



Gengas och genusgränser

Stockholms kvinnliga bilkåristers manövrerande genom
beredskapsårens militära genusarbetsdelning

C- uppsats

Försvarshögskolan

Militärhistoria pk, ht 2019

Författare: Filistin Aloul Nord

Handledare: Fia Sundevall

Innehåll

1. Inledning.....	4
1.1 Introduktion.....	4
1.2 Syfte och frågeställning	5
1.3 Tidigare forskning	6
1.3.1 Kvinnor och försvar	6
1.3.2 Kvinnors försvarsarbete under beredskapstiden, i ett nationellt och internationellt (anglosaxiskt) perspektiv.....	7
1.3.3 Militär och civil genusarbetsdelning under beredskapsåren	9
1.4 Teoretisk utgångspunkt	10
2. Material, metod, källkritik och teknikaliteter	12
2.1 Material och metod	12
2.1.1 Material	12
2.1.2 Metod.....	12
2.2 Avgränsning:	13
2.3 Källkritik	13
2.4 Disposition	14
3. Undersökning	15
3.1 Tidslinje.....	15
3.2 Bildandet av Stockholms kvinnliga bilkårister	16
3.3 Att söka, skapa och utbilda för en uppgift: Bilkåristernas verksamhet	16
3.3.1 Att söka sin roll, en uppgift i sig?.....	17
3.3.2 Övning och verksamhet – vilken funktion kom SKB att fylla?	21
3.3.3 Medlemsrekrytering - en fråga om större möjligheter till statligt bidrag	27
3.3.4 Vapen – en kontroversiell fråga	28
3.4 Självständighetsfrågan – lika men olika.....	30
3.4.1 Anslutningen till armén – på villkor kåren inte vill acceptera	31
3.4.2 Samarbeten med andra föreningar och organisationer	34
3.4.3 Lottorna och Billorna: Frågan om konkurrens och kårens existensberättigande	36
4. Avslutning.....	39
4.1 Slutsats.....	39
4.1.2 Vilken uppgift sökte Stockholms kvinnliga bilkårister att åta sig?.....	39
4.1.3 Vilka former tog sig deras verksamhet och varför?.....	40
4.1.4 Hur förhöll organisationen sig till andra försvarsfrivilliga organisationer och de militära myndigheterna?	40
4.2 Sammanfattning	41
4.3 Vidare forskning.....	42
Käll- och litteraturförteckning.....	43

Abstract:

During the second world war, the imminent threat of war led to an increased preparedness and to the formation of a new gender division of labour in Sweden. Through defense voluntary associations and unions women contributed to the need for reserve workforce to meet military and civilian needs. Stockholm's female automobile corps (in Swedish: Stockholms kvinnliga bilkår) was one of those associations that engaged in favor of the national preparedness. They contributed with car driving assignments, transportation and evacuation missions. Such assignments had not previously been performed by women in Sweden during this time. This paper investigates how their organization was limited and made possible through the military gender division of labor during the years 1939–1945.

This study shows that the demand for the union's duties from both state and military authorities as well as from companies increased with the development of the war in the form of increasing pressure on providing reserve labour to industries and the defense. The initiatives for the association's tasks was introduced by the members themselves and the tasks came to grow with altered external needs.

The corps challenged both the military and civilian gender divisions and sought to be a permanent and independent association. Therefore, they did not want to enter into agreements under other women's defense associations, such as the Swedish Lotta corps.

Nyckelord: National preparedness, gender division of labour, Stockholm's female automobile corps, second world war, Sweden, 1939–1945, Swedish army

1. Inledning

1.1 Introduktion

Beredskapsåren i Sverige 1939–1945, medförde med krisårens höjda beredskap, att en ny genusarbetsdelning formades, vilken innebar att kvinnor kom att ta större plats på arbetsmarknaden. Dels ryckte de in i männens frånvaro, men de kom även genom försvarsfrivilliga föreningar och kårer att bedriva arbete som skulle bidra till landets stärkta försvar. I händelse av att Sverige skulle dras in i kriget var lastbilsförare en av de yrkesgrupper som förväntades behöva reservarbetskraft för att tillgodose militära och civila behov.¹

Även om det andra världskrigets historia och även till viss del beredskapsåren i Sverige är ett av de mer utforskade ämnena inom militärhistoria, finns där ändå forskningsluckor där förhållandevis lite forskning ägnats åt vissa frågor inom ämnet. Till detta hör bland annat de försvarsfrivilliga organisationernas verksamhet, inte minst ur ett genusperspektiv. Vad gäller kvinnors försvarsarbete under denna tid, har deras uppgifter inte blivit lika uppmärksammade i vår tids forskning. Inom ämnet har i första hand vetenskapliga undersökningar ägnats åt Lottarörelsen och kvinnors inträde på den civila arbetsmarknaden under denna tid,² emedan bilkåristernas verksamhet till idag fortfarande bär en relativt okänd historia.

Det som är känt är att första kvinnliga bilkåren startades i Göteborg 1939 och därefter kom fler bilkårer att upprättas av kvinnor runt om i Sverige. Genom att rekrytera och utbilda kvinnor för uppgifter inom bilkörning och mekanik var tanken att värnpliktig personal kunde frigöras. Utbildning i gengasdrift i form av sotning, gengaskörning samt slagging av gengas, var en del av den utbildning som ingick i övningsverksamheten för de svenska kvinnliga bilkåristerna. Gengas, det vill säga generatorgas, var det drivmedel som kom att nyttjas under beredskapsårens bränsleransonering. Detta innebar att många fordon helt fick byggas om för att kunna drivas på gengas eftersom dessa hade en annan kraftutveckling och krävde en viss körteknik.³

¹ Sundevall, Fia, ”Tornsvälar och sothöns: försvarsfrivilliga beredskapsarbetare i andra världskrigets Sverige” i Klas Kronberg (red.) *Sömmerskor, tornsvälar och soldater: kvinnors försvarsarbete i Sverige sedan första världskriget*, Stockholm: Armémuseum 2016, s. 71.

² Se t.ex. Ibid; Johanna Overud. *I beredskap med Fru Lojal: behovet av kvinnlig arbetskraft i Sverige under andra världskriget*, Stockholm: Almqvist & Wiksell, 2005; Ericson Wolke, Lars, 'En folkrörelses framväxt', *Lottorna i samhällets tjänst.*, s. 197–226, Stockholm: Militärhistoriska förlaget, 1984; och Sundevall, Fia, *Det sista manliga yrkesmonopolet: genus och militärt arbete i Sverige 1865–1989*, Stockholm: Makadam, 2011.

³ Sundevall 2016, s. 72.

Introducerandet av kvinnor vid bilkörnings- samt bilmekaniksuppgifter var en tidigare främmande företeelse som kom att ge starka reaktioner.⁴ I media framställdes deras arbete många gånger som ett märkligt fenomen, där de bland annat kom att kallas för sothöns och ”lastbilspinupper”.⁵ I det tidigare hade försvarsfrivilliga kvinnor inte minst inom Lottarörelsen som bildades 1924 varit den organisation där flest kvinnor samlats för att anta uppgifter inom försvar. Denna växte snabbt till att bli riksomfattande.⁶ Med det tyska anfallet mot Danmark och Norge och Sovjets bombningar av Finland befann sig Sverige omringad av två stormakter.⁷ Sveriges förstärkta beredskap bidrog därmed till ökat personalbehov. Kvinnor gjordes till en reservarbetskraft i Europa och Nordamerika och i Sverige presenterades karaktären Fru Lojal som gav ansikte åt den plikttrogna kvinnan som tog tillfällig tjänst, inte minst vid industrierna och inom jordbruket för att ersätta den inkallade mannen.⁸ Vad gäller de militära uppgifter som kvinnor sökte sig till under dessa år har forskning på området inte varit lika omfattande. Stockholms kvinnliga bilkårister var en av dessa organisationer som under de ansträngda krigsåren även kom att fylla personalbehovet inom den militära organisationen, men som nästintill varit frånvarande i den tidigare forskningen.

1.2 Syfte och frågeställning

Denna uppsats kommer därför att fokusera på just bilkåristerna, närmare bestämt Stockholms kvinnliga bilkårister. Syftet med undersökningen är att fördjupa vår kunskap om genus och försvarsarbete i svensk beredskapshistoria genom att utforska hur beredskapens militära genusarbetsdelning möjliggjorde, begränsade och utmanade Stockholms kvinnliga bilkåristers verksamhet. Detta kommer sökas i ljuset av frågeställningen: ***Hur manövrerade Stockholms kvinnliga bilkårister sin organisation och dess uppgifter i den rådande beredskapssituationen och i förhållande till den militära genusarbetsdelningen?***

Genom denna frågeställning har tre operationaliserande frågor formulerats, som ämnat fånga de aspekter som identifierats som viktiga att söka svar kring och som vidare önskat ge drivkraft till den övergripande frågeställningen. Dessa är:

1. Vilken uppgift sökte Stockholms kvinnliga bilkårister att åta sig?

⁴ Sundevall 2016, s. 73.

⁵ Sundevall 2016, s. 73.

⁶ Sundevall 2016, s. 64.

⁷ Sundevall 2016, s. 60.

⁸ Sundevall 2016, s 61. Se även Johanna Overud. *I beredskap med Fru Lojal: behovet av kvinnlig arbetskraft i Sverige under andra världskriget*, Stockholm: Almqvist & Wiksell, 2005.

2. Vilka former tog sig deras verksamhet och varför?

3. Hur förhöll organisationen sig till andra försvarsfrivilliga organisationer och de militära myndigheterna?

1.3 Tidigare forskning

Som tidigare diskuterats utgör SKB:s verksamhet en forskningslucka. I de fall som bilkåristernas verksamhet har undersökts har det sällan varit genom att granska föreningens egna dokument. Istället har forskningen i ett mer övergripande perspektiv fokuserat på att klargöra förhållanden avseende kvinnors militära verksamhet och försvarsarbete, samt hur förändringen på arbetsmarknaden genom till exempel politiska reformer kommit att påverka detta. Så som tidigare också nämnts, har det varit i första hand kvinnornas inträde på den civila arbetsmarknaden under beredskapsåren samt Lottarörelsens verksamhet som har utforskats, där Lars Ericsson Wolke och Fia Sundevall bidragit med större mängder forskning inom ämnet,¹¹ medan övriga två rikstäckande kvinnliga frivilligorganisationer och deras medlemmar, blå stjärnorna och bilkåristerna, uppmärksammats förhållandevis lite.

För denna undersökning har tre användbara teman identifierats i tidigare forskning.

Förutom att dessa teman kunnat bidra med ett ramverk för hur denna studie kommit att placera sitt huvudfokus har dessa också varit användbara i den djupare förståelsen för hur kvinnors försvarsarbete under beredskapstiden förhöll sig i en större kontext. Teman som jag valt att lyfta fram från den tidigare forskningen är: (1) Kvinnor och försvar, (2) Kvinnors försvarsarbete under beredskapstiden, i ett internationellt och nationellt perspektiv och (3), Militär och civil genusarbetsdelning under beredskapsåren i Sverige.

En djupdykning i bilkåristernas verksamhet har inte tidigare gjorts och det angreppssätt i form av hur kårerna manövrerade sin verksamhet i förhållande till beredskapsåren och specifikt gentemot den militära genusarbetsdelningen har i allmänhet heller inte applicerats på tidigare forskning inom området för kvinnors försvarsarbete.

1.3.1 Kvinnor och försvar

Maria Sjöberg har undersökt frågan om hur kvinnor osynliggjorts i krigsstatistiken trots att det redan under tidigmodern tid var vanligt att både kvinnor och barn följde med och inkluderades i den så kallade trossen, det vill säga den underhållsfunktion som samlade

¹¹ Se t.ex. Overud 2005; Ericsson 1984 och Sundevall 2011 och 2016.

personalens anhöriga och inkluderade livsmedel och andra tillhörigheter, under krigstågen.¹³ Sjöberg menar att synen på det militära som en uteslutande manlig sfär är en förhållandevis modern företeelse. Hon har med sin studie snarare kommit fram till att armén som ett enbart manligt enkönat rum snarare varit en svårighet att åstadkomma, och att tydliga bevis pekar på kvinnornas delaktighet i den äldre militära krigsorganisationen.¹⁴ Även om detta perspektiv i första hand inte kommit att appliceras på den kontext som kvinnors försvarsarbete under beredskapstiden helt innebar, har Maria Sjöbergs tema om krigens könsliga villkor, deras förändring och kontinuitet varit användbart för att se på kopplingar kring könsliga villkor även under beredskapstiden.

Martin Van Creveld har också utforskat kvinnors delaktighet i krigstågen men drar andra slutsatser kring vad deras bidrag och omfattning inneburit genom historien. I hans undersökning beskrivs kvinnors verksamhet som långt ifrån så extensiv som andra velat göra gällande, där arméernas feminisering enligt honom också inneburit en olycklig utveckling av densamma vilket han beskriver som en nedgång av den militära verksamheten.¹⁵

1.3.2 Kvinnors försvarsarbete under beredskapstiden, i ett nationellt och internationellt (anglosaxiskt) perspektiv

Vad gäller *bilkåristernas* verksamhet återfinns ett fåtal texter kring deras arbete, och detta i förhållande till de många uppgifter som kvinnoberedskapen innebar under beredskapsåren. Fia Sundevall presenterar i sin studie hur försvarsfrivilligt arbete motiverades men också begripliggjordes av kvinnorna själva.¹⁷ Detta perspektiv kommer vara användbart för fördjupningen i bilkåristernas egen motivation. Sundevall beskriver också i kortare drag hur bilkåristernas uppgifter under beredskapstiden de facto såg ut.¹⁸ Att köra och meka med bilar, samt manövrera större fordon som ambulanser och lastbilar, var några av bilkåristernas uppgifter. Men det var också dessa verksamheter som gick i klinch med uppfattningen om vad kvinnlighet innebar för denna tid och idén om kvinnornas kompetenser.¹⁹

I ett större internationellt perspektiv återfinns desto mer forskning avseende kvinnors försvarsarbete. Här har i första hand brittiska perspektivet valts ut som ett av dem teman som varit användbara för analysen. Detta har att göra med att de framförallt engelska kvinnliga

¹³ Sjöberg, Maria, *Kvinnor i fält: 1550–1850*, Möklinta: Gidlunds, 2008, s. 9–11.

