



Att ge förnuftet muskler

- om alternativ produktion, klimat och klasskamp

En text om ett hållbart samhälle
Utgiven av Socialistiska Partiet



www.socialistiskapartiet.se

Att ge förnuftet muskler

- om alternativ produktion, klimat och klasskamp

Bilindustrins kris gör kapitalismens oförmåga att hantera såväl klimatfrågan som sin egen inneboende krislogik särskilt tydlig. I Sverige knyts framtidshoppet för en hel nationell industribransch, och för tiotusentals människors försörjning, till ett osannolikt menageri av kapitalister som med "sunda affärsplaner" i sina portföljer ska frälsa branschen.

Men bilindustrins kris bär i själva verket också på möjligheter som sträcker sig långt utanför en enskild bransch, menar Volvoarbetaren Lars Henriksson.

Krisen gör det naturligt att ifrågasätta produktionens innehåll och marknadens roll som måttstock på vad som är samhällsnyttigt att producera.

När den finansiella krisen slog till med full kraft hösten 2008 blev överproduktionen i bilindustrin världen över plågsamt uppenbar. I den svenska bilindustrin var situationen särskilt problematisk. Två av världens minsta massproducenter av personbilar – som båda tillverkade relativt stora, bränsletörstiga bilar i de högre prisklasserna och som dessutom ägdes av stora amerikanska bolag som själva befann sig i djupa svårigheter – var i akut kris. Två bilföretag vid konkursens rand, med följdverkningar längs hela kedjan av underleverantörer i ett land med drygt nio millioner invånare, ledde förstås till att bilföretagens framtid blev – och har förblivit – en stor politisk fråga. Hur svarar man på den, om man som jag står mitt i industrin och dessutom vill komma med en lösning som håller på lång sikt, både för oss som jobbar i industrin och samhället i sin helhet?

I debatten som pågått sedan 2008 har det i princip funnits två olika linjer; Död eller Stöd.

Dödslinjen, den marknadsliberala, har i princip sagt: "Marknaden har fällt sin dom och några av företagen har dömts till döden. Trixa inte med marknadskrafterna, det gör bara saken värre." Tydligast har väl den linjen företrätts av Svenskt Näringslivs Stefan Fölster i Newsmillartikeln "Bara sunt att ett antal bilföretag läggs ner", men även den svenska regeringens agerande har legat rätt nära detta.

Jag har även stött på en "grön" variant av detta resonemang som lyder ungefär: "Bilarna förstör miljön och klimatet. Vi behöver varken dem eller företagen som tillverkar dem, därför är det bara bra om bilindustrin försvinner".

Stöddlinjen har tvärtemot krävt olika former av statsstöd till bilindustrin "så att de klarar sig genom de här svåra tiderna och kan växa när allt blir normalt igen". Lån, skrotningspremier, skattereduktioner med mera har föreslagits. Stöddlinjen har i Sverige företrätts av socialdemokraterna, många så kallade bilexperter, fackföreningarna och – naturligtvis – av bilföretagen själva. Min fackförening, Metall, har bidragit med sitt eget stödpaket för hela industrin genom att skriva på ett så kallat krisavtal som tillfälligt sänkte lön och arbetstid.

Mitt svar är att båda dessa linjer är djupt felaktiga. Stöddlinjen bygger på ett felaktigt grundantagande. Det kommer inte att bli någon återgång till det "normala" igen, åtminstone inte om man med det menar en ständigt ökande produktion av bilar. Vägtransporter står för 20 procent av utsläppen av växthusgaser i EU och det är i den sektorn som utsläppen ökar snabbast. Även om vi inte skulle vilja stoppa klimatförändringarna så är bilens



Bild: Karoline Kullberg (www.calorit.se)

dagarna räknade: produktionen av olja, bilens siamesiska tvilling, kommer att nå sin topp inom en snar framtid och denna billiga energi kommer inte längre att finnas tillgänglig i den mängd som den gjort hittills. I själva verket är ett transportsystem som bygger på massbilism överhuvudtaget inte en framtidsmöjlighet.

