

Kapitel 12

‘HOMO ACCELERANS’ Om rörlighetsfilosofi och samtidsförståelse

Gunnar Falkemark

‘Ingenting är egentligen mer inmängt i vardagslivet än filosofin, men denna filosofi är underförstådd’, säger den franska filosofen Simone Weil (1994:136).

Jag skall i denna uppsats formulera och diskutera den rörlighetens politiska filosofi som utgör en betydelsefull, men i Weils mening underförstådd del av det (sen)moderna samhället. När jag ägnar mig åt en smula reflexion över höghastighetssamhällets idémässiga fundament hörssammar jag – i all blygsamhet – den fordran som Friedrich Nietzsche uppställer i inledningen till ‘Fallet Wagner’:

Vad begär en filosof först som sist av sig själv? Förmåga att övervinna sin egen tidsbundenhet, att bli ‘tidlös’. Men vad måste han kämpa med i sin hårdaste dust? Med just det som gör honom själv till ett barn av sin tid. (1992:7)

Vad gäller vårt moderna höghastighetssamhälle är författaren till denna uppsats i hög grad ‘ett barn av sin tid’. Som forskare och lärare är man utsatt för en kravnivå som successivt skruvas upp. Man skall ständigt ‘förnya’ sig, göra mer av allting, göra allting bättre – samt i ett allt högre tempo. Även om man som forskare i viss mån kan förhålla sig kritisk till dessa värderingar kan man omöjligen helt frigöra sig från dem. Vare sig man vill det eller ej har en icke obetydlig del av värdestrukturen internalise-

rats. Denna situation är naturligtvis inte unik för universitetsanställda akademiker. I vår alltmer globaliserade värld är det knappast någon yrkeskategori som kan undandra sig höghastighetssamhällets allt strängare imperativ.

För oss har det nästan blivit en självklarhet att om något kan förändras eller göras fortare så bör det också förändras eller göras fortare. Här behövs sällan någon egentlig motivering (Gronemeyer 1996:4). För att få perspektiv på höghastighetsfilosofin kan det vara lämpligt med en idéhistorisk tillbakablick. Hos framstående tänkare från andra tidevarv möter vi fundamentalt andra filosofiska idéer om värdet av snabbhet och föränderlighet.

Idéhistorisk tillbakablick

Som kontrast till rörlighetens politiska filosofi kan två andra filosofiska ståndpunkter urskiljas, orörlighetens och trögrörlighetens (eller långsamhetens) politiska filosofi. Urvalet av tänkare i detta avsnitt är, det skall medges, en smula nyckfullt. Poängen här är främst att visa att det faktiskt funnits tänkare för vilka rörelse i olika meningar på intet sätt representerar något positivt värde.

Två exempel på orörlighetens politiska filosofi kommer att ges. Det kan vara lämpligt att börja med den klassiska kinesiska filosofin. Ett av de ledande namnen här är Lao-tse, den påstådda grundaren av taoismen.¹ Han föddes

omkring 600 f. Kr. Lao-tses visdom var inte att ta miste på. Han var så vis att han redan vid födseln skall ha varit gråhårig. I sin filosofi eftersträvade Lao-tse en tillvaro i yttersta harmoni.

Enligt den kinesiske filosofen känner man igen den vise genom att han varken har begär efter empirisk kunskap eller av makt. Idealet är en samlevnad mellan små självständiga samhällen. I fråga om uppfinningar måste man iaktta den största försiktighet. Man måste inse det förkastliga i girighet och den ur denna synd uppkomna längtan ut i fjärran. Lao-tses orörlighetsfilosofi framkommer med all tydlighet i följande tänkvärd ord:

Även om det finns skepp och vagnar, må ingen begagna sig av dem ... Grannländerna må ligga inom synhåll, så att man kan höra varandras tappar och hundar. Då skall människorna leva till hög ålder och utan att resa av och an.²

Som mitt andra exempel väljer jag några belysande drag ur Platons politiska filosofi.³ Hela Platons tänkande präglas av den grundläggande metafysiska betydelse som han tilldelar oföränderligheten. Den sant existerande verkligheten för Platon är idévärlden, en absolut oföränderlig och evig värld präglad av frusen skönhet.

Det statsideal som Platon utvecklar utmärks av oföränderlighet. Med stor detaljrikedom utformar han politiska ordningar där föränderlighet och nyheter är dödssynder. På livets alla områden är sådana skadliga, överallt ser Platon positiva samband mellan frånvaro av nymodigheter och goda samhällsliga seder. Barn skall t ex ständigt leka samma lekar och finna glädje i samma nöjen. Konsekvensen härav blir att 'lagarna i allvarliga ting bliva bestående' (*Lagarna*, sid 418).

Med Platons synsätt blir resor och främlingar farliga. Dessa måste kringgärdas med rigorösa föreskrifter. För att få resa utomlands måste tre

villkor vara uppfyllda. För det första får en person som inte fyllt fyrtio år inte 'under några omständigheter' fara utrikes. För det andra är resor endast tillåtna för personer som har någon typ av offentligt uppdrag. För det tredje skall resenärerna vid hemkomsten tala illa om det ställe de besökt – 'Och när de komma hem, skola de lära de unga, att de övriga staternas inrättningar och lagar stå tillbaka för våra egna.' (Ibid.: 631).

För statens hälsa representerar främlingar smitthärdar. Det farliga består i att de kan överföra nyheter. För säkerhets skull bör därför främlingar omhändertras i karantänliknande institutioner. Man kan, sammanfattningsvis, säga att Platon mycket väl fyller de förväntningar vi kan ställa på en god företrädare för orörlighetens filosofi.

En idealtypisk representant för trögrörlighetens filosofi är den brittiske politikern och filosofen Edmund Burke (1729-97). Ett viktigt inslag i Burkes politiska filosofi är reflexioner över samhällsplanerandets möjligheter och begränsningar. I sin berömda stridsskrift *Reflections on the French revolution*, utgiven år 1790, angriper Burke revolutionens teori och praktik.

För Burke utgör den teoretiska experimentbyggnad som revolutionärerna i Paris var i färd med att uppföra ett exempel på vad vetenskapsfilosofen Karl Popper kallar 'utopisk ingenjörskonst' (Popper, 1961, sid. 64-70). Samhällets oerhörda komplexitet framhålls starkt. Någon kunskap om hur ett samhälle i sin helhet skall kunna omdanas existerar inte, inskräpper Burke. Att tro att ett samhälle kan omvandlas i enlighet med någon storslagen filosofisk plan är en lika allvarlig som tragisk villfarelse.

Det stegvisa och försiktiga förfarings sättet utgör Burkes modell för det övervägda reformarbetet. Efter varje företaget steg avvaktar man utvärderingen och dess konsekvenser. Burke förklarar:

By a slow but well-sustained progress, the effect of each step is watched; the good or ill success of the first gives light to us in the second; and so, from light to light, we are conducted with safety through the whole series. We see that the parts of the system do not clash. (Burke 1929: 172)

För Burke gäller med en klassisk formulering att 'förändra för att bevara'. Samhälleliga förändringar får därför hos Burke karaktären av tämligen små kurskorrigeringar. Ett rörligt och föränderligt samhälle är något som väcker hans avsmak. Gentemot nyheter visar Burke upp en surmulen vresighet.

För Burke representerar de sedan länge existerande institutionerna ett slags kollektivt förnuft. De enskilda människorna är bräckliga men deras samlade erfarenheter och insikter ackumuleras gradvis och genom en traditionsförmedling från generation till generation kan en kollektiv fond av visdom successivt byggas upp. En revolution eller en brådstörtad serie reformer kan mycket snabbt förstöra vad många generationer med stor möda skapat. Kedjan bryts då och en klyfta mellan generationerna öppnar sig. Och, säger Burke med en minnesvärd formulering, 'människorna blir föga bättre än sommarens flugor' (Ibid.: 96).

Det finns en modern version av Burkes filosofi för samhällelig förändring, nämligen den av Popper förespråkade 'piecemeal social engineering'. Mot denna filosofi ställer Popper den utopiska ingenjörskonsten. Denna består i att omforma 'The whole of society in accordance with a definite plan or blueprint' (Popper 1961: 67). De argument som han anför mot den 'holistiska' filosofi för samhällsomdaning är starkt besläktade med de argument Burke anför.

