

## ”Harmajan jälkeen olemme kaikki poikamiehiä”

Vielä kerran kuljetustyöläisten  
poikamieskulttuurista

Uudet tutkijasukupolvet ovat tulleet yliopistoihin ja tieteellisen keskustelun keskikentälle sen jälkeen, kun Yvonne Hirdman, Ruth Milkman, Joan Wallach Scott ja monet muut nostivat sukupuolijärjestelmän historian (*gender history*) keskeiseksi osaksi alan tutkimusta. He syvensivät feministisen historian tutkimuksen käytäntöjä, jolloin sukupuolijärjestelmän tutkimus vakiinnutti asemansa akateemisessa tutkimuksessa.<sup>1</sup> Samoihin aikoihin miespuoliset sosiologit ja melko pian myös miespuoliset historian tutkijat innostuivat sukupuolinäkökulmasta ja miehisyiden tutkimuksesta ja arvioivat niitä uudella tavalla kriittisesti.<sup>2</sup>

Miesten ja maskuliinisuuden tutkimus on jo edennyt siihen vaiheeseen, että alan tutkimuksen varhainen etujoukko, uranaukaisijat ja veteraanit, muistelevat nuoruutensa rajuja tieteellisiä kiistoja ja omaa kiihkoaan kaiholla. Muistelijoiden joukossa ovat myös ne, jotka toivat sukupuolijärjestelmätutkimuksen teorioita kansalliseen keskusteluun.<sup>3</sup> Jopa R. W. Connell on ollut valmis ottamaan hänen hegemonisen maskuliinisuuden käsitettään kohtaan esitetyn kritiikin rakentavasti vastaan hänen uudistaessaan ja kehittäessään käsitettä.<sup>4</sup> Minäkin haluan palata siihen innostukseen ja työtarmoon, jonka uudet näkemykset, perustellut mutta usein eriävät mielipiteet ja kiihkeät keskustelut naisten, miesten ja sukupuolen historiasta synnyttivät 1980- ja 1990-lukujen Suomessa.

Tämä esitys on kriittinen arvio aiemmasta tulkinnastani satamatyöläisten poikamieskulttuurista. Teoriani oli aluksi melko epämääräinen, mutta siitä kehittyi yhä täsmällisempi, yksityiskohtaisempi ja samalla yleisempi. Pyrkimykseni oli ristiriitainen: yritin kehittää teoriaa, joka olisi yhtä aikaa tarkka ja yleinen. Kunnianhimoinen pyrkimykseni sai virikkeitä ollessani vierailevana tutkijana Warwickin yliopiston työmarkkinasuhteiden tutkimusyksikössä (Industrial Relations Research Unit at the University of Warwick, UK). Muotoilin ja esitin ensimmäisen kerran ajatukseni satamatyöläisten poikamieskulttuurista Manchesterin yliopiston laitosseminaarissa keväällä 1991 ja kesällä 1991 kommenttina Turun lakkokonferenssissa.<sup>5</sup>

Kehitin poikamieskulttuuriajatuksen alun perin kritiikkinä aiempiin satamatyöläisiä koskeneisiin yleisteorioihin. Niiden mukaan satamatyöläiset olivat poikkeuksellisen lyhytjänteisiä ja siksi pitkäjänteiseen ammattiyhdistystoimintaan sopeutumattomia. Toisen ääripään mukaan kaikkialla maailmassa satamatyöläisten alakulttuurille olivat ominaisia yhtenäisyys, solidaarisuus, radikaalisuus, ja näiden vuoksi pitävät lakot ja voimakas ammattiyhdistystoiminta olivat tavallisia lähes kaikkina aikoina. Nämä kansallisuusrajat ja aikakaudet ylittävät teoriat satamatyöläisten alakulttuurista eivät olleet vakuuttavia, koska Suomen satamatyöläisten ammattiyhdistystoiminnassa ja työtaistelumenestyksessä oli suuria alueellisia ja ajallisia vaihteluita.<sup>6</sup>

Varhaiskeski-ään innolla lähdin kumoamaan sellaisten arvostettujen tutkijoiden kuten Clark Kerrin ja Abraham Siegelin (eristyneen massan teoria), Raymond Charles Millerin (satamatyöläisten kansainvälinen alakulttuuri), Eric Taplinin (lyhyitä kiivaan aktiivisuuden kausia pitkän apatian ja voimattomuuden välillä) ja Eric Hobsbawmin (satamatyöläisten vahvuus lakoissa). Ei paljon pelottanut, kun päätin haastaa työmarkkinasuhteiden tutkimuksen, satamatyöläisten historiantutkimuksen ja työväenliikkeen historian jättiläiset yhdellä kertaa, koska minusta he kaikki olivat aivan hakoteillä.<sup>7</sup>

Kritiikkini perusta oli kuljetusalan ammattiyhdistystoiminnan historiaan paneutuminen. Tunsin kohtuullisen hyvin Suomen satamatyöläisten järjestäytymisen vaiheet sesonkityön kaudelta.<sup>8</sup> Epäilykseni olivat heränneet, kun olin lukenut Mauno Koiviston, John Lowellin,

Howard Kimmeldorf, Paul Edwardsin, Gordon Phillipsin ja Noel Whitesiden tutkimuksia ja jopa legendaarisen Lontoon satamatyöläisten jyrkemmän vasemmiston johtajan Jack Dashin muistelmia. Mikäli oli olemassa kansainvälinen yhtenäisyyden, solidaarisuuden ja tehokkaiden lakkojen kulttuuri, miksi satamatyöläisten järjestöissä oli niin paljon rajuja sisäisiä kiistoja ja keskenään kilpailevia järjestöjä? Miksi niin useat työtaistelut päättyivät hajaannuksen, työhön paluun ja lakonmurtaajien vuoksi tappioon?<sup>9</sup>

Sosiologiset, etnologiset ja antropologiset tutkimukset, kuten Sigurd Erixonin, Joan Woodwardin, William W. Pilcherin, Gerald Marsin ja Anders Björklundin kirjat, tarjosivat uusia aineksia ja tietoja satamatyöläisten toiminnasta, käyttäytymisestä ja kulttuurista eri maiden satamissa.<sup>10</sup> Nämä tieteelliset virikkeet yhdistyivät silloin uuteen tutkimuskeskusteluun työelämän sukupuolittuneista rakenteista ja seksuaalisuudesta työssä ja työpaikalla.<sup>11</sup> Tieteelliset avaukset, teoriat ja tutkimuskirjallisuus innoittivat minut kehrittelemään oman hypoteesini tai teoriani satamatyöläisten miehisestä individualismista, joka mielestäni rakentui poikamieskulttuurin pohjalta.<sup>12</sup>

## Universaalien teorioiden arvostelusta omaan yleiseen teoriaan

Tuodessani poikamieskulttuurin käsitteen ammattiyhdistysliikkeen kehitystä, työväen historiaa, työmarkkinasuhteita ja sukupuolijärjestelmää koskeviin tutkimuskeskusteluihin tarkoitukseni oli alun perin kritisoida karkeiden ja äärimmilleen yksinkertaistettujen kategorioiden käyttöä. Olin silloin – ja olen vieläkin – tyytymätön siihen, miten kohtuuttoman suoraviivaiset ja sosiaalisen elämän monimutkaisuuden sivuuttavat tulkinnat ovat pikemminkin vahvistaneet sukupuolistereotyyppioita, -myyttejä ja -ennakkoluuloja kuin avanneet tai purkaneet niitä. Esimerkiksi maskuliinisuuksien tutkijat ovat usein tyytyneet vain muutamaani luokitteluihin, kuten työväenluokan ja keskiluokan (siis yläluokan) maskuliinisuudet. Hämmästyin, kuinka harvinaista työväen historiassa vielä 1990-luvun alussa oli ottaa

miesvaltaisten ammattien sukupuoli tai miehisyyt osaksi kuvausta ja toiminnan analyysia.<sup>13</sup>