GRÖNA BILAR – BLÅ DUNSTER

Industrins svar är den gröna bilen – energisnål och driven av förnyelsebara bränslen. Men denna lösning är en illusion. Visst sjunker den genomsnittliga utsläppsmängden av koldioxid per kilometer. Under perioden 1995 till 2002 med 13 procent för nya bilar i Europa. Men under samma period ökade den totala bränsleförbrukningen, och därmed koldioxidutsläppen, med sju procent. Orsaken var helt enkelt att trafiken ökade.

Den så kallade lösningen med biobränslen är ingen lösning alls. Många undersökningar visar exempelvis att det är tveksamt om etanol alls medför något minskat utsläpp av koldioxid. Dessutom står det i direkt motsättning till livsmedelsproduktionen för världens fattiga att odla majs eller soja för att förbränna i våra bilmotorer. Ett exempel som visar omfattningen av problemet är om man granskar påståendet att lösningen ligger i det som brukar kallas "andra generationens biobränslen" som görs av cellulosa, främst skogsråvara. Bara att ersätta den nuvarande trafikens oljekonsumtion skulle fordra sex miljarder hektar skogsmark. I det scenariot skulle man inte kunna använda ett enda träd till att göra möbler, tillverka papper, bygga hus, etc. Och ändå är det ett faktum att världens krympande skogsareal bara uppgår till fyra miljarder hektar. Andra typer av alternativa bränslen står inför samma problem; det finns helt enkelt inte tillräckligt med odlingsbar mark för att ersätta den olja vi förbränner. Optimistiska bedömningar från OECD och International Energy Agency talar om att bio-

bränslen kan komma att stå för 13 procent av transportsektorns konsumtion.

Men elbilen då, eller vätgasmotorn? Ja, varken elektricitet eller vätgas är energikällor. De är energiformer som måste produceras genom att man tillför energi av något slag. Idag produceras två tredjedelar av världens elektricitet i fossileldade kraftverk, och de många nya sådana kraftverk som byggs och projekteras idag är avsedda att ha kol som bränsle.

Jacqueline McGlade, verkställande direktör i EEA, EU:s miljömyndighet, sammanfattar bilindustrins tekniska lösningar kort och kärnfullt: "Vi kan inte uppfinna oss ur transportsektorns utsläppsproblem."

Enligt min mening finns det ingen framtid för ett transportsystem som baseras på privatbilism. Jag påstår inte att alla bilar måste försvinna men transportvolymerna – och i synnerhet vägtransporterna – måste anpassas till en nivå som är långsiktigt hållbar och detta innebär slutet för bilindustrin såsom vi känner den.

Den ekonomiska krisen, vars effekter vi långtifrån sett slutet av, kommer att drastiskt omvandla bilindustrin. Ju fortare vi släpper föreställningen om en återgång till "det normala" desto bättre.