I likhet med Burke betonar Popper att en förnuftig samhällsplanerare vet hur litet han eller hon vet. Följaktligen bör man gå tillväga på följande sätt: '... step by step, carefully com-

paring the results expected with the results achieved, and always on the look-out for the unavoidable unwanted consequences of any reform'. För Popper gäller det därför att undvika reformer som är så omfattande och komplexa att det blir omöjligt att fastställa vad som egentligen orsakar vad. Fördelen med det stegvisa förfarandet är således att man inte tappar överblicken över hur orsaker och effekter hänger samman.⁴

Låt mig avsluta detta avsnitt med att göra den reflexionen att det finns en spännande motsättning mellan Poppers allmänna vetenskapsfilosofi och hans planeringsfilosofi. Medan stor försiktighet anbefalls vad gäller samhällsreformer bortfaller varje tveksamhet när det gäller att lansera nya teorier. Här gäller en oreserverad höghastighetsfilosofi. Nya teorier bör vara så djärva som möjligt. Så fort de presenterats bör de utsättas för obarmhärtig kritik. Inte en dag extra bör förspillas på att skydda nya teorier från falsifiering. Som motto för en av sina böcker har Popper valt: 'Our whole problem is to make the mistakes as fast as possible'. På teoriområdet gäller att vetenskapens snabba tillväxt är det överordnade målet.⁵

Rörlighetens politiska filosofi

Som den ledande representanten för en rörlighets- och höghastighetsfilosofi bör man se den vittberömde Adam Smith (1723-1790), upplysningstänkare, moralfilosof och banbrytande nationalekonom. Jag kommer här att bygga min framställning på det storslagna verk, som Smith låter publicera det händelserika året 1776 – *An Inquiry into the Nature and Causes of the Wealth of Nations* (här förkortat WN).

Jag skall här presentera en logisk rekonstruktion av den teori som Smith framlägger i WN. Med 'logisk rekonstruktion' menar jag en framställning som klart urskiljer teorins empiriska kärna och dess olika slag av förutsättningar. De förutsättningar som jag kommer att

uppmärksamma rör människosyn, värderingar och empiri.⁶

Vad gäller människosyn hos Smith bör man särskilt lyfta fram att han anser att människor alltid har en strävan efter att förbättra sina materiella villkor. För att denna strävan skall komma till uttryck krävs emellertid att den har några utsikter att krönas med framgång. Om sådana utsikter till högre materiellt välstånd visar sig framträder hos människan en rastlös iver att ständigt öka detta välstånd. Våra förfäder var lata därför att de saknade tillräcklig stimulans till flit, påpekar han (WN:335). Även om termen 'incitementstruktur' inte förekommer hos Smith är det uppenbart att han är synnerligen väl förtrogen med den tanke som termen uttrycker.

Det finns, som doktrinhistorikern Scott Gordon framhållit, skäl att beteckna Smiths människa som 'det missnöjda djuret' (Gordon 1991:134). Som Smith ser det finns det i en människas liv mellan födelse och död knappast ett enda ögonblick där hon är så tillfreds med sin situation 'as to be without any wish of alteration or improvement, of any kind'. Och vad människorna i första hand vill ha för att förbättra den egna situationen är ökad förmögenhet (WN: 341).

Till grund för den ekonomiska teori som Smith utvecklar ligger vissa grundläggande värderingar. I denna kategori finner vi antagandet att mänskligt arbete i sig saknar värde. Produktionens syfte är endast att framställa varor för konsumtion. Den process som leder till varuframställning saknar för arbetskraften egenvärde. Denna maxim finner Smith så absolut självklar att 'it would be absurd to attempt to prove it' (WN: 660).

Smiths maxim är, naturligtvis, långt ifrån självklar. Hade den varit det hade dess motsats inte så ofta förfäktats. Hur många tänkare har inte betraktat arbetet och arbetsglädjen som livets mening? 'Ingenting i världen kan ersätta förlusten av arbetsglädjen', betonar Simone Weil (1994: 86).

Enligt Smith är ett folks välstånd beroende av både hur stort det materiella varuutbudet är och hur rikt varierat det är. Det är också viktigt för honom att rikedom kommer befolkningens breda lager till del. Inget folk kan kallas rikt om inte välståndet kommer befolkningsmajoriteten till del. Det materiella välståndet är således av stor betydelse för Smith. Dess charm blir föremål för lovprisning. Men det räcker inte att inneha ett visst mått av välstånd. Detta måste också hela tiden växa. Ja, inte nog härmed. Välståndet måste öka i expressfart. Ett rikt och utvecklat land kännetecknas nämligen av att:

... all the different orders of people are growing *every day* more expensive in their houses, in their furniture, in their tables, in their dress, and in their equipage. (WN: 814. Min kursivering)

Efter att ha presenterat några centrala inslag i Smiths människosyn och värderingar är det viktigt att klart och otvetydigt fastslå vad som utgör samhällets grundläggande *målsättning*. Man brukar, som exempelvis Raphael (1985:29) gör, mena att detta mål är ekonomisk tillväxt. Denna uppfattning är inte direkt felaktig men den kräver en komplettering för att göra Smith full rättvisa. Jag skulle vilja hävda att det mest önskvärda för honom inte bara är ekonomisk tillväxt utan en tillväxt i *högsta möjliga tempo*.

Smiths grundsyn är starkt rörlighetsorienterad. Vi såg i citatet ovan där Smith formulerar sitt materialistiska ideal hur framsteg sker *dagligen*. När han talar om människors vilja att förbättra sin ställning avses något som *ständigt* önskas. I samband med att den store skotten behandlar olika regleringar av näringslivet beklagar han deras skadliga verkningar. Han hävdar att utan dem hade kapital och inkomster kunnat ökas med – '*the greatest possible rapidity*' (WN:458. Min kursivering).

Rent kvantitativt utgörs den största delen av

WN av analyser av de *empiriska* relationer mellan olika medel och målet om snabbast tänkbara välförbättring. Det är också denna del som skänkt Smith den enastående berömmelse som tillkommit honom som vetenskaplig ekonom. För mina syften behöver denna del av Smiths verk inte behandlas ingående. Jag nöjer mig här med att ytterst summariskt framhålla några av de viktigaste empiriska antaganden som görs.

Ett av de mest grundläggande empiriska postulaten är att ekonomisk tillväxt kräver långtgående arbetsdelning. Denna medför att arbets produktivitet kan ökas i oerhörd omfattning. Att Smith har rätt härvidlag kan knappast ifrågasättas. I vår moderna värld får vi ständiga bevis för postulatets giltighet. Det förtjänar emellertid att nämnas att redan Smith själv var starkt medveten om att en långtgående specialisering inom arbetslivet hade skuggsidor.

Mot den snabbt ökande mängden och mångfalden av varor som arbetsdelningen möjliggör ställer Smith det moraliska och mentala förfall som är det pris som effektiviteten frambringar. För flertalet arbetande innebär arbetslivets specialisering att de kommer att utföra ett litet antal handgrepp ett stort antal gånger varje dag. Den arbetande förlorar därför vanan att anstränga sitt förstånd och blir 'as stupid and ignorant as it is possible for a human creature to become' (WN:782).⁷ När man läser Smiths beskrivning av arbetsdelningens plågsamma avigsidor förs tankarna till vad som yttrades av en av påvarna i Rom: 'Materialet kommer ut från fabriken i förädlad tillstånd, arbetarna i förnedrat'.⁸

Arbetsprocessernas uppdelning i ett stort antal delmoment är således ett instrument varigenom det materiella välförståndet kan ökas. En snabb ekonomisk utveckling är emellertid förknippad med ett antal andra institutionella förändringar. Till denna kategori hör bland annat utvidgade marknader. Dessa måste ständigt växa. Raphael har fullkomligt rätt när han un-

derstryker att det av Smiths resonemang följer att 'growth requires *ever-widening* markets' (Raphael 1985:51. Min kursivering).

Ett viktigt inslag för att varorna skall kunna finna snabb avsättning är förbättrad transportkapacitet. Här finner vi ett av de få områden där staten kan spela en viktig roll. Vägledande för staten när det gäller utbyggnad av goda vägar, broar, segelbara kanaler och liknande är den samhällsnytta de kan generera. Smith lägger stor vikt vid att denna samhällsnytta måste kunna dokumenteras. I en av de många fängslande historiska översikter, som upptar en stor del av WN, ger Smith många exempel på hur olika maktfullkomliga potentater ägnat sig åt vidlyftiga men alldeles onödiga projekt.

Sammanfattningsvis framstår Adam Smiths ekonomiska teori och dess normativa förutsättningar som en idealtypisk höghastighetsfilosofi. Människor är för Smith varelser som rastlöst strävar att förbättra sin materiella position. Samhällets grundläggande mål blir då att underlätta en välförbättring i expressfart. De empiriska inslagen i Smiths teoriutbyggnad är utformade som medel att åvägabringa detta grundläggande mål.

