



Katastrof!

OLYCKANS GEOGRAFI OCH ANTROPOLOGI. EN INLEDNING

av THOMAS LUNDÉN

DEFINITIONER

Enligt Nationalencyklopedins ordbok är »katastrof«, av grekiskans *katastroph*, vändning, tvär omkastning, »en mycket stor olycka med omfattande materiell förödelse efter vilken man har svårt att tänka sig ett återställande eller en fortsättning«. En »olycka« är »en plågsam eller sorglig händelse(-utveckling) eller situation«.

I vanligt tal kan ordet olycka leda tankarna till en situation eller en händelse. Den ena är motsatsen till lycka, ett tillstånd av sorg eller förtvivlan. Den andra är en händelse eller handling som leder till detta tillstånd.

I detta års Ymer har vi främst valt geografiska samt kultur- och socialantropologiska bidrag till synen på olyckor och katastrofer. Avgränsningen är avsiktligt vag.

När blir olyckan geografi? När den orsakas av eller orsakar rumsligheter. Jordbävningar – med eller utan tsunami – innebär en förändring av rummets innehåll, och dess konsekvenser (följderna) är i högsta grad rumsliga. En trafikolycka orsakas nästan alltid av att förövaren och/eller offret befunnit sig på fel plats i rummet vid tillfället, med andra ord i tidsrummet. Detta kan i sin tur bero på att infrastrukturen – alltså det rumsliga arrangemanget av föremål och symboler – varit fellokaliserad eller svårbegriplig. Även konsekvenserna har en rumslig dimension: utryck-

ning av räddnings- och ambulansfordon, avstängning av trafikleder, lokaliseringen av sjukhus, ja till och med valfarten till en katastrofplats.

När blir olyckan antropologi? Kultur- och socialantropologi är enligt Nationalencyklopedin »det vetenskapliga studiet av kultur- och samhällstyper och av människan som kultur- och samhällsvarelse«. Olyckor och katastrofer kan fånga antropologernas intresse om de belyser den uppsättning normer och förhållningssätt som kännetecknar ett samhälle eller en grupp människor som i kulturellt avseende är närstående.

Är naturkatastrofer olyckor? Det beror givetvis på vad man menar med olycka och katastrof. Några av de största och mest förändrande händelserna i jordens historia blev inga katastrofer av den enkla anledningen att ingen människa fanns som kunde drabbas – eller rapportera. I den ursprungliga betydelsen av ordet katastrof, en omvälvande händelse, är katastrofen ofta naturlig i den meningen att den är ett resultat av jordens förändringsprocesser. Det är alltså de mänskliga konsekvenserna som gör naturhändelser till en olycka. Och tvärtom: Mänskliga handlingar kan orsaka naturkatastrofer. »Vildhussens« försök att gräva en kanal för timmerflottning i Indalsälven 1796 omformade naturlandskapet.

FRÅN NATUR TILL KULTUR

I en ordning från *naturskapade* olyckor till de de rent människoplaneerade kan man börja med jordens och universums naturliga tillstånd och processer. Jorden är inte skapad för människor. Det mänskliga släktet har brett ut sig över jordytan i en alltmer sofistikerad tillämpning av dess resurser. Men utnyttjandet betyder också ett ökande beroende av att jordens processer är förutsägbara. Med ökande kunskaper om naturen kan alltmer prognostiseras. Men samtidigt ökar även möjligheten att utnyttja kunskapen till att minska marginalerna, att flytta bebyggelse och verksamheter allt längre in mot en farozon som man tror sig kunna avgränsa. Därtill kommer att naturvetarnas bedömningar inte alltid tas tillvara av planerare och av vanligt folk. Om ett område är farligt för bosättning är markvärdet lågt, vilket lockar till sig män-



På en av de återstående väggarna i den jordbävningsdrabbade järnvägsstationen i Skopje syns ännu en patetisk sentens av Tito om att hjälpinsatserna vittnar om de jugoslaviska folkens enighet och broderskap. Foto Thomas Lundén 2002.

niskor som inte har råd att bo säkert. Slumbebyggelsen i Brasilien, som ofta lokaliseras till rasutsatta sluttningar, är ett exempel på detta.

