektere har en disiplinerende funksjon på Bybanen. Forventningene som er tilknyttet vektere utløser bestemte atferdsmønstre hos passasjerene og på denne måten kontrolleres bruken av Bybanen av vekterne. Dette er en form for disiplinering, siden vekterne arbeider for å opprettholde en ideell arena hvor sosialiteten er kontrollert. De kontrollerer også hvordan rommet skal brukes, hvor passasjerene skal sitte og hvordan de skal oppføre seg. Uniformens symbolske makt er dermed disiplinerende fordi uniformerte vektere produserer bestemte former for oppførsel.

Medias fremstilling av vekteryrket og vekteryrkets status i det norske samfunnet

Jeg vil påpeke en forskjell mellom det jeg anser som tillit og det jeg anser som holdninger. Gjennom mine etnografiske skildringer beskriver jeg en del negative holdninger rettet mot vekterne. Jeg vil skille disse fra det jeg definerer som tillit. Noen passasjerer kommer med negative utsagn til vekterne fordi de har forutinntatte meninger om personlige kvaliteter ved enkelte vektere. Samtidig vil jeg påstå at det allikevel foreligger et tillitsforhold, fordi disse menneskene setter seg ikke i motverge når vekterne holder kontroll. Det foreligger altså en forståelse og forventning om at vekterne har legitimitet til å utføre billettkontroller. Dette er det jeg anser som tillit.

Det er mange grunner til det [at noen er negative til vektere]. Hvis man har opplevd noe negativt med en vokter tidligere da hater man alle vektere. Noen synes det er provoserende og de blir lei av stadige kontroller. Noen blir lett påvirket av andre. De hører en historie fra noen og dermed mener de at alle vektere er dritt. Rykte er veldig viktig. Har man hatt en god opplevelse med en vokter så kan det være positivt. Media generelt har veldig stor makt, de sprer rykter og fordommer [om vektere] i samfunnet.

Siri

I en episode av Brennpunkt på NRK1 i 2008 var hovedfokuset på vektere og måten vekteres tilstedeværelse i det som oppfattes som offentlige rom, påvirker bruken av rommet. Fokuset i dette programmet var på marginaliserte gruppers ekskludering fra steder som Oslo S, områder

på Karl Johan og på trikken. Dette programmet tydeliggjorde hvordan vektere kan påvirke bruken av offentlige rom og dermed hvordan disse rommene oppleves av publikum. Samtidig ble det i dokumentaren fokusert på hendelser hvor vekterne har utøvet mer makt enn de har lov til. Det ble i liten grad klargjort hvorfor personene ble ekskludert i utgangspunktet og jeg opplevde fremstillingen slik at alle vektere utøver mer makt enn det de har lov til.

Jeg har ikke diskutert denne episoden med mine informanter, men ved flere anledninger har vi hatt samtaler om hvordan vektere fremstilles i media. I en samtale nevnte Hanne at media alltid fokuserer på det negative og kun trekker frem de hendelsene hvor en passasjer føler seg urettferdigbehandlet eller at noen vektere blir anklaget for vold. Og at det er veldig sjeldent media fremstiller vektere på en positiv måte. Hun nevnte så videre at dette var uheldig for vektere som yrkesgruppe fordi dette påvirker hvordan publikum oppfatter de²⁷. Thea har også nevnt at hun synes det er leit at noen vektere tror de har mer makt enn de har og at disse ofte kommer frem i media. Hun mener at i realiteten er de aller fleste vektere rolige, flinke og oppfører seg bra.

Det både Siri og Thea belyser med sine utsagn er hvordan vekterne er svært klar over hvilken status som er knyttet til yrket og holdningene noen mennesker har. En likhet jeg finner til Jenkins arbeid: «These outside accounts, though fictional, are not without effect on the ground: the stereotype feeds back, shaping and affecting the transaction, influencing the behaviour of the actors in numerous particulars» (Jenkins 439). Under de semi-strukturerte intervjuene ønsket jeg å høre mer om hvilke reaksjoner og holdninger vekterne opplever i arbeidshverdagen og hvorfor de trodde passasjerer var negative til dem. Dette er noen av svarene jeg fikk under disse samtalene.

Stort sett er det mest positive opplevelser man får som vekter. Problemet er at man husker best de negative. Som den ene gangen hvor en passasjer satt i telefonen når jeg skulle kontrollere billetten hans. Og han bare så på meg og sa at «ja, jeg fikk jo betalt for å stå der, så jeg kunne bare vente». Sånne hendelser husker man. Samtidig er jeg glad vi ikke har mer makt enn det vi har og, for da tror jeg flere hadde gjort mer motstand. Ja vi kan skrive ut et gebyr, men det er det. I bunn og grunn er jo dette et service yrke, vi sjekker bare billetter. Så det er mange som tillegger yrket mer enn det faktisk er.

²⁷ Som et tiltak for å redusere sniking har Skyss nå hengt opp plakater, med unnskyldninger passasjerer har kommet med ved manglende billett, på bussene og på Bybanen i Bergen. Dette er en måte de vil endre synet på kontrollene som en overvåking utført av vektere til at de ønsker at passasjerene blir klar over sitt eget ansvar.

Thea

Jeg tror noen er negative til vektere fordi de mener det er et uviktig yrke. Mange tror også at vekterne er de som ikke kom inn på politihøyskolen og derfor har de valgt dette yrket. Realiteten er at veldig mange er studenter som utdanner seg til helt andre ting. Arbeidet vektere gjør er å avlaste politiet med de mindre alvorlige oppgavene de har. Jeg har fått høre at dette er «negerarbeid» og en «dritt jobb».

Karin

Noen har problemer med at noen uten utdanning skal ha mer makt enn de har. Ikke alle skjønner at vi vektere er innleid av en kunde. Så jeg tror det handler mest om makt. Det er stort sett ungdommer og eldre menn som er negative til vektere. Og noen ganger virker det som folk snakker før de tenker. Jeg tror noen også blir lei av å bli overvåket. Det er ikke alle som klarer å skille oss som er ansatt, fra Skyss. Vi er jo bare utsendte som gjør en jobb for et annet selskap.

Hanne

Informantene har også nevnt at vekternes korte kursing blir fremstilt av publikum som et legitimt kritikkgrunnlag og at vekteryrke er et lavstatusyrke. De gjennomgående kommentarene på at dette er, «neger arbeid», «en dritt jobb», «ikke en ordentlig jobb», «leke politi», «kom du ikke inn på politihøyskolen?», er alle eksempler på diskursive holdninger angående utdanning og arbeid. De stereotypiske fremstillingene av vekterne og de generaliserte klagene passasjerene gir er dermed med på å definere vekternes syn på seg selv. Jeg opplevde det slik at de fleste av informantene var opptatt av hva som ble skrevet om vekteryrket i media og at de jobbet aktivt for å ikke opptre på denne måten.

Det er noen av vennene mine som har kommet med negative kommentarer om yrket. Men det er ingen av de som har et dårligere inntrykk av meg fordi jeg er vekter. Men jeg har jo fått høre ting som at «vektere tror de er så tøffe», «de har ikke sosialintelligens» og at det er et «tåpelig yrke».

Thea

Bestemor synes det er litt skummelt at jeg er vekter, men jeg tror dette kommer av hennes kunnskap om vekteryrket og hva hun tror det går ut på. Foreldrene mine støtter meg i alt jeg gjør. Mamma sa til meg at jeg må gjøre det jeg selv ønsker, om jeg vil være vekter så må jeg gjøre det. De personene som er negative til vektere føler jeg har ofte ett feil inntrykk av yrket. Vekteryrket er misoppfattet av veldig mange.

Siri

Jeg vil hevde at selv om det foreligger en tillitsrelasjon mellom passasjerer og vektere så finnes det negative holdninger knyttet til yrket, kontrolleringen og vekternes utførelse av yrket sitt. Samtidig vil jeg legge til at vekterne selv er klar over disse holdningene og hvordan de fremstilles i media og forsøker dermed å ikke oppføre seg slik de fremstilles. Vekterne er dermed godtatt og akseptert som en naturlig del av Bybanen, samtidig så kan sitatene ovenfor tolkes som om vekteryrket er lavtstående i det norske yrkeshierarkiet.

Vektere – en naturlig del av Bybanen

I dette kapittelet har jeg fokusert på billettkontroll som foregår på dag- og kveldstid. Hoved diskusjonen har vært å klargjøre fundamentet for tillitsrelasjonen mellom passasjerene og vekterne. Ved å sammenligne Norge og Sør Afrika har jeg belyst hvordan ulike sosio-kulturelle kontekster former tillitsdannelse. De grunnleggende forskjellene mellom Norge og Sør-Afrika er at det norske samfunnet er mer stabilt og fremkomsten av kriminalitet er lavere enn i Sør-Afrika. Gjennom Ystanes, Daniel og Knudsen og Grimens teorier har jeg hevdet at tillit skapes gjennom relasjoner og den sosio-kulturelle konteksten danner premissene for tilliten. Stabiliteten og tryggheten i det norske samfunnet hevder jeg er en av hovedgrunnene til den sterke tillitsrelasjonen mellom passasjerene og vekterne og til vekternes legitimitet.

Jeg argumenterer derfor for at den ritualiserte samhandlingen vekterne og passasjerene inngår inn i baseres på tillitsforholdet mellom dem og på denne måten avhenger samhandlingen av dette tillitsforholdet. Den ritualiserte samhandlingen er også disiplinerende fordi den er tilknyttet bestemt atferd og bestemmer dermed hvordan Bybanen skal brukes. På bakgrunn av de overnevnte faktorene vil jeg derfor hevde at vekterne er en naturlig del av Bybanen. Dette representeres i handlingene til passasjerene som har tydelige forventninger til hva som vil skje når vekterne kommer på eller i nærheten av Bybanen. Passasjerenes atferd tilknyttet vekternes

tilstedeværelse har jeg knyttet opp til vekternes symbolske makt som gir de legitimitet til å utføre kontrollene. Medias fremstilling av og passasjerers erfaringer med vektene påvirker hvordan vektene oppfattes og tilliten passasjerene har til dem. Og siden tillit er erfaringsbasert avhenger den ritualiserte samhandlingen mellom vektere og passasjerer av gode erfaringer og positiv omtale i media.

Videre i denne oppgaven vil jeg vise hvordan den ritualiserte samhandlingen, fra vekternes side, baseres på bestemte egenskaper og personlige verktøy (Mopasa og Stenning 2001) og hvordan disse egenskapene tillegges ulik verdi innenfor vektterselskapet. I det neste kapittelet analyserer jeg risikodiskursen jeg mener foreligger i vektterselskapet og knytter denne opp mot hva jeg hevder er en kjønning av egenskaper og arbeid. Kjønningen av egenskaper er etter min mening en av hovedårsakene til at kvinner ikke blir ansatt i de mest risikofylte avdelingene. Jeg hevder altså at det er en sammenheng mellom kjønn og vektterselskapets oppfattelse av de kvinnelige og mannlige vekternes evne til å disiplinere passasjerens atferd som fører til en kjønning av egenskaper og avdelinger. Fokuset i kapittelet er dermed på hvordan kjønnsdiskurser produseres og reproduseres gjennom diskursiv praksis (Moore 1994) og hvordan risikodiskursen innenfor vektterselskapet står i et spenningsforhold til den hegemoniske kjønnsdiskursen om likestilling mellom kjønnene.