Jag vill tillägga en viktig filosofisk princip som genomsyrar Smiths verk men som inte explicit formuleras. Jag syftar på relationen mellan tidsåtgång och pengar. Denna princip finner ett fullödigt uttryck hos Smiths samtida Benjamin Franklin (1706-1790) – upplysningsman, skriftställare, diplomat, uppfinnare (av bland annat åskledaren) mm. I Franklins ytterst läsvärda självbiografi kan man finna den historiskt betydelsefulla principen – 'Tid är pengar'.

Franklins princip låter sig bara formuleras i samhälle där en betydande sekularisering börjat äga rum. I medeltidens europeiska värld kretsade hela livet runt den kristna världssåskådningen. Enligt denna åskådning vore en sammankoppling av tid och pengar en i fundamental mening hädisk och gudlös åsikt. 'Die

Zeit war Gottes', konstaterar den tyska filosofen och pedagogen Marianne Gronemeyer (1996: 76). För att underkasta tiden mänsklig kontroll måste, påpekar hon, Gud som Tidens Herre avsättas.

Vad för övrigt gäller upphovsmannen till te- sen att 'tid är pengar' var han – föga förvånande – inte någon starkt troende person. Franklin berättar att han visserligen aldrig betvivlade att det fanns en Gud. Redan innan han fyllde femton år började han emellertid tvivla på centrala inslag i kristendomen. Och snart slutande han att besöka gudstjänsterna eftersom 'söndagen var min läsdag' (Franklin 1964: 79; 104). För en sentida läsare av Franklins självbiografi framstår hans religion närmast som en samling klokhetsregler för befrämjande av den personliga lyckan – och för framgång i affärsli- vet.

Rörlighetsfilosofin – två aktuella tillämpningar

Rörlighetstänkande och höghastighetsfilosofi är en världsåskådning som på oräkneliga sätt genomsyrar det moderna livet. Ekonomi, politik, vetenskap och vardagslivets otaliga former – inget område är undandraget dess omvälvande effekter.⁹

Jag skall i detta avsnitt ge två exempel – ett av mer småskaliga dimensioner och ett av global omfattning – på hur denna världsåskådning fungerar i praktiken. Vi såg ovan hur principen om att 'tid är pengar' formulerades på 1700-talet. I vår moderna värld är den en helt avgörande handlingsprincip. Den ständigt pågående och accelererande effektivitetsjakten är i första hand inriktad på att 'spara tid'.

Principen om tidens monetära natur betyder på många politiska områden att åtgärder som leder till minskad tidsåtgång är mycket värdefulla. Och om ett politiskt beslut kan förväntas leda till tidsvinster bör det (allt övrigt lika) fattas – och detta så fort som möjligt. En utdragen

beslutsprocess betyder ju att tidsvinster som kan göras skjuts upp. Härigenom sker förluster i pengar. Av principen om den nära sammankopplingen mellan tid och pengar följer således en viktig princip för politiskt beslutsfattande:

(P) Vid politiskt beslutsfattande är det av avgörande betydelse att själva beslutsprocessen inte är tidsmässigt utdragen.

(P) Betonar helt enkelt betydelsen av 'snabba beslut'.

Författaren till denna uppsats har i ett antal år bedrivit forskning inom området trafikpolitik. Jag har särskilt intresserat mig för hur det går till när stora investeringsbeslut fattas.¹⁰

Fallet Hallandsåsen

Ett belysande exempel är projektet om förbättrade järnvägsförbindelser mellan Danmark och Sverige. Jag syftar mer konkret på beslutet att bygga en tunnel under Hallandsåsen, vars avsikt (bland annat) är att bidra till snabbare tågförbindelser mellan Göteborg och Köpenhamn. Under 1997 inträffade här en mycket uppmärksammas miljöskandal. Giftiga ämnen från byggprocessen läckte ut i omgivningen och ledde till att djur dog och arbetare skadades. Den svenska regeringen tillsatte en 'sanningskommission' som hade det dubbla syftet att utreda vad som orsakade miljöskadorna och att föreslå åtgärder för att en upprepning inte skulle äga rum.¹¹ Jag skall här teckna huvud dragen i den process som ledde fram till det olyckliga resultatet.

I 1985 presenterades en första mer ambitiös studie om förutsättningarna för en tunnel under Hallandsåsen.¹² Utgångspunkten för denna utredning om en tunnel var att denna är möjlig att bygga. I utredningen görs listor över de fördelar och nackdelar ett tunnelbygge skulle medföra. Listan över fördelar är lång medan listan över nackdelar är mycket kort. Sammantaget kommer man därför fram till att

rekommendera ett bygge av en järnvägstunnel.

På plussidan finner man att såväl företags-ekonomiska som samhällsekonomiska skäl talar för en utbyggnad. Det som i första hand lyfts fram är värdet av de tidsvinster som en tunnel skulle innebära jämfört med den befintliga järnvagsdragningen över själva åsen. Restiden beräknas minska med 7-8 minuter vilket med tanke på det stora antalet resenärer 'sammantaget innebär avsevärd tidsvinst'. Och – som sagt – tid är pengar. Ur miljösynpunkt finns bara fördelar att notera. Man drar den intressanta slutsatsen att 'ur miljösynpunkt skulle ett tunnelbygge ej medföra några större problem'.

Det finns en nackdel som en ny förbindelse skulle innebära och som nämns mer i förbigående. Denna nackdel påtalas senare knappast alls, men har ett principiellt intresse och bör därför citeras in extenso:

'Järnvägens nuvarande sträckning över Hallandsåsen är mycket naturskönt belägen, vilket innebär att tågresan ur denna synpunkt är en positiv upplevelse för passagerarna. En järnvägstunnel skulle i detta avseende innebära en viss försämring'.

Detta påstående är inte bara anmärkningsvärt genom sitt understatement – att i hög fart fraktas genom en lång mörk tunnel jämfört med att i behagfullt tempo färdas genom en ovanligt naturskön trakt – innebär en 'viss' försämring. Det är också värt att minnas därför att här faktiskt nämns att resandet kan ha andra beaktansvärda kvalitéter än snabbhet i förflytningsavseende. Det finns vissa skillnader mellan människor och gods.

Det kan här vara på sin plats att skjuta in en anmärkning om det viktiga planeringsinstrument som samhällsekonomiska kalkyler utgör. I sådana kalkyler, som bygger på nationalekonomins cost/benefit analyser, försöker man tilldela alla nyttor och kostnader för samhället

av ett projekt monetära värden. I princip skall man kunna räkna ut ett projekts samhällsnytta genom att fastställa en så kallad nuvärdekvot. Denna kvot har den matematiskt tilltalande egenskapen att om den är större än noll är projektet samhällsekonomiskt lönsamt. Är kvoten mindre än noll gäller att samhällsekonomisk olönsamhet råder.¹³

Samhällsekonomiska kalkyler bygger på vissa kontroversiella filosofiska ställningstaganden. Ett sådant ställningstagande är att en lång rad värden kan uppskattas i penningstermer. Värdet av ett människoliv kan således uttryckas i kronor. Eftersom här tid antas vara pengar gäller samma sak tidsvinster respektive tidsförluster. Ett förgivettagande i kalkylerna är att resor är detsamma som bortkastad tid. Man säger visserligen inte så uttryckligen. Men eftersom förkortad restid alltid är en pluspost i kalkyler följer rent logiskt att resor saknar positivt värde.

Det kan här också tillfogas att i de flesta samhällsekonomiska kalkyler på trafikområdet väger tidsvinster allra tyngst. Det är därför av särskilt intresse att notera att i den tidiga undersökningen om en tunnel genom Hallandsåsen framhålls en faktor – en resas behag – som normalt aldrig påtalas, än mindre ges något mätbart utslag i den samhällsekonomiska kalkylen.

Under 1990 framlägger statliga Banverket en stor banutredning om en tunnel genom Hallandsåsen. Man påpekar här att en sådan tunnel utgör en viktig länk i Väst kustbanan som skall förbinda Göteborg och Malmö med en dubbelspårig järnvägslinje. Väst kustbanan ses i ett industriellt tillväxtperspektiv. Denna järnväg är visserligen viktig för persontrafiken. Det är dock, enligt utredningen, i första hand näringslivet som gynnas av en utbyggnad. Man syftar då på en snabbare och effektivare gods-distribution som en samordning av det europeiska järnvägsnätet innebär.

Det görs inom utredningen inte någon själv-

ständig samhällsekonomisk kalkyl. Det hävdas icke desto mindre att 'projektet är bedömt ur samhällsekonomisk synvinkel som ett av de lönsammaste i Sverige'. Vad denna bedömning bygger på är oklart.