De mest spektakulära naturkatastroferna är de plötsliga och oförutsedda. Det vill säga, oförutsedda i tiden. I de flesta fall är händelsen någorlunda förutsebar i rummet, vid plattornas kollisionzoner eller långsamt sjunkande strandlätter. Men eftersom många av dessa potentiella katastrofzoner samtidigt kan vara attraktiva boendeorter lockar de till sig bosättning och ekonomisk aktivitet. Kaliforniens och Kanarieöarnas klimat drar till sig invandrare och turister, omedvetna om faran för jordskalv och vulkanutbrott. I ett Discoveryprogram visades hur bilder från jordbävningen i San Francisco 1906 i efterhand retuscherades för att händelsen skulle uppfattas som en brand och inte som en fara som kunde upprepas och därmed avskräcka investeringar. Nederländernas vattenland har varit en förutsättning för en ekonomisk guldålder och högteknologisk ingenjörskonst, men också orsaken till upprepade översvåmningskatastrofer. I många av u-länderna är just risk-

zonerna särskilt attraktiva för fattiga som antingen inte inser faran eller föredrar den framför något sämre alternativ. Det är inte lätt för en bangladeshisk kvinna att inse att det vatten hon hämtar från en biståndsborrad brunn kan innehålla arsenik som på lägre sikt förgiftar hennes barn (se Olle Selinus artikel).

Från de rent fysisk-geografiska farorna kan vi röra oss mot de *biologiska*. Biotoperna förutsätter en speciell balans av påverkansfaktorer; klimat, jordmån, hydrologi. Om balansen ändras kan även förutsättningarna för mänsklig odling i vid bemärkelse hotas. Förändringarna kan vara naturdrivna, utanför mänsklig påverkan, som när vulkaners askmoln förändrar marktemperaturen och slår ut växt- och djurliv, eller biologiska, när sjukdomar angriper växter och djur. Det är givetvis svårt att bortse från människans påverkan i dessa processer. Digerdöden, som under 1300-talet drog fram över Europa, var en pandemisk pest som spreds mellan människor genom luften, men även via loppor och råttor som följde mänskliga färdvägar. Ordet farsot betyder inte för inte en sjukdom som färdas. Sjukdomar har en starkt rumslig komponent, och de betingas ofta av kulturpåverkade beteenden. Peter Gould har i boken *The slow plague* beskrivit hur HIV/AIDS spridits i Afrika längs långtradarnas rutter via förarnas övernattningsställen.

Människan är ofta upphovet till mänskliga olyckor. En orsak är den *tekniska* utvecklingen, som leder till en ökad räckvidd eller produktivitet – i vid bemärkelse. Kärnvapen är ju erkänt produktiva – genom att ödelägga mänsklighet eller (möjligtvis) att förhindra krig. Krig och krigsrisker har genom kapprustning drivit på den tekniska utvecklingen, vilket ibland har lett till fredliga framsteg. Men genom att skickligt utnyttja naturvetenskaplig kunskap har tekniker och uppfinnare skapat alltmer sofistikerade apparater som när de används fel eller inte anpassas till omgivande system skapar risker för olyckor och katastrofer. Ofta beror »tekniska« olyckor på mänskliga felgrepp, vilket vi skall diskutera nedan, men ibland är olyckan så att säga inbyggd i systemet, även det givetvis beroende på mänskliga fel i planeringen. De första kommersiella jetflygplanen, brittiska *Comet*, hade ett inbyggt fel som orsakade flera olyckor. *Titanic* »var



Under ruinerna av Skopjes jordbävningdrabbade järnvägsstation har man inrättat ett museum som även kan förse besökarna med ortens öl. Foto Thomas Lundén 2002.

osänkbar« med sina 15 vattentäta skott – men inte i förhållande till det isberg som rev upp skotten. Den inbillade säkerheten bidrog till olyckan.

I en annan klassisk katastrof – reaktorhaveriet i Tjernobyl – bidrog en ideologisk övertygelse om människans herravälde över naturen till dess våldsamma konsekvenser. En känslig konstruktion i kolossalformat, en kommandostruktur som hindrade kritik och en vilja att imponera på medtävlarna, den kapitalistiska världen (som av delvis andra skäl begick

liknande katastrofala misstag). I den sovjetiska familjen av glada broderfolk och dito republiker placerades kärnkraftanläggningarna i många fall på gränsen mellan två unionsrepubliker. Orten Tjernobyl ligger i Ukraina, mycket nära gränsen till Belarus, Vitryssland. (Ignalina-verket i nuvarande Litauen ligger inte i orten Ignalina utan intill trerikrsöset mot Lettland och Belarus.) På sentida vitryska kartor är en stor del av landets orter intill Ukraina satta inom parentes. De finns som bebyggelse men utan befolkning på grund av hög radioaktivitet i marken och byggnaderna. Fast enligt uppgift befolkas de illegalt av desperata återflyttare. Tekniken utnyttjad till det yttersta – och lite till. Naturen – i form av det meteorologiska läget en viss dag, vindriktning och nederbörd – skapade katastrof i Belarus och olycka i Gävletrakten och Sameland.