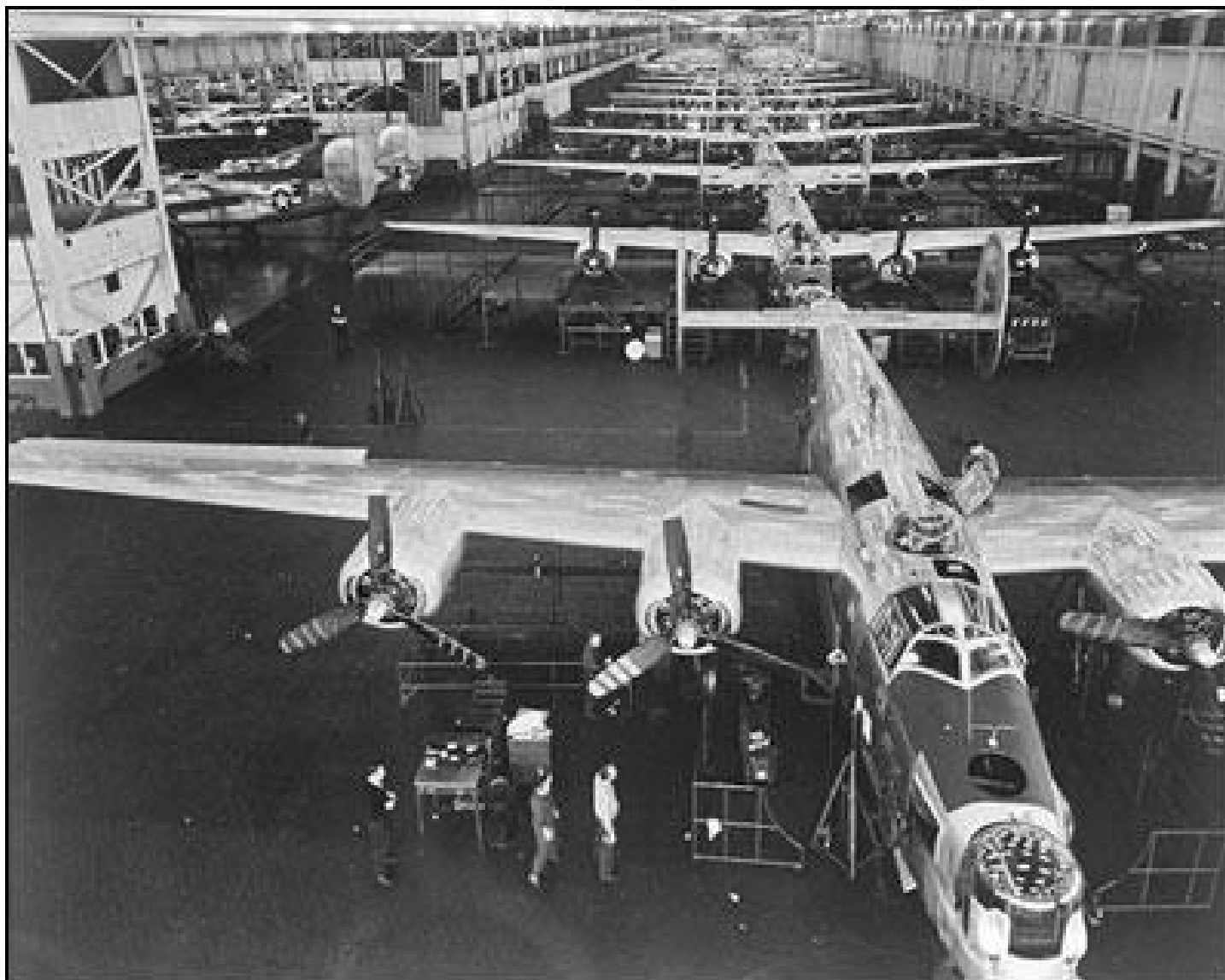
Men "dödslinjen" är ännu sämre av tre skäl: sociala, praktiska och politiska.

För det första, de sociala effekterna: I Sverige så kommer den "skapande förstörelsen" med största sannolikhet bara fungera halva vägen – den förstörande biten. På sextio- och sjuttioalet drabbade den tekoindustrin som flyttade eller utplånades, och på sjuttio- och åttioalet hände samma sak med varvsindustrin. Andra sektorer växte till istället, bilindustrin bland annat, och framför allt den offentliga sektorn. För fackföreningarna och socialdemokratin blev den officiella politiken att underlätta denna strukturomvandling. Men idag finns inga nya tillväxtbranscher, den offentliga sektorn härjas av nedskärningar och dess andel av BNP krymper sedan snart tre decennier. I ett land så beroende av sin bilindustri som Sverige kommer den här politiken bli katastrofal. För det andra så är inte en industri som bilindustrin bara en massa maskiner och byggnader. I första hand så är det en organisation av människor. Om man monterar ner den organisationen så är det som att plocka isär en bil och slänga hjulen, ratten, styrstången, hjulaxlarna i olika högar på ett skrotupplag. Delarna är desamma men de är inte längre en fungerande maskin. Delarna kan inte användas. När mänskligheten står inför sin svåraste utmaning någonsin – att förändra den ekonomi och den produktion som i 250 år har byggts upp runt fossil energi – så måste vi använda alla tillgängliga resurser. Det vore ett totalt ansvarslöst resursslöseri att förstöra ett industriellt komplex som byggts upp och utvecklats under närmare ett århundrade. Istället föreslår jag en "tredje väg" för bilindustrin. (Jag återkommer till det tredje – och viktigaste – argumentet mot "dödslinjen" längre fram)

MASSPRODUKTION

Bilindustrin är inte som en kolgruva eller ett aluminium-smältverk där i princip bara en produkt kan komma ut och det var länge sedan en bil bara var en motor och fyra hjul på en ram. Idag består en bil av en rad komplexa delsystem som vart och ett är ett resultat av avancerad forsknings- och produktionsprocesser. Produktionen kräver expertis inte bara inom alla fält av mekanik och metallurgi men också inom så vitt skilda områden som akustik, aerodynamik och beteendevetenskap.