Det är först i denna studie som de geologiska problemen med en tunnel genom den vattenrika åsen ägnas en viss seriös uppmärksamhet. Vattenläckage antas ge upphov till 'omfattande problem'. Dessa tror man emellertid optimistiskt nog skall gå att bemästra med lämpliga tätningsarbeten.

I juni 1991 beslutade den svenska regeringen om att bygga en tunnel för dubbelspårig järnvägstrafik genom Hallandsåsen. Någon miljöprövning av projektet föregick inte detta beslut. En snabb sådan prövning genomfördes först året därpå i samband med att en serie överklaganden mot beslutet avisades av regeringen i Stockholm. Nu kunde själva byggnationen ta sin början.

Under 1992 fick Kraftbyggarna Entreprenad AB, dotterbolag till statliga Vattenfall, i uppdrag att bygga tunneln. Trots varningar från flera håll accepterade Banverket Kraftbyggarnas metod med sk fullortsborrning med hjälp av jätteborren Hallbor. Man trodde sig att man hade funnit en metod för särskilt snabb genomträngning. Metoden blev ett spektakulärt fiasko. Man lyckades endast intränga 13 meter i den svårforcerade åsen. Företaget tvingades övergå till konventionell sprängteknik för att slutligen lämna hela projektet. Skanska fick uppdraget att fullfölja projektet, som nu var mycket kraftigt försenat.

För Banverket innebar Kraftbyggarnas misslyckande en besvärande tidsspillan. Eller som en av mina intervjupersoner uttryckte saken: 'Efter ett år var man två år försenad.' För att påskynda utbyggnaden ville man gå in ovanifrån åsen och på så sätt kunna arbeta på flera olika fronter samtidigt. Genom detta så kallade 'mellanpåslag' skulle byggtiden förkortas med två år. Denna tidsvinst antogs motsvara en sam-

hällsnytta på cirka 60 miljoner kronor. Båstad kommun, inom vilken tunneln går, motsatte sig dock av miljöskäl detta nya ingrepp i den känsliga miljön på åsen. Ett enigt fullmäktige förklarade sig vilja stoppa detta 'med alla tillgängliga medel'.

Båstad kommun kunde dock tänka sig att retirera från sitt tillsynes orubbliga motstånd om priset bara blev det 'rätta'. När staten genom Vägverket erbjöd 95 miljoner till nya vägar inom kommunen visade det sig att kommunledningen var villig uppge sitt motstånd. Banverket fick sitt 'mellanpåslag' och utbyggnadstakten kunde ökas.

De inträngande vattenmängderna blev emellertid mycket större än vad som var förutsatt i de villkor som en speciell domstol i vattenmål – Vattendomstolen i Växjö – hade uppställt. Oron, för att inte säga desperationen, bland de ansvariga tunnelbyggarna ökade. Allt mer pressade började man i all hast testa olika tätningsmedel. Utan att ta hänsyn till förekommande varningar började man under våren 1997 använda tätningsmedlet Rhoca Gil i mycket stor omfattning. När miljöskandalen inträffade i början av oktober samma år hade egentligen ingenting gjorts för att samla in kunskaper om miljöegenskaperna hos detta tätningsmedel.

Det ansvariga statsrådet – kommunikationsminister Ines Uusman – gav snart uttryck åt sin uppfattning att projektet skulle kunna fortsättas. 'Kan man åka till månen, så kan man väl bygga en tunnel på ett säkert sätt', menade hon.¹⁴ Hennes teknologiska optimism – eller skall man kanske snarare tala om arrogans – är en trogen avspegling av den självklarhet med vilken ansvariga tunnelbyggare från projektets början trott sig bemästra uppkommande miljöproblem.

Vi möter denna attityd i tillspetsad form hos den franske filosofen Paul Virilio, en egensinnig diagnostiker av det moderna höghastighetssamhället. Berg och andra hinder i vägen för mänsklig framfart är till för att 'plattas till',

hävdar han. Vi skulle här kunna jämföra trafikplanerarens entusiasm med bergbestigarens: '... egentligen är han inte så intresserad av att nå toppen som att platta ut själva berget och jämna det med marken' (Virilio 1996: 122).

Hanteringen av tunneln genom Hallandsåsen röjer således ett betydande mått av respektlöshet inför naturen. Denna ses endast som ett instrument för mänskliga strävanden. Människan antas ha en oinskränkt rätt till makt över naturen. Håri kan man se en tillämpning av den teknikfilosofi som formulerades redan på 1600-talet när 'Royal Society', det mest ansedda av alla vetenskapsakademier i världen, bildades i England. Filosofen von Wright har sammanfattat den syn på naturen som förelåg vid sällskapets tillkomst:

Naturen är *kvinnan*, som vetenskapsmannen skall betvinga. Han skall metodiskt och systematiskt avslöja moder Natur, blottlägga hennes hemligheter, intränga i hennes sköte och sålunda tvinga henne till fullständig underkastelse.¹⁵

Fallet med tunnelbygget genom Hallandsåsen illustrerar på en nästan övertydligt sätt hur höghastighetsfilosofin och tesen att tid är pengar kan fungera i verkligheten. Vi ser här också mycket klart hur denna tes samvarierar med ett uppdrivande av beslutstempot, dvs (P) sid. 149. Kort sagt, om ett nytt projekt kan innebära viktiga tidsvinster måste också beslutet om att förverkliga det påskyndas. En långsam beslutsprocess betyder ju på ett uppenbart sätt tidsförluster, alltså – i planerarnas värld – mätbara penningförluster. Vi ser ovan hur man från planerarhåll exempelvis uttrycker den tidsvinst som 'mellanpåslaget' uppe på åsen skulle betyda i kronor – 60 miljoner.

Det måste naturligtvis här påpekas att den strävan att ständigt vinna tid som präglar hela historien om tunnelbygget inte kröntes med framgång. Tunnelprojektet kom att utvecklas

till vad man brukar kallar en 'planeringskatastrof'.¹⁶ Ibland blir således en intensiv önskan om att uppnå tidsvinster kontraproduktiv.

Fallet med hur politiken underordnas marknaden

Den två senaste decennierna kännetecknas av en nyliberal offensiv i global omfattning. En våg av marknadsreformer har i grunden förändrat det politiska och ekonomiska livet. Ändlösa rader av avregleringar och privatiseringar har avlöst varandra. Härigenom har den offentliga sfärens omfattning och inflytande reducerats. Undanröjandet av hindren för kapitalets rörlighet har i hög grad påskyndat globaliseringen. Kapitalmarknadens aktörer har kunnat glädja sig åt ett växande inflytande medan nationella regeringar tvingats se sitt handlingsutrymme krympa. Kort sagt, vi har praktiskt taget överallt kunnat bevittna statsmaktens reträtt inför marknadskrafterna.¹⁷

Mot resonemanget ovan kan riktas en invändning. Hur, kan man fråga sig, är detta sätt att resonera förenligt med det alldeles obestriddiga faktum att antalet demokratier i världen ökat så markant de senaste två årtiondena? En stor mängd kommunistiska diktaturer och andra typer av auktoritära system har fallet som kägglor? Och har inte den globala kapitalismen här bidragit till detta sakförhållande?

Som jag ser det råder här ingen nödvändig motsättning. Vi måste helt enkelt skilja mellan olika typer av demokratier. Man kan, som bland andra den finske sociologen Erik Allardt gör, skilja mellan 'röstningsdemokrati' och 'medborgardemokrati'. Medan denna förra typen av demokrati främst innebär att de styrande kan väljas genom konkurrensbetonade politiska val, betyder det senare att betydande befolkningslager också är politiskt aktiva på ett flertal andra sätt utöver själva rösthandlingen. Allardts tes är – och här håller jag med – att globaliseringen gynnar uppkomsten av röst-

ningsdemokratier medan den samtidigt försvagar medborgardemokratien (Allardt 1999).

Det har sagts att Adams Smiths WN är det kanske viktigaste och mest inflytelserika verk som någonsin författats. Omdömet fälldes av historikern H. T. Buckle redan i mitten av 1800-talet.¹⁸ I synnerhet utvecklingen under de senare decennierna av 1900-talet ger särskild emfas åt detta omdöme. Den oerhörda fart som marknadsekonomi och marknadstänkandet fick under denna period skulle rimligen ha glatt höghastighetsfilosofen Adam Smith.¹⁹

Den amerikanske policy analytikern Edward Luttwak har introducerat den välfunna termen 'turbokapitalism' för den nya höghastighetsökonomien. Själv varm anhängare av en modererad form av kapitalism är Luttwak emellertid djupt bekymrad inför den nya formen av ohämmad kapitalism. Så här sammanfattar han ideologin hos turbokapitalismens mandariner:

'What they celebrate, preach and demand is private enterprise liberated from government regulation, unchecked by effective trade unions, unfettered by sentimental concerns over the fate of employees or communities, unstrained by customs barriers or investment restrictions, and molested as little as possible by taxation. What they insistently demand is the privatization of state-owned businesses of all kinds, and the conversion of public institutions, from universities and botanic gardens to prisons, from libraries and schools to old people's homes, into private enterprises run for profit. What they promise is a more dynamic economy that will generate new wealth, while saying nothing about the distribution of any wealth, old or new'. (Luttwak 1998: 27)

Luttwak menar att de krafter som kan balansera en oinskränkt marknadsekonomi försvagats i alltför stor utsträckning. Det är också hans uppfattning att det uppstått en orimlig obalans

mellan de vinster som små grupper kunnat tillkämpa sig och de förluster som drabbat mycket breda grupper av medborgare.