Kapittel 4

‘Blide kvinner’ og ‘sterke menn’ – kjønnsdiskurser i praksis

Innledning

I dette kapitlet vil jeg drøfte de forestillingene om kjønn jeg mener foreligger innenfor Uno og relasjonen mellom disse og kjønnsdiskurser i Norge. I løpet av feltarbeidet oppdaget jeg at arbeidet i de ulike avdelingene ble fordelt etter spesifikke kriterier som på flere måter kan ansees som kjønnning av arbeid og egenskaper. Jeg viser gjennom etnografiske eksempler hvordan dette er ideer om kjønn som er knyttet til ‘risiko’ og en intern rangering av arbeidsoppgaver i Uno. Jeg hevder at kjønnsdiskursene produseres og reproduseres gjennom vekternes praksis og på denne måten oppstår det en kjønnning av egenskaper og arbeid (Moore 1994). Vike (2001) hevder at en slik kjønnning også forekommer innenfor helsesektoren i Norge og jeg bruker hans arbeid komparativt for å vise hvordan kjønnsdiskurser produseres og reproduseres innenfor flere felt i det norske arbeidslivet. Jorun Solheim (2002; 2007) hevder at den kjønnsmessige rangeringen i det norske arbeidslivet foregår innen flere instanser. «Den kjønnsrettet makt som dannes på grunnlag av symbolske hegemonier er på mange måter en usynlig størrelse. Det er en makt som formidles gjennom kategoriernes orden, ved at kjønnte betydninger ordnes i et hierarkisk system av dominans og underordning» (Solheim 2002:137). Kapitlet handler om hvilke kjønnsdiskurser som kan sies å være dominerende i Norge og innenfor vekterselskapet, kjønnning av egenskaper og arbeid, samt reproduksjon av og motstand mot disse diskursene. Samtidig handler kapitlet om de egenskapene som kreves for å praktisere den ritualiserte samhandlingen som foreligger mellom vekterne og passasjerene og dermed blir vekternes evne til å disiplinere mennesker tilknyttet forskjellige egenskaper i de ulike avdelingene.

Moore (1994) hevder at sosialt kjønn (gender) er noe som er konstruert og levd på samme tid. Altså er kjønn noe som skapes i ulike kulturer, og hva som kategoriseres som maskulint og feminint må forstås i sammenheng med diskursene som eksisterer i kulturen som studeres. Innenfor en kultur vil det også finnes mange ulike kjønnsdiskurser (Moore 1994: 59). «Begrepet subjekt posisjon brukes således for å forstå hvordan kjønn reproduseres og endres

gjennom intersubjektivitet, og hvordan personer posisjonerer og identifiserer seg (forskjellig) i forhold til ulike og dels motsetningsfylte diskurser om kjønn» (Eriksen, Fagertun og Ødegaard 2007: 84). Kjønn er dermed konstruert gjennom diskurser som definerer kriteriene for kjønnsidentitet, samtidig som kriteriene leves ut i praksis og på denne måten reproducerer kjønnsdiskursen de er en del av (Moore 1994: 49). Jeg vil i dette kapitlet vise hvordan den dominerende 'risikodiskursen' innad i vekterselskapet produseres og reproduseres gjennom vekternes praksis og hvordan denne diskursen står i et spenningsforhold til den nasjonale likestillingsdiskursen.

Kjønnsdiskurser (i Norge og i vekteryret)

Gjennom feltarbeidet ble jeg fortalt av flere av mine informanter, samt avdelingslederen, at det er sjeldent kvinner blir ansatt til å jobbe som senter-, sivile eller områdekontroll vektere²⁸. En felles forklaring på dette er at kvinnelige vektere ikke sender et like sterkt budskap om konsekvensene av lovbrudd, til potensielle kriminelle som menn gjør. Av denne grunn er ikke kvinnelige vektere ønsket av selskapets kunder. De overnevnte avdelingene er også forbundet med en høyere risiko for å utsettes for vold og mine informanter forklarer at dette gir avdelingene en høyere intern status i selskapet enn billettkontroll og ordensvakt. Jeg vil straks komme tilbake til dette.

I innledningskapitlet gav jeg en oversikt over sentrale etnografiske studier i Norge og viste at *likhet* er et nøkkelbegrep og en sentral verdi. I dette kapitlet vil *forskjell* mellom kjønn være sentralt og jeg diskuterer hvordan forskjeller aktualiseres gjennom diskursiv praksis i vekternes arbeidshverdag og skaper ulikhet. Moore hevder at det foreligger et hierarki mellom kjønnsdiskurser i et samfunn som påvirker maktforholdet mellom diskursene.

What is important here is that relations of gender difference are frequently hierarchically ordered both within the dominant discourse and between discourses. This gives rise to a situation in which forms of difference come to stand for each other, and the distinction encoded between them become the primary site for the production of more general effects of power (Moore 1994: 59)

²⁸ Jeg vil spesifisere at dette gjelder selskapets avdeling i Bergen, og jeg har kjennskap til at de operer med kvinnelige sentervektene i andre byer og at andre selskaper i Bergen har kvinnelige sentervektene.

I Norge foreligger det en sterk diskurs om at menn og kvinner skal være likestilte på alle områder i samfunnet. Likestilling er derfor et sentralt begrep og en sentral verdi i det norske samfunnet og derfor også viktig i min diskusjon om kjønn og arbeid. Idéen om at kvinner og menn skal kunne utføre de samme yrkene, ta den samme utdanningen, få lik lønn for likt arbeid og ha de samme rettighetene er høyt verdsatt i Norge. Likestilling materialiseres også i statlig politikk, på alle nivåer, og i norsk lovgivning. Begrepet statsfeminisme har vært brukt for den sentrale rollen staten har hatt i å redusere kjønnsforskjeller i Norge (Vike 2001: 145). Med grunnlag i dette ser jeg på likestillingsdiskursen som en dominerende kjønnsdiskurs i Norge. Likestilling handler om *likhet* mellom kjønnene, men på samme tid finner jeg at det eksisterer diskurser som opprettholder fokuset på *ulikhet og forskjeller* mellom kvinner og menn. I stor grad baseres disse ulikhetene på de fysiske forskjellene mellom kvinner og menn, som igjen aktualiseres som holdninger, idealer og forventninger til hva kvinner og menn kan gjøre²⁹.

Femininitet og maskulinitet er merkelapper for egenskapene som er knyttet opp mot menn og kvinner. I vekterykket er vennlighet og det å smile en kvalitet fremtrukket som en kvinnelig kvalitet fordi kvinner generelt er ansett som blidere og vennligere enn menn. Det å være autoritære, fysisk sterkere og rustet til å håndtere farlige situasjoner er ansett som mannlige kvaliteter. Altså foregår det en kjonning av egenskaper som 'kvinnelige' og 'mannlige' som også er rangert i et verdihierarki (Moore 1994). I Uno fremstår det som om de kvinnelige egenskapene er rangert som mindre viktige og dermed ansett som positive i avdelingene med lavere status. De mannlige egenskapene er rangert som viktigere og er dermed gode egenskaper i avdelingene med høyest status. Moore argumenterer for at man må studere de kontekstene hvor bestemte diskurser gis makt (1994: 25). Som tidligere nevnt er ikke kjønnsdiskursene homogene og de kan være i direkte opposisjon til hverandre. Moore mener at vi må fokusere på konteksten som legitimerer enkelte diskursers dominans over andre (Moore 1994).

Jeg forstår Moore på den måten at en persons subjekt posisjon er den posisjonen et menneske har i forhold til en bestemt diskurs, og alle subjekt posisjonene et menneske har utgjør ens

²⁹ Spesielt det siste året har det i Norge, i media og debattprogram, vært mange debatter rundt oppblomstring av kvinner som glorifiserer «tradisjonelle» kjønnsroller (kvinnens plass er i hjemmet hvor hun skal lage mat og ta vare på barna, mens mennene skal tjene penger) gjennom sosiale medier, i såkalte «rosablogger». Motstanderne av disse verdiene mener slike blogger og livstilen de portretterer er skadelig for likestilling. Debatter omkring forkorting av pappapermisjon og statlige oppfordringer knyttet til amming er også med på å kjønne arbeidsoppgaver og egenskaper. Det finnes altså mange oppfatninger vedrørende hva menn og kvinner skal, kan og burde gjøre basert på en idé om hvilke egenskaper deres biologiske kjønn gir som danner ulike kjønnsdiskurser.

identitet. Denne identiteten er prosessuell og i stadig endring, siden diskursene som ligger til grunn også er foranderlige. Diskurser er bestemmende for hvordan subjektene praktiserer og opplever kjønnskategorier, samtidig kan disse diskursene motstås (Moore 1994). I disse tilfellene mener Moore at «... when we resist a particular subject position and the mode of subjectivity which it brings with it, we do so from the position of an alternative definition of femininity» (Weedon 1987: 86, i Moore 1994: 57).

Innenfor vekteryirket er det et flertall mannlige ansatte og dermed foreligger det en idé om at dette er et mannsdominert yrke. I vekteryirket motsettes mannsdominansen gjennom ansettelse av stadig flere kvinnelige vektere og synliggjøring av disse. Ansettelse av kvinner i mannsdominerte yrker og menn inn i kvinnedominerte yrker kan knyttes opp mot statlige krav om likestilling. Likestillingsdiskursen som foreligger i Norge er dermed med på å endre mannsdominans i vekteryirket ved at flere kvinnelige vektere ansettes. Samtidig vedvarer diskursen knyttet opp mot kjønn og risiko i Uno, noe som reproducerer mannsdominansen i de mest risikofylte avdelingene.

Risiko og verdihierarki på arbeidsplassen

Jeg vil nå fokusere på kjønnsdifferensiering innenfor vekterselskapets avdelinger og klargjøre en vesentlig faktor som spiller inn på fordelingen av kvinnelige og mannlige vektere, nemlig risiko³⁰. Risiko brukes som en begrunnelse for, og argumentasjon mot, at kvinner skal ansettes i bestemte avdelinger. Til grunn for dette ligger det bestemte ideer om, og forventninger til, hva kvinner og menn er i stand til å gjøre og i hvilken grad de kvinnelige og mannlige ansatte selv ønsker å utsette seg for fare.

I et semi-strukturert intervju med Thea nevnte hun det hun kaller for et hierarkisk system innad i selskapet. Dette systemet rangerer avdelingene etter hva som gir høyest og lavest status, og belyser hvordan vekterne selv opplever de ulike avdelingene. Øverst, og med høyest status er sentervekerne og sivilvekerne fordi dette er avdelinger hvor risikoen for vold er ansett som høy. Områdekontroll/utrykningsavdelingen kommer også høyt opp. Etter dette, kommer de mobile avdelingene, og siden disse har få utskiftninger er de ansatte her veldig erfarne. Billettkontroll og ordensvakt er midt på denne rangstigen. På bunnen er

³⁰ I min forståelse av bruken av begrepet risiko blant mine informanter, definerer de høy risiko som høy sannsynlighet for at voldelige situasjoner kan oppstå. Risiko er altså knyttet til vold og fare.

trafikkvektene og olje- og gass vektene. Dette er fordi det er veldig liten risiko for å havne i voldelige situasjoner på disse avdelingene.