Vad som är ännu viktigare är det som är bilindustrins mest kännetecknande drag; dess förmåga att producera effektivt i maskkala, en förmåga som förfinats i hundra år. Ofta är den driven till det extrema, på bekostnad av oss som arbetar i industrin, men icke desto mindre så finns det en samlad expertis på logistik, produktions-teknik, produktionsdesign, kvalitetskontroll och så vidare som kan användas till i stort sett vilken produktion som helst. Och effektiv massproduktion är precis det som behövs om vi ska försöka ersätta fossilekonomin. Massproduktion är vad som gör komplicerade tekniska föremål billiga och som behövs för att producera såväl



kunskap om massproduktionens villkor och metoder. Vi är, liksom hela industrin, dessutom vana vid förändring och omställning. Inom bilindustrin har tendensen de senaste årtiondena varit att introducera nya modeller med en ökande hastighet som egentligen är helt absurd. Byten av utrustningar och sätt att bygga, att lära sig handskas med nya komponenter och arbetstekniker, är en del av vardagen på fabriksgolvet.

PEARL HARBOR

Att ställa om bilindustrin är inte bara en idealistisk fantasi. En total omställning av bilindustrin har redan gjorts tidigare i historien med mycket framgångsrikt resultat, åtminstone rent tekniskt.

På morgonen den 7:e december 1941 anföll den japanska Första Kejsarliga Flygflottan den amerikanska flottbasen Pearl Harbor och sänkte stora delar av den amerikanska stillahavsflottan. Det var troligen ett av världshistoriens största misstag, inte bara för att de amerikanska hangarfartyg som var stationerade där råkade öva ute till havs och därmed undkom attacken. Framför allt ledde det till att Japan fick världens största industri mobiliserad emot sig. Angreppet utnyttjades till fullo av Roosevelt och hans regering för att kasta in USA i kriget. Innan årsskiftet lade Roosevelt inför kongressen fram, och fick igenom, ett program för krigsrustning. Anslagen uppgick till 50 miljarder dollar, omkring 50 procent av landets BNP. Det paket som USA:s president Obama lade fram i februari 2009, "det mest omfattande återhämtningspaketet i vår historia" för att citera honom själv, var

på 787 miljarder dollar, knappt en tiondel av USA:s BNP.

Men pengar vinner i sig inga krig och när det är bråttom duger det inte att förlita sig på marknaden, inte ens i en kapitalistisk stat. Rooseveltregeringen tog därför kommandot över industrin och ställde om den för krigsproduktion. Och den industri som berördes mest var just bilindustrin, vilken som enda industri ställdes om i sin helhet. Bara en månad efter attacken förbjöd regeringen produktion av personbilar och beordrade omställning. Ford och andra bilkapitalister lydde (och tjänade bra med pengar på det hela). Bilindustrins massproduktion inriktades nu istället på bombplan, luftvärnskanoner och tanks.

Det finns många intressanta erfarenheter från denna omställning. En var när Fords legendariske teknikchef och fabriksdiktator Charles Sorensen reste till södra Kalifornien för att studera flygplanstillverkning. Till sin förskräckelse såg han hur de byggde flygplanen på samma hantverksmässiga sätt som bilindustrin byggt bilar innan Ford revolutionerat bilbranschen med standardisering och löpande band, "som en skräddare skulle klippt och passat in en kostym." I sina memoarer skriver Sorensen: "Att jämföra en Ford V8 med ett fyrmotorigt Liberator-bombplan var som att jämföra ett garage med en skyskrapa, men trots dessa stora skillnader visste jag att samma grundläggande principer gällde för högvolymproduktion av dem båda, på samma sätt som om det skulle gälla en elektrisk äggvisp eller en armbandsklocka..."

Att folk från bilindustrin fick detaljstudera flygindustrin var inget undantag. I sina memoarer beskriver chefen för krigsmaterielproduktionen, Donald M. Nelson, talande hur företag som tidigare varit konkurrenter och som svartsjukt bevarat hemligheter och innovationer blev "i alla praktiska avseenden, ett företag". I en hyllning till samarbetet skriver Nelson entusiastiskt om hur miljontals ingenjörstimmar sparades bara genom att man delade med sig av forskningsdata och produktionsteknisk kunskap. Ett grundskott åt uppfattningen att konkurrens är det bästa sättet att skapa effektiv produktion, och en antydning om vad vi skulle kunna åstadkomma om produktionen organiserades förnuftig på alla områden.