Politiken har kommit att allt mer underordnas marknadens värderingar. Liksom i näringslivet har effektivitet och snabba beslut kommit att bli ledstjärnor i det politiska livet. Detta är, av olika skäl, olyckligt. I det ekonomiska livet finns på ett helt annat sätt än i politiken en entydig värdeskala. Här är högsta möjliga vinst det överordnade målet.²⁰ I politikens värld finns däremot – eller åtminstone bör finnas – en pluralitet av värden som skall tillgodoses.

Statsvetaren Lennart Lundquist har i ett flertal verk analyserat olika värden som bör befrämjas av den offentliga sfären och som skall vara styrande inom denna sfär. Han påpekar att man här brukar nämna värden som rättssäkerhet, etik, effektivitet, demokrati och rättvisa (Lundquist 1992: 64). Konstitutioner utgör, menar Lundquist, ofta en god källa om vilka värden som särskilt anses viktiga att trygga. Som ett belysande exempel hänvisar han till den svenska regeringsformens två inledande paragrafer där man kan finna en uppräkningslista av värden som gäller all svensk offentlig verksamhet. Här omnämns särskilt: lagbundenhet, dvs att den offentliga makten är underordnad lagarna, likhet inför lagen, respekt för den enskildes integritet, värn av välfärden, jämställdhet mellan könen, och respekt för minoriteterna. I denna grundlag lyfts också fram att folkstyrelsen skall värnas, dvs. att det offentliga skall verka för att demokratins idéer skall vara vägledande inom alla samhällsområden (Ibid: 64-65).

Politikens sfär är naturligtvis inte den enda sfär där marknadstänkandet gradvis har trängt in. Inte ens vetenskapens till synes så värderingsfria rum har kunnat hållas fritt från infiltration av ekonomins värdesystem och världsbild. För statsvetenskapens del är 'Rational Choice Theory' (RCT) den trojanska häst som fört in det ekonomiska tänkandet i forsknin-

gen om politik. RCT är en teori som inte kan negligeras. Den håller på att få en dominerande ställning inom discipliner som statsvetenskap och sociologi.

Liksom den mikroekonomiska teorin antar RCT att människor är rationella nyttomaximerare. I en välkänd lärobok förklaras att RCT studerar de politiska konsekvenserna av privata önskemål. Det tas för givet att 'people get involved in politics in order to further their own personal objectives' (Laver 1997: 1). Rent allmänt strävar de forskare som utgår från RCT att förklara politiska fenomen i termer av ekonomisk konkurrens. Partier är ett slags företag som erbjuder paket av tjänster på en väljarmarknad. Och väljarna är konsumenter som försöker att uppnå vad som är bäst för dem själva. Osv.

Att se väljare som konsumenter innebär en radikal avvikelse från den hävdvunna idén om medborgarskapet och dess specifika dygder (Dagger 1997: 105). Politik handlar inte bara om att, som RCT ser saken, aggregera preferenser. Politik handlar också om att genom diskussioner mellan medborgare övertänka och kanske också ändra preferenser (Elster 1986).

Det skall här inte på något sätt förnekas att RCT har betydande vetenskapliga förtjänster. Det som gör denna teori problematisk är emellertid dess tydliga ideologiska dimensioner. Det är svårt att helt frigöra sig från tanken att den starka ställning som RCT fått inom forskarsamhället har att göra med att den otvivelaktigt ger marknadsekonomi och marknadstänkandet en legitimering. Även forskarsamhället ingår i ett maktmässigt styrfält där det kringliggande samhället sätter sin prägel på vad som förefaller vara rent internvetenskapliga val, som exempelvis val av teoretiska synsätt.

Homo accelerans – den filosofiska grundvalen

Jag har ovan beskrivit höghastighetsfilosofin och presenterat några exempel på dess praktiska implementering. Rörlighetsfilosofierna har

framställts som *politiska* filosofier. Något försök att förklara eller förstå deras grundvalar har hittills inte gjorts. Den enda antydning av något sådant har varit påpekandet att Platons politiska orörlighetsfilosofi hänger samman med hans metafysiska idélära. Om höghastighetsfilosofins grundvalar har inte något sagts. Det är nu på sin plats att ställa frågor som 'hur skall vi egentligen förstå höghastighetsfilosofin?', 'Hur kan man förklara att denna filosofi fått en sådan massspridning?' och dylikt. Endast om vi försöker besvara frågor som dessa – om än tentativt – har vi bidragit till något som skulle kunna göra skäl för beteckningen 'samtidsförståelse'.

Jag skall här göra ett försök att teckna den filosofiska bakgrunden till det alltmer uppskruvade livstempo som utmärker Homo accelerans.²¹ Min strategi kommer att vara att ta utgångspunkt i en helt annan livsvärld och sedan studera hur denna gradvis går under.

Min utgångspunkt är den europeiska medeltid då den kristna världsåskådningen helt satte sin prägel på människors liv. Filosofin och konsten under medeltiden bär värtaligt vittne om hur en världsåskådning fullständigt kan dominera under en epok. Det är för medeltidens människor självklart att det finns en Gud och att det finns ett liv efter den kroppsliga döden. I en central mening är livet i den jordiska 'jämmerdalen' bara ett förspel till det verkliga livet, som inträder efter döden. För den mänskliga maktens del gäller under detta tidevarv att Gud i sin himmel är den yttersta källan och legitimeringsgrunden.²²

Den kände holländske kulturhistorikern J. Huizinga ger en kondenserad karakteristik av den medeltida världen:

Hela kristenhetens liv under medeltiden är uppfyllt av religiösa föreställningar. Det finns ingen företeelse, ingen handling, som inte jämt och ständigt återföres på sitt förhållande till Kristus och tron. Allt är in-

ställt på en religiös uppfattning av hela tillvaron, och innerlig tro utvecklas i rikt mått. (Huizinga 1964: 164-65)

Det tolkningsmonopol som den kristna världsbilden besatt kom att undermineras under renässansen. Kanske kan man se Machiavellis *Fursten*, som författades 1513, som ett symboliskt uttryck för denna historiskt betydelsefulla förändring. Machiavellis verk är rent inomvärldsligt. När han ger sina råd till furstarna om lämpliga metoder att gripa och behålla makt görs inga hänvisningar till den kristna religionen. Machiavelli tigger om kristendomen. Hans tystnad är i detta centrala avseende, säger den välrenommerade statsvetaren Quentin Skinner med en minnesvärd formulering, 'epokgörande' (Skinner, 1986).

Man kan diskutera om det finns några specifika händelser i världen som lett till kristendomens försvagning som världsåskådning med monopolställning. Marianne Gronemeyer har en intressant teori. För henne finns det en sådan händelse, nämligen digerdöden ('der Schwarze Tod', 'Black Death') som härjade i mitten av 1300-talet. Historiker har uppskattat att mellan 30 och 50 procent av Europas befolkning föll offer för denna oerhörda farsot. Gronemeyer tvekar inte om orsakssammanhangen:

Dieser im Pestinferno entstandene Tod ist es, der das Lebensgefühl der Moderne entscheidend prägt. Die ungeheure Anstrengung der Weltverbesserung, die die Moderne auf sich nimmt, ist eine Kampf-ansage an *diesen* Tod.' (Gronemeyer 1996: 15)

Som Gronemeyer ser det är det alltså digerdöden som framkallat de intensiva strävanden som gjorts att förbättra tillvaron på denna jord. Om hennes historieskrivning är korrekt eller ej kan vi lämna därhän. Vad som är viktigt att kon-

statera är att det under senmedeltiden och därefter uppkommer en stark önskan att förhålla sig till det upplevda faktum, att detta livet är det *enda* livet.

Gronemeyer urskiljer ett antal tänkbara reaktioner inför det antagna förhållandet att detta livet är det enda livet och att det är kort och oberäkneligt. Sju olika reaktioner diskuteras och som kan ses som strategier att bemästra dödsfruktan (Ibid.: 91-105).