På olje- og gass så kan man jo si at risikoen hvis noe skulle skje er veldig høy. Altså, hvis noe skulle gå galt og det begynner å brenne for eksempel. Men det er svært sjeldent det skjer. På disse avdelingene er det veldig kjedelige oppgaver man får. I noen tilfeller må man sitte på ene siden av en vegg og følge med mens noen sveiser på den andre siden. Og det er jo ikke akkurat så farlig. Veldig ofte starter vektene i disse avdelingene og søker seg etter hvert bort fra dem. Jeg kjenner ikke noen som har søkt seg til olje- og gass.

Jeg vil også si at vektene som jobber i sikkerhetskontrollen kommer ganske langt opp i dette hierarkiet. De må for det første ha ekstra opplæring, de tjener mer og jobben deres handler om nasjonal sikkerhet. På flyplassene er det jo også mange jenter som jobber, men det er fordi det må være så og så mange kvinner som jobber med kontrollene siden de kroppsvisiterer og sånn.

Thea

Før jeg startet mitt feltarbeid hos Uno hadde jeg en samtale med avdelingslederen hvor risiko var et sentralt tema og hvordan han mente at kjønn virket inn på arbeidet i de ulike avdelingene.

Avdelingslederen: Vektene i vårt selskap arbeider i hovedsak for butikker, kjøpesentere og Skyss. Dette er de områdene vi har flest ansatte. Arbeidsoppgavene som utføres varierer fra uniformert arbeid, sivilt arbeid og utrykningsarbeid. Når det kommer til vold på arbeidsplassen så kategoriseres sivilvektene som Norges nest farligste yrke. Disse vektene er veldig utsatte siden de ikke har uniform og samtidig er de ute etter å ta mennesker som er i en sårbar situasjon. Av denne grunn ansees dette som en risikofylt avdeling. Det er ikke så mange kvinner som prøver seg i denne avdelingen, mye på grunn av risikoen som hører med den, og per dags dato har vi ingen fast ansatte kvinnelige sivilvektene. Heller ikke som sentervektene har vi mange kvinnelige ansatte. Veldig ofte er det kunden som ikke ønsker seg kvinner, de vil heller ha mannlige vektene som ser litt store og tøffe ut. Uniformerte vektene skal redusere stjeling og vi har opplevd at menn gjør dette bedre enn kvinner.

Meg: Er det noen andre avdelinger hvor det er få jenter?

Avdelingslederen: Ja, vi har også få kvinner i utrykningsavdelingen, de som sykler eller kjører rundt hvis det går alarmer. Siden disse ofte er de første på et åsted så må de kunne anholde personer og da er vi avhengige av en viss styrke. Og siden de kommer i situasjoner hvor personer må anholdes så kan det ofte oppstå voldsepisoder.

Meg: Er det noen avdelinger hvor det er positivt å ha kvinnelige vektere?

Avdelingslederen: Billettkontroll og ordensvakt er de avdelingene med flest kvinnelige vektere. Det er nesten like mange kvinner som menn i denne avdelingen. Samtidig er dette en veldig midlertidig avdeling og det er ofte mye utskiftning. Akkurat nå har vi økt antallet kontroller og har ansatt ekstra vektere. Blant de nye så var det mange kvinner. Dette er jo avdelinger som er veldig service rettet, og derfor er det veldig bra å ha blide jenter som jobber her. Det er jo mye som kan skje på ordensvaktene, men her har vi faktisk sett at de kvinnelige vekterne kan bidra til å roe ned situasjonen på en annen måte enn sine mannlige kollegaer. Noen menn blir ikke så tøffe i trynet når en liten, søt jente kommer bort til de og smiler og ber de roe seg. Da er det mange som tenker seg litt om.

Det jeg henter ut fra disse to samtalene er at det foreligger ideer om at menn er sterkere og bedre rustet til å håndtere voldelige situasjoner, spesielt når vekterne er i sivil. Altså kjønnens avdelingene og arbeidet der på grunnlag av risikonivået, ferdighetene som kreves for å utføre arbeidet og av hva som er kundene sine ønsker. Avdelingslederen fremhever hvordan søte og blide jenter er positivt når det kommer til billettkontroll, samtidig påpeker han at styrke og autoritet er viktig i flere av de andre avdelingene. Jeg vil si at det å være «søt og blid» ansees som kvinnelige egenskaper og at «stor og sterk» er ansett som mannlige egenskaper. Besittelsen av disse egenskapene er avgjørende for ansettelse, fordi de ulike arbeidsoppgavene er tenkt å kreve ulike tilnærminger av vekterne.

Argumentene avdelingslederen gav for fordelingen av kvinner og menn i de ulike avdelingene, og som informantene også gav uttrykk for, handlet om en ulik forventning til hva de kvinnelige vekterne kunne gjøre sammenlignet med de mannlige. Blant annet det at kvinner ikke takler risiko like godt som menn og at kvinner ikke utstråler like mye autoritet. Altså reproduseres det her en diskurs som fokuserer på forskjeller mellom kjønnene som brukes som begrunnelse for arbeidsfordelingen mellom kvinner og menn.

Jeg vet faktisk ikke hvorfor det er flere mannlige vektere. Det kan ha noe med den følelsen av makt. Gutter er litt mer der... Det er jo mange som får vekterkurs i militæret og det er flere gutter enn jenter i militæret. Samtidig så trives ikke alle jenter i uniform, så det kan jo ha noe med saken og gjøre. For noen blir det kanskje litt for ensidig og autoritært. Ikke alle tør å gå inn i situasjoner. Og det er jo sånn at i stort sett alle uniformerte yrker er det flere menn. Det er tilfeldig at det er så mange kvinner på billettkontroll.. jenter avvæpner jo folk litt. Om det kommer en jente bort til en hissig mann så roer de seg fortere ned. Så blir det jo litt til at man flørter for å få folk til å roe seg. Man drar en dårlig spøk slik at man avvæpner de sinte mennene.

Jeg vil si at fulle damer kan være like ille som fulle menn. Mannfolk rører ikke kvinnelige vektere, men fulle damer kan være gale.

Siri

I sitatet ovenfor beskriver Siri mange av de ulike forventningene som er knyttet til kjønn. Hun vektlegger på den ene siden at menn er mer tiltrukket av makt og autoritet, at uniformerte yrker er mannsdominerte og på den andre siden at kvinner avvæpner mennesker på en annen måte enn menn.

Kvinnfolk får litt mer den, kanskje ikke mer respekt, men folk er litt mer forsiktig. Folk blir fort aggressive om det står en mannlig vekter med armene i kors og ser sur ut. Smilet har mye å si.

Pia

Den hierarkiske kjønnsdiskursen innenfor vekterselskapet, 'risiko', blir reproduert gjennom vekterne sin praksis fordi de ser på de ulike egenskapene verdsatt i de ulike avdelingene som faktiske forskjeller mellom menn og kvinner. Verdier reprodueres gjennom praksis i vekternes faktiske utføring av arbeidet. Vekterne ser at selskapet også rangerer kvalitetene på denne måten og dette forsterker deres opplevelse av de kjønnede egenskapene som reelle. Moore hevder at det er denne ideen om reelle egenskaper som gir kjønnsdiskurser makt:

Discourses about gender and gender categories are not powerful because they provide accurate descriptions of social practices and experiences, but rather because, amongst other things, they engender women and men as persons who are defined by difference. These forms of differences are the result of the workings of signification and discourse, and when brought into play they give rise to the discursive effects that produce gender difference itself, as well as gender categorizations (Moore 1994:50-51).

Moore hevder at kjønnsdiskurser er mektige fordi de beskriver hvordan menn og kvinner opplever og lever ut sine kjønnsidentiteter (Moore 1994). Kjønnsdiskurser har makt fordi de definerer men og kvinner som forskjellige og på denne måten er diskursene med på å skape kjønnsforskjeller og kategorier (Moore 1994). Gjennom praksis og kunnskap tar de kvinnelige vekterne opp subjekt posisjonene som blide og vennlige kvinner og ved å fokusere på det positive ved denne posisjonen er de med på reprodusere diskursen om risiko og kjønn. På en annen side blir denne diskursen utfordret når det ansettes flere kvinnelige vektere og spesielt kvinnelige vektere i avdelingene med høyest risiko.

«Det viktigste vi har er ord»

Jeg går med Nils og Pia, de er på ordensvakt og på vei over sporet når de møter en kollega. «Hei», sier Pia og Nils. «Er dere på vakt?» spør kollegaen, som heter Per. «Ja, vi skal snart ned i byparken nå», svarer Pia og spør Per «.. skal du på legevakten?». Per nikker og ser på meg «Er det du som skal skrive oppgave om oss?» spør han meg. «Ja, det er det», svarer jeg. «Da burde du ha vært med meg på legevakten, da skulle du få sett hva vi vektere får oppleve!», fortsetter han. «Ja det er vel en del som skjer der?», sier Pia og fortsetter «.. jeg spurte om å få jobbe på legevakten, men jeg har aldri fått noe mer beskjed. Det virket ikke som de var interessert i å ha meg der». «Så vidt jeg vet så er det bare gutter som jobber der. Men vi er avhengige av å jobbe med noen som er sterke, hvis noen slår seg vrang så er vi avhengig av noen som kan hjelpe med å holde fast personer», svarer Per.

«Er det mye bråk på legevakten?», spør jeg Per. «Det er en del narkomane og fulle mennesker som kan slå seg vrang, og da har det hendt at vi har måtte holde de fast til politiet kan komme», svarer han og ser på Nils «hvordan har det gått med dere i kveld da?». «Det har vært rolig så langt, det har vært noen som har forsøkt å snike. Det er en gjeng med gutter som vi

har jaget i hele kveld. De sniker seg av og på. Hver gang vi kommer på så sniker de seg av. De begynte i Byparken og sist vi så dem hadde de kommet seg opp til Slettebakken», svarer Nils. Banen kommer og Pia og Nils går mot hver sin inngang. Per skal den andre retningen og går dermed over på den andre siden. Jeg følger etter Pia inn på banen. Hun går i en hurtig og bestemt gange gjennom vognen, mens hun kontrollerer at ingen har med seg drikke eller om det er andre situasjoner hun må ordne opp i. Etter å ha konfiskert to øl, går hun og Nils bort og stiller seg ved en av de midterste inngangene.