¹⁴ Sjöberg 2008, s. 11.

¹⁵ Van Creveld, Martin, *Men, women and war*, London: Cassell Military, 2001, s. 10.

¹⁷ Sundevall 2016, s. 58.

¹⁸ Sundevall 2016, s. 71.

¹⁹ Sundevall 2016, s. 72.

försvarsorganisationerna kan ses ha varit en föregångare i sammanhanget. Att detta skulle vara fallet bevisliggörs också i det källmaterial jag analyserar, där det finns ett uttalat intresse för observation av brittiska kvinnliga försvarsföreningar.

Penny Summerfield och Corinna Peniston-Bird har i sin bok *Contesting home defence* utrett vad kvinnornas bidrag i brittiska hemvärdet ”Home Guard” representerade under andra världskriget, samt deras möjlighet att delta i det arbete som tidigare förknippats med manligt kodat arbete. De undersöker också den kulturhistoriska aspekten som format kvinnors aktiviteter i militärt arbete, där kvinnor kommit att ta framträdande roller i försvarsarbete och uppgifter med syfte att vidare stärka det nationella försvaret.²⁰ Lucy Noakes kompletterar detta med sin studie kring kvinnornas möjligheter till acceptans inom försvaret och brittiska armén under de båda världskrigen. Hennes studie utreder explicit könade diskurser inom armén för att se på hur sådana har format manlig och kvinnlig identitet. Hennes resultat visar på att kvinnors delaktighet i försvarsarbete och försvarsnära uppgifter vid andra världskriget är ett kapitel som innehåller många paradoxer.²¹ Å ena sidan kan den förstås som en progress där kvinnor vann erkännande och accepterades till denna verksamhet. Å andra sidan visar den på motsättningar och restriktioner som kvinnor omfattades av, då deras deltagande sågs hota strukturer som tidigare varit gällande inom försvaret. Detta krockade med vad manliga och kvinnliga identiteten inneburit, där det feminina förknippats med fostran och det fredliga, och där mannen förknippats med krig och definierats som den stridande parten.²²

I boken *Taking the wheel* undersöker Virginia Scharff betydelsen av bilens inträde på marknaden under 1900-talet, som på många sätt formade ett nytt samhälle, där kvinnors roller kom att utmanas. Hur kvinnor överkom stereotypa idéer om vad deras roller var för tiden utgör en del av denna undersökning. Scharffs studie fokuserar i första hand på tiden kring 1920-talet. Dock kan tilläggas att hur bilen när den för första gången introducerades på marknaden kom att tas emot av kvinnor och hur bilden av kvinnans roll i förhållande till detta är ett användbart perspektiv för att vidare förstå hur den svenska kvinnliga bilkåren utmanade liknande föreställningar.

²⁰ Summerfield, Penny & Peniston-Bird, C. M., *Contesting home defence: men, women and the Home Guard in the Second World War*, Manchester: Manchester University Press, 2007, s. 140.

²¹ Summerfield & Peniston-Bird 2007, s. 157.

²² Summerfield & Peniston-Bird 2007, s. 157.

1.3.3 Militär och civil genusarbetsdelning under beredskapsåren

Fia Sundevall skildrar den militära genusarbetsdelningen under beredskapstiden i avhandlingen *Det sista manliga monopolet* samt i antologikapitlet ”Tornsvälar och sothöns”²³ I dessa undersökningar beskriver hon hur genusrelationer på arbetsmarknaden kom att ställas under snabb förändring under andra världskriget. Detta kan enligt henne dels förstås som en plötslig omvandling, en konsekvens av det krisläge Sverige stod inför som helt kom att forma nya lösningar genom att kvinnor började rekryteras till de uppgifter som tidigare varit förbehållna männen.²⁴ Dels kan detta förstås som en del av den längre, historiska utvecklingen som konsekvent och över tid varit en del av den kvinnoemancipatoriska processen i större delen av Europa, och USA.²⁵ Det är i första hand Sundevalls två studier som till stor del utreder kvinnornas militära arbete och försvarsfrivilligarbete under beredskapstiden, som denna uppsats tar avstamp ifrån.

I ett nationellt, civilt perspektiv har Johanna Overud forskat kring genusarbetsdelning på den civila marknaden under beredskapsåren i hennes avhandling *I beredskap med Fru Lojal*. Hon menar att de insatser som kvinnorna bidrog till måste sättas in i en kontext av hur detta förhöll sig i ett internationellt perspektiv, likväl som mot det *första* världskrigets beredskapsuppgifter. Inte förrän då menar hon, kan man urskilja det unika från det generella.²⁶ Hennes resultat visar att där återfinns en kontinuitet för kvinnoberedskapen, som helt kan härledas till kvinnors delaktighet på den svenska arbetsmarknaden under det *första* världskriget, men att det var under det *andra* världskriget som sådana uppgifter kom att utökas.²⁷

I tidigare forskning har ibland Lottarörelsen och andra försvarsfrivilliga kvinnoföreningar klumpats ihop och behandlats som en homogen grupp, med gemensamt delade ambitioner för vad man ville med sin verksamhet.²⁸ I denna uppsats argumenterar jag istället för att det i granskandet av kvinnornas verksamheter är viktigt att förstå att de är separata föreningar med ofta tydligt skilda ambitioner. Trots att där kan ha funnits ett övergripande syfte, att fylla en funktion för att kunna vara behjälplig som reservarbetskraft, har just uppgifterna som kvinnorna velat åta sig ofta varit tydligt åtskilda.

²³ Sundevall 2011 och 2016.

²⁴ Sundevall 2011, s. 28.

²⁵ Sundevall 2011, s. 28.

²⁶ Overud 2005, s. 213.

²⁷ Overud 2005, s. 213.

²⁸ Se t.ex. Sundevall 2016. Hon har i sina empiriska studier inte i första hand lyft fram kvinnoföreningarnas skilda ambitioner och syften, utan talat mer om dessa ur ett enat perspektiv.

1.4 Teoretisk utgångspunkt

Uppsatsen tar teoretiskt avstamp i begreppen genus, genuskontrakt och genusarbetsdelning. Med genus avser jag i enlighet med Yvonne Hirdmans definition om genus, det ”kulturellt gjorda könet”. Genus kan enligt denna teori förstås som föränderligt, vilket skapar föreställningar och sociala praktiker.²⁹

Hirdman har definierat genuskontraktet såsom ”den sociala norm som vid olika tidpunkter existerat vad gäller kön: plats, sysslor, egenskaper”.³⁰ Teorin förklarar att kontraktets meningar och villkor kommer att förändras, inte minst med förändrade samhällsvillkor.³¹ För att vidare förstå hur villkor och möjligheter för Stockholms kvinnliga bilkårister under beredskapstiden yttrade sig, är teorin om genuskontraktet användbart för att närmare förstå på vilket sätt kvinnorna själva utmanade denna ordning. Detta i en tid som innebar nya förändrade förutsättningar i form av begränsningar och möjligheter genom beredskapstidens krissituation. Ulla Wikanders teori om genusarbetsdelning har definierats som ”de kulturellt och socialt upprätthållna skillnaderna mellan kvinnor och män i arbetet”.³² Mer specifikt talar denna definition om kvinnors och mäns skilda uppgifter, där män och kvinnor arbetar med skilda saker, och med uppgifter med olika status och på olika nivåer. Där mäns arbete historiskt har värderats högre i socialt och ekonomiskt avseende och också befunnit sig på högre positioner i yrkeshierarkin jämfört med kvinnor.³³ En central aspekt inom denna teori är att en viss form av genusarbetsdelning kan förändras över tid, där den kan stärkas, upplösas, eller återformas. Denna tolkning bottenar i förståelsen av genus som föränderligt där genusrelationer både kan omskapas eller bibehållas över tid.³⁴

Sundevall har med utgångspunkt i Wikanders teori om genusarbetsdelning använt den i en mer militärt vinklad kontext. Den utgår från hur genusrelationer mer specifikt yttrat sig inom den militära organisationen och beskriver kvinnors och mäns formella skyldigheter och rättigheter till militärt arbete.³⁵ För denna studie har den mer allmänt definierade teorin om genusarbetsdelning varit användbar för den vidare undersökningen kring hur kvinnornas arbete under beredskapstiden formats i förhållande till rådande strukturer och gällande

²⁹ Yvonne Hirdman. *Genusystemet – reflexioner kring kvinnors sociala underordning*, s. 50–51
<http://ub016045.ub.gu.se/ojs/index.php/tgv/article/viewFile/1490/1303%20> (hämtad 8 januari 2020).

³⁰ Hirdman 1990 och 2000, citerad i Overud 2005, s. 22.

³¹ Hirdman 2000, citerad i Overud 2005, s. 19.

³² Wikander 1989, citerad i Sundevall 2011, s. 22.

³³ Sundevall 2011, s. 22.

³⁴ Sundevall 2011, s. 23.

³⁵ Sundevall 2011.

genusordning. Teorin om den militära genusarbetsdelningen har bidragit mer specifikt med hur sådana strukturer sett ut inom den militära organisationen.

På Fia Sundevalls tema, har också hennes meningar om hur försvarsarbetets genusgränser tänjts och omformats³⁶ utgjort ett ramverk för tolkningen av på vilket sätt bilkåristernas uppgift tagit sig uttryck, förändrats och skapats. Detta i förhållande till både genusarbetsdelningen och beredskapstidens ändrade villkor. Sundevall menar att genusgränserna kom att tänjas med yttre behov, där beredskapsårens ansträngda krisläge ökade acceptansen för kvinnors uppgifter inom försvaret.³⁷

Genus är utifrån dessa teorier föränderligt och socialt konstruerat, samt samverkande med andra sociala kategorier såsom klass och nationalitet. Till denna studie har det därför varit viktigt att förstå den kontext som svenska kvinnliga beredskapsarbetet innebar både på aktörs- och strukturnivå. Detta är avsevärt eftersom jag genom min studie närmare vill förstå hur kvinnors roller förändrats över tid och i förhållande till andra yttre aspekter,

³⁶ Sundevall 2011, s. 56.

³⁷ Sundevall 2011, s. 56–57.

2. Material, metod, källkritik och teknikaliteter

2.1 Material och metod

2.1.1 Material

Granskningen har gjorts av material från Stockholms kvinnliga bilkåristers (SKB) arkiv på Krigsarkivet. Materialet består av föreningens protokoll. Protokollen är dels från styrelsesammanträden, som hölls med intervall mellan allt från en till tre månader, samt årliga verksamhetsberättelser som utgör bilagor till årsprotokollen. Totalt består dessa av 7 verksamhetsberättelser, under åren 1940–1945, (varav två är från 1940).³⁹ Materialet består av samtliga föreningens protokoll från bildandet april 1940 till och med krigsslutet september 1945. I fråga om materialets omfång uppskattas att protokollen totalt utgörs av ca 300 sidor, bestående av protokollen och årsprotokoll med verksamhetsberättelserna.

2.1.2 Metod

Till denna undersökning har fokus varit att på mesonivå studera organisationens egna dokument för att söka svar på hur de organiserade sig själva och sin verksamhet, samt bättre förstå hur de resonerade kring detsamma.

Studien har tagit sin form genom abduktion, där tolkning av källmaterialet i växelverkan med teori drivit analysen framåt. Materialet har därtill bearbetats genom kvalitativ textanalys, samt till viss del kvantitativ analys. Stor dedikation har ägnats åt närläsning av materialet i sin helhet, eftersom även detaljer och mer vagt uttryckta meningar förväntats kunna bidra med mönster och tänkbara förklaringar som varit användbara för de ställda frågeställningarna. Därför har även tolkningar och resonemang till viss del förts genom det som inte sagts rakt ut, eller snarare genom det som ibland kunnat läsas mellan raderna.

Eftersom jag studerat en kollektiv aktör, men som verkat i en bredare kontext, har det varit viktigt att, vid närläsning av källmaterialet, ständigt ha i åtanke den tid i vilken kvinnornas arbete tog form. Till detta har den militära genusarbetsdelningen och beredskapstiden som företeelse stått i centrum, vilket inneburit en bredare inläsning också av kringliggande aspekter. Där har såsom tidigare nämnts, tre teman kommit att vara särskilt användbara. Dessa

³⁹ den första för år 1940 inkluderar dock enbart de första månadernas arbete eftersom SKB bildades i april 1940 och årsprotokollen upprättas i maj.

har närmare presenterats under avsnittet 1.3 ”Tidigare forskning” och utgörs av forskning om kvinnor och försvar i ett historiskt perspektiv, där i synnerhet kvinnors försvarsarbete under beredskapsåren bidragit med den mer direkt vidgade kontextuella förståelsen till denna studie.

2.2 Avgränsning:

Tidsmässigt uppehåller sig studien till beredskapsåren, dock med start när SKB grundades i april 1940 fram till krigets slut i början av september 1945. Ingen närmare undersökning har ägnats de finansiella delarna av protokollen, mer än i få fall där sådana aspekter kortfattat presenterats i förhållande till hur kårens verksamhet växte. Därmed har finansieringen av deras verksamhet samt frågor som lön och arvode inte närmare studerats. Denna studie har ägnats åt Stockholms kvinnliga bilkår, ingen granskning görs av andra bilkårers protokoll, även om nära samarbeten togs upp mellan Göteborgs kvinnliga bilkår (GKB) och Stockholms kvinnliga bilkår. Med bristande tid har heller ingen större analys tillägnats framställningen av bilkåristerna i media, samt hur rapportering av deras verksamhet såg ut genom denna.