Den första är att ställa sig oberörd inför döden och ge upp alla jordiska önskemål. Endast om man inget har att förlora kan man betrakta döden med jämnmod. Detta synsätt finner vi exempelvis hos Petrarca (1304-1374) för vilken idealet är en människa som med hjälp av sitt förnuft övervunnit sina lidelser. Denna reaktion påminner starkt om livsfilosofin hos anti-kens stoiker.

En helt annan reaktion är 'memento vivere', som ordagrant betyder 'minns att du lever'. Denna reaktion illustrerar Gronemeyer med det försök som ett antal unga florentinare gjorde att undfly pesten och göra sina återstående dagar så behagfulla som möjligt. Så berättar Boccaccio (1313-1375) i novellsamlingen 'Decamerone' hur de välbeställda ungdomarna förnöter sina dagar i en lantlig idyll genom att berätta underhållande, lärrika och erotiska historier för varandra. 'När icke mycket hopp finns – låt oss göra våra återstående dagar så angenäma som möjligt' – lyder alltså livsprincipen här.

En tredje reaktion handlar om att förlänga medellivslängden. I detta fall rör det sig främst om en kampattityd mot den förtidiga döden. Denna är skandalös och en källa till djup upprördhet. Livet är kort men var och en skall åtminstone ha rätt till sin beskärda del.

En fjärde reaktion är önskan att säkra den egna existensen genom skapandet av verk som efterlämnar spår efter det att upphovsmannen är död. Under renässansen börjar konstnärerna att signera sina verk, en praxis som var

okänd under medeltiden. Och konstnärerna kunde dessutom utlova sina uppdragsgivare att de som avporträtterade gestalter kunde bli ihågkomna av eftervärlden. Ett intressant exempel utgör här den kände målaren Albrecht Dürer, som tydligen led av kronisk penningbrist. I ett bevarat brev till Jacob Heller 1509 ställer Dürer i utsikt att om han får måla Hellers porträtt kommer denne att bli ihågkommen i 500 år.

En femte reaktion är att försöka göra livet inte bara säkrare utan också längre. Filosofen René Descartes (1596-1650) är i detta avseende en märkesman. Han hyste en obegränsad tilltro till den medicinska vetenskapen. Descartes betraktade inte döden som ofrånkomlig utan endast som 'än så länge' ofrånkomlig. Han var också teknikoptimist. Genom att ta 'ett oändligt antal maskiner' i bruk skulle det dagliga livet kunna underlättas och bli 'en enda lång söndag'.

De reaktioner vi hittills behandlat har det gemensamt att de handlar om hur dödsfruktan inför livets korthet för den *enskilda* människan skall kunna bemästras. En sjätte reaktion handlar att människan kan få mening i sin tillvaro genom att se sig som en länk i en lång kedja av mänskliga *framsteg*. Individen lider visserligen av tidsbrist men släktet har tid på sig. Som Gronemeyer ser det har spänningen mellan släktet och individen friggjort modernitetens explosiva krafter.

En sjunde – och sista – reaktion är något för oss synnerligen välbekant, nämligen en tempohöjning av det mänskliga lives olika yttringar. För individen blir det egna livet en kapploppning med tiden. Klyftan mellan den tid man har till sitt förfogande och de möjligheter som står till buds framstår som allt större. För att inte gripas av panik måste individen ta till olika tekniker och konstgrepp för att vinna tid för att på så sätt få ut så mycket som möjligt av livet.

Av de olika reaktioner som Gronemeyer di-

skuterar kvarstår vissa fortfarande som aktuella medan andra har (i det närmaste) helt bortfallit. Det stoiska alternativet saknar idag helt samhällelig betydelse, vilket också kan sägas om låghastighetsalternativet 'memento vivere'. De reaktioner som går ut på att höja medellivslängden, förlänga livet och göra vardagen säkrare och mer angenäm finns naturligtvis kvar som starka drivkrafter. De förhoppningar som idag tillskrivs genteknologin visar vilken betydelse Descartes optimism fortfarande har. De reaktioner som handlar om att överleva i verk av bestående värde eller att vara en nyttig länk i en fortlöpande kedja av mänskligt framskridande har inte helt försvunnit men måste nog numera främst ses som randföreteelser.

Vad som kvarstår med förkrossande dominans är den tempohöjande reaktionen. Jag skall här kondensera beskriva de filosofiska förutsättningar på vilka Homo Accelerans vilar. Eftersom vi i alla i mer eller mindre stor utsträckning låter våra liv styras av dessa förutsättningar kan en diskussion av dem bidra till det som redan den berömda inskriptionen på det antika templet i Delfi uppmanade till – 'Känn dig själv'.

(HA1) Människan är ingenting annat än vad hon *själv* gör sig till.

(HA2) Det finns inte något liv efter döden. Alltså: Det finns bara *ett* liv.

(HA3) Detta enda liv är *kort*.

Dock:

(HA4) Detta livet är fyllt av *oändliga* möjligheter.

Det är intressant att notera att (HA1) lanserades redan under 1400-talet av den lärde humanisten Pico della Mirandola i vad som kallats renässansens 'ädlaste testamente' – *Om människans värdighet*. Här låter Pico sin Gud, 'den bästa av hantverkare', beskriva människan på följande storslagna sätt:

‘Du är av inga gränser instängd, utan skall fastställa dem själv med din vilja i vars hand jag har lagt dig. Mitt i världen har jag ställt dig, för att du därifrån så mycket lättare skall kunna skåda runt omkring dig allt som finns i världen. Varken himmelsk eller jordisk, varken dödlig eller odödlig har vi gjort dig, på det att du liksom din egen skulptör och formare fritt och ärofullt må kunna ge dig den gestalt du helst vill ha. Du skall ha makt att degenerera till lägre former som är djuriska, du skall ha makt att enligt din själs beslut regenereras till de högre former som är gudomliga’. (Pico della Mirandola 1996: 83)

Vältaligare än så kan man knappast formulera principen om viljans frihet och det ansvarsfulla handlandets fundamentala betydelse. Man måste observera att det är ett maktpåliggande kall som läggs på den enskilda människan. Hon har fullt ansvar för den svåra uppgiften att gestalta sig själv och sitt liv – och avståndet mellan ytterligheternas degeneration och regeneration är ‘himmelsvitt’.

När (HA1) efter flera hundra år får mas-spridning återfinner vi tesen i det kända talesättet att ‘varje människa är sin egen lyckas smed’.

Såväl (HA2) som (HA3) formuleras under renässansen men tränger inte ner i ‘folkdjupen’ förrän sekulariseringen tagit fart på allvar. Renässansens begynnande sekularisering fördröjs av reformationen (och motreformationen). Och härmed blev, säger Nietzsche i *Antikrist* med en karakteristisk tillspetsning, ‘renässansen en epok utan mening, ett stort Förgäves’ (Nietzsche 1971: 59). Under upplysningstiden fortsatte emellertid det undermineringsarbete av kristendomen som renässansen hade inlett.

Om sekulariseringen bland filosofer och intellektuella är tämligen utbredd under 1800-talet tar det längre tid för denna förvandling av

världsåskådningen att verkligen tränga in hos folkens breda lager. Så sent i början av 1900-talet har kristendomen fortfarande ett starkt grepp om det vanliga folket. När författaren Wilhelm Moberg berättar om sin barndoms skolgång i Småland för knappt hundra år sedan upplyser han att så mycket som en tredjedel av undervisningen upptogs av katekes och biblisk historia. ‘Kristendomen var det utan jämförelse viktigaste ämnet’, konstaterar han (Moberg 1968: 55). ‘Vår skola i skogen var i främsta rummet en läroanstalt, där vårt samhälles officiella moral och kristliga dygder skulle inplanteras i oss. Jag skulle i första hand lära mig lydnad för Gud Fader, vördnad för kung och överhet, våra lärare, föräldrar, husbönder och herrar, efter Luthers bud i hans katekes.’ (Ibid.: 64-65)

Småland i Sverige var på intet sätt unikt för situationen i Europa i början av 1900-talet. Snarlika förhållanden rådde i de flesta av Europas länder. Detta bekräftas av statvetaren Herbert Tingsten, som företagit en systematisk studie av skolundervisningens innehåll under senare delen av 1800-talet och den första delen av 1900-talet. Tingsten finner att nästan överallt framträder samma mönster i lärostoffet. ‘Grundtonen var i regel religiös ... Gud styr i stort sett världen till det bästa ... överheten är av Gud’ är några av de gemensamma temata som inpräntas i skolbarnen (Tingsten 1969: 13-4). Särskilt i de kristna läroböckerna finner man ‘en tävlan i undersåtlighet, lydaktighet, ödmjukhet, tacksam osjälviskhet’. All överhet skall lydas ‘såsom av Gud tillsatta makthavare och kontrollörer’ (Ibid.: 265-66).