Olin pettynyt, kun Andrew Tolson löysi vain kahdenlaista englantilaista maskuliinisuutta teoksessaan *Limits of Masculinity* (1977).<sup>14</sup> Nämä kaksi tyyppiä olivat työväenluokkainen ja keskiluokkainen. Jopa R. W. Connellin teorian hegemonisesta maskuliinisuudesta olivat minun näkökulmastani liian tiukat ja hierarkkiset.<sup>15</sup> Tämä perinne, jossa on vain muutamia arkkityyppejä ja maskuliinisuuden kirjo jää kapeaksi, on edelleen voimissaan. Jacqueline M. Moore muutoin mielenkiintoisessa ja hyvään tutkimukseen perustuvassa artikkelissaan karjapaimenien ja karjatilallisten jännitteisistä suhteista tulkitsee näitä ryhmiä ajoittain työväenluokkaisen ja keskiluokkaisen miehisyyden tyyppillisinä esimerkkeinä. Tämä siitä huolimatta, että hän tarkastelee sukupuolittuneita miehisii toimintatapoja, käyttäytymistä ja konflikteja tiettyinä aikoina tietyissä paikoissa. Tarkastelu ei kata edes koko Yhdysvaltoja vaan paikantuu Texasiin (*frontier state*) 1800-luvun jälkimmäiselle puoliskolle.<sup>16</sup>

Suomen satamatyöläiset olivat mielestäni poikkeuksellisia palkkatyöläisiä. Lastaus- ja purkaustöissä työsuhteet kestivät vain sen ajan kuin töitä laivalla tehtiin. Laivojen saapumisen epätahtisuus tiesi kiireen ja joutilaisuuden jatkuvaa vaihtelua. Suomessa satamatyö oli pitkään kausiluontoista, koska pääosa satamista oli aina 1960-luvulle saakka talvisin kiinni. Siksi arvioin, että heidän miehisyytensä ja ammattiyhdistystoimintansa kuvauksen ja analyysin pitäisi murtaa aiemmat ahtaat yleistykset. Kehittelin ajatuksiani seminaariesitelmien kautta kahdeksi artikkeliksi.<sup>17</sup> Näin luonnehdin satamatyöläisen poikamieskulttuuria vuonna 1994<sup>18</sup>:

Viranomaiset, sosiaalisten olojen tutkijat ja ammattiyhdistysliikkeen johtajat pitivät ongelmallisena satamatyön perusluonnetta, kausiluontoisuutta ja tilapäisyyttä, koska satamatyöläisten ansiot olivat epäsäännölliset ja tulot jäivät usein köyhyysrajan alapuolelle. Satamatyöläiset olivat kuitenkin sopeutuneet tilapäiseen elämäntapaan. Voidaan väittää, että he toisinaan jopa nauttivat siitä. Tätä kuvastaa satamamiesten sanontatapa, että on köyhää, jos on pakko olla töissä joka päivä. Työn etsijät saattoivat tulla satamaan mihin

aikaan vaan, koska lastaus- ja purkaustöihin otettiin työntekijöitä useamman kerran päivässä. Satamassa ei tunnettu viisi- tai kuusipäiväistä työviikkoa kuten "normaaleissa" ammateissa. Satamatyöläiset ylpeilivät sillä, etteivät työnantajat kontrolloineet heidän ajankäyttöään. Satamatyöläiset saattoivat joskus töihin mensesään jopa valita lastityypin ja laivan. "Rantojen miehet" pystyivät säilyttämään elämäntavan, jossa epäsäännölliset vapaan joutilaisuuden kaudet ja kovat työrupeamat seurasivat toisiaan.

Niiden työläisten joukossa, jotka hankkivat elantonsa raskaissa ulkotöissä, on satamatyöläisten maine ehkä hämäräperäisin ja epäilyttävin. Arvaamaton käyttäytyminen, raskas ryyppääminen, väkivalta, salakuljetus ja lastin anastaminen ovat keskeiseltä osaltaan luoneet satamatyöläisten imagoa. Tällä huonomaineisella käyttäytymisellä oli yhteys satamien työoloihin. Työhönotto oli usein ihmisarvoa alentavaa. Satamatyöläiset ovat usein joutuneet turvautumaan lahjuksiin varmistaakseen työhön pääksensä. Työnjohtajat motivoivat työntekijöitä satamassa huutamalla, haukkumalla ja nimittelemällä. Työnantajat ja laivojen kapteenit vauhdittivat ja kiihdyttivät ryyppyillä työtahtia. "Luukkupullolla" palkittiin työsakki, joka oli saanut ruuman tyhjäksi. Kun koko laiva oli valmis, oli "lastipullon" vuoro. Raskas, tilapäinen ja vaarallinen työ ohjasi alalle hakeutumista ja muovasi satamatöihin tulleet niin, että osa heistä oli halukkaita ratkaisemaan kiistat fyysisillä argumenteilla.

Satamatyöläisen tulot ja työajat olivat niin epäsäännölliset, että aviopuolison oli mahdotonta valvoa siippansa aikatauluja tai rahankäyttöä. Kun kontrolli oli heikkoa tai hankalaa, sai kontrollin kohde suuremman valinnan vapauden. Satamatyöläisen elämäntapa mahdollisti ansioiden, joista osa saattoi olla peräisin laittomista puuhista, kulutuksen myös perhetalouden ulkopuolella. Myös vapaampaan sukupuolielämään oli edellytyksiä. Satamatyöläisten irtonaista elämäntilannetta korosti Suomessa se, että useat satamatyöläiset olivat työssä kaukana kotiseudultaan. Suomen merien jääolosuhteet ja jäänmurtajien puute sulki suuren osan satamista aina 1950-luvulle saakka. Osa satamatyömiehistä eli jätkänkierrossa, jossa metsä-, uitto-, saha-, satama- ja muut työt seurasivat toisiaan. Toisaalta talvisatamiin, Hankoon ja Turkuun, siirtyi työntekijöitä jääolojen sulkemista Suomenlahden satamista. Satamatyöstä

ansionsa hankkineiden elämäntapaa voi luonnehtia poikamieskulttuuriksi, vaikka useat satamamiehet olivatkin naimisissa.

Tätä poikamieskulttuuria voidaan pitää vakaiden järjestöjen muodostumisen esteenä. Toisaalta useat tutkijat ja satamatyöntekijät ovat korostaneet, että satamatyöläisten elämäkokemus tai elämäntapa on helpottanut sopeutumista hyvin erilaisiin lakkotilanteisiin. Kiertelevä kausityöläinen oli jo aiemmin saanut kokemusta siitä, että tulot olivat epäsäännölliset ja side työnantajaan oli usein heikko. Satamatyöläiset osasivat nopeasti laskea elintasoaan.

Naimattomien miesten yhteenkuuluvuus ja solidaarisuus on vahva resurssi järjestötoiminnassa ja lakkotilanteissa. Satamatyöläisten tavoittelemat ja korostamat hyveet, riippumattomuus ja itsenäisyys, olivat lakkotilanteissa ongelmallisia järjestöjohtajille. Satamatyöläiset halusivat tehdä irtiottoja sekä työnantajien että järjestöjen käskyvallasta. Lakkolainen saattoi kokea osallistuvansa miehuuskokeeseen.