«Har du jobbet med noen som ikke burde vært vekter?» spør jeg henne. «Jeg har tidligere jobbet med en stor og sterk mann, og han så veldig bestemt ut. Han smilte ikke og han stod alltid slik...» sier hun mens hun stiller seg opp, rak i ryggen og med armene i kors. Så fortsetter hun «.Når han hadde en dårlig dag så kunne det gå utover de han møtte på. Det var noen ganger han ble veldig hissig på noen passasjerer. Faktisk så bad han meg ta over enkelte situasjoner for han, fordi han var så sinna. Det var jo fint for meg, for da fikk jo jeg bekreftet at jeg har evner til å hanskes med slike situasjoner. Men det var ikke så heldig for han... det er ikke så mye vi kan gjøre. Det viktigste vi har er ord. Man må tenke egen sikkerhet og sette seg selv først. Det er ikke vits å sette seg selv i fare for jobben sin, det er ikke verdt det». Nils nikker vedkjennende.

I dette eksempelet nevner Pia at jobben ikke er verdt det å ta en for stor risiko. Det samme nevnte flere av mine kvinnelige informanter under intervjuene. Dette bekrefter til en viss grad avdelingslederens utsagn om at mange kvinner vegrer seg for de risikofylte avdelingene og at det er forventet at menn er villige til å ta større risiko.

Vekternes orientering og kjønnsesifikke forventninger

I de tidligere kapitlene har jeg i stor grad fokusert på verbal og kroppslig kommunikasjon, og at de kvinnelige vekterne er veldig opptatt av å være hyggelige og å smile. I dette kapitlet står også kroppsligkunnskap og egenskaper sentralt, og egenskapene knyttes i stor grad opp til vekternes evne til å disiplinere menneskers atferd. Kriminologen Mark Button har studert vektere innenfor forskjellige områder i USA og ut i fra sine funn har han definerer to ulike orienteringer blant vektere som «the watchman orientation» og «the parapolic orientation» (2007: 169). Den førstnevnte orienteringen brukes om vektere som er mest opptatt av at de er ansatt for å observere og yte service. Samtidig er det et mål å unngå konflikt og bråk, fordi

mange i denne kategorien mener at de tjener for lite til å risikere egen helse og velferd. Den andre orienteringen er mer opptatt av sin legitime makt og rett til å gripe inn i situasjoner. Disse oppfatter seg selv som «grensen mellom orden og fullstendig kaos» (Button 2007:169).

Mine kvinnelige informanter kan sies å innta «the watchman orientation». Jeg begrunner dette med deres fokus på å unngå risiko og at de kvinnelige informantene ofte poengterer at de kun utøver ett serviceyrke. Flere av informantene har også påpekt at de ikke tjener nok til å ville utsette seg for en høyere risiko enn nødvendig.

I det etnografiske eksemplet *Det viktigste vi har er ord* forteller Pia meg hva hun mener er negative trekk ved en mannlig kollega, og hun la særlig vekt på at hans strenge og ublide fremtoning. Denne negative væremåten ble av Pia ansett som en av grunnene til at kollegaen stadig havnet i bråk med passasjerer. Ved en annen anledning nevnte hun også at samme kollega hadde et feil bilde av hva vekteryret gikk ut på og at han kunne falle inn under stereotypien av vektere som «maktgale personer som ikke kom inn på politihøyskolen».

Denne stereotypien har blitt trukket frem ved flere anledninger av vekterne. Stereotypien har oppstått fordi mange mennesker tror vektere kun er personer som ikke kommer inn på politihøyskolen og av den grunn bruker vekteryret til «å leke politi». Dette er altså vektere som kan falle inn under orienteringen «parapolice». De kvinnelige vekterne ønsker å ta avstand fra denne stereotypien og er veldig opptatt av at oppførselen deres ikke oppleves slik. Samtidig har de ved flere anledninger plassert mannlige kollegaer i denne kategorien, og dette er ofte kollegaer som de mener ikke opptrer på en ordentlig måte. Så på en måte ønsker kvinnene å bryte ned og endre dette bildet av vektere som «maktgale», samtidig som de er med på å reproducere dette ved å bruke disse stereotypiske kategoriene om kollegaene sine.

Siri nevnte i et intervju at hun hadde forhørt seg om jobb i andre avdelinger, og at hun i en periode jobbet som uniformert butikkveker. Ved spørsmål om hun ville ha jobbet som senterveker svarte hun at hun følte hun var kompetent nok til vaktholddelen av en slik stilling, men at hun manglet de tekniske ferdighetene som kreves av senterveker. Av denne grunn mente hun at menn passet bedre på dette området fordi menn har en større kunnskap om og interesse for teknologi. Siri trakk frem konkrete ferdigheter og knyttet disse opp mot kjønn.

Det foreligger altså forventninger til vekterne som er kjønnsesifikke, og jeg mener disse også kommer til uttrykk utenfor vekteryret. Jeg vil argumentere for at den dominerende diskursen i vektorselskapet om risiko og kjønn ikke bare finnes der men også er en del av en

nasjonal kjønnsdiskurs. Når avdelingssjefen sier at kunden ønsker mannlige vektere fordi de sender et sterkere budskap til potensielle tyver, kan dette tolkes som at publikum også opplever menn som mer autoritære og at kvinner er mer tilnærmelige og dermed har positive kvaliteter i de mer servicerettede avdelingene. Gjennom alle leddene, fra ansettelse av vekterselskapet av kunden, definisjon av arbeidskriterier, vurderinger gjort innad i vekterselskapet og blant vekterne, og i deres møte med passasjerene, reproduseres og motsettes den hierarkiske kjønnsdiskursen innenfor vekterselskapet samt nasjonale kjønnsdiskuser.

Personlige verktøy

Jeg har observert to ulike praksiser blant vekterne, som jeg vil knytte opp mot kjønn. Generelt vil jeg si at de kvinnelige vekterne i stor grad har en veldig vennlig og rolig tilnærming til passasjerene, både på billettkontroll og på ordensvakt. Jeg opplever de kvinnelige vekterne som opptatt av å yte god service, ta seg god tid til hver enkelt passasjer og følge med på hva kollegaene gjør under kontrollene, slik at de vet hvem som trenger hjelp. Flere av de mannlige vekterne jeg har observert er også veldig vennlige, men et høyere antall av mennene er opptatt av å være effektive og bruker lite tid på hver passasjer. Selv om alle spør «kan jeg få se billetten din?», har jeg observert at flere av de mannlige vekterne har en mer bestemt tone og bruker mer tid på å se rundt seg og bort fra situasjonen, enn å bruke god tid på hver passasjer.

«Menn slår ikke kvinner»

Det jeg er opptatt av er hvordan disse ideene om kjønn materialiseres i, og former, arbeidet til vekterne. Jeg ser det som at de kvinnelige vekterne motarbeider noen av verdiene i diskursen som produseres innad i vekteryret og i møte med passasjerene (menn takler risiko bedre enn kvinner) samtidig som andre oppfatninger (menn slår ikke damer) brukes for å rasjonalisere passasjerenes handlinger. Jeg mener at de kvinnelige vekterne finner en trygghet i en etablert oppfatning om at «men ikke skal slå damer». Noe som belyses spesielt i Karin sitt utsagn (og i tidligere sitater):

Ei dame kom en dag bort til meg og sa ”det er så kjekt å se unge jenter som vektere”. Men folk har litt blandede meninger. Noen er positive fordi jeg oppfører meg annerledes enn menn. Det er veldig sjeldent jeg får reaksjoner. Men vi har noen større fordeler som kvinner enn hva menn har, for eksempel når det kommer til vold. Siden det er veldig få menn som slår damer.

Karin

Jeg finner det overnevnte sitatet spesielt interessant på grunn av de implisitte holdningene til kjønnsforskjeller som Karin uttrykker. Ved å si at kvinner avvæpner og kan roe ned situasjonen bedre enn menn, bærer dette en idé om at menn lettere kan skape voldelige situasjoner og at kvinner har kontrollerende egenskaper. Når det nevnes at menn ikke slår kvinner bygger dette på en etablert oppfatning, i Norge, som sier at spesielt vold utført av menn mot kvinner ikke er akseptert. Informantene vektlegger også at menn og kvinner arbeider forskjellig og dermed finnes det forskjeller mellom kjønnene som aktualiseres i praksis. Karin trekker ovenfor frem det jeg vil kalle *personlige verktøy* (Mopas og Stenning 2001).

Kriminologene Michael S. Mopasa og Philip C. Stenning (2001) har utformet et begrep for politisær virksomhet de kaller «tools of the trade». I tilknytning til private sikkerhetstjenester refererer dette begrepet til fire forskjellige kategorier av *verktøy* (tools) som vekterne benytter seg av; institusjonelle, legitime, fysiske og personlige verktøy (Mopasa og Stenning 2001). Institusjonelle verktøy referer til den symbolske makten som er knyttet opp mot yrkesgruppen. Juridiske verktøy refererer til vekternes lovpålagte makt, altså hva vekterne kan og ikke kan gjøre. Fysiske verktøy er våpen og andre materielle ting som vekterne kan bruke som forsvar og for å få autoritet, som håndjern og uniform. Sistnevnte kategori er personlige verktøy som er knyttet til utseende, oppførsel, styrke og ‘autoritet og karisma’ (Mopasa og Stenning 2001). Denne kategorien inkluderer dermed egenskaper som ansees som betydningsfulle for utførselen av vekternes arbeid.

Ja, mange mannlige kollegaer kommer lettere opp i høylytte situasjoner. I byparken stod det to kvinnelige vektere og situasjonen var rolig. Men med en gang det kom en mannlig vektter begynte en fyr å bråke med han. Og så har jeg opplevd å bli ignorert fordi jeg er kvinne. Noen ganger så må jeg snakke til folk flere ganger før de hører. Noen ganger har jeg opplevd at jeg som kvinne får mindre respekt.

Flere av mine informanter har vært i situasjoner hvor voldsepisoder har oppstått, men dette virker ikke som det påvirker ideen de har om at menn generelt ikke utøver vold mot kvinner. I stor grad anser de sin identitet som kvinne beskyttende og som positiv fordi den reduserer risikoen for vold. Det at de er kvinner blir trukket frem som et personlig verktøy fordi det kan ha direkte påvirkning på deres samhandling med passasjerene. Ved å oppnå positive resultater, på vakter hvor de kun er kvinner eller en majoritet av kvinner som er på jobb, forsterker de kvinnelige vekterne sin egen selvtillit til å utføre jobben sin. Og de beviser at de kan gjøre samme type arbeid som menn. Altså støtter de seg til en allmenn oppfatning – «menn skal ikke slå kvinner», som også er med på forsterke en dominerende diskurs om likestilling mellom kjønnene.

«Det er viktig å smile»

De kvinnelige informantene vektlegger også andre forskjeller mellom mannlige og kvinnelige kollegaer. Flere av mine informanter har trukket frem et annet personlig verktøy: «det å smile». Dette anser de kvinnelige informantene mine som veldig viktig og som noe som skiller de ifra *de strenge mennene*. Pia trekker frem hvordan hennes mannlige kollega sitt kroppsspråk førte til at han ofte havnet i konflikter som hun måtte ordne opp i. På denne måten karakteriserer hun kollegaens personlige verktøy som problematiske og negative, samtidig som hun fremstiller sine egne personlige verktøy som optimale. Altså vil det å være blid og tilgjengelig kunne bidra til å redusere konflikter og risikoen tilknyttet ordensvaktene. I samtalen med avdelingslederen nevner også han at søte, blide jenter kan roe ned store menn. Det å være blid og vennlig er dermed et ideal til personlige verktøy som ønskes fra både de mannlige og kvinnelige vekterne og fra arbeidsgiver.