Vad erfarenheten från andra världskriget visar är att bilindustrin har en förmåga att ställa om produktionen till i princip vad som helst. Charles Sorensens ord om att det är samma principer som gäller om man skall massproducera armbandsur eller bombflygplan är giltiga ännu idag.

För att sammanfatta; bilindustrin är en otroligt mångsidig organisation som inte är bunden till att producera bilar. Den skulle kunna spela en viktig roll för att ställa om till ett hållbart koldioxidneutralt samhälle.

BEVÄPNA FÖRNUFTET

Men även om dessa två skäl, det sociala och det tekniska/praktiska, är skäl nog att behålla och ställa om bilindustrins organisation så är de inte den viktigaste orsaken till att jag är motståndare till de båda kapitalistiska förhållningssätten till bilindustrin. Klimatfrågan handlar inte om teknologi, utan om politik – med andra ord om klasskamp.

Förutom bland ett fåtal hårdnackade klimatrevisionister som förnekar vetenskapens rön råder enighet om att vi måste minska utsläppen av växthusgaser – och det snabbt. Ända sker inte detta, som vi alla vet. Inte för att de människor som har makt inte är tillräckligt informerade eller för att de är onda och vill utplåna mänskligheten. Utan för att de åtgärder som krävs skulle ifrågasätta själva grunderna i kapitalismens funktionssätt och makten hos de företag som styr vårt samhälle och vår värld. När det gäller klimatfrågan så står förnuft mot materiella intressen. Och i en kamp mellan förnuft och materiella intressen så vinner de materiella intressena 100 gånger

av 100. Om inte annat står väl det klart för många efter fiaskot i Köpenhamn.

Så om vi vill att förnuftet ska segra så måste vi beväpna det – utrusta det med tillräckliga samhälleliga muskler för att utmana de materiella intressen som bara har ökad vinst som drivkraft

Och det är här vi, arbetarna i den hotade bilindustrin, kommer in. Vi som idag är anställda i bilindustrin, liksom i andra sektorer som behöver ställas om, har starka intressen av att försvara våra jobb, det är genom dem vi får vår försörjning och inte så sällan vår identitet. Vi har också en rad andra, mer sammansatta intressen än att bara behålla jobben, exempelvis vill vi ha en dräglig arbetsmiljö och anständiga arbetsvillkor. Men eftersom vi inte bara är anställda utan också samhällsmedlemmar med mycket vidare behov än de som är knutna till vår arbetsplats behöver vi även ha fungerande transportsystem, beboeliga städer, bra mat, en fungerande gemensam välfärd, för att bara ta några exempel. Framför allt behöver vi en jord som är och förblir beboelig för oss och våra efterkommande.

Just eftersom vi samtidigt är producenter och konsumenter – och framför allt människor – med sammansatta intressen, kan vi spela en nyckelroll om vi tar strid för våra jobb genom att förändra vad vi gör när vi arbetar. Om vi kopplar krav på produktionens innehåll till försvaret av jobben, oberoende av och i motsättning till ägare och direktörer, då kan vi bli de sociala muskler som förnuftet så förtvivlat väl behöver.

Om vi ska kunna kämpa för någonting överhuvudtaget så måste kollektivet av arbetare hållas samman. Utgångspunkten måste vara klassolidaritet, att vi gemensamt kämpar för våra jobb. Det är det tredje skälet till att linjen "låt industrin dö" är ett ännu sämre alternativ än kräva stöd till industrin. Att kämpa för våra jobb är en sund reflex, istället för att ge upp och hoppas på att marknaden ska rädda dem. Men det är en svår strid som är närmast omöjlig att vinna om man begränsar sig till kamp i ett företag eller en industrisektor. Om vi bara säger: "Pumpa in skattepengar i de multinationella bolagen så att de kan fortsätta att tillverka produkter som förstör jorden", så kommer vi av de flesta att betraktas som ett inskränkt särintresse, som man inte kommer att vilja stödja.