Tarkoitukseni oli tuoda esiin, että riippumattomuuden tavoittelu ja henkilökohtaisen vapauden korostaminen, jotka nimesin individualistiseksi maskuliinisuudeksi tai poikamieskulttuuriksi, olivat ongelmallinen voimavara niin ammattiyhdistysliikkeelle kuin työnantajille. Ne avasivat ammattiyhdistystoiminnalle mahdollisuuksia ja samalla tuottivat ongelmia ja vaikeuksia. Ajattelin, että satamatyöläisten jännitteisen ja ristiriitaisen alakulttuurin ymmärtäminen antaisi paremmat edellytykset ja tutkimukselliset lähtökohdat analysoida satamien työmarkkinasuhteiden historiallista kehitystä. Tutkimuksissani koetin tarkastella tämän alakulttuurin vuorovaikutusta taloudellisten, teknologisten, poliittisten ja järjestöllisten muutoksien kanssa.<sup>19</sup>

### Poikamieskulttuuriteorian ongelmia

On useita syitä, miksi olen palannut jälleen pohtimaan aiempia tulokintojani satamatyöläisten miehisestä individualismista. Molemmat artikkelit tarkastelivat Suomen satamatyöläisten miehisyyttä ensisijaisesti vuosina 1900–1950. En kuitenkaan tyytynyt aiempien yleisteo-

rioiden kritisoimiseen paikallisen tutkimusnäytön perusteella. Lähdin vauhdilla luomaan yleistä ja universaaliala teoriaa koko maailman satamatyöläisistä. Seminaareissa ja konferensseissa aloin kehittää ideoita jonkinlaisesta globaalista ja kaikille satamatyöläisille yhteisestä poikamieskulttuurista, joka olisi löydettävissä eri aikakausilta ja eri paikoista. Osallistuin kiihkeisiin ja innostuneisiin keskusteluihin muiden miehisten ammattien toimintatapojen poikamiehissä piirteistä. Varsinkin kuljetusalan muut sektorit olivat usein tällaisten pohdintojen kohteena.

Esitykseni palautti mieleen muistoja ja tilanteita, jotka tukivat ajatusta, että merenkulun ammateissa toimivien maailmankuvan syväjuonteisiin kuului poikamiehisyyden ja vaimon kontrollin ulkopuolella olemisen arvostaminen ja korostaminen. Turun lakko-konferenssissa kesäkuussa 1991 arvostelin suoraviivaisesti Anders Björklund vanhakantaista kuvaa satamatyöläisten alakulttuurista. Kritiikkini sisälsi ensimmäisiä versioita ajatuksistani satamatyöläisten poikamieskulttuurista. Kutsumanimistä innostunut kansantieteilijä Björklund vastasi kovaan kritiikkiini pelkästään myötäsukaisesti ja kertoi tarinan, joka itseasiassa tuki ideaani satamatyöläisten poikamieskulttuurista. Hän sanoi, että Göteborgin satamassa oli satamatyöläinen, jonka kutsumanimi oli Råttan (Rotta). Kun mies meni naimisiin, hän sai uuden kutsumanimen Råtgift (kaksoismerkitys naimisissa oleva rotta ja rotanmyrkky). Avioeron jälkeen työyhteisö nimesi hänet vielä uudelleen. Tällä kertaa nimeksi tuli Rothschild (jälleen kaksoismerkitys eronnut rotta ja kansainvälisen superrikkaan perheen sukunimi).

Suomalaisilla kauppa-aluksilla työskennelleen Sari Mäenpään kanssa käymäni keskustelut olivat myös rohkaisevia. Hän kertoi minulle, kuinka laivan lähdettyä Helsingin satamasta eräs vanhempi merimies oli opastanut häntä – nuorempaa naispuolista työtoveria – kauppamerenkulun työyhteisön perussäännöissä. Merimies ohimennen ja ikään kuin yleisesti tunnetusta käyttäytymiskoodista kertoen sanoi: "Me kaikki olemme Harmajan jälkeen poikamiehiä." Oli siis olemassa jonkinlainen perinne siitä, että Helsingin merenkulkua

ohjaavan majakan ohittamisen jälkeen aviolliset sitoumukset eivät enää rajoittaneet miesten seksuaalisia suhteita ja käytöstä.

Kiinnostus ja paneutuminen satamatyöläisten ja merenkulun työläisten maskuliinisuuteen, individualismiin ja vapauden kaipuuseen ovat osoittaneet, etteivät teoriani jyrkimmät versiot pätenet läheskään kaikissa satamissa. Poikamieskulttuurin teoriaa vastaan löytyi monenlaista näyttöä, kun edistyin omissa tutkimuksissani ja kun tutustuin laajemmin satamatyöläisiä käsitteleviin historiallisiin ja etnologisiin tutkimuksiin. Useissa Suomen satamissa ja pitkään Pohjois-Ruotsinkin satamissa työskenteli myös naisia, joten ne eivät olleet yksin miesten työpaikkoja. Enemmistö satamatyöläisistä ei ehkä ollutkaan niin irtonaisia kulkumiehiä kuin oli kuvattu suomalaisessa kirjallisuudessa ja omissa artikkeleissani.<sup>20</sup>

Kansainvälinen ja kotimainen tutkimus on osoittanut selkeästi, etteivät merimiehet – yleisestä käsityksestä poiketen – olleet yksinomaan poikamiehiä. Huomattava osa heistä oli perheellisiä.<sup>21</sup> Monissa pienissä satamissa perheen koti, redi, satamalaiturit ja varastot olivat hyvin lähellä toisiaan. Tanskan Århusissa oli normaalia, että vaimo tai lapset toivat eväitä – kuten maitoa ja leipää – satamassa työskenteleville isille, pojille tai veljille. Näissä oloissa tuskin kehittyi rentoa poikamieskulttuuria, jonka perustana olisi ollut perheen ja vaimon olematon kontrolli. Århusin satamassa oli kuitenkin myös kulkumiehiä, jotka siirtyivät sataman, maatöiden ja rakennustöiden välillä työtilanteen mukaan. Satama saattoi olla kaukana heidän kotoaan.<sup>22</sup>

Suomessa vaimot ja tyttäret eivät eräillä paikkakunnilla ainoastaan asuneet lähellä satamaa vaan olivat itse lastaamassa ja purkamassa laivoja. Naiset ja miehet työskentelivät useimmiten erilaisissa aluksissa ja käsittelivät eri lastityyppisiä, mutta toisinaan he työskentelivät sakeissa, joissa oli molempia sukupuolia. Miten naisten läsnäolo satamatöissä vaikutti Suomessa satamatyöläisten maskuliiniseen eettökyteen ja käyttäytymiseen? Kari Teräksen kanssa paneuduimme suomalaisten naissatamatyöläisten historiaan ja tulkitsimme, että naisten oli sopeuduttava karun miehiseen työilmapiiriin. Arviomme mukaan

he olivat ronskeja naisia, jotka siten sopeutuvat kovin maskuliiniseen satamatyöläisten työkuulttuuriin.<sup>23</sup>

Tytti Steel on kritisoinut poikamieskuulttuuriyleistyksiäni toisesta näkökulmasta. Hän väittää, että monet satamamiehet olivat hyviä ja vastuullisia perheenisii. He toivat tilipussit kotiin eivätkä juopotelleet kohtuuttomasti. Nämä miehet eivät pyrkineet irtautumaan kodin tai vaimon kontrollista. Yksi Steelin haastattelemista satamatyöläisistä oli miespuolinen yksinhuoltaja, joka hoiti kunniallisesti palkka- ja kotitöiden kaksoistaakan. Tämän satamamiehen elämäntapa oli kovin kaukana vapaasta ja rennosta menosta, josta olin rakentanut perustan poikamieskuulttuuritulkinnoilleni. Päinvastoin, jatkuvasti tiukka aikataulu ja vastuu lasten hoidosta ja kasvatuksesta olivat hänen arkeaan.