Först efter det andra världskriget ändras läroböckernas innehåll på ett markant sätt. Rent allmänt vågar man kanske påstå att det just efter det andra världskriget som avkristningen blir verkligt omfattande. Det är nu – vill jag drista mig att hävda – som det filosofiska tankekomplexet (HA1) – (HA4) blir styrande för folkflertalets liv.²³ Det är också nu som den oer-

hörda rastlösheten framträder så otvetydigt. Den visar sig på en mångfald olika sätt. I de skandinaviska länderna framträder denna på det politiska planet – för att ta ett viktigt exempel – som en intensiv och genomgripande reformiver. Allt skall i grunden göras om.

Jag har hittills inte sagt så mycket om (HA4), dvs om de oändliga möjligheter som öppnar sig för den enskilde. Jag nöjer mig här med ett exempel. Den alltmer genomträngande reklamen är *en* viktig mekanism varigenom vi alla ständigt blir påmind om mångfalden av valmöjligheter. Den moderna reklamen är ju så mycket mer än erbjudande av varor och tjänster till försäljning. En minst lika viktig del, ja kanske till och med en viktigare del, är utbudet av 'livsstilar'.

Den moderna reklamen har på ett nästan symboliskt övertydligt sätt knutit an till den människosyn som redan Adam Smith formulerade för mer än två hundra år sedan. Jag syftar på människan som 'det missnöjda djuret'. Är det något som förenar all reklam så är det just missnöjestemat. Temat opererar på tre olika områden. Man skall var missnöjd med de ting man har. Man skall vidare vara missnöjd med hur man ser ut. Slutligen skall man var missnöjd med det liv man lever. Det finns dock alltid en räddning ur den eländiga situation man befinner sig i. Denna står att finna i konsumtion. Men – ack tyvärr – denna räddning är högst temporär. Snart är man tillbaka i det sorgliga utgångsläget. För att helt motstå dagens raffinerade reklam krävs en själsstyrka värdig en antik världsföraktare.

Den moderna reklamen passar på ett perfekt sätt människan som Adam Smith beskrev henne. Från vaggan till graven finns det egentligen inte, som vi erinrar oss, ett enda ögonblick som en människa kan vara fullkomligt nöjd. Vad som är naturligt och vad som är 'socialt konstruerat' vad gäller människans natur är i sammanhanget en naturlig fråga, som jag dock avstår från att här diskutera.

Att människan vars liv styrs av (HA1) – (HA4) är rastlös är föga ägnat att förvåna. Ständigt måste hon ju fråga sig: 'Handlar jag nu verkligen på ett optimalt sätt?', 'Kanske borde jag handla på ett annat sätt som skulle ge mig större utbyte?' Osv. Vem kan säga till sig själv att dessa frågor 'har ingen relevans i mitt liv'? Även författaren till denna uppsats måste medge att han i hög grad här är 'ett barn av sin tid'.

Att säga att höghastighetsfilosofin och dess grundpremissor styr de utvecklade länderna är ett huvudtema i denna uppsats. En viktig fråga blir då hur de rastlösa människornas karaktärssegenskaper påverkas. Här finns en del intressant forskning. Nyligen har den amerikanske sociologen Richard Sennet analyserat de karaktärsförändringar som turbokapitalismen medför.²⁴ Den alltmer rörliga arbetsmarknaden har, menar han, lett till att människor i allt ökad utsträckning kräver omedelbar behovstillfredsställelse. Ingenting får längre bestående värde. Långsiktiga mål försvinner i ett samhälle som blir alltmer inriktat på kortsiktiga mål. Grundläggande karaktärssegenskaper förlorar gradvis sin fasthet.

Enligt Sennett undviker människor i ökad utsträckning att vara beroende av andra. Rädslan för beroende får konsekvenser för samhället. 'It erodes mutual trust and commitment, and the lack of these social bonds threatens the workings of any collective enterprise'. (Sennett 1999: 141). Har Sennett rätt är demokratins framtidsutsikter inte särskilt ljusa. Demokratien är i högsta grad just ett kollektivt projekt.

Avslutning

Huvudsyftet med denna uppsats har varit att kritiskt reflektera över vårt höghastighetssamhälle. Jag har beskrivit rörlighetens politiska filosofi och jag har också tecknat konturerna av turbokapitalismen och hur politiken underordnas marknaden. Vad jag inte har uttalat mig

om är hur de grundläggande kausala mekanismerna egentligen är beskaffade. Vissa antydningar har gjorts, som t ex hur reklamsamhället uppmärksammar oss på en stor mängd valmöjligheter. (Det finns, naturligtvis, också valmöjligheter som reklamen aldrig riktar vår uppmärksamhet mot.) Det enda jag i detta sammanhang vill säga om kausala relationer är att det ekonomiska systemet och rörlighetsfilosofin ömsesidigt betingar varandra. Med en någon sliten formulering skulle man kunna beteckna dessa relationer som 'dialektiska'. En grundlig undersökning av sambandet mellan rörlighetsfilosofi och det ekonomiska systemet (och dess förvandlingar) skulle inte bara kräva ett betydande utrymme. Den skulle också kräva ställningstagande i svåra frågor, som exempelvis vilken betydelse filosofiska och politiska idéer har för samhällsförändringar. Jag avstår från att här göra detta.

Till sist: Om man tycker att den höga hastigheten gått för långt – eller man känner sig nedtygd av alla krav – vad kan man då göra? Någon brist på råd föreligger verkligen inte. Det kanske vanligaste rådet till enskilda personer är att vi måste lära sig att bättre hushålla med vår tid. Idag har de flesta bokhandlare speciella hyllor med böcker om 'self-improvement'. En mångfald olika tekniker erbjuds som alla har det gemensamt att de handlar om hur vi kan bli mer effektiva samtidigt som vi måste bli mindre stressade. Kort sagt, vad som erbjuds är nya sätt att kvadrera cirkeln, dvs göra det omöjliga.

Ett intressantare alternativ finner vi hos den tyske långsamhetsfilosofen Fritz Reheis. Vi skall inte hetsa från den ena upplevelsen till den andra utan lära oss uppskatta långsamhetens behag och kreativitet. Reheis framför ett rent konkret exempel på hur den dagliga hetsjakten skulle kunna avta, nämligen införandet av en medborgarlön åt alla. Om en sådan reform

genomfördes skulle energi kunna frigöras för nödvändigt politiskt arbete hos breda medborgargrupper. Tendensen mot allt större mänsklig isolering skulle också kunna brytas, menar han (Reheis 1996: 208-211).

Jag skall avslutningsvis och i all anspråklöshet framföra ett eget förslag. Jag vill kalla detta för en uppmaning till '*sektiv* långsamhet'. Förslaget innebär att vi i våra personliga liv liksom i våra liv som beslutsfattare ställer oss den avgörande frågan: 'Hur bråttom är det egentligen i det föreliggande fallet?'. Ibland är det uppenbart att stor skyndsamhet är nödvändig. I andra fall är stor brådska inte påkallad.

Inom sfären för politiskt beslutsfattande är den selektiva långsamheten särskilt viktig. Här måste man vara speciellt försiktig. Som påpekats tidigare finns det inom denna sfär flera viktiga värden, vid sidan av effektivitet och snabba beslut, som måste värnas. Vill man – exempelvis – att många människor skall vara aktiva i politiken måste det finnas områden av beslutsfattande där tempot inte är starkt uppdrivet. Demokrati är en långsam besluts metod.

Det finns ett avgörande argument för den selektiva långsamhetens politik. I många fall är en stark önskan att snabbt fatta beslut *kontraproduktiv*, dvs den motverkar sina syften. Fallet med tunneln genom Hallandsåsen kan här stå som en symbol för kontraproduktiva politiska beslut. Vi kan vädja till det *upplysta* egenintresset hos beslutsfattare. 'Rusa inte iväg som blinda hästar' vill man uppmana dem. 'Var medveten om att riskerna vid hög hastighet kan motverka sitt syfte – och att Du själv kan bli ansvarig för konsekvenserna'.

För Popper består mänsklig rationalitet i att kunna lära sig av sina misstag. Om beslutsfattare är rationella i Poppers mening ser framtiden onekligen ljus ut. Mängden av misstag som man kan lära sig är nämligen mycket stor.

