

Att svära i kyrkan

Röst 12: Katarina Bjärvall

TJUGUFYRA RÖSTER

OM EVIG TILLVÄXT

PÅ EN ÄNDLIG PLANET

STELLAN TENGROTH (RED)

Kapitelvis publicering

Detta är ett av tjugofyra dokument som tillsammans utgör hela innehållet i antologin *Att svära i kyrkan – Tjugofyra röster om evig tillväxt på en ändlig planet* och som under vintern och våren 2014-2015 kommer att publiceras på bland annat Steg3:s webbsida (www.steg3.se)

Samtliga pdf-filer får utan restriktioner spridas och kommer att finnas tillgängliga på:

www.tillvaxtreflektera.se/att-svara-i-kyrkan/pdf

Så länge lagret räcker kan den som pocketbok köpas hos bland annat de större nätbokhandlarna. Och som e-bok lär den överleva sin pappers dito.

Författare och frilansjournalist. Jag fördjupar mig gärna i ämnen med många bottnar, som det svenska språkets roll i mångkulturen eller skolans betydelse som fordon för klassresor.

Hittills har jag skrivit fyra böcker – romanen *Under tiden*, reportageboken *En gravad hund* om språk och två debatt-/analysböcker om överkonsumtion: *Vill ha mer – om barn, tid och konsumtion* och *Var är du? Människan och mobilen*. Nu arbetar jag på en bok som ska ytterligare utforska konsumismens drivkrafter.

Min bas finns i en förort till Stockholm där konsumtionskraven kan klibba som klister men där rådjuren betar under balkongen och där Mälaren erbjuder luft, vatten och is. Till den strandkanten söker jag mig ofta, och till det öländska Alvaret och till skogarna i Kilsbergen.

Katarina Bjärvall

Tillit till tummen

Det sägs att det inte finns några liftare längre. Men jag finns, och en ljum vårkväll när jag parkerar cykeln vid E4/E20 söder om Stockholm för att lifta till Örebro står det en annan liftare där. En ung engelsman som vill till Göteborg. Jag låter honom behålla frontpositionen just vid utfarten ur rondellen under motorvägen, där bilarna kör som långsammast, och går så långt bort som möjligt på busshållplatsen. En av de första bilarna som kör förbi honom stannar vid mig. När jag öppnar dörren för att hoppa in vänder jag mig om och vinkar farväl till honom, men han ser mig inte – han är på väg in i en bil som har stannat. Det sägs att det är omöjligt att lifta nu för tiden, men det är ungefär lika enkelt som det alltid har varit.

Jag får åka med en pappa och hans lille son på väg till landet på Visingsö. Sonen bjuder på plockgodis från sin bilbarnstol i baksätet, men jag måste kliva ur i Södertälje där E20 viker av mot väster. Solen står snett över lastbilsfabrikerna, och en nästan varm vind drar fram över den gråpuvdrade gräskilen som jag korsar för att kunna sätta ut tummen över rätt väg. En av de första bilarna saktar in trots stoppförbudet.

– Har du fått slut på bensin, ska jag skjutsa dig till en mack, undrar kvinnan bakom ratten.

Jag är en osannolik liftare. Tvåbarnsmamma, 46 år och ägare till en halv bil. Varför lifta? De allra flesta förare som stannar ställer den frågan.

När jag började lifta för 25 år sedan var det för att det var det billigaste sättet att resa i Europa och det enda sättet att ta sig fram på småvägar i Burundi, Rwanda och delar av norra Tanzania. Numera liftar jag mest till fästmannen i Örebro och det är inte i första hand för att det är gratis.

Det skäl jag brukar ange först är miljön. Att lifta är att samåka och därmed spara bensin och koldioxidutsläpp. När ensamkörandet i egen bil nu blir allt mer orealistiskt borde liftandet få en revival. Då kan man invända – och det gör en del av dem jag liftar med – att överflöd av privatbilar med gott om plats är en förutsättning för liftande. Och så är det ju. Dilemmat ställs på sin spets om en stadsjeep stannar; inte vill jag göra mig beroende av en sådan? Tursamt nog händer det inte ofta. Och precis som när det gäller andra former av nålstick mot konsumismen, till exempel mat som plockas ur containrar utanför matbutikerna, så finns det två sidor. Att lifta eller plocka containerbananer är möjligt bara i symbios med konsumismen, men så länge den symbiosen är ett livsvillkor – som den än så länge är i västvärlden – så tänker jag att det är mer ansvarsfullt att leva den i någon form av subversivitet; att konsumera utan att köpa. Att utnyttja konsumismen, parasitera på den.