Tytti Steel korosti, etteivät vastuuttomuus ja satamatyö olleet automaattisesti kytköksissä toisiinsa. Ei siis ollut mahdotonta löytää vastuullisia ja hoivaavia isiä satamatyöläisten joukosta. Steelin kritiikki sisälsi ajatuksen, että tulkintani satamatyöläisten poikamieskuulttuurista oli loukannut ja jopa solvannut kunniallisia satamatyöläisiä, heidän omaisiaan ja yhteisöään.<sup>24</sup>

Itsekin olin alkanut epäillä omaa tulkintaani. Näin jälkeenpäin katsottuna on ilmiselvää, että suurin heikkous poikamieskuulttuuripohdinnoissani oli sen epäjohdonmukaisuus ja ristiriitaisuus. Kuinka saatoinkin hyökätä universaaleja alakulttuuriteorioita ja laajoja yhteiskunnan sukupuolirakenteita koskevia yleistyksiä vastaan, kun itse kehittelin uuden yksinkertaistetun yleisteorian kaikkien satamatyöläisten individualistisesta maskuliinisuudesta?

Tarkoittavatko nämä kriittiset kommentit ja näkemykset sitä, että voisimme unohtaa ajatuksen satamatyöläisten ja muiden kuljetustyöläisten poikamieskuulttuurista liian yksinkertaisten, perusteettomien ja arvottomien ihmisten käyttäytymistä selittävien teorioiden hau- tuumaalle? En ole suinkaan itse sitä mieltä! Suomen satamatyöläisten oloista kehittelystä teoriasta tai ajatuskehikosta voisi muovata joustavamman ja samalla yleisemmän teorian, jota voisi käyttää ja testata, kun tarkastelemme kuljetustyöläisten ammattikuulttuuria ja sukupuolittunutta käyttäytymistä.

## Machoeetos ja kuljetusalan naiset

Mahdollisuudet irstaisiin elämyksiin tai – toisesta näkökulmasta katsottuna – rikkaaseen ja monipuoliseen sukupuolielämään olivat pitkään osa satamien sykettä. Runsaammat sukupuolisuhteiden mahdollisuudet olivat osa muidenkin kuljetusalojen työelämää.

Brittiläinen sosiologi Peter G. Hollowell käsitteli vuonna 1968 julkaistussa *The Lorry Driver* -tutkimuksessaan kuorma-autonkuljettajien ja rekkakuskiensa perhe-elämän ongelmia ja jännitteitä, jotka johtuivat heidän ammatistaan. Hän totesi samalla, että autonkuljettajilla oli liikkuvan ammattinsa ansiosta suuremmat mahdollisuudet irtosuhteisiin ja rakastajattariin kuin vähemmän liikkuvissa ammateissa olevilla. Alaviitteessä hän vielä pohti, että liikkuvuus tarkoitti kahta asiaa: Suurempaa lukumäärää mahdollisia kumppaneita sekä oleskelua vierailta seuduilla, joilla tavat eivät sido kuljettajaa.

Hollowell tukeutuu arvostettuun ja julkaistuun lääketieteelliseen luentoan vuodelta 1962, jonka mukaan sukupuolitaudit olivat yleisimpiä liikkuvissa ammateissa, esimerkiksi merimiesten, sotilaiden, kauppamatkustajien ja kuorma-autonkuljettajien liikkuvissa töissä. Eräät hänen informanteistaan kertoivat hyvin yksityiskohtaisesti siitä, että mahdollisuudet olivat todellisia ja että rekkamiehet myös käyttivät tilaisuuksia hyväkseen. Hollowell kuvailee myös kuorma-autonkuljettajien keskuudessa vallitsevia kaksinaisia arvoja – tai kaksinaismoraalia – suhteessa perhe-elämään.<sup>25</sup> Osa perulaisten kuorma-autonkuljettajien machokulttuuria on ollut kyytiin tulleiden naisten seksuaalinen häirintä, puristelu ja viettely.<sup>26</sup> Ei siis ole ihme, että Maailmanpankin selvityksessä HIV:n ja AIDS:n mahdollisista leviämiskeinoista paneuduttiin kansainvälisessä liikenteessä olevien rekkakuskiensa satunnaiseen seksiin, kun pankki koitti etsiä keinoja tämän tappavan taudin taltuttamiseksi.<sup>27</sup>

Vapauden kaipuu ja usko työn tarjoamaan vapauteen on keskeinen osa useissa kuljetusalan ammateissa. Merimiehet ja kuorma-autonkuljettajat voivat kokea olevansa alistetussa hierarkkisissa organisaatioissa.

tioissa, mutta samaan aikaan tuntee olevansa hengeltään viimeisiä vapaita kulkureita modernissa maailmassa. Tämä vapaus perustuu maskuliiniseen identiteettiin, jonka yhtenä syvävirtauksena on myös kova ja ronski miehisuus.<sup>28</sup>

Kovien ja karkeiden miesten työyhteisöissä vallitsevan ammatillisen eetoksen määrittely poikamieskulttuuriksi on ongelmallista, kun kuljetusalan ammateissa työskentelee myös naisia. Satamissa oli paljon naisia aina 1950-luvulle saakka. Naispuoliset linja- ja kuorma-autonkuljettajat ovat nykyään tien päällä. Naiset ovat merenkulussa myös kansitoissa, konepuolella ja komentosillalla. Tytti Steel, Mira Karjalainen ja allekirjoittanut Kari Teräksen kanssa ovat tutkineet, kuinka naiset ovat sopeutuneet perinteisesti miesvaltaisille kuljetusalan työpaikoille ja toimintaympäristöihin, joissa on ollut pitkään vahva poikamieskulttuurin pohjavire.<sup>29</sup>

Tarvitsemmekin kipeästi lisää teoreettisesti kunnianhimoista empiiristä tutkimusta naisten tulosta kuljetustuotannon maailmaan. Muuttuiko machokulttuuri? Millainen vaikutus yhteiskuntien kansallisilla, etnisillä, sosiaalisilla, taloudellisilla ja uskonnollisilla piirteillä oli uudelleen muotoutuvissa työyhteisöissä, joihin naiset tulivat? Tulisi analysoida miehisten ja naisisten ammatillisten kulttuurien historiallista muotoutumista kuljetusaloilla herkemmin ja perusteellisemmin. Kansallinen ja alueellinen vertailu olisi todennäköisesti erityisen hedelmällistä.