2.3 Källkritik

Inga uppenbara luckor eller avsaknad av dokument har identifierats i materialet. Alla protokoll mellan 1940–1945 förefaller ha funnits med. Protokollen är tendentiösa källor där uttryck för bilkåristernas egna uppfattningar varit tongivande. För denna studie är detta inte ett problem, eftersom det är just tendenser jag i första hand velat studera. Hur de själva uppfattade och drev sitt arbete är beskrivningar som närmare kunnat bidra med bilden av deras egen verksamhet och ambitionen för denna. I vissa fall har snarare tendentiösa utsagor där diskussioner rörande vissa beslut *saknats* vilket bidragit till att resonemang och beslut i vissa frågor inte alltid kunnat förstås. Ett sådant fall utgör till exempel vapenfrågan, vilken redogörs för i avsnitt 3.3.4 ”Vapen - en kontroversiell fråga”. Varför vapenövningar kom att införas ges inte svar på genom protokollen. Ämnet ges stort utrymme i protokollen, men på frågan om *varför* vapenövningar de facto kom att bli så viktiga för kåren har inte helt kunnat förklaras genom denna undersökning.

Samtliga protokoll är förda av en sekreterare. I den närmare tolkningen av vad som lyfts fram i protokollen krävs förståelse för att denna genom sin roll som protokollförare, också sitter på en viss makt och egna ambitioner för hur protokollet ska skrivas. Därmed kan konflikter som

eventuellt funnits inom kåren inte nått fram i protokollskrivningen, och vissa frågor kan också helt ha förbisetts eller uteslutits.

2.4 Disposition

Undersökningsavsnittet har delats in tematiskt, och disponerats efter de operationaliserande frågorna. I avsnitten 3.1, 3.2 och 3.3 behandlas frågan om den uppgift som Stockholms kvinnliga bilkårister sökte och ämnade utföra samt även om vilken funktion denna faktiskt kom att få och varför. I avsnitt 3.4 beskrivs hur kåren förhöll sig till andra myndigheter och försvarsfrivilliga organisationer, i första hand armén och Lottarörelsen, även om andra organisationer också har inkluderats denna del.

3. Undersökning

3.1 Tidslinje

Tabell 1. Tidslinje över viktiga händelser i kvinnliga bilkåristernas interna, respektive externa utveckling

År	Månad	Händelse internt	Händelse externt
1939	Sep.		1/9: Andra världskriget bryter ut
	Nov.	15/11: Första bilkåren (i Göteborg) startas	30/11: Sovjetunionen anfaller Finland
1940	Feb		21/2: Bombningen av Pajala.
	April	10/4 Stockholms kvinnliga bilkår bildas	9/4: Tyskland anfaller Norge och Danmark
	Maj		Värkning av tusentals kvinnor till luftbevakningen påbörjas. Kvinnor som tjänstgör i luftbevakningstornen kommer senare att beväpnas i självförsvarssyfte.
1941	Juni		22/6: Tyskland anfaller Sovjetunionen. Fortsättningskriget pågår sedan till september 1944
			22/6: Sovjetunionen anfaller Finland
	Sep.	2/9: Diskussioner om Stockholms kvinnliga bilkårens anslutning till armén tar vid.	
1942	Maj	1/5 Sveriges Kvinnliga Bilkårens Riksförbund bildas (SKBR) i maj.	
1943	juni	16/6-3/7 Instrukörskurs genomförd av SKB:s medlemmar med syfte att utbilda de för uppdrag inom armén	
1944		SKB evakuerar barn i Finland	Medlemsantalet i Riksförbundet Sveriges lottakårer överstiger 110 000
1944	Feb.		22-23/2 Bombningarna av Stockholm och Strängnäs
1945			Behörighetslagens undantag slutar gälla. Värnpliktskravet står dock kvar som ett formellt hinder för kvinnor att söka sig till militära yrken.
1945	Sep.		2/9 Kriget tar slut

Källor: Stockholms kvinnliga bilkåristers (SKB), Verksamhetsberättelser 1940–1945, Krigsarkivet, SKB-arkiv, A2: 1; Sundevall, Fia, *Det sista manliga yrkesmonopolet: genus och militärt arbete i Sverige 1865–1989*, Stockholm: Makadam, 2011; Fredholm, Anna & Kronberg, Klas, *Sömmerskor, tornsvalor och soldater: kvinnors försvarsarbete i Sverige sedan första världskriget*, Armémuseum, Stockholm, 2016, s. 55-81.

3.2 Bildandet av Stockholms kvinnliga bilkårister

Enligt vad som framgår i tidslinjen i föregående avsnitt bildades Stockholms kvinnliga bilkår (SKB) i april 1940. Syftet var att genom upprättandet av en permanent institution tillvarata det stora intresse som fanns, samt planera och förbereda för framtida behov. Även om Göteborgs kvinnliga bilkår (GBK) bildats året dessförinnan var det fem månader senare som SKB upptog sitt arbete. Kårens verksamhet drog igång i relativt nära anslutning till krigets utbrott ut den 1 september 1939 och i direkt anslutning, bara en dag efter, till att Tyskland invaderat Danmark och Norge.

Även om SKB var en självständig organisation som bildades på de Stockholmsbaserade kvinnornas eget initiativ kom den senare att ställas under Riksförbundet; Sveriges kvinnliga bilkårens riksförbund (SKBR), som upprättades i samarbete mellan SKB och GKB 1 maj 1942. Vid kårens tidiga start drevs verksamheten med nära koppling till Kvinnornas Beredskapskommitté (KBK) och intresset att upprätta SKB verkar till viss del växt fram genom KBK, vilket denna studie närmare kommer visa på. Det troliga är att det arbete som påbörjades inom KBK i form av lastbilsutbildning för kvinnor inför tänkta beredskapsuppgifter kan ha lett till SKB:s bildande.

3.3 Att söka, skapa och utbilda för en uppgift: Bilkåristernas verksamhet

Att i det spända krigshotande läget, utan vidare villkor, kunna åta sig uppgifter i bilkörning och vad som därtill hörde, blev för Stockholms kvinnliga bilkårister en inte helt enkel sak. I min studie kommer jag argumentera för att deras uppgift tydligt formades i förhållande till den militära genusarbetsdelningen och utifrån de begränsningar, utmaningar, men också möjligheter som kåren tvingades förhålla sig till i den tid som beredskapstiden innebar. Overud har i sin undersökning pekat på att det under kriget uppkom problem som hotade det *civila* samhället. Att upprätta föreningar och organisationer som kunde försvara folkförsörjningen blev viktig i och med det.⁴⁰ Min argumentation utgår här från Overuds beskrivning om att *uppgiften* som det civila samhället skulle åta sig, och i synnerhet frivilligkvinnorna i beredskapstidens Sverige, inte var tydligt bestämd. Vad den verkliga,

⁴⁰ Overud 2005, s. 71.

”riktiga uppgiften” skulle vara för kvinnor som ville vara med och bidra till ett stärkt svenskt försvar var tvärtom omtvistat, även försvarsfrivilliga kvinnor emellan.⁴¹

Det var i sammanhanget av att finna sin egen uppgift, som bilkåristerna sökte sin roll. Men den uppgift kåren önskade ta sig och den uppgift bilkåristerna emellertid kom att utföra var inte alltid helt överensstämmande. Sökandet av deras uppgift skedde snarare i förhandling, där genusgränserna villkorade den väg som bilkåristerna kom att manövrera på. Här har flera olika aspekter som dels ställde krav och satte villkor, men också möjliggjorde denna förhandling identifierats. Dels normer och traditioner, men också formella och informella, uttalade och outtalade meningar om hur kvinnors uppgifter i den militära organisationen och civila beredskapen skulle se ut. Min undersökning visar på att just uppgiften, såsom den faktiskt kom att se ut, inte bara innebar förankringen till den försvarsuppgift som kvinnorna strävade efter, det vill säga, den funktion kåren ville ta i beredskapstidens försvarsarbete. Uppgiften representerar även den vägen som bilkåristerna de facto genomgick genom de avvägningar och den förhandling det innebar att skapa sig en sådan uppgift.

3.3.1 Att söka sin roll, en uppgift i sig?

De utav Stockholms kvinnliga bilkåristers som ville anta sig uppgifter i krigsberedskapen som kvinnor inte tidigare hade, tvingades också försvara sin egen uppgift, vilken i jämförelse med andra kvinnoföreningars försvarsuppgifter var särskilt svår att rättfärdiga.

”Det ställs större fordringar på en bilkårists uppträdande än på en lastbilsförare”⁴² skrev styrelsen i protokollet när diskussionerna med armén tog vid, i fråga om huruvida Stockholms kvinnliga bilkåristers skulle få vara behjälpliga med militära transporter och dylikt. I förhandlingen med armén framkom att kvinnorna eventuellt skulle få överta arméns lastbilsutbildning.⁴³ Bilkåristernas syn på de krav som ställdes på dem, kan peka på att lastbilsförare som tidigare utbildats varit män och inte behövt genomgå ett sådant test, och att bilkåristerna ansåg att armén gjorde skillnad mellan mannens respektive kvinnans möjligheter att åta sig bilkörningsuppdrag för armén. I diskussionerna lämnades också önskemål av representanten från armén, överste Haar, om att de innan ett sådant övertag ville låta ordna med ett kör-nerv- och långtransportprov” ...”innan en bilkårist kunde anses lämplig binda sig

⁴¹ Overud 2005, s. 78.

⁴² Stockholms kvinnliga bilkåristers (SKB), Protokoll den 2 september 1941, Krigsarkivet (KrA), Stockholms kvinnliga bilkåristers arkiv (SKB-arkiv), A2:1.

⁴³ SKB, Protokoll den 2 september 1941, KrA, SKB-arkiv, A2:1.

vid armén.”⁴⁴ Huruvida detta var överstens egenvalda ord, eller bilkåristernas förståelse av denna diskussion framgår inte, men oavsett kan detta prov ha liknats vid ett antagningsprov, varför *lämpligheten* tycks ha varit ett test rörande kvinnornas förmåga att hantera och klara av de tänkta uppgifterna.

När kvinnor vid det första världskriget hade gått ihop i kvinnoorganisationer, ersatte de i första hand inte männen på sådana positioner som redan upptogs av män. Under andra världskriget kom detta dock att förändras. Det var under denna tid som de militära myndigheterna såg till möjligheten att istället börja låta kvinnor ersätta män på vissa områden.⁴⁵ Sundevall menar att det var yttre behov, som möjliggjorde kvinnors positionsbyten i båda fallen. Även låg nativitet under mellankrigstiden samt de nedskärningar som gjorts i krigsorganisationen under åren dessförinnan bidrog till en ökad förändringstakt av acceptans för kvinnors uppgifter vid andra världskriget.⁴⁶

Förslaget vad gällde kör-nerv- och långtransportprov blev verklighet under andra hälften av juni 1943. Kursen hölls efter beslut av arbetsmarknadskommissionen och regeringen, om en instruktörskurs där SKB efter genomförd kurs skulle få utbilda lottor i bilkörning inom armén.⁴⁷ Det var därvidlag inte män utan endast kvinnor som skulle tränas av bilkåristerna. Kursen innebar 134 övningstimmar där totalt 27 bilkårister från olika bilkårer i Sverige, varav 10 från SKB deltog. Övningarna innefattade träning i lastbilskörning, materielvård, verkstadsarbete, orientering, befälsföring och ledarpsykologi. Föredrag hölls också av bland andra Dr. Nielsen på temat ”Om kvinnoproblem och nervernas hygien” samt i ämnet ”Fritidsproblem” av Dr. Linde och lämplighetsprov utfördes av Professor Elmgren.⁴⁸ Vad dessa föredrag och lämplighetsprovet närmare innehöll, har tyvärr inte återfunnits i protokollen. Intressant är att dessa lämplighetsprov överhuvudtaget upptogs. Genom SKB:s protokollsanteckningar i frågan om att det ställdes större fordringar på en bilkårist, tycks dessa tester tydligt ifrågasatts inom kåren.

Huruvida kvinnor skulle in i den militära verksamheten var helt klart en fråga som väckte debatt. Kvinnoföreningarnas initiativ mötte ofta skepticism från flera håll. Både myndigheter samt pacifistiskt orienterade kvinnoorganisationer, såsom Socialdemokratiska

⁴⁴ SKB, Protokoll den 2 september 1941, KrA, SKB-arkiv, A2:1.

⁴⁵ Sundevall 2011, s. 56–57.

⁴⁶ Sundevall 2011, s. 56–57.

⁴⁷ SKB, Protokoll den 3 maj 1943, KrA, SKB-arkiv, A2:1.

⁴⁸ SKB, Rapport över SKB:s första instruktörskurs i Skövde 16 juni–3 juli 1943, KrA, SKB-arkiv, A2:1.

kvinnoförbundet motsatte sig detta.⁴⁹ Bland annat mötte ordförande för kvinnoföreningarnas beredskapskommitté Ruth Stjernstedt hårt motstånd från myndigheterna när hon gav förslag på vad den kvinnliga uppgiften skulle kunna innebära.⁵⁰ Vad gällde KBK:s kraftansträngningar att få gehör för idén om utbildning av kvinnliga bilförare med statliga bidragspengar hade Arbetsmarkandskommissionen till en början svarat med; ”Det kommer aldrig kvinnorna att duga till” och när KBK uppvaktat spårvagnschefen med förslaget om att låta kvinnor ersätta manliga spårvagnsförare hade de mötts av ”ett verkligt hjärtligt gapskratt”.⁵¹ I SKB:s protokoll från 24 april 1942 kan läsas att denna otänkbarhet dock blev verklighet när 10 medlemmar från Stockholms kvinnliga bilkårister blev uttagna till tjänstgöring vid Stockholms spårvägar. De utsåg även en bilkårist som förläggningschef, i händelse av mobilisering.⁵²

Enligt Sundevall var det hos kvinnoorganisationerna själva som idén om att bredda deras uppgift föddes.⁵³ Mitt källmaterial bekräftar detta, men visar också att drivkraften bakom denna breddning i bilkåristernas fall, till stor del verkar utgjorts av de möjligheter de hade, i fråga om acceptans av själva *uppgiften*. Det är tydligt att kåren på eget initiativ skapade sin uppgift, utan att efterfrågningar inkommit från myndigheterna. Den uppgift de önskade anta i krigs- eller beredskapstid mötte dock hårt motstånd. Bilkåristerna gav själva förslag på vad deras arbete skulle kunna innebära och de finansierade även sin egen verksamhet, där de till exempel själva bekostade de värtjänstövningar som de anordnade.⁵⁴ De utredde även själva möjligheter till nya åtaganden och föreslog tjänster i form av transporter på valdagen 15 september 1940.⁵⁵ Om kvinnor knappt accepterats till uppgifter som varit förbehållna männen, kan tänkas att just bilkörningsuppgiften, som i än större utsträckning varit förknippad med mannen, blev en uppgift som var desto mer kontroversiell i fråga om att låta, i krigs- eller beredskapstid övertas av eller låta delas med kvinnor.