Nödvändighet och äventyr

En av de första beskrivningarna av liftande finns i Bibeln, berättar journaliststudenten Theo Hagman Rogowski i ett examensarbete för Lunds universitet. Aposteln Filippus får åka med en etiopisk hovman i en hästskjuts

på väg från Jerusalem ner mot Gaza. Säkerligen liftades det en hel del under de följande två årtusendena, men liftandet i större skala växte fram parallellt med bilismen i USA. Bland de första publicerade bilderna av en liftare är en teckning från 1925 som visar en stolt luffare på väg till Florida. Även om han inte har tummen över vägen så var det vid denna tid som den gestalten etablerades.

Under 1930-talets depression ökade antalet liftare i USA, skriver Hagman Rogowski, och under andra världskriget till och med uppmanade den amerikanska regeringen, och även regeringar i Europa, sina medborgare att lifta för att spara bränsle åt krigsmaskineriet. På en amerikansk propagandabild löd texten: ”When you ride ALONE you ride with Hitler!” Det är tänkvärt – kan vi få se Trafikverket annonsera om att den som kör bil ensam dränker öar i Stilla havet?

Under kriget var liftandet framför allt ett gratis sätt att genomföra nödvändiga resor, men i efterkrigstidens Europa etablerades äventyrliftandet parallellt med turismen som ett närmast självklart sätt för unga människor att upptäcka kontinenten. Många inspirerades av Jack Kerouacs roman *On the Road*.

Det var i slutet av 1970-talet det blev farligt att lifta och att plocka upp liftare. Massmedier rapporterade om riskerna och filmen *The Hitcher* från 1986 porträtterade en mordisk liftare. Märkligt nog var det just då som jag började lifta i stor skala. Efter att ha prövat våra tummar på sommarlovsvägarna i södra Sverige gav vi oss av till Grekland, jag och några vänner, och 1988 tävlade vi: Försten från Scandic Hotell i Södertälje till huvudpostkontoret i Istanbul! Jag och Malin tog oss på fyra dygn

genom järnridån och numera förträngda länder som Östtyskland och Jugoslavien. Det andra laget hamnade vilse i Wien.

Jag lade ner liftandet, och mycket annat, när jag blev mamma. Jag skaffade bil och såg till att plocka upp var-enda liftare som stod till buds, som en amortering på skulden. Ibland var det mindre lyckat, som när min son i baksätet fick sällskap av tre vilda finnar och grät av förskräckelse. Inte ens glass hjälpte, men som tur var skulle de av i Norrköping.

Och det fanns alldeles för få liftare. De brittiska sociologerna Graeme Chesters och David Smith har studerat det avtagande liftandet i Europa och USA. De skriver om rädsla och individualisering, men ser det ständigt ökande antalet bilar som det främsta skälet. Under massbilismens första årtionden var det normalt för stolta bilägare att bjuda in dem som bad om det, men när det blev allt mer av en norm att ha en egen bil blev det samtidigt onormalt, eller med tiden abnormt, att stå där vid sidan av vägen och tigga om skjuts. Avståndet mellan bilisten och liftaren vidgades också i takt med att bilen blev allt mer av ett välutrustat andra hem med klimat- och musikanläggning och olika säkerhetsfunktioner. Att öppna dörren till sitt hem är något mycket mer riskfyllt än att öppna dörren till ett rent transportmedel, menar forskarna.

Det är tydligt att liftandets uppgång och fall också speglar förskjutningen av samhällsvärden. Under 1950- och 1960-talens rekordår präglades både USA och Europa av en relativ generositet och öppenhet och av kollektiva ideal. Man skulle hjälpas åt var en grundtanke

som blomstrade på många håll, såväl i den amerikanska flower power-rörelsen som i den svenska välfärdsstaten. När visionerna om en socialt rikare värld gav vika för en allt hårdare individualism drog sig liftarna undan från vägarna. Idag, med fixeringen vid effektivitet, är det få som har kommit tillbaka.

Och så är vi ju så rädda för varandra. Människor i västvärlden idag lever säkrare än människor i någon annan tid och någon annanstans. Ändå är vi inte trygga. I en internationell studie där människor fick svara på om de instämde i påståendet att »de flesta människor är pålitliga« toppade Sverige listan – 66 procent av de tillfrågade kände att de kunde lita på andra. Men en tredjedel av oss svenskar litar alltså inte gärna på andra. Vår rädsla för våldsbrott har till exempel ökat mer än det faktiska våldet. Statistiska Centralbyrån har inte frågat hur många av svenskarna som är rädda för att lifta, men däremot har man ringat in hur många som har avstått från att gå ut på kvällen av rädsla för att utsättas för våld. År 1980 var det 12 procent; 2005 var motsvarande andel 17 procent. Rädslan bland kvinnor hade ökat mer än bland män; från 20 till 27 procent. Men andelen svenskar som under det senaste året har utsatts för någon form av gatuvåld har ända sedan mätningarna inleddes i början av 1980-talet legat konstant på mellan 3 och 4 procent.