### Vanhoja ja uusia aineksia poikamieskulttuuriteorian parantamiseksi

Yhteiskuntatieteet, sukupuolentutkimus sekä miesten ja maskuliinisuksien tutkimus ovat pääsääntöisesti ohittaneet ihmiset, jotka elävät yksin, ovat naimattomia ja lapsettomia. Tutkijat ovat paneutuneet kyllä samaa sukupuolta olevien parisuhteisiin, miesten keskeiseen toveruuteen ja läheisyyteen, naisten väliseen ystävyyyteen, tukeen ja hellyyteen ja moniin muihin pysyviin henkilösiteisiin. Poikamiehet ovat jääneet sivuraiteelle, vaikka *Sociological Review* julkaisi jo vuon-

na 1977 artikkelin, jossa arvioitiin poikamiehisyyttä sosiaalisena ongelmana.<sup>30</sup>

Tilanne on tällä vuosituohannella olennaisesti parantunut. Esimerkiksi John Tosh on tehnyt tarkemman ja nyansoidumman historiallisen kuvauksen 1800-luvun keskiluokkaisten poikamiesten elämästä kirjassaan *Manliness and Masculinities in Nineteenth-Century Britain*. Hän käsittelee poikamiesten maskuliinisuutta ja miehisiä käyttäytymiskooodeja melko perusteellisesti. Tosh arvostelee tulkintakehikkoa, jonka mukaan kaikkea miesten käytöstä voitaisiin analysoida naisten alistamisena ja sortona siis patriarkaattinäkökulmasta. Hän korostaa:

Miehisyys oli pohjimmiltaan joukko arvoja, joiden perusteella miehet arvioivat toisia miehiä. On virhe olettaa, että nämä arvot olivat yksinomaan – tai edes pääasiassa – kytköksissä naisten kontrollointiin.

Tosh tulkitsee, että itsevarmuus, rohkeus, itsenäisyys ja rehtiys olivat yleisiä miehisyden määreitä.<sup>31</sup>

Sosiologisen ja etnologisen työelämän tutkimuksen klassikot ovat korostaneet työyhteisöjen kiinteyttä, arvojen yhtenäisyyttä ja selkeitä normeja. Näiden tutkimusten mukaan työläiset oppivat yhteisönsä toimintatavat ja sopivan ja sopimattoman käytöksen rajat. Sverre Lysgaardin analyysi norjalaisen selluloosatehtaan työläisistä tuo esiin yhteisöllisyyden ytimenä olevan jakaantumisen omaan porukkaan (meihin) ja yrityksen työjohtoon ja muihin esimiehiin (heihin).<sup>32</sup> Esimerkiksi David Wellman kiteyttää, että San Franciscon satamatyöläiset tiesivät, mikä on oikeaa toimintaa (*do the right thing*).<sup>33</sup> Molemmat korostavat normien ja käytöstopojen syntyä miehissä työyhteisössä, vaikka näistä tutkimuksista puuttuu sukupuolen tutkimuksen näkökulma, teoria ja tarkastelu.

Olin aikoinani ja olen yhä hyvin innostunut ja inspiroitunut William W. Pilcherin tutkimuksesta, joka käsitteli Portlandin (Oregon) satamatyöläisten hajanaista urbaania yhteisöä. Hajanaisuus johtui siitä, että satamatyöläiset eivät enää 1960- ja 1970-luvuilla asuneet lähellä satamaa ja toisiaan. Pilcher kuitenkin korosti, että satamatyö-

läiset muodostivat tiukan kaupunkilaisen yhteisön, jonka perustana olivat heidän työpaikkansa ja ammatillinen kulttuurinsa. Satamatyöläiset olivat vapaa-ajallaankin toisinaan ystäviä. Mikäli satamaliikenteessä oli hiljaisempi kausi, he saattoivat tehdä keikkoja muissa töissä tai lähteä metsästämään. He eivät olleet muusta yhteiskunnasta eristetty tai eristäytynyt ihmismassa, kuten lakkoteoreetikot Kerr ja Siegel ovat kuvanneet satama- ja kaivostyöläisiä. Tästä huolimatta he olivat säilyttäneet ronskit mielipiteet, puheet ja otteet.<sup>34</sup>

William W. Pilcher oli itse työskennellyt satamassa, joten hän ei ollut vain ulkopuolinen tarkkailija vaan syvemmin sisällä satamatyöläisten työssä ja vapaa-ajassa. Hän kuvasi sellaisia piirteitä satamatyöläisten ammatillisesta kulttuurista, jotka voivat olla hyödyllisiä, kun kehitetään poikamieskulttuurin teoriaa sellaiseksi, että se olisi myös tulevaisuudessa hyödyllinen. Hän kuvaa vaihtelevia ansioita, työn vaaroja ja työtapaturmia. Hänen tulkintansa mukaan satamatyöläisten holtittomalta vaikuttava rahankäyttö ei ollut epärationaalina vaan sopeutumista epävakaisiin ansioihin. Juhlaan oli harvoin varaa ja aiheutta, mutta hyvän työrupeaman jälkeen rahoja ei kannattanut pitkään kantaa lompakossa.

Pilcher analysoi erikseen satamatyöläisten vinoilu- ja suunsoittokäytäntöjä. Ne täyttivät nykyajan säädösten mukaan kiusaamisen ja häirinnän tunnusmerkistön, koska kommentit sisälsivät rienausta, häpäisyä, kiroilua ja suoraviivaisia kommentteja, jotka koskivat työtovereiden vanhempien luonteita, älynlahjoja ja siveettömyyttä.<sup>35</sup> Tämä ei ole miehissä työyhteisöissä poikkeuksellista.<sup>36</sup> Esimerkiksi Tukholman satamatyöläisten työtovereista pitkään käyttämät kutsuanimet saattoivat olla karkeita, loukkaavia ja jopa rivoja.<sup>37</sup> Pilcher arvioi, että tämä puhetapa ja jatkuva ilkeily työtovereiden kesken oli olennainen toimintatapa, jolla luotiin luottamussuhde työtovereihin. Näin syntyi ”hyvien jätkien” tiukka työyhteisö. Hän kuvaa, että rivot eleet ja puheet olivat vahvasti tilanne- ja paikkasidonnaisia. Puheet ja vitsit vaihtuivat tilanteen ja ympäristön mukaan. Rivo vitsi tai törkeä letkautus työtoverin äidin vapaamielisestä sukupuolimoraalista saattoivat työpaikalla olla naurunaihe, mutta työtoverin kotona tokaistuna johtaa tappeluun.<sup>38</sup>

Judith Butlerin eräät ajatukset tuntuivat erityisen inspiroivilta ja hedelmällisiltä, kun ryhdyin pitkän ajan jälkeen taas kehittämään ja korjaamaan aiempia ideoitani satamatyöläisten poikamieskulttuurista. Teoksessaan *Gender Trouble* (1990) hän kyseenalaistaa ja arvostelee ahtaita hegemonisen maskuliinisuuden ja feminiinisuuden teorioita. Hänen argumenttinsa on selkeä ja kirkas:

Siis toisin sanoen vaatimus jakamattomasta ja yhtenäisestä naiskategorialta on tehokkaasti kiistänyt ne moninaiset kulttuuriset, sosiaaliset ja poliittiset leikkauspisteet (*intersections*), joissa ”naisen” käytännön moninaisuus on rakennettu.<sup>39</sup>

Tämä sama kritiikki pätee mielestäni myös R.W. (ja myöhemmin Raewyn) Connellin teorioihin hierarkkisesta ja vakiintuneihin ajatusmalleihin perustuvasta hegemonisesta maskuliinisuudesta. Tämä kritiikki saa tukea itse asiassa myös Connellin omasta myöhemmästä tuotannosta.<sup>40</sup>