I Overuds avhandling har det framkommit att Stockholms kvinnliga bilkår bildades ur KBK.⁵⁶ I min vidare undersökning av Stockholms bilkåristers styrelse har det visat sig att vice

⁴⁹ Sundevall 2011, s. 57.

⁵⁰ Sundevall 2011, s. 57 och Overud 2005, s. 90.

⁵¹ Stjernstedt 1956, citerad i Overud s. 90.

⁵² SKB, Protokoll den 24 april 1942, KrA, SKB-arkiv, A2:1.

⁵³ Sundevall 2011, s. 58.

⁵⁴ SKB, Bil. 2 i Protokoll den 28 augusti 1940, KrA, SKB-arkiv, A2:1. Värtjänstövningar kostade 1 kr per övning för kårens medlemmar.

⁵⁵ SKB, Protokoll den 3 september 1940, KrA, SKB-arkiv, A2:1.

⁵⁶ Overud 2005, s. 89.

ordförande Brita Juhlin Dannfelt inom SKB också satt i styrelsen för KBK.⁵⁷ KBK hade under denna tid medlemmar från tydligt skilda åsiktsläger, där diskussionerna ofta var högljudda. Inte minst gällande den kvinnors försvarsuppgifter och vad dessa skulle innebära.⁵⁸ Det fanns en ideologisk klyfta inom KBK, vad gällde framförallt partipolitiskt knutna frågor, och vad gällde den kvinnliga försvarsuppgiftens utformning.⁵⁹ KBK hade från början startats av borgerliga kvinnor, där de socialdemokratiska medlemmarna och borgerliga kvinnorna ofta gick i klinch i fråga om vilken funktion deras uppgift skulle ha.⁶⁰

Vice ordförande Juhlin Dannfelt var en av de personer som agerade självständigt i KBK och som var drivande i frågan om bilkörningsuppgiften, detta på bekostnad av sin lojalitet mot övriga styrelsen, som ansåg att Juhlin på eget bevåg hanterat frågor som styrelsen inte varit överens om. Den 9 december 1940 höll Juhlin ett försvarstal inom KBK, där hon gav sin bild av vad som lett fram till konflikterna, vilka hon menade helt kunde härledas till oliktankande i själva sakfrågan.⁶¹ Frågan om de insatser som KBK kan och bör göra, det vill säga *uppgiften*. Hon såg att Lottorna, Röda korset och Riksluftskyddet stod redo för den civila försvarsberedskapen. Men ingen organisation uppfyllde detta krav för arbetsmarknaden, vilket hon ansåg att KBK hade möjlighet att göra.⁶² Overud har gett uttryck för att schismen inom KBK berodde på att kvinnouppgiften inte hade ett eget utrymme. Konflikterna uppstod mellan strävan i att få gehör för kvinnors kompetenser i beredskapssituationen och lojaliteten mot den statliga kristidsorganisationen.⁶³ Hur drivande Juhlin varit i upprättandet av Stockholms kvinnliga bilkår och till vilken grad ambitionen inom kåren, med Juhlin i spetsen mest handlade om att få eget handlingsutrymme för de uppgifter hon ville åta sig inom KBK i synnerhet bilkörningsuppgiften, har jag inte helt lyckats fastställa i mina studier. Men att hon varit drivande vad gällde bilkörningsuppgifter i KBK och i det senare varit en av de personer som hörts mest i frågan över hur bilkåren borde styra sitt arbete skulle kunna tala för att hon kan ha varit en av de som drivit fram upprättandet av Stockholms kvinnliga bilkår.⁶⁴

⁵⁷ Overud 2005, s. 77.

⁵⁸ Overud 2005, s. 78.

⁵⁹ Overud 2005, s. 79.

⁶⁰ Overud 2005, s. 78–79.

⁶¹ Overud 2005, s. 92.

⁶² Overud 2005, s. 93.

⁶³ Overud 2005, s. 93.

⁶⁴ SKB, Protokoll den 8 december 1941, KrA, SKB-arkiv, A2:1. Det verkar även varit hon som väckte frågan om att bilda ett riksförbund, i protokoll från 8 dec 1941 uttrycktes att det är Juhlin som ser att bildandet redan på ett tidigt stadium var viktigt att driva.

Att driva frågan om att kvinnan skulle accepteras till bilkörningsuppgiften blev ett arbete i sig eftersom det tycks ha varit själva sakfrågan, det vill säga att kvinnor skulle få anta bilkörningsuppgiften som varit särskilt försvårande, inte minst eftersom den varit främmande i den tidigare arbetsbeskrivningen över kvinnors uppgifter inom beredskapsarbetet.

I protokoll från den andra september 1941 påtalade kåren att de i samband med förhandlingarna med armén föreslog att SKB skulle studera liknande engelska organisationer.⁶⁵ Det är talande för att kåren var influerad av främst motsvarande engelska bilkårer och att det var dessa som SKB vände ögonen mot för att inhämta kunskap för sin egen organisation.

Samarbetet både med armén, Arbetsmarknadskommissionen samt andra försvarsfrivilliga föreningar kom att intensifieras under krigets senare år,⁶⁶ vilket närmare redogörs för i avsnitten 3.4.1 och 3.4.2 nedan. När freden kom uttryckte SKB:s styrelse att de önskade att deras uppgifter inte skulle påverkas av detta. Deras egen bild av arbetet var att deras uppgifter vuxit i hög grad under de senare åren och styrelsen var enig i att fortsätta beredskapsarbetet, vilket enligt dem betydde att uppgifterna fortsättningsvis i krig som i fred skulle fortgå.⁶⁷

Detta visar att uppgiften, och vad denna innebar, kom att accepteras med åren och att kvinnorna ville kämpa för att de även fortsättningsvis skulle få anta uppgifter inom bilkörning. I förhållande till teorin om de militära genusgränsernas omförhandling med yttre påtryckningar, kan tolkas att det vid krigets utbrott och de tidigare åren som statliga och militära myndigheter varit mindre angelägna om att inkludera kvinnor i arbete som rörde civil och militär beredskap. Men detta kom att förändras med tidens gång i och med att det ställdes större press på dessa aktörer när det utrikespolitiska läget blev mer ansträngt, varför frågan om kvinnor till nya uppgifter omförhandlades.

3.3.2 Övning och verksamhet – vilken funktion kom SKB att fylla?

I det första upprättade protokollet den 10 april 1940 beslutade kåren vad sammanslutningens syfte skulle vara. Önskemålet var att bilda en kår likt den som bildats i Göteborg året dessförinnan. Göteborgs kvinnliga bilkår, som grundades hösten 1939, var den första i raden

⁶⁵ SKB, Protokoll den 2 september 1941 KrA, SKB-arkiv, A2:1

⁶⁶ I Årsberättelse 1944, den 29 jan 1945 uttrycks att Kåren samlades på Göta trängkår i Skövde för att genomgå instruktörskurser i samarbete med Arbetsmarknadskommissionen. SKB, Protokoll den 29 januari 1945, KrA, SKB-arkiv, A2:1.

⁶⁷ SKB, Protokoll den 11 maj 1945, KrA, SKB-arkiv, A2:1.

av kvinnliga bilkårer som startades.⁶⁸ SKB uttryckte också att det fanns stor anledning att upprätta kåren eftersom KBK (Kvinnliga Beredskapskommittén) enbart inrymde *en* kategori, vilken var körning med lastbilar, i deras register och dessutom inte var en permanent institution.⁶⁹

KBK var ett samarbetsorgan mellan flera olika kvinnoorganisationer och inom föreningen upprättades register över kvinnor som var villiga att träda in som tillfällig arbetskraft vid krig eller i en beredskapssituation. Redan vid krigsutbrottet hösten 1939 hade organisationen så många som 800 000 registrerade kvinnor.⁷⁰

Att SKB:s första styrelsemöte hölls 10 april, dagen efter invasionen av Danmark och Norge, behöver inte vara en tillfällighet. Det skulle kunna varit så att krigshotets tydligare närvaro kan ha bidragit till att detta möte kom att hållas. Kåren uttryckte nämligen att tidpunkten ansågs lämplig för att tillvarata det stora intresse som fanns, och att det var lämpligt att nu i god tid tänka på framtiden.⁷¹ Ändå ska inte bilden av att bilkåristernas verksamhet tog plötslig fart när krigets närvaro framflyttats, överdrivas. Vad gällde krisutvecklingen innebar den en kontinuerligt höjd beredskap, även om större händelser, som inte minst invasionen av Norge och Danmark, bidrog till en större uppslutning. Ordföranden för en av de organisationer vars uppgift var att rekrytera kvinnor till militärt och civilt beredskapsarbete konstaterade under denna tid, att den bild som gavs genom media, där ett mer akut läge förmedlades, snabbt ledde till större uppslutningar.⁷²

Detta kan förstås till bakgrund av Sundevalls konstaterande om att kvinnans roll och arbetsuppgifter förändrats i kris, och att omförhandling av de roller som kvinnan tagit sig tjänjts under tider som krävt civila samhällets större engagemang i krisberedskapen. Ett tydligt hotande krig, där tyska trupperna vid denna tidpunkt intagit angränsade länder, kan ha bidragit till en än mer angelägen ambition att upprätta kåren och få bidra med sin uppgift när bilkåristerna nu såg att det skulle komma krävas. Eventuellt uppfattade också styrelsen att den uppgift de önskade ta, blev mer accepterad i ett mer ansträngt krisläge och att kåren själva också såg att det fanns större acceptans till deras uppgifter.

⁶⁸ SKB, Protokoll den 10 april 1940, KrA, SKB-arkiv, A2:1.

⁶⁹ SKB, Protokoll den 10 april 1940, KrA, SKB-arkiv, A2:1.

⁷⁰ Sundevall 2011, s. 57.

⁷¹ SKB, Protokoll den 10 april 1940, KrA, SKB-arkiv, A2:1.

⁷² Sundevall 2016, s. 79.

I ett samhälle med minnen från det *första* världskriget och där kvinnliga bilkårister till viss del också själva kan ha påmint av detta krigs mer oorganiserade civilförsvar, i form av inte minst livsmedelskris och krisbyråkrati, var uppslutningen desto större när ett andra världskrig nalkades. Det var dessa erfarenheter som ledde till större ansträngningar inom försvarsplaneringen under beredskapstiden och som bidrog till att det civila samhället inkluderades i att förhindra att folkförsörjningen skulle drabbas.⁷³ Overud gör gällande att idén om den kvinnliga krigsberedskapen dock inte innebar att kvinnorna skulle räknas på samma grunder som männen.⁷⁴

Under SKB:s första möte beslutades även att kåren skulle samla kvinnliga bilister, vilket innefattade person-, last-, och ambulansförare med flera kategorier, för att sammanhålla, underhålla och bygga vidare på vad som under denna tid byggdes upp. Styrelsen beslutade också att en dylik kår självklart borde stå till myndigheternas förfogande.⁷⁵ Hur en sådan sammanslutning skulle se ut, har inte nedtecknats i de första protokollen utan hur SKB förhåller sig till samarbeten med statliga och militära myndigheter, såsom till bland andra armén tycks ha växt fram och förändrats på vägens gång. Detta kommer min undersökning närmare kommer redogöra för i avsnitt 3.4.

Den första gengaskursen som hölls anordnades på initiativ av Stockholms kvinnoberedskaps lastbilsavdelning, vilket är den lokala föreningen, sprungen ur KBK, det vill säga den som redan tidigare inrymt kvinnliga lastbilsförare.⁷⁶ Kåren upprättade även en fältövning som hölls varje helg under oktober månad 1940, där de tränade i hantering av gengas, men också övning i bland annat tältslagning, rapport och ordonnanstjänst, utspisningsteknik (vilket innebar i första hand beräkning av mat), avståndsbedömning, bevakning och målspaning samt lagerarbeten, samt att man tränades i orientering med fordon. Till övningarna lyckades kåren samla ca 40–70 deltagare.⁷⁷

Under åren 1940–1942 var det i huvudsak övningar likt den i värtjänst som kvinnorna anordnade. Enligt protokollet från maj 1941 står att läsa att totalt 102 medlemmar deltog i fälttjänstövningarna. Syftet var att ge bilkårens medlemmar utbildning i olika grenar av verksamheten under fältmässiga förhållanden. Uppgifterna inbegrep även detta år bland annat tältslagning och tältvård, uppgörande av olika eldstäder, knopslagning, primitiv matlagning,

⁷³ Lidestad 2005, citerad i Overud, s. 71.

⁷⁴ Overud 2005, s. 71–72.

⁷⁵ SKB, Protokoll den 10 april 1940, KrA, SKB-arkiv, A2:1.

⁷⁶ SKB, Protokoll den 28 augusti 1940, KrA, SKB-arkiv, A2:1.