Marknaden är en annan »orsak« till olycka. Handel och utbyte av värden och tjänster är en förutsättning för modernt liv, men marknaden kan även förmedla fattigdom, sjukdom och död. Droghandeln är en global verksamhet som ger fattiga odlare i Centralasien och Latinamerika en chans till ett bättre liv, ger transportörerna i Karibien och Ryssland en chans till rikedom eller fängelsestraff, kanske dödsstraff, skapar arbetstillfälle för arbetslösa kemister i Östeuropa och sänder osäkra ungdomar i Västeuropa i förnedring, kriminalitet och död. Att blanda mer sand i betongen är ett sätt att tjäna mer pengar på husbygget, men när jordbävningen inträffar lägger sig våningsplanen som sandwichbröd med innehållet ihjälklämt emellan, senast illustrerat av händelser i Turkiet och Pakistan.

Den globaliserade ekonomin rymmer även i sina lagliga verksamheter risker för olyckor. Börskraschen i New York 1929 gav världsvida ringverkningar i form av arbetslöshet, kriminalitet och självmord. Omflyttningen av verksamheter till följd av löneläge och lokalisering fördelar lämnar gamla industriorter att dö, många länder har »rostbälten« av järnverk och arbetarkaserner eller i bästa fall industriminnesmärken utan arbetsplatser, monument över en historia som rymmer hårt slit följt av arbetslöshet och förnedring.

I en befolkning som uppfostrats i en kultur av lydnad och ekonomisk

okunnighet som i den albanska diktaturen kom den ekonomiska friheten oförberedd. Hatet mot den gamla regimen fick många att gå till angrepp och förstöra industrier och andra anläggningar, ett sätt att förstöra de värden som kunnat utnyttjas till att bygga upp landets ekonomi. Andra rycktes med av löften om rikedomar genom pyramidspelen, en typ av kedjebrev som obevekligen brakar ihop och som har lämnat en stor del av landets befolkning i misär.

Den *politiska* sfären, auktoritet och diktat, ger också upphov till olycka. Mången storstadsslum är belägen på juridiskt illegal mark. Resultatet kan bli hårdhänta ingrepp från markägare eller statsmakt, vilket sker i Zimbabwe när detta skrivs. I totalitära diktaturer kan makten utövas över ett helt territorium, som i det nazistiska våldsriket eller i Stalintidens terrorstat. Maktutövningen gick ut på att skapa en idealstat utan motsättningar genom att utrota allt som talade emot. I båda fallen ligger rötterna djupt, i ett preussiskt lydnessideal respektive en tradition av religiös och politisk underkastelse.

Men makten har inte enbart utövats mot den »egna« befolkningen. Geografiämnet motiverades inte sällan för sin nytta för kriget. Kunskapen om terräng och framkomlighet i förhållande till den militära tekniken var en förutsättning för den rätta sidans lycka och fiendens olycka. »Geopolitik« studeras fortfarande vid många krigsakademier i militärstater. Med tanke på geografins krigiska rötter är det märkligt att intresset för kombinationen av geografi och krigföring inte ägnats större vetenskaplig uppmärksamhet på senare tid. Däremot har antropologer och etnografer beskyllts för att vara kolonialisternas »spioner« samtidigt som de ofta försökt visa på de undertryckta folkens kulturella likställdhet eller överlägsenhet gentemot förtryckarna. Den belgiske kungens Kongostat innebar en gigantisk olycka eller utdragen katastrof.

Men även mer demokratiska politiska beslut kan skapa olycka. Den egalitära folkhemstanken innehöll också idéer om harmoni och ideal som ibland ledde till vad som i dagens rättsuppfattning kallas övergrepp. En grupp stater som tillhör de mest demokratiska i världen sät-

ter – av till stora delar begripliga skäl – upp gränser som stänger ute människor från fattigare och mindre demokratiska stater och skapar en gränazon av dödlighet och mänsklig olycka, ungefär som gränsen mellan de välordnade städerna och de omgivande landskommunerna skapade zoner av utomgränsbebyggelse, »fattigkransen« i det förra sekelskiftets Sverige. Om jämförelsen tillåts.

Kultur är ett oklart begrepp, men det kan definieras som en uppsättning värderingar och förhållningssätt som tillämpas inom en grupp människor. Till kulturen hör uppfattningen vad som är rätt och fel, lydnessförhållanden, könsroller, religiösa föreställningar och ideologi. I vissa kulturer är så kallade hedersmord om inte lagliga så i vart fall accepterade. Den nationalsocialistiska ideologin bejakade rasdiskriminering, efterhand även massutrotning av människor rubricerade som »icke-ariar«, för övrigt en fullständigt ovetenskaplig och djupt irrationell indelning av mänskligheten. Både i nazistiska, fascistiska och kommunistiska regimer, liksom i många koloniala stater, tillämpades olika former av ideologisk utrotning av oönskade element eller degradering av människor till handelsvaror, slavar eller arbetslägerfångar. En liknande indelning i etniska grupper – egentligen inom samma »folk« som indoktrinerats av olika religioner – har legat till grund för massutrotningar på Balkan under 1990-talet.