Judith Butler ei vain kritisoi vaan tarjoaa myös teräviä näkökulmia siihen, kuinka sukupuolta ja sukupuolittuneita työpaikkoja tulisi tarkastella ja tutkia. Hän on kehittänyt ajatuksen, että sukupuoli tuotetaan ja se muotoutuu esiintymällä eli performatiivisesti (*by performance*). Butler korostaa, ettei sukupuolen ilmaisun takana ole vakiintunutta sukupuoli-identiteettiä.<sup>41</sup> Myöhemmän kirjansa *Undoing Gender* (2004) esipuheessa hän on hyvin kiteyttänyt pääargumenttinsa:

Jos sukupuoli on jonkinlaista tekemistä, loputon esitetty toiminta, osittain ilman, että yksilö itse sen tietäisi tai sitä tahtois, niin se ei ole tämän takia automaattista ja mekaanista. Päinvastoin, se on improvisaation käytäntöä näyttämön asettamissa rajoissa. Lisäksi, kukaan ei ”tee” sukupuolen tekemistä yksin.<sup>42</sup>

Nämä Butlerin argumentit, tulkinnat ja kiteytykset ovat avuksi, kun tarkastelemme ja teoretisoimme satamatyöläisten ja muiden kuljetustyöläisten toimintaa. Tytti Steelin esimerkit perhepiirissä

vastuullisista ja hoivaavista satamatyöläisistä eivät voi kumota tai edes haastaa tulkintaa poikamieskulttuurin olemassa olosta Suomen satamatyöläisten keskuudessa. Butlerin avulla ja tukeutumalla vanhempaan ja tuoreimpaan kirjallisuuteen, voimme olla varmoja, että kuljetusalan työläiset esittivät ja tekivät sukupuoltaan hyvin eri tavoilla kotona vaimon ja lasten kanssa kuin työtovereidensa kanssa satamassa, rekan ohjaamossa tai ulkomaan liikenteessä olevassa laivassa.<sup>43</sup>

### Joustavampi poikamieskulttuurin teoria

En ole halukas luopumaan mielestäni hyödyllisestä näkökulmasta kuljetusalan työläisten ammatilliseen kulttuuriin. Perusteenani on se, että se iski niin myönteisellä tavalla usean tutkijakollegani hermoon, kun he kuuluivat siitä ensimmäisen kerran. Olen valmis muokkaamaan sen toimivaksi ja joustavaksi. Olisi parasta nähdä poikamieskulttuuri sukupuolittuneena toimintana, käytäntönä ja esityksenä, joka ei ole automaattinen eikä mekaaninen. Se luodaan ja esitetään eri ammattiryhmissä ja työyhteisöissä omalla tavallaan. Poikamieskulttuuri on siis joustava ja muuttuva.

Poikamieskulttuuria voisi tarkastella kuin vaihtuvaa asteikkoja, joka auttaa tarkastelemaan, tutkimaan ja analysoimaan kuljetusalan ammattitehtävien työläisten vaihtelevaa ja muuttuvaa esittämistä, toimintaa ja sukupuolen tekemistä. Periaatteessa muuttuvat perinteet ja toimintatavat ovat olleet ja voivat yhä olla hyvin sitkeähenkisiä, vaikka työyhteisöissä tapahtuisi teknologisia, rakenteellisia, sosiaalisia tai taloudellisia muutoksia.<sup>44</sup> Kovapintaisen maskuliinisuuden esiintuomisen mahdollisuudet vaihtelevat ajan ja paikan mukaan. Poikamieskulttuuri on historiallinen ilmiö, jonka laatua, muotoutumista, muutosta tai säilymistä on syytä tutkia monipuolisesti. On myös syytä tarkastella, miten kuljetusalojen työpaikat pysyvät piintyneissä tavoissaan tai ripeästi luopuvat niistä. Vaikuttaa ulkopuolisen yhteiskunnan lakien, normien ja tapojen muutos

vai onko kuljetusalan työpaikkojen kulttuurisella muutoksella oma erillinen rytminsä?

Uskon vahvasti siihen, että poikamieskulttuuriteoria on tällä tavoin uudistettuna ja uudelleenmuotoiltuna hyödyllinen tieteellinen työkalu niille, jotka haluavat paneutua kuljetustyöläisten työyhteisöjen sukupuolittuneeseen toimintatapaan. Se voi olla käsitteenä avuksi ainakin historian, yhteiskuntatieteiden, sukupuolen ja työmarkkinasuhteiden tutkimuksessa. Poikamieskulttuuri on näkökulma. Se ei ole kiveen hakattu, jäykkä eikä kaiken kattava yleisteoriat, joka salaperäisellä tavalla paljastaisi kuljetusalan miehisten ammattien käytöksen pysyviä tiukkoja rajoja ja normeja. Tämä teoreettinen näkökulma ei kohdistu tutkimusta vain miehiin vaan myös kuljetusalan naisiin, homoihin, lesboihin, transsukupuolisiin tai muulla tavoin seksuaalisuuttaan tai sukupuoltaan ilmaiseviin, jotka saattavat kuulua eri etnisiin ja kansallisiin ryhmiin.

Arvelen, että tulevaisuudessakin satamatyöläisten, merenkulkijoiden ja autonkuljettajien tutkijoiden olisi hyödyllistä kysyä ja pohtia, onko työpaikan suunsoitossa, vitsailussa, toiminnassa ja perinteissä poikamiehisyttä. Silloin on hyvä arvioida, millaisesta poikamieskulttuurista on kyse. On perusteltua pohtia, kuinka syvällä työpaikan toimintatavoissa tämä poikamieskulttuuri on. Poikamieskulttuurin historiallinen uudelleen muotoutuminen ja mahdollinen uusiutuminen olisi otettava tutkimuksen kohteeksi niin, että tarkasteltaisiin, oliko poikamieskulttuuri rajautunut erityisiin paikkoihin, alueisiin, tilanteisiin tai vuodenaikoihin eli vaihteliko individualistisen ja itseenäisen maskuliinisuuden eetos, näyttäminen ja esittäminen olennaisesti kuljetustyöläisten eri elämänpiireissä.

## Lähdeviitteet

- 1 Milkman 1987; Hirdman 1988; Scott 1988.
- 2 Segal 1990; Hearn & Morgan 1990; Morgan 1992.
- 3 E.g. Tosh 2013; Seidler 2013.