⁷⁷ SKB, Protokoll den 25 november 1940, KrA, SKB-arkiv, A2:1.

bakning, gengasteori och praktik av tändning, sotning och slagning på olika aggregat.⁷⁸ Fem kurser hölls också detta år hos biltillverkaren Fiat, i första hand gengaskurser men även orienteringskurser.⁷⁹

Även kurser i form av motorkurser i samarbete med General Motors igångsattes. Carl Lundgren, man till SKB:s ordförande Ragnvi Torslow Lundgren, höll i dessa, där kårens medlemmar fick avlägga examen i motorteori. I årsberättelsen för 1941 sammanfattades det gångna året ha inkluderat: fem gengaskurser, en motorkurs hos General Motors, två orienteringskurser och ett fälttjänstläger, en parad och fem insamlingar. Körmojligheterna hade dock inte varit många, endast tre körtillfällen hade anordnats. Styrelsen uppgav att kåren istället fick inrikta sig på att göra medlemmarna ”motor- och allmänt fälttjänstdugliga”.⁸⁰

Varför körmojligheterna var begränsade kan ha flera förklaringar. Vid flertal olika tillfällen, 1942 och 1943 har nedtecknats att körningarna varit få, bland annat eftersom det rådde gummi- och bränslebrist.⁸¹ Statens gengasnämnd satte dock vid denna tid igång teoretiska och praktiska kurser, vilka kårens medlemmar uppmanades att genomgå, och som många också uppges ha deltagit i.⁸² Det kan också såsom tidigare nämnts diskuteras huruvida den nya uppgift som kvinnorna sökte inte ännu helt accepterats inom den civila marknaden och hos de militära myndigheterna. Svårigheterna med att anta uppdrag kan också ha grundats i att dessa kvinnliga uppgifter var främmande, och att myndigheter och företag ännu inte såg behov för det.

Vad gällde möjligheterna att få träda in som chaufförer, i både den civila och militära sfären, så var vägen dit långt ifrån enkel. Detta tog lång tid att uppnå, även om diskussionerna med de statliga och militära myndigheterna gällande detta tog vid kort efter kårens upprättande 1940. Med armén togs sådana diskussioner upp hösten 1941 och bilkåristerna nådde en överenskommelse med armén våren 1943. Vad gällde samarbete med Arbetsmarknadskommissionen var det först under hösten 1943 som de erbjöd sig att förmedla utlåning av bilar och ordna med bilkörningskurser. Det var också under denna tid som AK beslutade att SKB skulle tillåtas få registrera sina medlemmar vid

⁷⁸ SKB, Protokoll den 26 maj 1941, KrA, SKB-arkiv, A2:1.

⁷⁹ SKB, Protokoll den 16 maj 1941, KrA, SKB-arkiv, A2:1.

⁸⁰ SKB, Protokoll den 29 maj 1942, KrA, SKB-arkiv, A2:1.

⁸¹ SKB, Protokoll den 29 maj 1942, 26 maj 1943 och 26 jan 1943 KrA, SKB-arkiv, A2:1.

I protokoll 29 maj 1942 uttrycktes att körmojligheterna varit få och att de får disponera Stockholms kvinnoberedskaps lokaler. I protokollet från 26 maj 1943 uttryckte kåren även då att det varit svårt att anordna övningar förbundna med bilkörning pga rådande läget med gummi-, olje- och bränslebrist. I protokoll 26 jan 1943 uttrycktes också att det var få möjligheter till körningar.

⁸² SKB, Protokoll den 26 maj 1943 KrA, SKB-arkiv, A2:1

Arbetsmarknadskommissionen för transporter vid krig⁸³ Det verkar tydligt att det var först genom krigets utveckling och mer ansträngda politiska läge, samt större brist på personal och reservarbetskraft, som efterfrågan drevs fram på kvinnliga chaufförer.

I årsprotokollet från 4 maj 1943 beskrev Stockholms kvinnliga bilkårister på nytt sitt syfte med verksamheten. De uttryckte sig vara en beredskapskår, där varje medlem skulle anta en uppgift inom transportväsendet.⁸⁴ Vid denna tid var medlemmarna ännu inte krigsplacerade, ändå såg kåren att varje körkunnig kvinna skulle komma behövas vid en totalmobilisering. Hur placeringarna skulle se ut var ännu under diskussion med myndigheter som ansvarade för civila och militära transporter. Men då kåren såg att krigsfaran ökade ju närmare avgörandet i kriget nalkades, ville styrelsen uppmana sina medlemmar att utnyttja möjligheterna som kåren gav vad avsåg övning och utbildning. ”En medlem bör icke såsom den fåvitska jungfrun låta sin lampa slockna, medan hon väntar på att få göra sin insats”, har kåren skrivit in i protokollet under denna punkt.⁸⁵ Dessa resonemang tycks ändå tyda på att det vid denna tid funnits ett verkligt behov för uppgifterna eftersom förhandlingar pågick, men att SKB:s roll inom både den civila och militära sfären inte bestämts. Med tanke på att kriget uppfattades komma närmare vilket såsom i tidigare forskning visat ha tryckt på för behov för reservpersonal kan antas att upptrappningen ledde till större möjligheter för SKB att förhandla om sina uppgifter. Viktigt för SKB blev såsom presenteras i dessa meningar, att hålla igång utbildning för kvinnorna även om överenskommelser ännu inte träffats.

Det var främst kring året 1943 som fler förfrågningar inkom till kåren om körningar. Sensommaren 1943 noterade kåren att de emottagit förfrågningar från diverse firmor om att förse dem med reservchaufförer vid allmän mobilisering. Detta såg de berodde på grund av inkallelserna och det allt mer spända utrikespolitiska läget.⁸⁷ Att fler män kallades in innebar en mer pressad arbetskraftssituation, vilket i sin tur ledde till att kvinnorna accepterades på områden de inte tidigare tillåtits vara verksamma inom.⁸⁸ Året dessförinnan, 1942, hade arbetskraftssituationen förvärrats nämnvärt. Detta ledde till att verkstadsindustrin gjorde en rejäl översyn, gällande den reservpersonal som kunde inställa sig i arbete vid industrierna.⁸⁹ Yrkesförbundet ”Verkstadsföreningen” gjorde med det en skrivelse till medlemsföretagen där de betonade att ”försvarsberedskapen kräver en fördomsfri nyprövning av

⁸³ SKB, Protokoll den 9 augusti 1943 KrA, SKB-arkiv, A2:1

⁸⁴ SKB, Protokoll den 4 maj 1943 KrA, SKB-arkiv, A2:1.

⁸⁵ SKB, Protokoll den 4 maj 1943 KrA, SKB-arkiv, A2:1.

⁸⁶ SKB, Protokoll den 9 augusti 1943 KrA, SKB-arkiv, A2:1.

⁸⁷ Overud 2005, s. 116.

⁸⁸ Overud 2005, s. 116.

kvinnorarbetsfrågan”.⁹⁰ I skrivelsen presenterade de även de arbetsuppgifter som kvinnorna skulle kunna åta sig. På listan förekom uppgifter såsom: utlämning av ritningar och verktyg, förråds- och lagerarbeten, hopsättningsarbeten för lättare delar, tillsyn av automatiska maskiner samt städning. Men även hiss-, truck- och traversförning.⁹¹ I samma skrivelse betonade de också att tempoarbeten, det vill säga uppgifter med standardiserade och kortare moment var särskilt passande för kvinnorna, eftersom de enligt VF ansågs bättre än männen kunna förlika sig med arbetets enformighet.⁹² Även om truckkörning återfanns på listan över tänkbara uppgifter för kvinnorna, var varken transporter, lastbilskörningar, eller andra bilkörningsuppgifter något som Verkstadsföreningen tagit upp i skrivelsen.⁹³ Ändå kan de statliga myndigheternas och yrkesförbundens mer öppna syn för kvinnors reservarbetskraft lett till de förändringar som senare skedde vad gällde efterfrågningar av bilkårister, åtminstone vad gällde civila uppgifter.

Samma år, hösten 1942 blev SKB kontaktade av Tanto Sockerbruk och Wasa Brödfabriker avseende möjligheten att omgående ställa sig som reservförare till företagen. SKB:s lastbilsförarkurser skickade då ett tjugotal kvinnliga lastbilsförare, där dessa fick lön enligt kollektivavtal och kontraktsbands till respektive bolag.⁹⁴ Efter det att förfrågningar inkommit till kåren valde också kåren att skicka ut ett brevkort till sina medlemmar. Det beskrevs som angeläget att kårens medlemmar omgående skulle ge upplysningar om vilka prov och kurser de hade genomgått. Krigets tydligare hot märktes tydligt i kårens formulering när de skrev att:

Vid ett blixtanfall och i krig måste var och en veta sin plats och kunna fylla den. Civila och militära transporter måste hållas igång och personal stå färdig att sköta dem. Avgörande händelser kunna komma bero på just ER insats.⁹⁵

Under åren 1944–1945 kom uppgifterna att ytterligare stärkas men också att bli fler. Dels kom utbildningskurserna att fortgå, där kåren genomgick instruktörskurser för att utbilda befäl för landets kvinnliga lastbilsförare.⁹⁷ Även större uppdrag antogs inom kåren när kårchefen tillsammans med 25 medlemmar utgjorde en evakueringsstranport (1:a kvinnliga svenska

⁹⁰ Verkstadsföreningen citerad i Overud 2005, s. 117.

⁹¹ Overud 2005, s. 117.

⁹² Overud 2005, s. 118.

⁹³ Overud 2005, s. 118.

⁹⁴ SKB, styrelseberättelse i årsprotokoll 4 maj 1943 KrA, SKB-arkiv, A2:1.

⁹⁵ SKB, Protokoll den 31 augusti 1943 KrA, SKB-arkiv, A2:1.

⁹⁷ SKB, styrelseberättelse i årsprotokoll för 1944 den 29 jan 1945 KrA, SKB-arkiv, A2:1.

Rödakorsambulansen) för evakueringstransporter i Norrbotten för Nord-Finlands utrymning. Tio medlemmar deltog också under sommaren och hösten 1944, i samarbete med hjälpkommittén för Finlands barn och med evakuering för dessa.⁹⁸

3.3.3 Medlemsrekrytering - en fråga om större möjligheter till statligt bidrag

År 1940, kunde SKB räkna in totalt 230 medlemmar även om de redan när de startat kåren varit 196 medlemmar.⁹⁹ Året efter växte de till att bli 289 medlemmar. Därmed växte kåren med 59 medlemmar det första året. 1942 var de så många som 315 medlemmar. De växte därmed med totalt 85 medlemmar på två år¹⁰⁰ Detta visar på att där fanns ett tydligt intresse och verklig ambition bland kvinnor att ta sig an uppgifter inom transportväsendet.

Genom att till exempel kalla de av KBK utbildade lastbilsförarna som medlemmar i bilkåren, såg kåren att denna medlemsökning kunde ge kåren större möjligheter att få bidrag och andra förmåner av statliga och andra institutioner.¹⁰¹ Detta pekar på kårens ambitioner i att få verka med sin uppgift även på sikt. Sista året 1945 visar på, för första gången, en nedgång av antalet medlemmar, vilket naturligt skulle kunna förklaras med krigets slut och därmed ett något mildare intresse bland försvarsfrivilliga kvinnor i allmänhet.

Tabell 2. Stockholms kvinnliga bilkåristers medlemsantal, åren 1940–1945

År	1940	1941	1942	1943	1944	1945
Antal medlemmar vid årsslutet	230*	289	315	360	404	362

Kommentar: * 196 medlemmar i juni strax efter kårens startande

Källor: Stockholms kvinnliga bilkåristers (SKB), verksamhetsberättelser 1940–1945, Krigsarkivet, SKB-arkiv, A2: 1.

⁹⁸ SKB, styrelseberättelse i årsprotokoll för 1944 den 29 jan 1945 KrA, SKB-arkiv, A2:1.

⁹⁹ Stockholms kvinnliga bilkår (KrA). Styrelseprotokoll 1940–1949. Protokoll den 26 maj 1941.

¹⁰⁰ SKB, styrelseberättelse i årsprotokoll för 1942 den 4 maj 1943 KrA, SKB-arkiv, A2:1.

¹⁰¹ SKB, Protokoll den 26 januari 1943 KrA, SKB-arkiv, A2:1.

3.3.4 Vapen – en kontroversiell fråga

Den 9 juni 1941 uppkom för första gången i protokoll, frågan om skytte och vapenövning. Detta i samband med att frågan rörande samarbete med Stockholms kvinnors skytteförening togs upp till diskussion. Ordföranden för kåren, Ragnvi Torslow-Lundgren tog ställning emot ett sådant samarbete. Dels menade hon att det skulle innebära ett merarbete för medlemmarna. Det skulle också skapa ett prejudikat gentemot andra sammanslutningar och dessutom skulle kårens ”*särart*” riskera inte kunna bibehållas.¹⁰⁴ Ordföranden ansåg också att sammanhållningen i kåren skulle bli lidande. Meningar inom kåren som uttrycktes emot dessa befaranden var istället att det skulle kunna gynna kåren, och att sådant samarbete skulle kunna främja och tvärtom vara lämpligt för kåren att vidta. Det var återigen framförallt vice ordförande Brita Juhlin Dannfelt som såg positivt på frågan om att låta bilkåristerna vapentränas.¹⁰⁵ Året därpå, våren 1942, togs frågan om vapenövningar upp på nytt, och i ökad omfattning.¹⁰⁶ Tiden häremellan verkar attityden inom kåren ha förändrats, varför tiden härefter istället innebär planeringar för hur sådana övningar skulle kunna ges. Eftersom kåren inte var ansluten till armén uttrycktes att vapen heller inte kunde lånas. Istället föreslogs att kåren skulle bli medlemmar, antingen som kår eller varje medlem enskilt i Stockholms kvinnors skytteförening. Både pistol och karbinskytte var det kåren helst önskade tränas i.¹⁰⁷

I maj 1942 redogjordes för möjligheterna att få gå in som medlemmar i Stockholms kvinnors skytteförening och därmed också möjlighet att använda skytteföreningens vapen och instruktörer.¹⁰⁸ Skjutningar beräknades kunna utföras dagligen och i nästföljande protokoll lades också utbildning i skytte till i kårens arbetsprogram.¹⁰⁹ Den 27 augusti samma år godkändes förslag för skjutövningar. Dessa övningar skulle innefatta två kvällars teori och vapenlära, och därefter tre skjutövningar med luftpistol. Då skytten ansågs ha fullgjort sådan övning och uppövat tillräcklig skicklighet, kunde hon få börja skjuta skarpt.¹¹⁰

Varför frågan om vapenträning återkommande diskuterades är intressant eftersom möjligheterna att få bära vapen och inte minst att få skjuta med vapen var begränsad för kvinnor under denna tid. Hur kvinnor möjliggjorts detta har sett olika ut i ett internationellt perspektiv. I England och USA fick inte kvinnor inom militären överhuvudtaget handskas

¹⁰⁴ SKB, Protokoll den 9 juni 1941 KrA, SKB-arkiv, A2:1.