Sociologen Zygmunt Bauman formulerar i sin bok *Flytande rädsla* det budskap som vår tid förmedlar till oss: Lita inte på någon! Han resonerar kring en rad möjliga förklaringar till denna, som han kallar den, våra dagars tillitskris. En nyckel finns i individualiseringen. När vi ständigt uppmuntras att se till våra egna intressen och

vår egen tillfredsställelse tror vi gärna att alla andra styrs av liknande egoistiska motiv. Synen på mänskligt sällskap som fyllt av fällor och bakhåll tenderar då att bli allt mer utbredd, menar Bauman.

Lifta eller inte lifta, stanna för en liftare eller rulla förbi? Frågorna avgörs till stor del i balansen mellan risk och trygghet. Och vår trygghet påverkas alltså inte av att samhället blir säkrare. Istället har vi i allmänhet en ganska konstant pott av rädsla och oro som behöver kanaliseras åt något håll. Det är mest objekten som skiftar; förr var vi rädda för naturen och för sjukdomar, idag är vi rädda för främlingar.

Om det inte är risker som ligger bakom rädslan, vad är det då? Jag tror att det kan vara medvetenheten om riskerna, eller till och med den ökade säkerheten, som gör oss räddare. Lanseringen av olika system för att öka vår säkerhet – larm, kameror, mobilövervakning, arga hundar, you name it – gör oss inte tryggare utan räddare. Grunden för vår trygghet är istället just tillit, med sin palindromska symmetri ett av det svenska språkets vackraste ord.

För miljöns och mötenas skull

En tisdagskväll den isande vintern 2010 återupptog jag liftandet. Tunnelbanan hade kört fast i en snöhög någonstans vid spårens slut och bland tusentals tålmodiga människor i Liljeholmen stod jag och sonen, då sju år, och drömde om en buss. Efter en timme tog jag honom i handen och gick ut i rondellen. En bil stannade naturligtvis direkt och vi fick skjuts ända hem. Nästa dag var

snön ännu djupare och vi gjorde likadant. Det var då jag blev påmind om hur glad jag blir av att lifta.

Miljöargumentet väger tungt, men pengarna spelar också in. Resan tur och retur Stockholm-Örebro kostar 500 kronor oavsett om man kör bil eller tar tåget. Att lifta är gratis. Och inte går det långsammare heller. Den tidspress som många lever under idag måste vara ett annat av skälen till att så få människor liftar, men faktum är att det ofta går lika fort att lifta som att ta tåget, när man räknar in anslutningen med tunnelbanan in till Centralen.

Ibland går det till och med lika fort som att köra själv, men de åkturerna är inte mina favoriter. Under en lift för länge sedan fick jag i uppdrag att sitta och spana efter polishelikoptrar på den blå himlen ovanför en cab som rusade fram i 150 knyck över småländska höglandet. Då var jag 22 och fartglad, hade det varit idag hade jag sagt att jag måste stiga av i Målilla. Den andra stora risken som förknippas med liftande – överfall i olika former – har aldrig drabbat mig. Ingen har någonsin petat på mig när jag har liftat. Två gånger har jag upplevt hotfulla situationer; båda gångerna bad jag att få stiga ur och fick det.

Att lifta handlar för mig numera om att odla långsamhet och osäkerhet, att ge mig själv möjlighet att se skönheten ur världens fulare perspektiv. Som nu utanför Eskilstuna: de lågt belysta regnmolnen som tornar upp sig, skarpt asfaltsblå över kraftledningarna, medan maskrosorna blinkar mellan de utkastade pappmuggarna i diket. Även om det ofta kan gå fort liftar jag inte om jag har en tid att passa, jag vill njuta av att ha lyckats

osäkra tillvaron för några timmar och av att vara tillgänglig för slumpen och dess små sköna kickar.

I detta ligger också att göra sig tillgänglig för möten. Även om det numera händer att en förare som stannar är upptagen i ett mobilsamtal som fortsätter under resan så plockar de flesta upp mig för att de faktiskt vill prata med mig. Inte så sällan har de ett starkt behov av att lätta sitt hjärta för en främling som de aldrig mer kommer att träffa. Vid två tillfällen har jag blivit upplockad av akut förtvivilade pappor; den ena hade ett litet barn som nyligen hade drunknat i en brunn och det talade vi om från Skillingaryd till Trelleborg, den andra hade en dotter som just hade gjort ett självmordsförsök och han ville att vi, två unga tjejer, skulle försöka förklara varför. I sådana situationer blir det uppenbart hur mycket vi behöver varandra också som främlingar.