- 4 Connell & Messerschmidt 2005.
- 5 Bergholm 1991a; Bergholm 1991b; Bergholm 1992; Bergholm 1993; Bergholm 1994a; Bergholm 1994b; Bergholm 1994c; Bergholm 1994d.
- 6 Bergholm 1988; Bergholm 1997a; Bergholm 1997b; Bergholm 2000.
- 7 Hobsbawm 1964; Miller 1969; Taplin 1986.
- 8 Bergholm 1988.
- 9 Koivisto 1956; Dash 1969; Edwards 1977; Phillips & Whiteside 1985; Kimmeldorf 1988.
- 10 Erixon 1949; Woodward 1956; Pilcher 1978; Mars 1982; Björklund 1984.
- 11 Hearn & Parkin 1987; Hearn et al. 1990.
- 12 Bergholm 1993; Bergholm 1994d; Bergholm 1996; Bergholm 1997a; Bergholm 1997b.
- 13 Bergholm 1994d; Bergholm 1996, 23–26.
- 14 Tolson 1977, 70–71, 76–79.
- 15 Connell 1987.
- 16 Moore 2013. Jacqueline Moore yleistää pelaamisen, juopottelun ja väkivallan osaksi työväenluokkaisten miesten kulttuuria, vaikka hän tarkastelee tavallisia, liikkuvaa työtä tekeviä karjapaimenia Texasissa. Ks. emt. 354–357.
- 17 Bergholm 1994d; Bergholm 1996.
- 18 Bergholm 1994d, 55–57; Katso myös Bergholm 1996, 37–40.
- 19 Bergholm 1993, 93; Bergholm 1996, 41–42.
- 20 Lahdenmäki 1937; Suutari 1966a; Suutari 1966b; Bergholm 1993; Bergholm 1994a; Bergholm 1994b; Bergholm 1994c; Bergholm 1994d; Bergholm 1996.
- 21 Burton 1991; Frigren tässä kokoelmassa.
- 22 Andersen 1988.
- 23 Bergholm & Teräs 1999; Teräs & Bergholm 2000.
- 24 Steel 2013; ks. myös Steel 2010.
- 25 Hollowell 1968, 138–163. Lainaus s. 146.
- 26 Bolton 1979.
- 27 Kulis et al. 2004.
- 28 Nehls 2003; Karjalainen 2007; Frydendal Grøn 2008.
- 29 Bergholm & Teräs 1999; Karjalainen 2007; Steel 2013.
- 30 Davis & Strong 1977.
- 31 Tosh 2004, 5. Lainauksen suomennos TB.
- 32 Lysgaard 1985.
- 33 Wellman 1997.

- 34 Pilcher 1978. Itse asiassa Turun satamatyöläiset asuivat jo 1950-luvulla kaukana satamasta. Ks. Koivisto 1956; Teräs & Bergholm 2000.
- 35 Pilcher 1978.
- 36 Buchbinder 2013, 82.
- 37 Björklund 1998.
- 38 Pilcher 1978, 378–389.
- 39 Butler 1990, 14. Lainauksen suomennos TB.
- 40 Connell 1995; Connell 2009.
- 41 Butler 1990, 24–25.
- 42 Butler 2004, 1. Lainauksen suomennos TB.
- 43 Ks. esim. Hollowell 1968; Pilcher 1978; Karjalainen 2007; Ihalainen 2012. Miesten sukupuolen tekemisen moninaisuudesta katso myös Buchbinder 2013, 50–63.
- 44 Ks. esim. Sewell 2005, luku 9: Historical Duration and Temporal Complexity: The Strange Career of Marseilles's Dockworkers, 1814–1870, 271–317.

## Lähteet ja kirjallisuus

### Konferenssiesitelmät

- Bergholm, Tapio (1991a): *Organizing Individualistic Masculinity – The Case of Finnish Dockers*. Labour Studies and Sociology Departmental Seminar, University of Manchester 30.5. 1991.
- Bergholm Tapio (1991b): *Hamnarbetarnas manskultur och organisering i Finland före första världskriget*. Tredje nordiska historiska arbetslivskonferensen Umeå, Holmsund 14–16.6. 1991.
- Bergholm, Tapio (1992): *Bachelor Culture and Trade Unions – The Case of Finnish Dockers*. Organisation and Control of the Labour Process 10th Annual International Conference, Aston University 1.–3.4. 1992.
- Bergholm, Tapio (1994a): *Strikers, Strikebreakers, and Violence. The Hard Masculinity on the Waterfront*. Social Science History Association Annual Meeting, Atlanta 13.–16.10.1994.
- Bergholm, Tapio (1994b): *Hard Masculinity on the Waterfront: Strikers, Strikebreakers and Violence*. Co-Sponsored by the Institute for Research on Women and Gender and the Department of History. Seminar, Columbia University, New York 20.10.1994.

Bergholm, Tapio (1994c): *Strikers, Strikebreakers, and Violence. The Hard Masculinity on the Waterfront*. International and Comparative Labor History, NALHA Conference, Wayne State University Detroit 27.10.–29.10. 1994.

### Kirjallisuus

- Andersen, Svend Aage (1988): *Havnearbejderne i Århus – før containers tid. En undersøgelse af deres livsform og erfaringsverden ca. 1880–1960*. Ungivet af Århus byhistoriske udvalg, Universitetsforlaget i Århus.
- Bergholm, Tapio (1997a): *Ammattiliiton nousu ja tuho. Kuljetusalan ammattiyhdistystoiminta ja työmarkkinasubteiden murros 1944–1949*. Suomen historiallinen seura ja Työministeriö, Helsinki.
- Bergholm, Tapio (1988): *Kovaa peliä kuljetusalalla I. Kuljetusalan ammattiyhdistystoiminta vuoteen 1924*. Auto- ja kuljetusalan työntekijäliitto AKT ry, Joensuu.
- Bergholm, Tapio (1996): Masculinity, Violence and Disunity: Waterfront Strikers and Strikebreakers in Finnish Ports in the 1920s and 1930s. *International Journal of Maritime History* 8 (1), 23–42.
- Bergholm, Tapio (1997b): *Kovaa peliä kuljetusalalla II. Kuljetusalan ammattiyhdistystoiminta vuosina 1925–1960*. Auto- ja kuljetusalan työntekijäliitto AKT ry, Helsinki.
- Bergholm, Tapio (2000): *Kovaa peliä kuljetusalalla. Kuljetusalan ammattiyhdistystoiminta vuosina 1960–1990*. Otava, Helsinki.
- Bergholm, Tapio (1994d): Satamien kova miehisuus. Teoksessa Jorma Sipilä & Arto Tiihonen (toim.), *Miestä rakennetaan, maskuliinisuuksia puretaan*. Vastapaino, Tampere.
- Bergholm, Tapio (1993): Some aspects of the dockers' resistance and subculture. Teoksessa Pauli Kettunen (toim.), *Strikes and Social Change*. Turku Provincial Museum Publication Series 7, Turku.
- Bergholm Tapio & Teräs, Kari (1999): Female Dockers in Finland, c. 1900–1975: Gender and Change on the Finnish Waterfront. *International Journal of Maritime History* 11 (2).
- Björklund, Anders (1984): *Hammens arbetare. En etnologisk undersökning av stuve-riarbetet i Göteborg*. Nordiska Museet, Stockholm
- Björklund, Anders (1998): *Gubbar. Historier och Namn från Stockholms hamn*. Sjöhistoriska museets rapportserie 38. Monografier utgivna av Stockholms stad 137, Stockholm.
- Bolton, Ralph (1979): Machismo in Motion. The Ethos of Peruvian Truckers. *Ethos* 7 (4).
- Buchbinder, David (2013): *Studying Men and Masculinities*. Routledge, London & New York.