De kvinnelige vekterne tar opp sin subjektposisjon fra diskursen om at de skal være blide og vennlige, og de trekker frem strenghet og et lukket kroppsspråk som en negativ væremåte som de knytter opp mot mannlige kollegaenes personlige verktøy. Av denne grunn vil jeg argumentere for at de kvinnelige vekterne er med på å reproducere oppfatningen om at kvinner er blidere og vennligere enn sine mannlige kollegaer gjennom praksis (Moore 1994). Mens de mannlige vekterne også reproducerer oppfatningen om strenge og utilnærmelige menn gjennom sin praksis. På denne måten kjønnnes egenskapene tilknyttet utførelsen av

arbeidet gjennom risikodiskursen, og gjennom diskursivpraksis blir de oppfattet av vekterne, selskapet og kunden som reelle forskjeller mellom kjønnene (Moore 1994).

Man får en spesiell rolle med en gang man tar på seg en uniform, man blir en autoritetsperson. Spesielt unge gutter som blir vektere, blir høye på pæra, de tror de eier verden litt. Noen passasjerer er litt negative og det kan være provoserende. Jeg mener at det er en forskjell på de mannlige vekterne, de yngste er de som ofte takler arbeidsoppgavene dårligst fordi de ikke helt vet hva yrket innebærer. De vekterne som er over 24 år har som regel mer erfaring og en annen innstilling til hvordan man skal oppføre seg. Damer har en annen måte å opptre på, mer rolig. Menn har mer respekt for damer. Men det avhenger av en selv, om man er usikker så kan den man møter på også bli usikker. Nå er jeg mer sikker på seg selv. I begynnelsen var jeg litt usikker og dette skinte igjennom arbeidet. Hvis noen plukker opp at en vokter er usikker så kan dette være uheldig fordi de kan utnytte situasjonen.

Hanne

«Jeg skulle bare sjekke om du hadde vernesko»

Jeg står i Byparken med Karin og Victoria, klokken er 0130 og vi venter på neste bane. Karin går bort til billettselgerne for å høre hvordan det går med dem. Etter en stund kommer en middelaldrene mann bort til oss. Han sjangler litt og virker beruset. Han ser på Victoria og smiler mens han kommer med et langt «heeeeeeii». Mannen lener seg mot henne og stirrer på henne en stund. «Hei, kan jeg hjelpe deg med noe?» spør Victoria. Mannen bøyer seg ned og ser på Victoria og svarer «njaa...». Victoria tar et skritt tilbake for å komme litt unna og spør om mannen ikke skal sette seg ned til banen kommer. Mannen går så nærmere Victoria igjen og tråker henne konsekvent på foten, to ganger.

«Jeg skulle bare sjekke om du hadde vernesko», sier han og fortsetter leende «jeg hadde ikke gjort det om du var en mann». Victoria tar hendelsen med et smil og fnyser litt av det hele. Mannen går så og humrer for seg selv bort til benken. Han fortsetter å stirre på Victoria mens han sitter der. «Det er alltid noen som skal prøve seg litt på oss jentene. De skal se hvor tøffe vi er. Men det beste er og bare ta det med et smil, da

unngår man at det blir noe bråk. Han hadde nok ikke turt å gjøre det der på Baste», sier Victoria.

Til nå har jeg fokusert på hvordan kjønnsdiskurser aktualiseres og produseres i praksis, gjennom relasjoner, atferd og kroppsspråk. Jeg vil videre hevde at risikodiskursen også reproduseres i samhandlingen mellom vekter og passasjer. Flere av de kvinnelige vektene har nevnt at det finnes forskjeller mellom reaksjoner de møter og reaksjonene de mannlige vektene møter. I stor grad er disse forskjellen størst på ordensvaktene, og kan ha en sammenheng med forholdene de jobber under.

Jeg har opplevd at utenlandske menn har spurt meg om hvorfor jeg ikke heller er modell. Noen av disse mennene prøver også å få kroppskontakt med meg. Noen mennesker blir nervøse når de ser vektene, mens andre bruker vektene som en unnskyldning til å rase i fra seg. Det er ikke sjeldent at vektere blir kjeftet på av, ofte irrasjonelle, passasjerer. Men noen føler seg jo også tryggere når vektene er tilstede og disse er ofte veldig glade. Noen synes det er kult at kvinner er vektere. I denne avdelingen er det mange kvinner, men av sentervektene er det nesten bare mannfolk.

Pia

Jeg har fått både positive og negative kommentarer. En vanlig kommentar er at de spør om dette er noe jeg har tenkt å gjøre resten av livet. Vekteryrket er sett litt ned på og det å ha dette som en framtidsplan er ikke så akseptert, kanskje? Vekteryrket er et veldig gjennomblåst yrke, veldig få på min avdeling jobber i mange år og derfor er det er veldig ungt miljø. Sentervektene arbeider lenger i sine avdelinger fordi de er avhengig av et nærmere forhold til arbeidsmiljøet.

Karin

Jeg opplever jo litt andre reaksjoner enn hva de mannlige kollegaene mine opplever, sånn som flørting og små tafsing og nistirring. Et dask på rompen er normalt for oss på jobb. Noen kommer og gir klemmer. Noen store motorsykkelpasasjerer kom en gang og gav meg klem, og så sa de at jeg luktet godt. De ønsket jo bare oppmerksomhet... og noen skal prøve å tømme seg for vennene sine. Men man kan ikke ta seg nær av det, det er såpass uskyldig. Kvinnelige passasjerer er sjeldent så imøtekommende.

Pia, Karin og Hanne nevner alle at de oppfatter reelle forskjeller mellom hvordan passasjerene behandler kvinnelige og mannlige vektere. Jeg har observert passasjerer som har flørtet med de kvinnelige vekterne, som har tatt bilde av de på jobb og passasjerer som kommenterer deres utseende og at de er for pene for denne jobben. Underforstått i disse handlingene ligger det forventninger til hvordan kvinnelige vektere skal se ut og oppføre seg og generelt hva som er et passende yrke for kvinner.

Generelt vil jeg si at alle mine kvinnelige informanter var velpleide, sminket og fremhevet dermed personlighetstrekk som i Norge er knyttet til feminitet. Ideen om at vekteryret er maskulint forstyrres når vekterne ikke kan plasseres i en slik kategori. Det kroppslige er altså vesentlig for danningen av kjønnsdiskurs og motstand mot den. Gjennom å se ut på en annen måte enn det som forventes produserer de kvinnelige vekterne nye diskurser om hvordan kvinnelige vektere skal se ut og være.

Jeg vil på bakgrunn av dette argumentere for at mine observasjoner av vekternes praktiske utføring av arbeidet gir et godt inntak til å forstå forventninger til hva kvinner og menn kan og burde gjøre, og hvilke diskurser som produseres, motsettes og reproduseres gjennom deres praksis.

Sosialkapital og kjønnning av egenskaper

I *Likhetens kjønn* (2001), skildrer Halvard Vike kjønnsforskjeller i den offentlige helsesektoren i Norge. Etnografien er basert på feltarbeid i helse- og sosialsektoren i en norsk kommune der Vike fant at det mest krevende og dårligst betalte arbeidet utføres av kvinner (2001: 145). Dette baserer han på at arbeidet blant sykepleiere og vernepleiere er lavt lønnet sammenlignet med yrkesgrupper med like langt utdanningsløp og at disse yrkene er fysisk og psykisk krevende. Videre argumenterer han for at forskjellene mellom kvinnene som utfører helsearbeidet og mennene som utgjør majoriteten i ledelsen kan forstås som klasseforskjeller (Vike 2001). Ved hjelp av Bourdieus kapitalbegreper, der kapital er forstått som former for konverterbare knappe verdier, hevder Vike at kvinner i den offentlige helsesektoren ansees for å mangle den sosiale kapitalen som kreves for å ha lederstillinger og dermed foreligger det klasseforskjeller knyttet til kunnskap (Vike 2001: 162-167).

(...) kjønnsmessig rangering i arbeidslivet *er* rangering av kompetanse – det er en rangorden som blir formidlet og får sitt uttrykk gjennom en relativ verdsetting av kompetanseformer. Kompetanse kan med andre ord betraktes som den sentrale oversettelsesmekanisme som knytter verdi til kjønn. (...) Kompetanse blir på denne måten nettopp en symbolsk meningsforbindelse, et sett med tegn og uttrykksformer som framstår som kjønnete egenskaper gjennom sine assosiasjoner til henholdsvis kvinner og menn (Solheim 2002: 116-117).

Solheim argumenterer for at det er kompetansen og ikke kjønnsidentiteten spesifikt som rangeres i arbeidslivet. Blant mine informanter trekkes egenskaper og dermed kompetanse fram som vesentlig for deres ansettelses forhold. Det er kvinner og menns antatte «egenskaper, ferdigheter, kunnskaper og faglige kvalifikasjoner som tilskrives ulik verdi og inngår i hierarkiske relasjoner av dominans og underordning» (Solheim 2002: 116). Kompetanse blir dermed omgjort til kjønnsforskjeller ved at egenskaper og ferdigheter ansees som mer fremtredende hos menn fremfor kvinner og vice versa.

Vike hevder at menn og kvinner innenfor helsesektoren ansees for å besitte ulik sosial kapital som på flere måter bidrar til en kjønnning av egenskaper. «De posisjonene i produksjonslivet som kan defineres i forhold til direkte og indirekte kontroll over sosiale relasjoner og prosesser, kan betraktes som en fundamental, klasseforankret form for kapital i det etter industrielle samfunnet» (Vike 2001: 166). Sosial kapital er en betegnelse for sosial kunnskap og nettverksdannelse som er tilknyttet ulike samfunnsklasser og de øvre klassenes sosiale kapital er anset som mer betydningsfull enn de lavere klassene (Bourdieu 1995). I Vikes eksempel blir kunnskapen de kvinnelige helsearbeiderne sitter med ansett som tilknyttet en lavere sosial klasse enn hva mennene i ledelsen tilhører. Altså refererer sosial kapital til kunnskap, preferanser og oppførsel og på denne måten defineres forskjeller. De mannlige ansatte i ledelsen verdsetter sin kunnskap ovenfor kvinnenens og på denne måten defineres kvinnene som tilhørende en annen sosial klasse enn mennene (Vike 2001: 168).

I følge Vike blir ikke kunnskapen kvinnene sitter inne med, som er direkte hentet fra samhandling med brukerne, verdsatt i deres møter med ledelsen. Av denne grunn oppstår det frustrasjon blant de kvinnelige ansatte fordi de ikke blir hørt og fordi deres arbeidshverdag derfor består i å navigere imellom det å gjøre jobben sin og holde budsjettet. Vike hevder at

«.. det utvikles et stadig sterkere spenningsforhold mellom det arbeidet kvinner gjør og de strukturelle betingelsene som ligger til grunn for dette arbeidet» (Vike 2001: 145). På denne måten mener han at makt og ansvar skilles, ved at bestemmelser gjøres av ledelsen, mens arbeiderne sitter på ansvaret for å utføre bestemmelsene.