¹⁰⁵ SKB, Protokoll den 9 juni 1941 KrA, SKB-arkiv, A2:1.

¹⁰⁶ SKB, Protokoll den 24 april 1942 KrA, SKB-arkiv, A2:1.

¹⁰⁷ SKB, Protokoll den 24 april 1942 KrA, SKB-arkiv, A2:1.

¹⁰⁸ SKB, Protokoll den 21 maj 1942 KrA, SKB-arkiv, A2:1.

¹⁰⁹ SKB, Protokoll den 9 juni 1942 KrA, SKB-arkiv, A2:1.

¹¹⁰ SKB, Protokoll den 27 augusti 1942 KrA, SKB-arkiv, A2:1.

med vapen. I vissa fall fick de sikta och lokalisera mål men aldrig skjuta. I Sverige under denna tid fick försvarsfrivilliga kvinnor bära vapen i tjänsten, men enbart, till skillnad från männen, avfira vapen i vad som kallades självförsvar.¹¹¹

På frågan om *varför* kåren ville vapenutbilda kvinnorna har inte tydliga svar kunnat hittas i protokollen. En tänkbar förklaring till att attityder inom kåren förändrades över tid kan vara att det under krigets gång, blev mer accepterat för kvinnor att bära vapen och vapenöva. Vapenträningen för tjänstgörande kvinnor inom luftbevakningen visar på hur redan dragna genusgränser i militärt arbete tänjdes under beredskapsåren. En tänkbar förklaring är att det är i och med att denna typ av övning accepteras på annat håll, såsom inom luftbevakningen, som också Stockholms kvinnliga bilkårister kom att börja vapenträna. Detta kan visa på hur det enligt Sundevalls meningar om genusgränserns tänjning och omförhandling, var yttre omständigheter som manade fram nya normer för hur kvinnors försvarsarbete skulle se ut. Där i detta fall, krigets utveckling och ansträngda behov drev på acceptansen för att kvinnor även skulle få bära och tränas med vapen.

Den diskussion inom kåren som föregått frågan om att de skulle börja vapenöva, där styrelsen diskuterade kårens särart, kan förstås som att det var bilkåristens uppgift inom transportväsendet man syftat på skulle hotas i fråga om att låta kåren övas inom andra fält, såsom i skjutövningar. Det skulle också kunna förklaras med att det snarare var *kvinnans* särart man syftat på och att diskussionen istället handlat om att röster inom kåren inte tyckte det var en lämplig uppgift för de som kvinnor. Inom Lottarörelsen var vapenövningar kontroversiella. Och inom den finska Lotta Svärd-rörelsen, ansågs det strida mot kvinnans natur att bära vapen.¹¹³ En annan aspekt är att vapenövningarna kan ha haft en positiv effekt på kårens sammanhållning, där övningen snarare kom att tas upp eftersom att det fanns ett verkligt intresse för detta, och träningen i första hand gavs för nöjes skull.

Året 1944 blev det år som skytteverksamheten integrerades än mer och blev en återkommande aktivitet i kårens program.¹¹⁴ I SKB:s protokoll från 29 januari 1945 uttrycktes att kåren önskade att fler medlemmar kunde få ta sig tid att träna i den både ”nyttiga och roliga [vapen]grenen” och att flera av kårens medlemmar under året 1944 fått ”förkovra sig inom den svåra konsten att hantera en pistol”.¹¹⁵ En annan potentiell förklaring till varför kåren kom

¹¹¹ Sundevall 2011, s. 68.

¹¹³ Sundevall 2011, s. 70.

¹¹⁴ SKB, styrelseberättelse i årsprotokoll för 1944 den 29 jan 1945 KrA, SKB-arkiv, A2:1.

¹¹⁵ SKB, styrelseberättelse i årsprotokoll för 1944 den 29 jan 1945 KrA, SKB-arkiv, A2:1.

att vilja tränas i vapenhantering är att det även kan ha handlat om möjligheter till självförsvar i och med att de befann sig i en utsatt position. Detta kan till del ha varit förklaringen bakom vad de beskrivit som den ”nyttiga” aspekten av vapenövningarna, där inte minst angrepp och till exempel våldtäktsförsök var det man kan velat skydda sig mot. Vid det tidigare tillfället där kåren påtalar att vapen inte kan lånas, eftersom kåren inte är ansluten till armén är kan ytterligare belysas. Varför kåren i denna tid, det vill säga innan intresset för skjutövningar tagit vid, lägger fram frågan om att få tillgång till vapen har inte närmare diskuterats. Intressant är att frågan under en period om nära på ett år, kom att få tydligt utrymme och diskuteras livligt, där frågan ofta placerades högt upp på dagordningen, och tillslut blev en uppgift som kåren inkluderade i sin verksamhet.

3.4 Självständighetsfrågan – lika men olika

I protokollen som fördes inom Stockholms kvinnliga bilkårer mellan perioden 1940–1945, återkommer frågan om organisationens självständighet samt dess uppgifter i relation till andra kvinno- och försvarsfrivilliga organisationer. Hur andra aktörer svarade och förhöll sig i frågan om att låta kvinnliga bilkåristers bindas av kontrakt, tränas eller på annat sätt ingå samarbete, kan visa på den attityd och graden av acceptans som andra aktörer hade till SBK:s verksamhet. Det kan även visa på i vilken utsträckning genusgränsernas och arbetsdelningens utformning begränsade SKB till att få bli delaktiga att anta uppgifter i det civila och militära försvarsarbetet.

I formandet av Stockholms kvinnliga bilkåristers verksamhet blir frågan om deras självständighet en central aspekt. Anslutningen till armén är den fråga som vid krigets början var en återkommande punkt i SKB:s protokoll, och som kan följas över tid, där självständighetsaspekten varit viktig för kåren att försvara och upprätthålla. Även samarbetet med andra organisationer och föreningar, däribland den roll man åtog sig i förhållande till andra kvinnoorganisationer, är ytterligare en fråga som kontinuerligt kan följas under krigets gång och där bilkåristerna tydligt argumenterar och förhandlar om sin uppgift och sitt existensberättigande som egen organisation. Självständighetsfrågan är därmed viktig ur ett flertal olika aspekter och en brännande punkt, som kårens verksamhet och uppgifter till synes formas efter.

I det följande redovisas självständighetsdiskussionerna i tre olika delar. Den första (avsnitt 3.4.1) redogör för kårens anslutning till armén och hur den utvecklingen sett ut. De två andra

delarna (avsnitt 3.4.2 samt 3.4.3) beskriver samarbeten med andra organisationer och föreningar samt kårens diskussioner om sådana samarbeten.

3.4.1 Anslutningen till armén – på villkor kåren inte vill acceptera

Frågan om bilkårens anslutning till armén handlade till en början om att Stockholms kvinnliga bilkår skulle få utbilda lastbilsförare inom armén. Hur upplägget skulle se ut, förhandlades fram över tid. Under en period om nästan två år fördes dessa diskussioner.

Frågan kom för första gången upp på dagordningen den 2 september 1941.¹¹⁶ Vad som föregått frågan, och i denna tid, från kårens sida eller armén, drivit detta önskemål finns inte uttalat i tidigare protokoll. Men redan ett år tidigare togs dock beslut om att en beredskapsavdelning inom kåren skulle upprättas i syfte att kunna bistå armén eller andra statliga myndigheter när där fanns behov för det.¹¹⁷ Tiden däremellan, det vill säga en period om totalt 12 månader diskuterades inte en eventuell anslutning till armén i någon större utsträckning. När frågan väl togs upp igen, hösten 1941, var det framförallt upplägget för hur samarbetet med armén skulle se ut som diskuterades.¹¹⁸

Diskussionerna fördes mellan ordföranden för bilkåren, Rangvi Torslow-Lundgren, och en representant inom armén, benämnd i protokollen som överste Haar. Vad Haars exakta position inom armén var framgår inte av protokollen, mer än att han varit ansvarig för upplägg av dylika samarbeten med armén. På frågan om samarbete med Stockholms kvinnliga bilkårister uttalade Haar en önskan att föreningen skulle bli lottor. Detta avvisade ordförande Torslow omedelbart.¹¹⁹ Eftersom armén hade avtal med Lottarörelsen, kan det antas att det från arméns perspektiv, skulle underlätta om bilkåren kunde inordnas i detta redan utarbetade avtal. Istället föreslog dock ordförande Torslow att bilkåren skulle ingå samarbete med armén, i enlighet med Frivilliga automobilkåren (FAK) – en organisation som bilkåristerna tycks ha identifierat sig mer med än Lottarörelsen.¹²¹

FAK var en manlig försvarsfrivillig organisation som grundades 1914 och till en början växte den fram som en militär sidoförening till Kungliga Automobilklubben (KAK).¹²² Exakt hur FAKs upplägg med armén såg ut precis under beredskapsåren har inte kunnat identifieras i

¹¹⁶ SKB, Protokoll 2 september 1941 1942 KrA, SKB-arkiv, A2:1.

¹¹⁷ SKB, Protokoll den 28 augusti 1940 KrA, SKB-arkiv, A2:1.

¹¹⁸ SKB, Protokoll den 2 september 1941 KrA, SKB-arkiv, A2:1.

¹¹⁹ SKB, Protokoll den 2 september 1941 KrA, SKB-arkiv, A2:1.

¹²¹ SKB, Protokoll den 2 september 1941 KrA, SKB-arkiv, A2:1.

¹²² Frivilliga automobilkåren, "Om FAK", <https://www.fak.se/om-fak> (hämtad 8 januari 2020).

denna studie, men från 1931 innebar deras verksamhet en personal- och utbildningsorganisation, och efter fullgjord kurs blev man krigsplacerad och fick titeln FAK-officer.¹²³ Den permanenta institution som SKB är intresserade av att bilda, går mer i linje med denna typ av upplägg, där utbildningar under lottarörelsen kan tänkas varit av mer tillfällig karaktär.

Några månader efter Torslows och Haars möte togs frågan om anslutning på nytt upp i bilkårens styrelse, där redogörelse om hur planerna på samarbete med armén framskridit presenterades.¹²⁴ Enligt protokollet hade en ny (eller möjligen ytterligare) kontaktperson vid armén, General Holmqvist, visat intresse för bilkårens verksamhet och uttryckte önskemål om att kåren skulle samarbeta med Frivilliga automobilkåren (FAK).¹²⁵ Att arméns representant föreslog samarbete med FAK och inte i första hand med Lottarörelsen kan tolkas som en förhandlingsframgång för bilkåristerna, eftersom kåren själva föreslagit ett samarbete i likhet med FAK tidigare och helt velat utesluta förslaget om anslutning till Lottarörelsen. Någon överenskommelse träffades dock inte utan styrelsen noterade att förhandlingarna skulle fortgå.¹²⁶

Det blir i samband med denna diskussion som riksförbundsfrågan också kommer på tal.¹²⁷ Anledningen till att riksförbundsfrågan blev mer aktuell i denna tid, kan tänkas vara att kåren såg att det skulle vara enklare för armén att sluta avtal med ett riksförbund än med lokala organisationer. Trots detta beslutades inget, utan nästa gång frågan kom på tal är så sent som året därpå, 3 februari 1942. Det vill säga fem månader efter diskussionerna för första gången upptagits och därmed också i samband med att de lokala bilkårenna kommit framåt i bildandet av Riksförbundet (som upprättades 1 maj 1942). Att bildandet av ett riksförbund skulle vara ett krav eller önskemål från armén framgår inte enligt protokoll. Snarare var det på kårens egna initiativ som frågan togs upp, där kåren gissningsvis såg större möjligheter till anslutning med armén och även uppdrag på den civila marknaden genom bildandet. Men där de även kan ha sett större möjligheter till statligt bidrag, om man gick ihop i bildandet av riksförbund.

¹²³ Riksarkivet, <https://sok.riksarkivet.se/?postid=ArkisRef+SE%2fKrA%2f2424&type=2&s=Balder> (hämtad 8 januari 2020).

¹²⁴ I december 1941. SKB, Protokoll 8 december 1941 KrA, SKB-arkiv, A2:1.

¹²⁵ SKB, Protokoll 8 december 1941 KrA, SKB-arkiv, A2:1.

¹²⁶ SKB, Protokoll 8 december 1941 KrA, SKB-arkiv, A2:1.

¹²⁷ SKB, Protokoll 8 december 1941 KrA, SKB-arkiv, A2:1.