- Burton, Valerie (1991): *The Myth of Bachelor Jack: Masculinity, Patriarchy and Seafaring Labour*. Teoksessa Colin Howell & Richard J. Twoney (toim.), *Jack Tar in History: Essays in the History of Maritime Life and Labour*. Acadiensis Press, Fredericton.
- Butler, Judith (1990): *Gender Trouble. Feminism and the Subversion of Identity*. Routledge, New York & London.
- Butler, Judith (2004): *Undoing Gender*. Routledge, New York Abington.
- Connell, R. W. (1987): *Gender and Power. Society, the Person and Sexual Politics*. Oxford.
- Connell, R.W. (1995): *Masculinities*. Polity Press, Cambridge.
- Connell, R.W. & Messerschmidt, James W. (2005): Hegemonic Masculinity. Rethinking the Concept. *Gender and Society* 19 (6), 829–859.
- Connell, Raewyn (2009): *Gender in World Perspective*. 2nd edition. Polity Press, Cambridge Malden.
- Dash, Jack (1969): *Good Morning, Brothers!* Lawrence & Wishart, London.
- Davis, Alan G. & Strong, Philip M. (1977): Working Without a Net: The Bachelor as a Social Problem. *Sociological Review* 25 (1), 109–129.
- Edwards, P. K. (1977): A Critique of Kerr-Siegel Hypothesis Strikes and Isolated Mass: a Study of the Falsification of Sociological Knowledge. *Sociological Review* 25 (3), 551–574.
- Erixon, Sigurd (1949): *Stockholms hamnarbetare före fackföreningrörelsens genombrott*. Liv och folkkultur 2. Stockholm.
- Frydendal Grøn, Sisse Malene (2008): *Sikkerhedskultur og arbejdspraksis hos lastvognchauffører – en fortælling om frihed og tanketorsk*. Det Nationale for Arbejds miljø. Roskilde Universitetscenter, Roskilde.
- Hearn, Jeff & Parkin, Wendy (1987): 'Sex' at 'work'. *The Power and Paradox of Organisation Sexuality*. Wheatsheaf Books, Brighton.
- Hearn, Jeff & Morgan, David (toim.) (1990): *Men, Masculinities and Social Theory*. Critical Studies on Men and Masculinities. Routledge, London.
- Hearn, Jeff, Sheppard, Deborah L., Tancred-Sheriff, Peta & Burrell, Gibson (toim.) (1990): *The sexuality of organization*. Sage, London
- Hirdman, Yvonne (1988): *Genusystemet: teoretiska funderingar kring kvinnors sociala underordning. Rapport / Maktutredningen, Libris, Uppsala*.
- Hobsbawm, E. J. (1964): National Unions on the Waterside. In E. J. Hobsbawm, *Labouring Men. Studies in the History of Labour*. Weidenfeld and Nicolson, London.
- Hollowell, Peter G. (1968): *The Lorry Driver*. International Library of Sociology and Social Reconstruction. Routledge & Kegan Paul, London.
- Ihalainen, Urpo (2012): *Pystylasti*. Ivan Rotta & Co., Kangasniemi.

- Karjalainen, Mira (2007): *In the Shadow of Freedom. Life on board the oil tanker.* Commentationes Scientiarum Socialium 69. The Finnish Society of Sciences and Letters, Helsinki.
- Kimmeldorf, Howard (1988): *Red or Rackets? The Making of Radical and Conservative Unions on the Waterfront.* University of California Press, Berkeley & Los Angeles.
- Koivisto, Mauno (1956): *Sosiaaliset subteet Turun satamassa.* Sosiologinen tutkimus. Turun yliopiston julkaisuja Sarja B osa 60, Turku.
- Kulis, Marzena, Chawla, Mukesh, Koziarkiewicz, Adam & Subata, Emilis (2004): *Truck Drivers and Casual Sex. An Inquiry into the Potential Spread of HIV/AIDS in Baltic Region.* *World Bank Working Paper No 37*, The World Bank, Washington D.C.
- Mars, Gerald (1982): *Cheats at Work. An Anthropology of Workplace Crime,* Counterpoint Unwin Paperbacks, London.
- Lahdenmäki, Matti (1937): *Sesonkityöläisen päiväkirja.* Oy. Vapauden kirjapaino, Mikkeli.
- Lysgaard, Sverre (1985): *Arbeiderkollektivitet.* En studie I de underordnedes sosiologi. Universitetforlaget, Oslo.
- Miller, Raymond Charles (1969): *The Dockworker Subculture and Some Problems in Cross-Cultural and Cross-Time Generalizations.* *Comparative Studies in Society and History* (11) 3, 302–314.
- Milkman, Ruth (1987): *Gender at Work. The Dynamics of Job Segregation by Sex during World War II.* University of Illinois Press, Urbana.
- Moore, Jacqueline (2013): *Cow Boys, Cattle Men and Competing Masculinities on the Texas Frontier.* Teoksessa John H. Arnold and Sean Brady (toim.), *What is Masculinity? Historical Dynamics from Antiquity to the Contemporary World.* Palgrave Macmillan, Basingstoke and New York. (Hard cover 2011).
- Morgan David H. (1992): *Discovering Men.* Critical Studies on Men and Masculinities 3. Routledge, London.
- Nehls, Eddy (2003): *Vägval. Lastbilarförare i fjärrtrafik – perspektiv på yrkeskultur och genus.* Etnologiska föreningen i Västsverige Förlag och Etnologiska skrifter Umeå Universitet nr 29, Göteborg.
- Phillips, Gordon & Whiteside, Noel (1985): *Casual Labour. The Unemployment Question in the Port Transport Industry 1880–1970.* Clarendon Press, Oxford.
- Pilcher, William W. (1978): *Portland Longshoremen: a Dispersed Urban Community.* Teoksessa George Spidler & Louise Spidler (toim.), *Urban Anthropology in United States: Four Cases.* Holt, Rinehart and Winston, New York.
- Scott, Joan Wallach (1988): *Gender and politics of History.* Columbia University Press, New York.
- Segal, Lynne (1990): *Slow Motion. Changing Masculinities, Changing Men.* Virago London.

- Seidler, Viktor Jeleniewski (2013): *Masculinities, Histories and Memories*. Teoksessa John H. Arnold & Sean Brady (toim.), *What is Masculinity? Historical Dynamics from Antiquity to the Contemporary World*. Palgrave Macmillan, Basingstoke and New York. (Hard cover 2011).
- Sewell, William H. Jr.(2005): *Logics of History. Social Theory and Social Transformation*, University of Chicago Press, Chicago 2005.
- Steel, Tytti (2010): Confrontations and Contrasts at the Waterfront – Ideas and Ideologies in Harbour Research. *Ethnologica Fennica* vol. 37, 37–52.
- Steel, Tytti (2013): *Risteäiviä eroja sataman arjessa*. Kansatieteellisiä tutkimuksia Helsingin yliopistossa 17. Helsingin yliopisto, Helsinki.
- Suutari, Viljo (1966a): *Vihan sänki. Romaani kansalaissodan jälkeisiltä vuosilta*. Heste, Helsinki.
- Viljo Suutari (1966b): *Korpilakko*. Heste, Helsinki.
- Taplin, Eric (1986): *Dockers' Union. Study of the National Union of Dock Labourers, 1889–1922*. Leicester University Press, Leicester.
- Teräs, Kari & Bergholm, Tapio (2000): Dockers of Turku, c. 1880–1970. Teoksessa Sam Davies et al. (toim.), *Dock Workers*, Volume I. Ashgate, London.
- Tolson, Andrew (1977): *The Limits of Masculinity*. Tavistock, London.
- Tosh, John (2004): *Manliness and Masculinities in Nineteenth-Century Britain*. Essays on gender, family and empire. Women and Men in History. Pearson Longman, Harlow.
- Tosh, John (2013): The History of Masculinity: An Outdated Concept? Teoksessa John H. Arnold & Sean Brady (toim.), *What is Masculinity? Historical Dynamics from Antiquity to the Contemporary World*. Palgrave Macmillan, Basingstoke and New York. (Hard cover 2011).
- Wellman, David (1997): *The union makes us strong. Radical unionism on the San Francisco waterfront*. Cambridge University Press, New York.
- Woodward, Joan (1956): The University of Liverpool Department of Social Science: *The Dock Worker. An Analysis and Conditions of Employment in the Port of Manchester*, Liverpool.