Hösten 2008, i krisens början, så deltog jag i en radiodebatt med bland annat näringsministern, Maud Olofsson. När jag kritiserade bilindustrin och dess produkter frågade journalisten mig om jag inte då sågade av den gren jag satt på. Jag svarade att det var precis tvärtom. Om vi som jobbar i bilindustrin klamrar oss fast vid idén att vår framtid ligger i att producera bilar så är vi förlorade, både som arbetare och, i förlängningen, som människor.

Om vi istället säger: "Företagsledarna som nu tigger om hjälp av staten har förverkat sin rätt att driva bilindustrin. Staten ska inte stödja deras styre och dess fortsatta destruktiva produktion. Istället måste staten ta kontrollen över industrin och använda den för att möta den utmaning som samhället står inför – förstärka industrin och ställa om den för att skapa säkra jobb och produktion som kan hjälpa oss att komma bort från fossilbränsleekonomin"

Detta är den "tredje vägen" för bilindustrin som jag förespråkade sedan dess.

BRED ALLIANS

Den skulle kunna vara en plattform för en bred social allians, med syfte att både rädda jobben och planeten – ett tungt vapen i förnuftets tjänst. För det är en sådan rörelse som krävs för att rädda jobben och ställa om ekonomin. En bred politisk rörelse där olika gruppers krav och behov sammanfaller och förstärker varandra. Är det möjligt att bygga en sådan allians? Är det möjligt att driva krav på alternativ produktion från fabriksgolvet

och kontor? Hur ska det i så fall gå till?

Det är detta sista som är det viktiga att diskutera. En central sak handlar om att göra omställningen trovärdig. I fabriken där jag jobbar råder en närmast fullständig brist på kollektivt självförtroende. Det är inget som är speciellt för min fabrik, det är detta som är det största hindret för Sveriges arbetarklass i allmänhet. Det har historiska orsaker som jag inte ska fördjupa mig i här, men en viktig del är tillståndet i våra fackliga organisationer. Idag har denna rörelses ledning föga annat att erbjuda än uppslutning kring kapitalet.

I Tyskland ville ledningen för IG Metall på Opel rädda företaget genom att GM skulle göra sig av med Saab. I USA uppmanar facken medlemmarna att köpa amerikanskt och går med på sänkta löner, pensioner och sjukförsäkringar i fåfänga försök att rädda sina jobb. Och IF Metalls ordförande Stefan Löfvén försöker ingjuta hopp i oss bilarbetare: "Men en dag vänder det. Då gäller det att stå beredd inför den knivskarpa konkurrens som uppstår." Företag mot företag, nation mot nation och arbetare mot arbetare. När nu den ekonomiska krisen sammanfaller med en ekologisk kris riskerar denna alternativlöshet inte bara att bli arbetarklassens tragedi utan hela mänsklighetens

I vår fabrik har ledningen utnyttjat bristen på självförtroende och facklig eftergivenhet maximalt de senaste åren i ett styre som är allt mer auktoritärt och kontrollerande. Så idén att vi – de lägsta av de lägsta, vi som kontrolleras in i minsta steg och bråddel av sekund, vi som inte ens får bestämma i vilken ordning vi ska plocka fram de skruvar och muttrar med vilka vi bygger bilarna med, vi som inte ens har kontroll över vår egen fackförening – vi skulle kunna styra inte bara fabriken utan hela bolaget och till och med ändra produktionens inriktning ... tja för de flesta av mina arbetskamrater så låter det som ren science fiction. Vi skulle inte ens veta var vi skulle börja.

Det första steget är att börja tala och skriva om omställning, att väcka diskussionen genom att föra fram tanken på så många sätt som möjligt. Men nej, i själva verket är detta inte alls det första steget. Det allra första steget är att överhuvudtaget lära sig kämpa som ett kollektiv för vad som helst. Om vi bara pratar om de stora planerna utan att engagera oss i våra arbetskamraters dagliga småtvister med ledningen kommer vi att bli betraktade som pratmakare som bygger tjusiga luftslott – och det med all rätt.