I en del situasjoner blir menns antatte egenskaper trukket frem og betraktet som klarere, tydeligere og redeligere. På denne måten blir, i mangel av bedre erfarte eksempler, de beste egenskapene blant menn forstått som den typen personlighetstrekk eller kompetanse organisasjonen virkelig trenger. Det kvinnelige symboliserer det umodne og ufullstendige som truer forsøkene på å etablere orden (Vike 2001: 158).

De kvinnelige ansatte blir, i følge Vike, ansett som uegnede til å gjøre det samme arbeidet som mennene i ledelsen fordi kvinnene ikke besitter den rette typen egenskaper og dermed har de ikke rett type sosial kapital. Jeg ser en parallell til denne kjønningen av egenskaper og verdihierarkiet de plasseres i, til hvordan egenskaper kjønnnes og rangeres i vekterselskapet og definerer menn som bedre egnet enn kvinner i bestemte avdelinger.

Selvidentiteten til mange av de kvinnelige informantene i helse- og sosialsektoren er preget av et annet forhold til arbeid enn den selvidentiteten som kjennetegner de fleste menn, og organisasjonens doble forvaltning av grenser gjør det mulig å utnytte dette. Disse mekanismene bidrar til å gjøre kjønnsforskjellene så åpenbare at det for mange, ikke minst informantene selv, ser ut som om kjønnsforskjeller er en selvstendig årsak til at kvinner mister innflytelse, anseelse og kontroll over egen arbeidssituasjon. Herfra er veien svært kort til å gjøre disse forskjellene til egenskaper, det vil si mangler, ved enkeltpersoner (eller kvinners kjønn) (Vike 2001: 168)

I overnevnte sitat argumenterer Vike for hvordan det fremstår for personene selv og for utenforstående at det er forskjeller i kompetansen til kvinnene og mennene som bestemmer stillingene og at denne kompetansen er knyttet til kjønn. Mine informanter begrunner deres manglende tilgang til arbeid i andre avdelinger med at de er kvinner og dermed anser de også kjønnsforskjeller som en selvstendig årsak til dette (se Vike 2001: 168). Innenfor vekteryret handler det også om sosialkapital og hvilke personlige verktøy vekterne besitter. I tråd med

Solheim (2002) vil jeg hevde at kjønnsmessig rangering i arbeidslivet er tilknyttet kompetanse og i vekternes tilfelle gir dette utslag i kjønning av egenskaper, arbeid og avdelinger.

En forskjell mellom Vikes eksempel og mitt eget er at vekterne er ansatt av private selskaper, mens sykepleierne i hans studie tilhører offentlig sektor. Mitt fokus er på de kvinnelige vekternes muligheter for arbeid i de mest risikofylte avdelingene og hvordan avdelingene plasseres av informantene i et verdihierarki, og ikke på kvinnes muligheter til å tilegne seg lederansvar i selskapet. Ansettelse som, for eksempel, sivilveker gir ikke økt status innenfor selskapet i form av lederansvar i bedriften. Samtidig har flere informanter påpekt at avdelingene med høyest risiko ofte har de mest erfarne ansatte, og dermed er det en annen form for status knyttet til disse avdelingene. De kvinnelige vekternes sosiale kapital blir derfor trukket frem som et grunnlag for ikke å ansette kvinnene i de mest risikofylte avdelingene og på denne måten rangeres vekternes sosiale kapital, egenskaper og personlige verktøy.

En annen forskjell mellom Vikes og mitt case er at de kvinnelige vekterne er ansatte i det som, av avdelingslederen, betegnes som «midlertidige avdelinger» og hvor et av hovedmålene å gjøre Bybanen tilgjengelig og trygg for alle. Som nevnt i kapittel 3 gjøres dette ved at vekterne fører en så lik behandling av passasjerene som mulig. I avdelinger hvor vekterne er ansatt for å kontrollere og overvåke potensielle tyver, operer de med en mer selektiv tilnærming. Jeg vil derfor poengtere at vektlegging av ulike egenskaper er direkte knyttet til en suksessfull utføring av det fysiske arbeidet. Det samme argumenteres det for i Vikes case, hvor de mannlige ansatte blir ansett som klarere, tydeligere og redeligere enn de kvinnelige ansatte. Av denne grunn blir de kvinnelige ansatte fremstilt som å mangle sosialkapital og at denne ikke kan erverves gjennom deres arbeid. Avdelingslederen har også nevnt at kvinnene i Uno sjeldent jobber der lenge og av den grunn er det få kvinner som arbeider seg oppover i ledelsen i selskapet.

Likheten mellom mitt og Vikes studie er at forskjellsbehandling av ansatte begrunnes med manglende egenskaper og at disse i stor grad knyttes til kjønn. Dette vil si at kjønn, som et prinsipp for forskjell, i dette tilfellet også skaper ulikhet i mine informanternes arbeidshverdag og yrkeserfaring. Jeg vil dermed hevde at det foreligger en rangering av egenskaper og kapital innenfor vektterselskapet som gir utslag i kjønnsfordeling i de ulike avdelingene og at denne fordelingen baseres på risikodiskursen i selskapet.

Vekteryrket – et kjønnnet yrke

I dette kapitlet har jeg diskutert hvordan kjønnsdiskursen som jeg har valgt å kalle ‘risiko’-produseres og reproduseres gjennom vekternes praksis og gjennom relasjoner og samhandling. Jeg har, i tråd med Moore (1994), hevdet at kjønnsdiskurser er kulturelt forankret og prosessuelle, samtidig som de kan være mange og stå i motsetning til hverandre. Det er en hierarkisk inndeling blant diskursene som påvirker maktforholdet mellom dem og jeg har hevdet at likestillingsdiskursen er en dominerende diskurs i Norge. Jeg har videre vist at det foreligger kjønnsdiskurser i Uno og at kjønnning av egenskaper innad i Uno har direkte konsekvenser for avdelingene de kvinnelige vekterne ansettes i og arbeidet de tillates å gjøre.

Denne kjønnningen knytter jeg opp mot de kvinnelige vekternes fysiske og personlige egenskaper, som jeg kaller for personlige verktøy. Det at kvinnene ‘er’ blidere og vennligere enn sine mannlige kollegaer trekkes frem som positive egenskaper under billettkontroll og ordensvakt, men negative i andre avdelinger høyere opp i risikohierarkiet. Denne kjønnningen av egenskaper, og dermed avdelinger, har jeg diskutert i forhold til Vike sitt studie av arbeid i helsesektoren i Norge. I både mitt og Vikes case blir kvinner definert som mindre egnede enn menn til visse typer av arbeid med grunnlag i kjønns spesifikke egenskaper. Dette går dermed i mot den dominerende nasjonale diskursen om likestilling og opprettholder de mannsdominerte avdelingene i Uno. Med Vikes case forsøkte jeg altså å vise at kjønnning av arbeid som foregår i vektorselskapet ikke er unikt for denne typen arbeid men at dette er noe man kan finne også i andre sektorer i arbeidslivet.

I det siste kapitlet vil jeg argumentere for at privatisering av sikkerhet formeres og benyttes ulikt i forskjellige samfunn og at jeg gjennom min studie av vektere har vist hvordan denne yrkesgruppen påvirkes av, og har påvirkning på, normer for sosial samhandling og etiketten som gjelder i det offentlige rom i Norge. Jeg vil også argumentere for at privatisering av sikkerhet i Norge har en kulturelt betinget utforming som avhenger av tillitsgrunnlaget i det norske samfunnet. Kapitlet vil derfor være en oppsummering av hovedargumentene mine i denne oppgaven, samtidig som jeg knytter disse opp mot Frois (2013) poenger om privatisering av sikkerhet som et egnet antropologisk forskningsobjekt.

Kapittel 5

Politiske, sosiale og kulturelle dimensjoner av sikkerhet, kontroll og trygghet

I dette kapittelet samler jeg trådene fra samtlige kapitler og gi en oversikt over mine hovedfunn og argumenter og hva jeg mener min oppgave belyser. Jeg har gjennom denne oppgaven forsøkt å vise hvordan et fokus på privatisering av sikkerhet kan være et antropologisk forskningsobjekt som kan gi oss inntak til å forstå hvordan tillit skapes og reproduseres, på hvilke måter arbeid kjønnnes, hvilken opplevelse aktørene har av privatiseringen og hvordan privatiseringen av sikkerhet medfører en disiplinering av sosial samhandling i det offentlige rom.

Jeg mener at et viktig element ved vekteryret er å skape trygghet i samfunnet. Vektene skal yte service og hjelpe mennesker – både når det gjelder kundene og andre folk. Vektene skal bidra med sikkerhet for objekter, mennesker og ikke minst kunden vår. For å gjøre dette må vi som er vektene se ting før det går galt. Så... jobben vi gjør er å forebygge.

Hanne

Privatisering av sikkerhet som antropologisk objekt

Tidligere i denne oppgaven har jeg beskrevet hva som ledet meg frem til mitt feltarbeid og kontakten med mine informanter. Et feltarbeid på en arbeidsplass er ikke noe banebrytende i antropologien og jeg kunne støttet meg på komparativ antropologi hvis min oppgave sentrerte rundt arbeidsplassen i seg selv, forholdet imellom vektene og deres relasjon til ledelsen og Skyss. Jeg kunne også sentrert oppgaven rundt Bybanen og knyttet dette opp mot antropologi om sted og rom. Begge disse nevnte tilnærmingene ville i større grad økt min evne til å se mitt materiale komparativt til andre antropologiske studier.

Jeg valgte å fokusere på vekternes posisjon i det norske samfunnet fordi jeg ønsker å bidra med en innsikt i hvordan privatisering av sikkerhet påvirker samfunnet det praktiseres i og hvordan samfunnet påvirker praksisen. Jeg mener vekterne på Bybanen er et godt eksempel på hvordan sikkerhetsarbeid påvirkes av kulturen i samfunnet det utføres og dermed hva som er spesielt med norske former for privatisert sikkerhet. Måten vekterne samhandler med passasjerene, med hverandre og oppgavene de har, er formet av norske normer og verdier for sosial samhandling og av verdiene tilknyttet sikkerhet og risiko innenfor vektorselskapet.

Innledningsvis poengterte jeg at privatisering av sikkerhet, som globalt utviklet seg enormt etter terrorhandlingene i USA i 2001, er et nytt og fortsatt lite utforsket område innenfor faget sosial antropologi. Ved å fokusere på vektere i Norge, som representerer en nøkkeldimensjon av denne privatiseringen, ønsker jeg å belyse hvordan privatisering av sikkerhet fungerer i Norge og de kulturelle implikasjonene det norske samfunnet har på hvordan sikkerhetstjenestene brukes og oppleves. I likhet med Portugal, hvor Frois (2013) har gjort sine feltarbeid, er Norge også i periferien når det kommer til privatisering av sikkerhet og overvåkningsarbeid. Og i tråd med Frois (2013), vil jeg hevde at studie av sikkerhetsarbeid i Norge kan bidra til å belyse de politiske, sosiale og kulturelle dimensjonene som bidrar til unike lokale formasjoner av et globalt fenomen som privatisering av sikkerhet.