Andra gånger har jag som liftare fått tillgång till kunskaper jag inte skulle ha fått på annat sätt. Bara under de senaste åren, längs de här tjugo milen genom Sörmland, Västmanland och Närke, har jag lärt mig en hel del om svetsande, rådjursjakt och vårdnadstvister, om ungdomsarbetslöshet, irakisk inrikespolitik och metoder för fettsugning, om det sociala livet i en byggfutt och om de grannkonflikter som kan uppstå när man försöker driva ett kafé i en mellansvensk by där jantelagen härskar.

I Eskilstuna börjar det regna och det är vägarbete och bilkö. En kombi glider fram, tutar hej vilt och stannar. Där sitter en journalistkollega med man, tre barn och packning ända upp på taket. De undrar vad jag har för fel på bilen. När jag förklarar skakar de på huvudet och skrattar medkännande. De rullar vidare och för några

sekunder, där i regnet utan paraply, känner jag av just abnormiteten, outsiderrollen som har gått över gränsen och inte är rolig längre. Sedan stannar en rysk långträdare.

Vad ska man tro, finns det en framtid för liftandet när privatbilismen av nödvändighet blir mer marginaliserad? Kan man hoppas på ett jämviktsläge där det blir så pass ovanligt att ha en egen bil och så pass självklart att lifta att de flesta bilar som rullar har en eller ett par liftare som passagerare? Sociologerna Chesters och Smith menar att tillitskrisen gör att det traditionella hängandet vid vägkanten på vinst och förlust har spelat ut sin roll, men att digitalt arrangerad samåkning har framtiden för sig. Störst i Sverige, och mest komplicerad och kostsam, verkar samåkning.se vara. Flera Facebookgrupper, till exempel Skjutsgruppen, finns också för folk som letar både lift och medpassagerare – här är tonen lättsam och det erbjuds bensinpengar, kaffe, kärlek och underhållande vissling.

Men att verkligen lifta, eller plocka upp liftare vid vägkanten, handlar för mig om något mer. Det är ett sätt att manifesteras en friare frihet än den färdigpaketerade valfrihet som den liberalistiska hegemonin inbillar sig att vi ska låta oss stängas in i. I den lilla lådan är vi fria att välja mellan världens alla el-, tele- och försäkringsbolag, och schampoflaskor och italienska kaffedekokter, men vid vägkanten befinner jag mig bortom väljandet, på verkligt fri fot.

Framför allt handlar det om att läka den där krisande tilliten, ja om något så pretentiöst som att forcera fram tillit till mänskligheten. Det är det jag känner att jag gör

när jag sitter där högt över vägbanan och talar med den ryske långtradarchauffören som är på väg med ett lass plåt från S:t Petersburg till Borås. Vi snurrar igenom rondellen utanför Arboga, regnet upphör och han ger mig, på en engelska som blir bättre för varje mil, en häpnadsväckande historia om kärlekens villervalla: hur han gifte sig tidigt med en klasskamrat, för att tjugo år senare, när klassen återförenades på årsdagen av examen, bli förälskad i en annan flicka från klassen – så han skilde sig och gifte sig med henne. Och nu är han lycklig nog att längta hem, berättar han när vi kör in på den vidsträckta parkeringen utanför köpladorna norr om Örebro.

Det är, får man säga, ett förtroende i denna krisande värld. Vi skakar hand, jag kliver ur och slår igen den tunga dörren. Den enorma motorns stämma växer till ett dånande och tradaren rullar förbi Ica Maxi för att långsamt accelerera tillbaka ut på motorvägen. I den fjäderlätta försommarskymningen går jag över viadukten in mot staden.

Källor

Bauman, Zygmunt, *Flytande rädsla*, Daidalos 2007

Bibeln.se

Chesters, Graeme och Smith, David, *The Neglected Art of Hitchhiking: Risk, Trust and Sustainability*, Sociological Research Online, vol. 6, no. 3 2001

Hagman Rogowski, Theo, *Dom som stod vid vägen*, Lunds universitet 2012

Kerouac, Jack, *On the Road*, Viking 1957

Pickett, Kate och Wilkinson, Richard, *Jämlikhetsanden, Karneval* 2010

SCB, *Undersökningar om levnadsförhållanden*