Samtal fördes även nu med general Holmquist men också med Överstelöjtnant Brinsk avseende bilkårens anslutning till armén. Dessa representanter var fortfarande intresserade, men redogjorde för organisatoriska krav, där ett nytt arméförslag ville låta inordna alla frivilliga kårer i försvarets tjänst under samma centralråd. FAK skulle i detta fall lyda under Landstormen och SKB under Lottakåren. SKB:s styrelse var dock eniga i att förbli en fri organisation. Kåren höll därmed fast vid sin ståndpunkt att inte ingå avtal under Lottakåren.¹³⁰

Det tidigare förslaget som armén presenterade rörande att bilkåren skulle samarbeta med FAK avskrevs alltså i samband med att förhandlingarna fortgick, och armén presenterade så som nämnt ovan, igen det tidigare förslaget om att kåren skulle ingå avtal under Lottarörelsen. Varför Stockholms kvinnliga bilkår beslutar att förbli en fri organisation, som inte ska stå under Lottarörelsen är en intressant aspekt och tycks vara en tydligt återkommande känslig fråga, där styrelsens medlemmar i stort också verkade överens på denna punkt – det kan åtminstone tolkas som så, eftersom inga invändningar emot detta lyftes fram i protokollen. Motsättningar inom bilkåren eller andra synpunkter på hur ett arméförslag de facto skulle vara utformat kan mycket väl ha funnits, men i protokollen ger kåren ändå uttryck för att de är överens om att förbli en fri organisation, varför man kan anta att dessa motsättningar inte varit väldigt uttalade eller bidragit till någon större diskussion i frågan.

I slutet av mars 1943 kom kåren vidare i anslutningsfrågan. I protokollet lyftes fram att där fanns ett stort behov för bil-lottor och att dessa krävde utbildning. Kåren uttalade tydligt vad de ansåg riskerna vara med att låta kåren utbilda lottor för denna uppgift. Där farhågor för att förlora sitt existensberättigande både som kår och gentemot armén lyftes fram. Lösningen enligt SKB var istället att skapa en enhet bil-lottor inom SKB, där SKB istället skulle utbilda dessa inom bilkörning.¹³¹ I den instruktörskurs som efter beslut av regeringen och Arbetsmarknadskommissionen senare hölls i syfte att träna bilkårister till att kunna utbilda för lastbilskörningar, är det inte uttalat om de lottor som utbildades var medlemmar i SKB eller om dessa ingick i Lottarörelsen.

Tydligt är att kåren ville anta en mer permanent roll inom armén och civilförsvaret, där de kunde få kontraktsbindas till fasta uppdrag. Att få statligt godkännande uttrycks i början av år 1945 varit av stor vikt för kåren, detta för att kunna knytas till civilförsvaret eller armén, men helst både och. Kåren försöker därför få stadgarna godkända av kungen, där de med hjälp av

¹³⁰ SKB, Protokoll 3 februari 1942 KrA, SKB-arkiv, A2:1.

¹³¹ SKB, Protokoll 29 mars 1943 KrA, SKB-arkiv, A2:1.

FAK förhörde sig om dessa möjligheter.¹³² De samarbeten med armén som kåren hade under de senare krigsåren var utbildning genom lastbilskurser, samt att kåren fick låna armébilar för att kunna övningsköra.¹³³ Tre medlemmar tjänstgjorde även inom armén under år 1944.¹³⁴

3.4.2 Samarbeten med andra föreningar och organisationer

Vad avser kårens samarbeten med andra föreningar och organisationer nedskrevs i kårens första upprättade protokoll 1940 att kåren önskade söka samarbete med K.A.K, Kungliga automobilkåren, samt även GKB (Göteborgs kvinnliga bilkår) och M (Motormännens riksförbund). Enligt protokoll samma sommar emottog kåren inbjudan från Stockholms kvinnoberedskap, och två månader därefter, 28 augusti 1940 diskuterades frågan om anslutning till Stockholms kvinnoberedskap. I styrelseberättelsen 4 juni 1940 redogjorde kåren vidare för att de lyckats söka samarbete med K.A.K och Motormännens riksförbund.¹³⁵ Den 30 september 1940, utsågs medlemmar för representation av SKB i Stockholms kvinnoberedskap.¹³⁶

Vid årssammanträdet den 26 maj 1941 har nedtecknats i styrelseberättelsen att samarbetet mellan Stockholms kvinnoberedskap och SKB varit intim under det gångna året.¹³⁷ I styrelseberättelsen återges den 26 maj 1941, att då Stockholms kvinnoberedskap, lokalavdelning av Kvinnoföreningarnas beredskapskommitté i juli månad stiftades anslöt kåren sig till densamma. Samarbetet yttrade sig i form av att bilkårens sekretariat fått disponera Stockholms kvinnoberedskaps lokaler och samarbeten har upprättats mellan Stockholms kvinnoberedskaps lastbilsförarkurser och SKB.¹³⁸

I samma tid som diskussioner med GKB (Göteborgs kvinnliga bilkår) fördes avseende bildandet av riksförbundet diskuterades i samma årsprotokoll 3 februari 1942, också möjligheten att helt frigöra sig från KBK (Kvinnoföreningarnas beredskapskommitté) vad gällde anordnandet av lastbilsförarkurser. I protokollet uttrycktes att bilkårens medling för lastbilsförarkurser i själva verket skett utan KBK:s hjälp. Det har därmed varit intressant för kåren att ingå samarbeten med Stockholms kvinnoberedskap, lokalavdelningen av KBK, men

¹³² SKB, Protokoll 13 februari 1945 KrA, SKB-arkiv, A2:1.

¹³³ SKB, Protokoll 17 april 1945 KrA, SKB-arkiv, A2:1.

¹³⁴ SKB, Protokoll 29 januari 1945 KrA, SKB-arkiv, A2:1.

¹³⁵ SKB, Protokoll 4 juni 1940 KrA, SKB-arkiv, A2:1.

¹³⁶ SKB, Protokoll 30 september 1942 KrA, SKB-arkiv, A2:1.

¹³⁷ SKB, Protokoll 26 maj 1941 KrA, SKB-arkiv, A2:1.

¹³⁸ SKB, Protokoll 26 maj 1941 KrA, SKB-arkiv, A2:1.

kåren önskar året därpå frigöra sig från KBK. Varför kåren önskade samarbeta med Stockholms kvinnoberedskap men inte i samma utsträckning med KBK, kan ha flera förklaringar. En av dessa skulle kunna vara, så som också redogjorts för i avsnitt 3.3.1, att man haft olika ambitioner för hur uppgiften ska drivas och att kåren inte känt att de fått gehör eller tillräckligt utbyte eller stöd från KBK, i frågan om den uppgift de önskade utföra.

Den 22 februari 1942 hölls det mötet i Göteborg som planerats mellan GKB och SKB avseende bildandet av riksförbundet. Bildandet skulle innebära upprättande av en gemensam organisation för samtliga kvinnliga bilkårer. Respektive ortsnamn önskade behållas, vilket innebar att Stockholms kvinnliga bilkår behöll sitt namn men ställdes under riksorganisationen. Kåren beslutade också att inbjudan skulle sändas till andra beredskapsorganisationer som hade bilkörning som fokusområde, där förslag till sammanslutning till riksorganisationen presenterades och undertecknas Stockholms och Göteborgs kvinnliga bilkår.¹³⁹ Detta utskick önskade kåren dock göra efter det att Stockholms kvinnliga bilkår träffat överenskommelse med KBK om övertagandet av lastbilsförarkurserna.¹⁴⁰ Det tycks vara själva övertagandet av kurserna som vidare kunde stärka SKB:s ställning och deras möjligheter att i större utsträckning kunna driva sin verksamhet.

Nästan exakt ett år efter dessa diskussioner framläggs också frågan kring huruvida SKB hade möjlighet att kalla de av KBK utbildade lastbilsförare som medlemmar i bilkåren. Genom denna medlemsökning uttryckte kåren tydligt att detta skulle ge kåren större möjligheter att få bidrag och andra förmåner av statliga och andra institutioner.¹⁴¹ Samtidigt redogjordes för planer på samarbete med KAK (Kungliga automobilkåren) och KAK:s landsförbund. Även om andra bilkårer på andra orter tillfrågats om sammanslutning med KAK och intresset inte varit stort bland dessa, togs ändå beslut om att Stockholms kvinnliga bilkår skulle ansluta sig till KAK, vilka därmed förväntades kunna bistå med bilar och instruktörer till utbildningarna. Beslut fattades om att innan kåren skulle sända förfrågan gällande övertagandet av KBK:s lastbilsförare till medlemmar, först avvakta till att samarbetet med K.A.K tagit vid eftersom möjligheter till körningar fortfarande var begränsade.¹⁴²

¹³⁹ SKB, Protokoll 22 februari 1942 KrA, SKB-arkiv, A2:1.

¹⁴⁰ SKB, Protokoll 22 februari 1942 KrA, SKB-arkiv, A2:1.

¹⁴¹ SKB, Protokoll 26 januari 1943 KrA, SKB-arkiv, A2:1.

¹⁴² SKB, Protokoll 26 januari 1943 KrA, SKB-arkiv, A2:1.

Från 1943 blir samarbetena och därmed också uppgifterna fler för SKB. Kåren ingår bland annat samarbete med Polisen, där deras radiobilar och verkstäder fick lånas för gengasteorikurser (32 medlemmar deltog). Även Postens bilar utlånades till kåren för övningskörningar.¹⁴³

I augusti samma år lyftes frågan om att kåren avtalat preliminärt med AK (Arbetsmarknadskommissionen) om att kurser för ledare, ersättningsförare och mekaniker skulle hållas. AK erbjöd sig att förmedla utlåning av bilar genom andra firmor, betala försäkring, ordna körbanor och skaffa licenser för olja mm. AK beslutade också att lämna bilkåren rätt att för transporter vid krig registrera sina medlemmar och KBK:s lastbilsförare, där de av KBK utbildade lastbilsförarna skulle anmälas som volontäravdelning till Stockholms kvinnliga bilkår.¹⁴⁴

Året 1944 startade kåren bland annat ett samarbete med Stockholms droskägareförening och droskbilägarna, det vill säga denna tids taxibolag, där bilar ställdes till kårens förfogande för gengaspraktik. Även 245 kvinnliga ersättningsförare fick möjlighet att tränas i körning och gengasskötsel. Ett annat samarbete som tog vid var med Allmänna luftskyddet, där bilkåren också kom att utbilda kvinnliga ersättningsförare vilka skulle få tjänstgöra i händelse av att det skulle bli tal om evakuering.¹⁴⁵

Även samarbeten med AK fortskred 1944 där medlemmar från riksförbundet samlades på Göta trängkår i Skövde för att genomgå instruktörskurser.¹⁴⁶

3.4.3 Lottorna och Billorna: Frågan om konkurrens och kårens existensberättigande

I protokoll framkommer att bilkåristerna själva i vissa sammanhang kallade sig för ”Billor”.¹⁴⁷

De ville såsom punkten ovan redogjort för få utföra fler uppgifter både inom det militära och civila beredskapsarbetet. Som konstaterats var SKB dock inte intresserad av att bli en del av Lottarörelsen – kåren ville vara självständig.

Lottorna var till en början landstormskvinnor som hanterade utspisning och servering till befäl och värnpliktiga. Till en början riktade sig deras arbete enbart mot landstormsmännens övningar, men de kom snart att ansluta sig till armén. Deras arbete var från början inriktat på

¹⁴³ SKB, Protokoll 4 maj 1943 KrA, SKB-arkiv, A2:1.

¹⁴⁴ SKB, Protokoll 9 augusti 1943 KrA, SKB-arkiv, A2:1.

¹⁴⁵ Totalt medverkade medlemmar från 10 av landets bilkårer där SKB bidrog med 9 elever och 2 instruktörer. SKB, styrelseberättelse i årsprotokoll för 1944 den 29 jan 1945 KrA, SKB-arkiv, A2:1.

¹⁴⁶ SKB, styrelseberättelse i årsprotokoll för 1944 den 29 jan 1945 KrA, SKB-arkiv, A2:1.

¹⁴⁷ SKB, Protokoll 30 januari 1941 KrA, SKB-arkiv, A2:1.

insamlingar, sjukvård, sömnad samt försvarspropaganda.¹⁴⁸ Den förplägnadstjänst de utförde, var armén till en början tydlig med bara skulle gälla under fredstid, men under mitten av 1930-talet kom detta att förändras. Då utarbetades bestämmelser för lottornas uppdrag i freds respektive krigstid.¹⁴⁹ Sundevall menar att deras arbete, trots lottornas vidgade åtaganden för Sveriges försvar, legitimerades utifrån föreställningar om könsskillnader.¹⁵⁰

Hur bilkåristerna jobbade för sin egen självständighet och hur de ställde sig i frågan om samarbete med andra myndigheter och föreningar, inte minst andra kvinnliga försvarsorganisationer kan också tolkas vara förknippat med andra frågor. Hur kåren sökte samarbeten och hur de dessutom beslutade att avstå samarbeten skulle vidare kunna förklara vad de ville med sin verksamhet och hur de ställde sig i förhållande till andra försvarsorganisationer.

Anslutningen till armén och kårens inställning till samarbetet med Lottarörelsen och KBK, kan också ha handlat om andra frågor, där kåren kan ha haft andra intressen som spelat stor roll i dessa förhandlingar. Vad gäller Lottarörelsen ingick kåren endast samarbete när de själva fick utbilda lottor i bilkörning genom armén, men att själva ställa sig under Lottarörelsen i anslutningen till armén har såsom redogjorts för, inte varit ett alternativ för bilkåristerna. I nästan två år genomgick kåren förhandlingarna med armén om deras anslutning till densamma, och under denna tid kom arméns förslag inte att förändras under denna tid. Armén hade redan avtal med Lottarörelsen som de ville att bilkåren skulle ställa sig under. Svaret från bilkåristerna var under perioden 1941–1943, att ett sådant samarbete inte var intressant, och att de ville förbli en ”fri organisation”.¹⁵¹

Att inte slukas av Lottarörelsen och därmed förlora sitt existensberättigande gentemot armén, kan såsom redogjorts för varit den främsta förklaringen till varför kåren valde att avstå samarbetet. Men frågan om varför bilkåristerna inte ville samarbeta med Lottarörelsen i denna ordning, kan också inbegripit fler aspekter. Klassfrågor, eller politiska ställningstaganden kan ha varit överhängande i beslutandet om vilka samarbeten kåren skulle, eller inte skulle åta sig.