Ett andra steg kan vara att börja göra konkreta planer för hur man ställa om olika branscher. Inför folkomröstningen om kärnkraft 1980 tog miljörörelsen ett viktigt steg och skapade MALTE – Miljörörelsens Alternativa Energiplan, som i detalj visade hur kärnkraften kunde avskaffas och ersättas av förnyelsebar energi. Den blev ett betydelsefullt verktyg i kampanjen, som gav rörelsens aktivister kunskap och självförtroende och även visade att miljörörelsen inte bestod av verklighetsfrämmande drömmare som bara var intresserade av utrotningshotade insekter utan hade handfasta och realistiska förslag för samhället.

Ett annat exempel på planer är de som gjordes upp i maj förra året, då miljöaktivister, medborgargrupper, forskare och fackföreningsrepresentanter från flera olika europeiska länder samlades i Köln för att diskutera hållbara transportsystem. Där antog de "Kölndeklarationen mot privatisering av järnvägar och för uthålliga transporter" och lade fram "Rail Europe 2025", en konkret plan för att på femton år bygga om Europas transportsystem för att minska transporternas koldioxidutsläpp med 75 procent. En sådan plan kan användas av fackföreningar och andra rörelser för att skapa politiskt tryck, särskilt som den är kopplad till frågan om jobben och en kraftfull argumentation mot privatiseringar och för statliga investeringar i hållbar infrastruktur.

Ytterligare ett aktuellt exempel är den kampanj som det fackliga utskottet i den brittiska organisationen Campaign Against Climate Change tillsammans med flera fackförbund bedriver under parollen "One Million Climate Jobs Now!". Den viktigaste delen av kampanjen är just en plan som konkret pekar på vilka åtgärder som be-

höver vidtas för att ställa om samhället och hur många jobb detta skulle innebära.

Det tredje och viktigaste steget för att få igång kampen för en omställningspolitik är att koppla ihop dessa planer med bestämda arbetsplatser, med produktionen på gräsrotsnivå.

LUCASERFARENHETEN

Det enda exempel på detta av större betydelse som jag känner till är det som skedde på krigsmaterielföretaget Lucas Aerospace i England på 1970-talet.

Historien i korthet var att de anställda (i Sverige oftast kallade "Lucasarbetarna" trots att många av de mest drivande var vad som med svensk terminologi kallas "tjänstemän") när de ställdes inför hot om neddragningar inte gjorde som tidigare, då de krävt ökade försvarsanslag för att rädda jobben. Istället organiserade de sig i en facklig koncernkommitté och tog fram ett stort antal förslag på produkter som de skulle kunna utveckla och tillverka med befintlig utrustning och kunskap. De bästa av dessa förslag sammanställdes därefter i vad som blev känt som Lucasplanen, som sedan använde som argument i striderna för att rädda jobben, både för hela koncernen och lokalt i de olika fabrikerna. Även om kampen vid Lucas slutade i nederlag så blev det ett exempel som spreds över världen.

Begreppet "alternativ produktion" är alls inte okomplicerat. När stora industribranscher var i kris i Sverige på 70-talet; varven, stålindustrin och vad som fanns kvar av tekoindustrin, så blev under en period "alternativ produktion" ett nyckelord bland rätt breda grupper och stora förhoppningar knöts till begreppet. Men nästan alla försök att rädda jobb längs den vägen misslyckades. Det berodde på att i de flesta fall betydde alternativ produktion "andra lönsamma produkter". Och det finns en hel del man kan säga om kapitalister men man kan inte anklaga dem för att vara dåliga på att jaga vinst. Styrkan i Lucasplanen var att de tvärtom motiverade sina förslag med att de var nyttiga, trots att de som skulle behöva dem inte hade råd att köpa dem. (Värmepumpar åt frysanse fattigpensionärer, transportsystem åt utvecklingsländer, energisnåla bilar, handikapphjälpmedel, och så vidare.)

Vi kan använda idén om "alternativ produktion" för att peka på att vi vill använda vår yrkeskunskap för att göra produkter som är nyttiga och nödvändiga för samhället, oavsett om de är lönsamma i den kapitalistiska betydelsen eller inte. Detta var styrkan i Lucasplanen – den talade om samhällsnytta, inte om privat vinst. De som skrev den var också mycket medvetna om att detta sätt att organisera produktionen i det långa loppet inte var förenligt med kapitalismen, en medvetenhet de summerade med de insiktsfulla orden: "Det kan inte finnas öar av ansvar och omsorg i ett hav av ansvarslöshet och fördärv."