Kulturelle og sosiale dimensjoner av privatisering av sikkerhet

(...) particularly in urban spaces, seek to respond to various concerns: citizens demand to feel safer in the areas where they live, work and enjoy their free time; shopkeepers want their businesses protected; local governments seek to rehabilitate urban areas to make them financially more attractive; and let us not forget the urge of political forces to announce and implement measures which may somehow capture the popular vote (Frois 2013:127-128).

Sitatet ovenfor belyser de ulike motivasjonene for å øke sikkerhetstiltak og de ulike behovene som sikkerhetstiltak skal dekke. Som tidligere nevnt er det flere grunner til at mennesker føler de trenger mer beskyttelse, som mistillit til politiet, medieskapt frykt og hendelser, slik som 22.juli, som skaper en generalisert frykt og usikkerhet. Frois (2013:132) hevder også at selv om menneskers trygghetsfølelse ikke alltid samsvarer med situasjonen i samfunnet de lever,

så vil denne diskursen tilknyttet usikkerhet og frykt også påvirke politiske og økonomiske strategier. Mitt poeng er dermed at oppfattelsen og erfaringen av det norske samfunnet som 'rolig og relativt trygt' former menneskers tillit til staten, institusjoner og andre mennesker på en måte som bidrar til å styrke tillitsforholdet mellom passasjerene og vekterne og gir således vekterne legitimitet i deres arbeid. Et sentralt argument i denne oppgaven er at det (re)produseres en forventnings- og erfarings basert tillitsrelasjon mellom passasjerene og vekterne og at denne representeres gjennom ritualisert samhandling. Jeg har benyttet meg av Grimens (2009); Daniel og Knudsens (1995); og Ystanes (2011) tillits begreper og hevdet at tillitsrelasjoner er kontekstuelle og sosialt skapt. Det særegne med de norske vekterne er dermed at de har tillit hos passasjerene, at de har en tydelig plass på Bybanen og det sjeldent stilles spørsmål om deres legitimitet. Dette fant jeg at står i motsetning til vektere i Sør-Afrika som opererer med uklare grenser og har en uklar rolle i forhold til politiet (Baker 2002).

Studier av sikkerhetsarbeid og overvåkning konsentreres ofte rundt de negative konsekvensene tiltakene medfører som kontrollering, segregering, ekskludering og diskriminering (Frois 2013). Dette er bieffekter av en institusjonalisert mistillit (Grimen 2009) som overvåkning baseres på, samtidig er hovedformålet med sikkerhetstiltak å beskytte borgerne mot potensielle farer. På denne måten fungerer også sikkerhetsarbeid som en forebygging av kriminalitet og sosial ulydighet, som igjen bidrar til å trygge hverdagen til alle menneskene i et samfunn. Vekterne på Bybanen kontrollerer billetter og overvåker passasjerenes oppførsel mens de på samme tid bryter inn i konfliktsituasjoner og forebygger urolighet og bråk. Vekterne er både en form for autoritet og servicearbeidere, separert fra sine medmennesker gjennom uniformering og arbeidstittel som vekter.

Nyliberalisme og privatisering av offentlige tjenester

Vekternes posisjon i det norske samfunnet er ambivalent på den måten at vekterne blir akseptert og det foreligger en forståelse for deres arbeid, samtidig representerer vekterne en privatisering av tjenester som tidligere var kontrollert av det offentlige. Politiet, militæret og rettssystemet i Norge har monopol på utøving av fysisk makt og håndheving av lover. Sikkerhetsarbeid og håndheving av lover er noe som tilfaller statlige institusjoner og av den grunn kan man si at privatisering av sikkerhet utfordrer grunnelementene om statlig monopol på håndheving av makt i Norge når private selskaper trer inn på politiets område. Men vekterne i Norge har ikke noen legitim makt utover den som gjelder for resten av

befolkningen og er mer et tilskudd til enn en erstatning for statlig organisert sikkerhetsarbeid. Vektorselskapenes suksess avhenger av deres konkurransedyktighet, både pris og kvalitetsmessig. Vektorselskapets kontrakt med Skyss og Skyss sin kontrakt med fylkeskommunen er ervervet gjennom en anbudskrig som betyr at kontraktsforholdene kan skiftes. Dette betyr at driften og vedlikeholdet av Bybanen og sikkerhetsrutinene kan tilfalle andre selskaper. Profittmotivet til sikkerhetsselskapene omgjør dermed sikkerhetsarbeid til en vare som kan selges til høystbydende og «sikkerhet» blir noe mennesker kan oppnå ved å betale for disse tjenestene.

Privatisering av sikkerhet er en del av nyliberale politiske og økonomiske prosesser, hvor skillet mellom det som er privat og det som er offentlig utviskes gjennom konkurranseutsetting av tidligere offentlige tjenester (Heynen et al. 2007). «Neoliberalism tend also to reinforce and celebrate strong private, individual and exclusive property rights» (Heynen m.fl 2007:5). Mine informanter har fortalt meg at vektere ofte får ansvaret for et objekt og at deres arbeidsoppgaver konsentreres rundt å beskytte objektet. På Bybanen er hovedansvaret til vekterne å påse at Bybanen blir benyttet ut ifra de reglene som gjelder og at mennesker som vandaliserer eller ødelegger banen skal bortvises. Ved økt privatisering av sikkerhet som utføres i tidligere offentlige rom vil sikkerhetsarbeidet endre når og hvordan rommet benyttes. På denne måten påvirker privatisering av områder og eiendom menneskers frihet til å fritt benytte seg av bestemte områder.

Promoting security always calls for the sacrifice of freedom, while freedom can only be expanded at the expense of security. But security without freedom equals slavery (,)... while freedom without security equals being abandoned and lost (Bauman 2001:20).

Disiplinering av sosialitet

Så, hvilken posisjon har vekterne i det norske samfunnet og hva forteller 'behovet' for økt sikkerhet oss om det norske samfunnet? Mine informanter definerer seg selv som servicearbeidere som «gjør drittjobbene til politiet» og at de er med å skape ro og orden på en ellers kaotisk Bybane. Som tidligere nevnt har Pia fortalt meg at hun selv ikke ville tatt Bybanen om ikke vekterne hadde vært der på kvelden. For mine informanter er Bybanen deres (mobile) arbeidsplass, hvor den sosiale samhandlingen med passasjerene definerer deres

arbeid og hvor de har legitimitet til å utføre sitt arbeid. Jeg vist at det i Norge foreligger en temporalitet i sosialiteten som sterkt påvirker bruken av (private) offentlige rom. Bybanen former på mange måter vekternes arbeidsmetode, deres kroppsspråk og deres symbolske makt. Banens bevegelse, fokuset på å opprettholde banen som en arena med minimalt av sosial samhandling for å redusere konflikter, variasjonen av passasjerer som benytter banen og temporalitet i form av tidspunkt på dagen – er alle aspekter som påvirker vekternes arbeidshverdag og som former dette rommet.

Privatisering av sikkerhet påvirker dermed sosial samhandling og måten rom benyttes, samtidig som sosialiteten (Moore og Long 2013) i et samfunn påvirker hvordan privatisering av sikkerhet utformes. Det eksisterer verdier for sosial samhandling som fungerer som strukturelle rammer for atferd og praksis og som påvirker vekternes arbeid og arbeidsmiljøet deres. Disse verdiene har jeg identifisert som ro og orden, minimalt sosial samhandling og at det er høflig å være utilgjengelig og dermed respektere andres tid og rom (Gullestad 1989; Longva 2003). Dette mener jeg er et godt eksempel på hvordan privatisering av sikkerhet både har en kulturell og sosial påvirkning på et samfunn og av den grunn vil privatisering av sikkerhet oppleves, benyttes og formes forskjellig fra sted til sted (Frois 2013). Vekterne på Bybanen har en posisjon som gjør at de kan disiplinere atferd og dermed medvirke til å forme sosialitet og samhandling på Bybanen og således trygge dette rommet for alle passasjerene. Behovet for vekterne på Bybanen skapes dermed gjennom drikkekulturen og gjennom passasjerer som (angivelig) sniker. På denne måten er vekterne med på å skape orden og trygge omgivelser gjennom kontroll og overvåkning.

Kjønning av risiko og sikkerhetsarbeid

Jeg har også vist i denne oppgaven at det foreligger et paradoks i forhold til arbeid i Norge. Likestillingsdiskursens hegemoniske posisjon i det norske samfunnet ser jeg som å stå i opposisjon til vekterselskapets kjønning av egenskaper og arbeid. Avdelingene i Uno rangeres hierarkisk etter hvilket nivå av risiko avdelingen ligger på. Egenskaper som kreves for å jobbe i de ulike avdelingene tillegges dermed ulik verdi og jeg har oppdaget at disse egenskapene i stor grad knyttes til kjønn. På denne måten blir risikofyllt arbeid ansett som mannlig og arbeid hvor risikoen er lav blir ansett som kvinnelig. I komparasjon til Vikes case fra den offentlige helsesektoren har jeg forsøkt å vise hvordan kjønning av egenskaper også foregår innenfor

andre yrkesgrupper i Norge og at dette på mange måter kan knyttes opp mot besittelse av ulike typer sosial kapital og dermed gis den kjønnete arbeidsdelingen også en klassesdimensjon (Bourdieu 1995; Vike 2001). For de kvinnelige vekterne på Bybanen aktualiseres kjønnsforskjellene ved at de ikke blir ansatt i avdelinger hvor de blir vurdert som å mangle de *personlige verktøyene* (Mopasa og Stenning 2001) og den sosiale kapitalen som kreves og på denne måten kjønnes de ulike avdelingene.

Jeg argumenterer dermed for at dominerende diskurser om kjønn i selskapet og i det norske samfunnet former kjønnsfordelingen i selskapets avdelinger gjennom å tilskrive kvinner og menn ulike kvaliteter. På denne måten former kjønnsdiskurser et verdihierarki over egenskaper som ansees som kjønnete og disse egenskapene oppfattes som reelle forskjeller mellom de mannlige og de kvinnelige vekterne, både av selskapet og deres arbeidsgiver og vekterne selv (Moore 1994). Kjønnsdiskursene får makt fordi vekterne selv oppfatter de som reelle forskjeller mellom menn og kvinner og på denne måten former diskursene vekternes praksis (Moore 1994). Gjennom kjønnning av egenskaper i vektorselskapet kjønnes også risikofyllt arbeid og arbeidet med å trygge og sikre samfunnet blir ansett som noe menn gjør bedre enn kvinner.

Sikkerhet: Et lite studie på et stort område

Bybanen stopper og Hanne blir med den mannlige passasjeren av banen. Jeg følger etter og holder meg litt på avstand når Hanne og gutten stopper opp bortenfor taket på holdeplassen. Gutten skulle av på dette stoppet og Hanne har blitt med han ut for å skrive gebyr. «Nå må jeg bare få ditt navn og adresse», sier Hanne og bøyer seg ned for å finne frem gebyrblokken. «Må jeg få gebyr? Kan jeg ikke bare kjøpe en billett nå?» spør gutten Hanne. «Jeg er dessverre nødt til å gi deg gebyr. Har du noe legitimasjon?». Gutten leter litt i lommene sine før han brå snur og løper bort fra holdeplassen. Hanne vurderer i et lite sekund om hun skal følge etter, men finner ut at han har et for stort forsprang. Hun ser på meg med et oppgitt blick og tar opp mobilen for å kontakte de andre. «Hvor er dere?», spør hun de i den andre enden.