I Overuds studie har en mer ingående undersökning gjorts vad gäller klassfrågan i flera av de olika kvinnliga försvarsorganisationerna. Hon redogör för att det var först när frågan om

¹⁴⁸ Sundevall 2011, s. 53.

¹⁴⁹ Sundevall 2011, s. 54.

¹⁵⁰ Sundevall 2011, s. 56.

¹⁵¹ SKB, Protokoll 2 september 1941 KrA, SKB-arkiv, A2:1 se även SKB, Protokoll 3 februari 1942 KrA, SKB-arkiv, A2:1.

nationens försvar blev allvar, som det blev nästintill ofrånkomligt att delta i försvarsarbete.¹⁵² Då kvinnliga försvarsarbetet innan krigets utbrott i första hand bedrivits av borgerliga kvinnor, från ett övre klasskikt, kom också allt fler socialdemokratiska och arbetarklasskvinnor nu att engagera sig i försvarsarbetet. Overud menar att det under denna tid funnits möjlighet för kvinnor i skilda åsiktsläger att samarbeta men att graden för hur grupperingarna samarbetat varierat över tid. Under 1940-talet blev motsättningarna tydligare inom kvinnorörelsen. En sådan motsättning kan urskiljas i klyftan mellan yrkeskvinnor och hemmafruar, en klyfta som ytterligare kom att fördjupas.¹⁵³ Den kvinnopolitiska uppgiften blev därmed mer central i debatten i takt med att kriget nalkades.¹⁵⁴

Med bakgrund av detta kan diskussioner om bilkåristernas samarbets- och anslutningsfrågor också ha förts med ett kvinnopolitiskt ställningstagande. Att inte vilja ställa sig under Lottarörelsen kan därför å ena sidan förstås som en rädsla för att bli slukad av den, såsom kåren själva uttalat i protokoll.¹⁵⁵ Men det skulle också kunna finnas underliggande meningar som visar på ett tydligt ställningstagande mot Lottarörelsen, eller en rädsla för att förknippas med den. Även om de till del kan ha delat ambitioner för hur försvarsarbetet skulle se ut, kan där ha funnits skillnader i argumentationen för hur själva inriktningen för kvinnornas uppgifter skulle se ut.

¹⁵² Overud 2005, s. 70.

¹⁵³ Overud 2005, s. 69-70.

¹⁵⁴ Overud 2005, s. 71.

¹⁵⁵ SKB, Protokoll 29 mars 1943 KrA, SKB-arkiv, A2:1.

4. Avslutning

4.1 Slutsats

Syftet med denna uppsats har varit att få fördjupad kunskap om genus och försvarsarbete i svensk beredskapshistoria. Detta genom att utforska hur beredskapens militära genusarbetsdelning möjliggjorde, begränsade och utmanade Stockholms kvinnliga bilkåristers verksamhet.

Undersökningen gjordes utifrån frågeställningen: *Hur manövrerade Stockholms kvinnliga bilkårister sin organisation och dess uppgifter i den rådande beredskapssituationen och i förhållande till den militära genusarbetsdelningen?*

Tre delfrågor togs fram för att bättre kunna driva denna frågeställning. Slutsatserna presenteras här under respektive operationaliserande fråga, där ett sammanfattande avsnitt avslutar diskussionerna kring de svar som funnits.

4.1.2 Vilken uppgift sökte Stockholms kvinnliga bilkårister att åta sig?

Stockholms kvinnliga bilkårister (SKB) ville åta sig uppgifter inom fordonskörning och transport under krigsberedskapens alla år. SKB ville att utbildning och övning skulle utgöra en del av verksamheten, där kvinnorna skulle förberedas för de uppgifter som SKB ville utföra både i den militära och civila sfären. Kåren ville verka för att få vara en permanent institution, där deras uppgift skulle kunna utvecklas och växa på sikt.

I den tidigare forskningen har framförallt slutsatser dragits om deras organisering inom den militära verksamheten.¹⁵⁶ Min studie visar att deras vilja att få åta sig uppdrag på den civila arbetsmarknaden varit i det närmaste lika extensiv. Helst ville de utföra både militära och civila uppdrag. Detta har framkommit i studiens senare delar, där fokus i mina frågeställningar till en början förhållit sig till deras organisation som en försvarsfrivillig förening, som i första hand ville åta sig militära uppgifter. I denna studie har bevis dock funnits för att de istället uttryckt sig vara en beredskapskår, vilket bättre kan tala för deras ambitioner att få åta sig uppdrag både inom det militära och det civila.

¹⁵⁶ Se t.ex. Sundevall 2016.

4.1.3 Vilka former tog sig deras verksamhet och varför?

Trots att Stockholms kvinnliga bilkårister ville utföra bilkörningsuppdrag, kom deras verksamhet under de första åren (1940–1942) att i första hand fokuseras kring övning och utbildning. Detta bland annat på grund av brist på bränsle.

Denna studie visar även på att där fanns konkurrens gentemot andra försvarsfrivilliga föreningar vilket ledde till att körningarna inte var helt oproblematiska att anordna. Förhandlingar med myndigheter både inom det civila och militära fältet pågick under långa perioder, vilket innebar att det under verksamhetens tidiga år inte fanns tydligt bestämda avtal eller uppgörelser om hur uppgifterna skulle se ut. Med tiden kom efterfrågningarna både från statliga och militära myndigheter samt från företag att bli fler. Detta kan härledas till krigets utveckling i form av ökande tryck på att ställa reservarbetskraft till industrier och försvaret.

SKB startades under en tid då den uppgift föreningen önskade ha ännu inte var helt accepterad för kvinnor att utföra. Initiativen till föreningens uppgifter kom från medlemmarna själva och deras arbetsuppgifter kom att accepteras med förändrade yttre behov. Breddningen för själva uppgiften, uppkom främst genom bilkåristernas egna ambitioner, vilket var fallet även hos andra kvinnoföreningar, såsom Sundevall tidigare redogjort för. Denna studie visar på att SKB:s uppgifter breddades först med krigets närmare hot och med myndigheters mer öppna inställning och acceptans till deras uppgifter.

Brytpunkten kom runt 1942–1943, då fler efterfrågningar inkom till kåren och SKB fick anta sig fler bilkörningsuppdrag, samt även hålla i utbildningskurser. Då intresserade sig civila och militära aktörer för SKB så till den grad att de fick ha hand om lastbilsutbildningen inom armén, samt kontraktsbands och fick tjänstgöra hos fler civila företag. De påbörjade även samarbete med Arbetsmarknadskommissionen. De senare beredskapsåren 1944–1945 innebar att ännu fler uppdrag antogs av kåren, bland annat för Posten, Polisen och Stockholms droskägareförening.

4.1.4 Hur förhöll organisationen sig till andra försvarsfrivilliga organisationer och de militära myndigheterna?

Att få vara en självständig organisation var viktigt för SKB. Detta eftersom kåren inte ville förlora sitt existensberättigande, vilket kan härledas både till deras uppfattade risker att slukas av andra föreningar, såsom Lottarörelsen, samt gentemot armén. Att behöva ställa sig under Lottarörelsen hotade i sin tur deras möjligheter att få utföra de uppgifter de önskade, vilket denna studie visat var viktigt för SKB att hålla fast vid. Kåren var därför angelägen om att få

ingå samarbete både inom civilförsvaret och med armén. De ville inte att anslutningen till armén skulle hota deras möjligheter att få vara en självständig organisation. Förhandlingarna blev utdragna eftersom armén och SKB inte kom överens om hur anslutningen för SKB skulle se ut, där arméns ställda villkor om att SKB skulle ställa sig under Lottarörelsen inte accepterades av SKB.

Vad den verkliga uppgiften skulle vara för kvinnor under beredskapstiden var också omdebatterat försvarsfrivilliga kvinnor emellan. Bilkörningsuppgiften var kontroversiell även bland vissa andra kvinnoföreningar, inte bara gentemot andra myndigheter. Detta innebar att där fanns en splittring och olika syn på vad uppgiften för kvinnor i denna tid skulle innebära. Detta har ibland även varit fallet bilkårister emellan, vilket tydliggjorts i protokollen där argumentering för deras uppgifter stundtals inneburit diskussioner där styrelsen haft skilda åsikter i vissa frågor. Trots detta kom styrelsen i de större frågorna att vara överens om vad deras åtagande skulle innebära. I och med större acceptans för deras uppgifter kring åren 1942–1943 intensifierades också deras olika samarbeten efterhand, både vad gällde de civila och militära uppdragen. Instrukörskurser togs upp med syfte att utbilda bilkårister i uppdrag för armén 1943 och samma år tjänstgjorde tre medlemmar i armén. Kåren fick under de senare krigsåren också fler större uppdrag i form av evakueringsuppdrag med längre körningar till Finland och Norrland 1944–1945.

4.2 Sammanfattning

Hur kvinnorna begränsades av, men också utmanade den rådande genusarbetsdelningen, skedde i växelverkan. Initiativet rörande SKB:s uppgifter kom från kvinnorna själva, genom de förväntningar och villkor som ställdes på dem, samt de möjligheter som de gavs. Stockholms kvinnliga bilkårister kom själva med förslag på vad deras arbete skulle kunna innebära, och bedrev till en början självständigt och utan hjälp från andra aktörer deras utbildnings- och övningsverksamhet. Kvinnorna kom det vill säga inte färdigutbildade utan utbildades inom kåren där övningsverksamheten senare också bedrevs parallellt med de uppdrag de hade hos civila och militära aktörer.

Under studiens gång har det civila beredskapsarbetet visat sig vara en mer avsevärd uppgift som SKB ville åta sig, än vad som i tidigare forskning kunnat utläsas. Därmed var det både den militära, likväl som den civila genusarbetsdelningen som Stockholms kvinnliga bilkårister utmanade, genom deras ansträngningar i att få inkluderas i sådant arbete. Både på arbetsmarknaden och inom den militära organisationen, där denna uppgift inte tidigare utförts

av kvinnor, var det krigets mer ansträngda läge och därmed andra aktörers acceptans till detta som möjliggjorde fler uppdrag och samarbeten för SKB.

4.3 Vidare forskning

Det finns fortsättningsvis mycket att undersöka inom ämnet kvinnors försvarsarbete i Sverige. Jag vill betona två spår där jag ser att forskning saknas, och där fördjupade studier kan vidtas. Dels den klassaspekt som jag sett konturer av i min egen undersökning.

Klassammansättningarna hos bilkårister och andra försvarsfrivilliga föreningar, såsom Lottarörelsen förtjänar att undersökas empiriskt. Detta eftersom den tidigare forskningen förutsatt att det i första hand varit överklasskvinnor som åtagit sig arbete inom kvinnliga försvarsfrivilligföreningar. De konflikter som uppstod mellan kvinnorna i sakfrågan över hur deras uppgift skulle se ut, och som närmare berörts också i denna studie, skulle vara intressant att öka vår kunskap kring.

Det är i första hand Johanna Overud som skrivit mer om klasskonflikterna under beredskapstiden. Ytterligare fördjupningar skulle dock kunna göras i form av personhistorisk och kollektivbiografisk forskning på detta område. Det andra spåret jag vill betona i den vidare forskningen är att undersöka Blå Stjärnans roll under denna tid. Deras verksamhet har såsom tidigare nämnts inte uppmärksammats på samma sätt som andra frivilligföreningars verksamhet har. En närmare fördjupning i detta skulle därmed kunna göras.

Käll- och litteraturförteckning

Otryckta källor

Krigsarkivet (KrA)

Stockholms kvinnliga bilkåristers arkiv (SKB-arkiv)

Serie A2, Vol 1, Styrelseprotokoll 1940–1949.

Webbsidor

Frivilliga automobilkåren, "Om FAK", <https://www.fak.se/om-fak> (hämtad 8 januari 2020).

Riksarkivet, Frivilliga automobilkårens riksförbund (1914 –),
<https://sok.riksarkivet.se/?postid=ArkisRef+SE%2fKrA%2f2424&type=2&s=Balder> (hämtad 8 januari 2020).

Yvonne Hirdman. Genussystemet – *reflexioner kring kvinnors sociala underordning*,
<http://ub016045.ub.gu.se/ojs/index.php/tgv/article/viewFile/1490/1303%20> (hämtad 8 januari 2020).

Litteratur

Ericson Wolke, Lars, 'En folkrörelses framväxt', *Lottorna i samhällets tjänst.*, s. 197–226,
Stockholm: Militärhistoriska förlaget, 1984.

Noakes, Lucy, *Women in the British Army: war and the gentle sex, 1907–1948*, London:
Routledge, 2006.

Overud, Johanna, *I beredskap med Fru Lojal: behovet av kvinnlig arbetskraft i Sverige under andra världskriget*, Stockholm: Almqvist & Wiksell International, 2005.

Summerfield, Penny & Peniston-Bird, C. M., *Contesting home defence: men, women and the Home Guard in the Second World War*, Manchester: Manchester University Press, 2007.

Scharff, Virginia, *Taking the wheel: women and the coming of the motor age*, Albuquerque: University of New Mexico Press, 1992.

Sjöberg, Maria, *Kvinnor i fält: 1550–1850*, Möklinta: Gidlunds, 2008.

Sundevall, Fia, *Det sista manliga yrkesmonopolet: genus och militärt arbete i Sverige 1865–1989*, Stockholm: Makadam, 2011.

Sundevall, Fia, ”Tornsvalor och sothöns: försvarsfrivilliga beredskapsarbeterskor i andra världskrigets Sverige” i Klas Kronberg (red.) *Sömmerskor, tornsvalor och soldater: kvinnors försvarsarbete i Sverige sedan första världskriget*, Stockholm: Armémuseum 2016, s. 55–81.

Van Creveld, Martin, *Men, women and war*, London: Cassell Military, 2001.