Jag har dessutom alltid fascinerats av en annan aspekt av erfarenheterna från Lucas: vad händer när vi tar ett steg ut ur de dagliga rutinerna, det invanda slitet? I slutet av 1700-talet fångade den borgerlige revolutionären Thomas Paine i några få rader i sin *Människans rättigheter* de möjligheter som ligger oanvända hos människorna: "Revolutioner skapar geni och talang; men dessa skeenden för bara fram dem i ljuset. Det finnes bland människorna en stor massa av förnuft i ett sovande tillstånd som, om intet väcker den till handling, utan att vakna går med dem i graven. Eftersom det gagnar samhället att all dess förmåga blir tagen till bruk borde en styrelse så uppbyggas att den genom lugn och regelbunden verksamhet kan framlocka all den inneboende förmåga som aldrig underlåter att träda i dagen vid revolutioner."

Efter att ha arbetat i årtionden med ett själsdödande jobb vid löpande bandet är jag övertygad om att det finns väldiga krafter att utnyttja i detta. Man behöver inte ha Paines erfarenhet av revolutioner för att se vad som

händer med människor när den vanliga lunken bryts och den vardagliga underordningen för en stund spricker upp. Det kan vara i en strejk eller en annan kamp där människor som normalt sett inte gör mycket väsen av sig plötsligt rätar på ryggen och visar sig besitta oanade kunskaper och förmågor.

Att organisera kollektivet på arbetsplatsen för att ställa om produktionen skulle därför inte bara skapa kraftiga motreaktioner från ledning och ägare utan också kunna frigöra en väldig energi från oss som har mest att vinna på förändringar i såväl produktionens organisering som dess innehåll. I detta finns en enorm kraft som kan sättas i omställningens tjänst och bli avgörande för att den över huvud taget skall kunna äga rum.

Jag ska avsluta med ytterligare en anmärkning om kapitalism och transporter. Nyligen publicerade svenska myndigheter statistik över trafikolyckor under de sex första månaderna 2009, som visade en drastisk minskning av dödsolyckor jämfört med samma period året innan. Tidigare publicerad statistik har visat att utsläppen av koldioxid minskade mellan 2007 och 2008. I och för sig en liten minskning, men trots allt en minskning. Så har jag fel? Går inte utvecklingen åt rätt håll trots allt? Tyvärr är denna positiva utveckling inte ett resultat av medvetet vidtagna åtgärder. De är i först hand en bieffekt av den djupaste kapitalistiska kris som drabbat systemet på mer än femtio år. Ekonomins snabba nedgång fick trafikvolymerna att sjunka dramatiskt, vilket också minskade utsläppen. Redan i april 2009 vände dock trenden och trafiken började öka igen, vilket entusiastiskt hälsades som ett tydligt tecken på att den ekonomiska krisen var över och att allt var på väg att bli som vanligt igen...

Med andra ord, den enda gång kapitalismen lyckats påverka transportsektorn i den riktning som är absolut nödvändig för att rädda mänskligheten är när den går in i en kris så djup att systemet hotas. Och så fort den repar sig så ökar åter hotet mot vår överlevnad. Detta pekar nästan övertydligt ut var problemet ligger och vad som behöver göras för att lösa det.

VILKA ÄR SOCIALISTISKA PARTIET?

Socialistiska partiet är ett ekosocialistiskt parti som kämpar för en socialistisk demokrati där alla har makt över de frågor som påverkar deras liv. Vi kämpar för en rättvis värld och ett klasslöst samhälle men också ett samhälle fritt från andra förtryck som rasism och sexism.

Ungsocialisterna är Socialistiska partiets ungdomsgrupp.

Om du vill veta mer om Socialistiska partiet och Ungsocialisterna eller om du vill gå med oss och kämpa för en hållbar och rättvis värld; prata med en av våra medlemmar eller gå in på www.socialistiskapartiet.se eller www.ungsocialisterna.se

OM ARTIKELN

En artikel av Lars Henriksson. Artikelförfattaren är fackligt oppositionell metallarbetare på Volvo personvagnar i Göteborg och medlem i Socialistiska Partiet. Han skriver för närvarande på en bok om bilindustrin, alternativ produktion, klimat och klasskamp, som utkommer på Ordfront förlag.