Eksempelet ovenfor viser hvor maktesløse vekterne er utenfor områdene de er ansatt for å kontrollere. Vekternes posisjon i det norske samfunnet er på mange måter kompleks, siden deres arbeidsoppgaver både går på å kontrollere mennesker og å yte service, deres yrke og uniform ilegges en kulturelt tilskrevet legitimitet samtidig som det for mange nordmenn er uklart hvor stor makt vekterne har. Vekterne påvirker også skillet mellom hvilke tjenester som er private og hvilke som er offentlige. Vekterne kontrollerer og disiplinere, de overvåker og rapporterer, og på denne måten er de med på å opprettholde ro og orden. Jeg vil derfor hevde, i tråd med Frois (2013), at studier på overvåkingsrelatert arbeid i periferien vil være et lite studie på et stort område. Studie av vektere i Norge kan knyttes opp mot privatisering av sikkerhet i andre kontekster og belyse hvordan dette fenomen oppleves, utøves og formeres forskjellig i ulike samfunn.

Litteraturliste

Aas, G, Runhovde, S.R, Strype, J og Bjørge, T

2010. Trygghet i det offentlige rom: i åtte norske kommuner og bydeler. PHS Forskning 2010:7. Politihøgskolen

Augé, M.

1995. *Non-places: Introduction to an Anthropology of Supermodernity.* Storbirtannia, Biddels Ltd, Guildford and King's Lynn

Baker, B.

2002. Living with Non-State Policing in South Africa: the Issues and Dilemmas. I *The journal of Modern African Studies*, 40 (1). s 29-53

Barfield, T.

2008. *The Dictionary of Anthropology.*3. utg. London, Blackwell publishing Ltd

Bauman, Z.

2001. *Community: Seeking Safety in an Insecure World.* Cambridge, Polity Press

Bernard, R. H.

1994. Participant observation. I: Bernard, Russell H. red. *Research Methods in Anthropology: Qualitative and Quantitative Approaches.* London, Sage Publications. s.136-154

1994. Structured and Semistructured Interviewing. I: Bernard, R. H. red. *Research Methods in Anthropology: Qualitative and Quantitative Approaches.* London, Sage Publications s. 208-220

Bourdieu, P.

1989. Social Space and Symbolic Power. I: *Sociological Theory*, 1 (7). s.14-25.

1991. Language and Symbolic Power. Cambridge, Harvard University Press.

1995. *Distinksjonen*. Oversatt av Annick Prieur. Oslo, Pax Forlag A/S

Brennpunkt

2008. Brennpunkt dokumentar. NRK1. (21.10.2008) Tilgjengelig fra:

<http://tv.nrk.no/serie/brennpunkt/oaua11001908/21-10-2008>

Brooks Gardner, C

1990. Safe Conduct: Women, Crime and Self in Public Places. I: *Social Problems*, 37 (3). s. 311-328.

Caplan, P.

1988. Engendering knowledge: The politics of Ethnography. Part 1 and 2.

Anthropology Today, 4 (5) s 8-12 & 6 s.14-17.

Daniel, V. og Knudsen, J.C.

1995. Introduction. I: Daniel, V og Knudsen, J.C. red. *Mistrusting Refugees*. Berkeley, Los Angeles and London, University of California Press. s. 1-12

Elloway, D.

2013. *Xenophobe's guide to the Norwegians*. London: Xenophobe's Guides Ltd

Eggesvik, O.

2014. Ruter vil lære passasjerer folkeskikk. Artikkel. *Osloby*. 4. april 2014. [Internett].

Tilgjengelig fra:

<http://www.osloby.no/nyheter/Ruter-vil-lare-passasjerer-folkeskikk-7522283.html#.U0Ew8z9TGuM> > [Lest 5.april 2014]

Eriksen, A., Fagertun, A. og Ødegaard, C.

2007. Introduksjon. Om kjønn og antropologi. *I Norsk antropologisk tidsskrift* .18 (2). s. 75-89.

Eriksen, T. H.

1993. *Typisk norsk*. Oslo, Huitfeldt forlag

Foucault, M.

[1977] **2008.** *Overvåkning og makt*. 3. utg. Oversatt av Dag Østerberg. Oslo, Gyldendal Akademiske

Fosse, M

2013. *Maktesløse maktutøvere. Private vekteres erfaringer med å arbeide i det offentlige rom*. Masteroppgave ved Institutt for Kriminologi og Rettsosiologi, Universitetet i Oslo

Frois, C.

2013. *Peripheral Vision: Politics, Technology and Surveillance*. USA, Berghahn Books

Gauntlett, D.

2008. *Media, gender and identity: An introduction*. 2.utg. New York, Routledge

Geertz, C.

1974. From the natives point of view: On the Nature of Anthropological Understanding. I *Bulletin of the American Academy of Arts and Sciences*. 28 (1). s.26-45.

Goffman, E.

[1959] **1990.** The Presentation of self in Everyday Life. London, Penguin Books

Govier, T.

1992. Trust, distrust and feminist theory. I *Hypatia* 7 (1). s. 16-33

Grimen, H.

2009. *Hva er tillit?*. Oslo, Universitetsforlaget

Gullestad, M.

1989. *Kultur og hverdagsliv: På sporet av det moderne Norge*. Oslo, Universitetsforlaget AS

2001. Likhetens grenser. I Lien, M.E., Lidén, H. & Vike, H. red. *Likhetens paradokser. Antropologiske undersøkelser i det moderne Norge*. Oslo, Universitets forlaget. (2.utg.) s 32-62

Gundhus, H.O. og Larsson, P

2007. Policing i et norsk perspektiv. Polisiær virksomhet – hva er det, hvem gjør det. PHS Forskning 2007:7. Politihøyskolen

Gupta, A. og Ferguson, J.

1997. Discipline and Practice: 'The Field' as Site, Method, and Location in Anthropology. I: Gupta, A. and Ferguson, J. red. *Anthropological Locations: Boundaries and Grounds of a Field Science*. Berkeley, University of California Press. s.1-46.

Haugen, S.

2014. Deler ut stadig flere snikbøter. Artikkel. *Bergen Arbeiderblad*. 30. januar 2014

[Internett] Tilgjengelig fra:

<http://www.ba.no/nyheter/article7137221.ece> [Lest 30. januar 2014]

Haugsvær, N.

2014. Dette irriterer oss i kollektivtrafikken. Artikkel. *Aftenposten*. 3.april 2014 [Internett]

Tilgjengelig fra:

<http://www.osloby.no/nyheter/Dette-irriterer-oss-i-kollektivtrafikken-7526145.html#.U0EuWz9TGuM> [Lest 4. april 2014]

Heynen, N. McCarthy J., Prudham, S. og Robbins, P.

2007. *Neoliberal Environments: False Promises and Unnatural Consequences*. London: Routledge

Hopkins, M.

1996. Is anonymity possible? Writing about Refugees in the United States. I: Caroline B. Brettell red. *When They Read What We Write*. Westport, Bergin & Garvey. s. 121-129.

Iaccino, V

2014. Top 5 Countries with the Highest Rates of Rape. Artikkel, *International Business Times*. 29. Januar 2014. [Internett]. Tilgjengelig fra:

Jenkins, T.

1994. Fieldwork and the Perception of Everyday Life. I: *Man, New Series*. 29 (2).s 433-455

Koskela, H.

1997. Bold Walk and Breakings: Women's Spacial Confidence Versus Fear of Violence. I: *Gender, place and culture*, 4 (3). s.301-319.

1999. Gendered exclusions: Women's Fear of Violence and Changing Relations to Space. I: *Geografiska Annaler, Series B, Human Geography*, 81 (2). s.111-124.

Landås, T.

2010. La Ciudad de los Reyes and los Amigos Policías: An anthropological Approach to Everyday Practices of Security and Urban Space in Lima. Masteroppgave i Anthropology of Development. Universitetet i Bergen.

Lien, M, Lidén, H og Vike, H

2001. Likhetens virkeligheter. I: *Lien, Marianne E., Lidén, H og Vike, H (2001) Likhetens paradokser*. Antropologiske undersøkelser i det moderne Norge. Universitets forlaget (2.utg) s 11-26.

Long, N.J. og Moore, H. L.

2013. *Sociality: New Direction*. USA, Berghahn Books

Longva, A. N.

2003. Nordmenn, høflighet og kunsten å omgås fremmede. I: *Norsk antropologisk tidsskrift*.
1. s 17-26

Moore, H. L

1994. *A passion for difference*. Cambridge, Polity Press

Mopasa, M.S. og Stenning, P.C.

2001. Tools of the trade: The symbolic power of private security - an exploratory study. I:
Policing and Society: An International Journal of Research and Policy. 11.

O'Reilly, K.

2012. *Ethnographic methods*. 2.utg. Oxon: Routledge

Pain, R.

1997. Social Geographies of Women's Fear of Crime. I: *Transactions of the Institute of
British Geographers*, 22 (2). s. 231-244(14)

2001. Gender, race, age and fear in the city. I: *Urban Studies*. Routledge. 38 (5/6).

Pettersen, S. A.

2014. Her er verdens farligste byer. *NRK*, 16.februar 2014, [Internett]. Tilgjengelig fra:
<http://www.nrk.no/verden/her-er-verdens-farligste-byer-1.11477360> [Lest 19.mai 2014].

Slettevold, A.

2014. Vi har hørt den før. Artikkel. *Bergen Arbeiderblad*, 27. februar 2014. [Internett]
<http://www.ba.no/nyheter/article7195276.ece> [Lest 27. februar 2014].

Solheim, J.

2002. Kjønn, kompetanse og hegemonisk makt. I: Ellingsæter, A. L. og Solheim, J.. red. *Den usynlige hånd? Kjønnsmakt og moderne arbeidsliv*. Trondheim, Gyldendal Norsk Forlag AS. s.110-136

2007. *Kjønn og Modernitet*. Oslo, Pax Forlag A/S

Stanko, E.

1995. Women, Crime and Fear. I *Annals of the American Academy of political and social science*. 539. s 46-58.

Vike, H.

2001. Likhetens kjønn i Lien, Marianne E., Hilde Lidén og Halvard Vike (2001) *Likhetens paradokser*. Antropologiske undersøkelser i det moderne Norge. Universitets forlaget (2.utg) s. 145-167.

Wakefield, A.

2003. *Selling security : the private policing of public space*. Cullompton, Willan.

Walklate, S.

1998. Crime and Community: Fear or trust? I *The British Journal of Sociology*, 49 (4). S 550-569.

Ystanes, M.

2011. *Precarious trust: Problems of Managing Self and Sociality in Guatemala*. Universitetet i Bergen