Noter

1. Inslaget om Lao-tse bygger på Saitschick (1953).
2. Lao-tse citeras av Saitschick (1953: 16).
3. Platons politiska filosofi utvecklas i första hand i *Staten* och *Lagarna*. Den kommenterande litteraturen är naturligtvis gigantisk. Här vill jag särskilt uppmärksamma den bibliografi om Platonforskningen som återfinns i Höffe (1995).
4. Poppers planeringsfilosofi uppvisar så starka likheter med Burke att detta svårigen kan vara någon tillfällighet. Poppers viktigaste skrifter vad gäller samhällsplanering är *The Poverty of Historicism* (1961) och tvåbandsverket *The Open Society and its Enemies* (5:e reviderade upplagan, 1966). Märkligt nog hänvisar emellertid Popper inte till Burke när han pläderar för sin teori om den gradvisa sociala ingenjörskonsten.
5. Av Poppers många vetenskapsteoretiska verk bör särskilt *The Logic of Scientific Discovery* (5:e reviderade upplagan, 1968) och *Conjectures and Refutations* (1972) framhållas. Det är för övrigt i inledningen till den senare boken som det motto, som Popper har J. A. Wheeler att tacka för, återfinns.
6. För en fylligare analys av Smiths ekonomiska teori enligt dessa riktlinjer, se Falkemark (1999, kap. 8).
7. Det enda motmedel Smith kan komma på är att obligatorisk skolutbildning i någon mån skulle kunna motverka arbetsdelningens nedbrytande konsekvenser.
8. Påven, vars identitet jag tyvärr inte lyckats identifiera, citeras i Weil (1994: 65).
9. För dem som önskar en mångfald olika exempel rekommenderas särskilt Gleick *Faster. The Acceleration of Just About Everything* (1999) och Reheis *Die Kreativität der Langsamkeit* (1996).
10. Se, t ex, Falkemark (1999).
11. Av SOU 1998:60 och SOU 1998:137. När detta skrivs (i oktober 2000) är projektet för tillfället avbrutet. Om det kommer att återupptas vet man för närvarande inte helt säkert. Min prognos är att en fortsättning kommer att ske.
12. Detta avsnitt bygger på Falkemark (1998). Min studie här är ett expertuppdrag inom ramen för den statliga kommissionen om Hallandsåsen.
13. För en god presentation, se Ahlstrand (1995).
14. Uusman citeras i bland annat *Arbetet*, 1997-10-17.
15. von Wright (1986, sid. 65). Kursivering i originalet. von Wright påtalar att den vetenskapliga attityden här har en starkt maskulin framtoning. Omdömet låter sig svårigen förnekas.
16. Se, t ex, Hall (1980). Varför tunnelbygget genom Hallandsåsen blev ett sådant fiasko analyseras ingående i den statliga tunnelkommissionens rapporter och de häri ingående expertunderlagen (SOU 1998:137, med bilagor).
17. Se, exempelvis, Luttwak (1998) och Scholte (2000).
18. Se Gordon (1991, sid. 130-31).
19. Det skall icke fördöljas att det finns forskare som hävdar att den globala höghastighetsekonomin i viktiga avseenden avviker från flera av Smiths viktigaste idéer. Se exempelvis Korten (1996).
20. Jag vill inte gå så långt som att hävda att vinstmaximering är det enda värdet inom marknadssfären. Dessa andra tänkbara värden har emellertid inte samma överordnade roll.
21. Termen 'Homo accelerandus' har införts av Gronemeyer (1996). Den betyder 'människan som bör påskyndas'. Jag har här istället valt 'homo accelerans', dvs 'människan som skyndar sig'. Jag vill tacka latinexperten Emin Tengström för givande samtal i dessa terminologiska spörsmål.
22. Litteraturen här är oöverskådligt omfattande. Vad avser filosofin under medeltiden har jag för egen del haft glädje av Copleston (1976) och Russell (1975) En spännande introduktionsbok i konsthistoria med läsvärda avsnitt om medeltiden är Gombrich (1966).
23. Hur mycket av detta tankekomplex som är medvetet och hur mycket som har karaktär av omedvetet förgivettagande vågar jag inte ha någon alldeles bestämd uppfattning om.
24. Sennett använder inte termen 'turbokapitalism' utan han talar om 'the new capitalism'. Höghastighetstemat är gemensamt.

Bibliografi

- Ahlstrand, Ingemar: *Från särintresse till allmänintresse*. SNS Förlag, Stockholm, 1995.
- Allardt, Erik: 'Globaliseringen, demokratin och välfärdssamhället', i *Globaliseringen och demokratin*, SOU 1999:56.
- Burke, Edmund: *Reflections on the French Revolution*. Cambridge University Press, Cambridge, 1929.
- Copleston, Frederick: *A History of Philosophy. Vol 2, Augustine to Scotus*. Search Press, London, 1976.
- Dagger, Richard: *Civic Virtues*. Oxford University Press, Oxford, 1997.
- Elster, Jon: 'The Market and the Forum', i Elster and Hylland (1986).
- Elster, Jon and Hylland, Aanund: *Foundations of Social Choice Theory*. Cambridge University Press, Cambridge, 1986.
- Falkemark, Gunnar: 'Hallandsåsen och höghastighetens pris', i 'Miljö i grund och botten, Slutrapport av Tunnelkommissionen', SOU 1998:137, Bilaga 3.
- Falkemark, Gunnar: *Politik, lobbyism och manipulation*. Nya Doxa, Nora, 1999.
- Franklin, Benjamin: *Självbiografi*. Forum, Stockholm, 1964.
- Gleick, James: *Faster. The Acceleration of Just About Everything*. Pantheon Books, New York, 1999.
- Gombrich, E. H.: *The Story of Art*. Phaidon Press, London, 1966.
- Gordon, Scott: *The History and Philosophy of Social Science*. Routledge, London, 1991.
- Gronemeyer, Marianne: *Das Leben als letzte Gelegenheit*. Primus Verlag, Darmstadt, 1996.
- Hall, Peter: *Great Planning Disasters*. Weidenfeld and Nicolson, London, 1980.
- Huizinga, J.: *Ur medeltidens höst*. Gleerups, Lund, 1964.
- Höffe, Olfried: *De stora filosoferna. Del. I*. Forum, Stockholm 1995.
- Korten, David C.: 'The Mythic Victory of Market Capitalism', i Mander och Goldsmith (1996).
- Laver, Michael: *Private Desires, Political Action*. Sage, London, 1997.
- Lundquist, Lennart: *Förvaltning, stat och samhälle*. Studentlitteratur, Lund, 1992.
- Luttwak, Edward: *Turbocapitalism*. Weidenfeld and Nicolson, London, 1998.
- Mander, Jerry and Goldsmith, Edward (eds.): *The Case Against the Global Economy*. Sierra Club Books, San Francisco, 1996.
- Moberg, Wilhelm: *Berättelser ur min levnad*. Bonniers, Stockholm, 1968.
- Nietzsche, Friedrich: *Antikrist, Hammaren talar*. Cavefors, Helsingfors, 1971.
- Nietzsche, Friedrich: *Fallet Wagner*. Brutus Östlings Bokförlag, Stockholm, 1992.
- Pico della Mirandola, Giovanni: *Om människans värdighet*. Atlantis, Stockholm, 1996.
- Platon: *Lagarna. Platon Skrifter*. Hugo Geber, Stockholm, 1924.
- Popper, Karl R: *The Poverty of Historicism*. Routledge and Kegan Paul, London 1961.
- Raphael, D. D.: *Adam Smith*. Oxford University Press, Oxford, 1985.
- Reheis, Fritz: *Die Kreativität der Langsamkeit*. Wissenschaftliche Buchgesellschaft, Darmstadt, 1996.
- Russell, Bertrand: *History of Western Philosophy*. Georg Allen and Unwin, London, 1975.
- Saitschick, Robert: *De stora livsåskådningarna*. Natur och kultur, Stockholm, 1953.
- Scholte, Jan Aart: *Globalization*. St. Martin's Press, New York, 2000.
- Sennett, Richard: *The Corrosion of Character*. W. W. Norton and Company, New York, 1999.
- Skinner, Quentin: *Machiavelli*. Oxford University Press, Oxford, 1986.
- Smith, Adam: *An Inquiry into the Nature and Causes of the Wealth of Nations*. (General Editors: R. H. Campell och A. S. Skinner), 2 vols. Clarendon Press, Oxford, 1976.
- Tingsten, Herbert: *Gud och fosterlandet. Studier i hundra års skolpropaganda*. Norstedts, Stockholm, 1969.
- Virilio, Paul: *Försvinnandets estetik*. Korpen, Göteborg, 1996.
- Weil, Simone: *Att slå rot*. Artos Bokförlag, Skellefteå, 1994.
- Wright von, Georg Henrik: *Vetenskapen och förnuftet*. Bonniers, Stockholm, 1986.