I en mer ursprunglig betydelse betyder kultur »odling«. Sättet att organisera samhällets överlevnad kan skapa överskott, som i sin tur kan användas för sätta människor i annat arbete än för brödfödan; administration, krigföring och kult. Men odlingen kan även skapa destruktion. På ön Guam (se Ronald Stades artikel) var andelen invånare, chamorrus, med den förlamande nervsjukdomen *amyotrofisk lateralskleros* högre någon annanstans efter andra världskriget. Analyser tyder på ett samband mellan sjukdomen och vanan hos chamorros att äta flygande hundar, som i sin tur kalasar på kottepalmernas frön, som innehåller en aminosyra som troligen ger upphov till förlamningen. Att sjukdomen har gått tillbaka beror troligen på att de eftertraktade flyghundarna mer eller mindre utrotats (Snarprud 2005). I andra isolerade kulturer utnytt-

jas en resurs utan hänsyn till återväxten, varpå hela kulturens existens utrotas. Påsköns historia från en högkultur till närmast en kollaps har mer eller mindre sannfärdigt tillskrivits en total avskogning, en total ödeläggelse av djurlivet som i sin tur tycks ha lett till strider mellan olika befolkningsgrupper. Påsköns öde har tolkats som en föraning om hela jordens ekologiska katastrof (Diamond 2005).

Kommunikation, utbyte av information, är en förutsättning för samarbete. Om kommunikationen uteblir i ett läge som kräver samordning kan hela projektet gå fel. En tågolycka i Belgien berodde på att lokföraren inte förstod information om en avvikelse på grund av att tåget passerat språkgränsen mellan nederländska och franska. Av samma skäl – språkförbistring – inträffade en kollision mellan två flygplan på Charles de Gaulle-flygplatsen i Paris. Till skillnad från andra internationella flygplatser tillämpade Paris ett system där franska flyg anropades på franska medan andra plan kunde kommunicera på det internationella flygspråket engelska. Ett brittiskt fraktflygplan uppfattade inte att trafikledningen gav ett starttillstånd för ett franskt plan och strax därefter till det brittiska, varvid planen rände in i varandra och en pilot dödades.

MÄNNISKAN – OLYCKANS OFFER OCH SKAPARE

Natur, biologi, teknik, ekonomi, politik, kultur och kommunikation. I olyckans kulturgeografi hänger många av dessa orsaksfaktorer ihop. De binds ofta samman av mänskliga handlingar. Människan är inte bara olyckans offer utan ofta dess skapare. Vi har redan talat om missgreppen som leder till katastrof. Men det finns även ett medvetet risktagande som kräver offer. Upptäcktsresorna till lands och havs, polarexpeditionerna, atlantflygningarna och rymdfärderna var under den första tiden av teknisk osäkerhet ett vågspel med livet som insats.

En helt annan typ av olycka gestaltas avsiktligt, genom mord eller självmord, där den senare handlingen snarast är slutet på en olycka, åtminstone för förövaren.

Hon skrek som en vingskjuten and, när hon sjönk i sjön,
 det var när sista vår stod grön.
 De voro henne gramse på Östanålid,
 det tog hon sig så illa vid
 De voro henne gramse för gods och gull
 och för hennes unga kärleks skull
 De stucko en ögonsten med tagg,
 de kastade smuts i en liljas dagg.
 Så sjungen, sjungen sorgsång,
 I sorgsna vågor små,
 säv, säv, susa, våg, våg slå!

Gustaf Frödings Ingall var inte ensam om att gå i sjön. Självmordet har sin geografi, med olika rumsliga utfall under olika kulturer, könsroller och teknologier. Under den mest storstadsfientliga vågen under 1970-talet utmålades Stockholms miljö som orsaken till stadens förment höga självmordsfrekvens. En trebetygsstudent undersökte ett antal suicidfalls livslinje till slutet i Stockholm. Många hade visat avvikande tendenser i hembygden, som de lämnat för att försvinna i anonymiteten i storstaden.

Mänskligt vållande av olycka kan också bero på avsiktliga attentat, terrorism och upplopp. I vissa fall är avsikten direkt, som när religiösa eller politiska sekter – skillnaden är ofta oklar – mördar företrädare för det samhälle de föraktar. Den japanska Aum-sekten, som 1995 attackerade oskyldiga i Tokyos tunnelbana (Murakami 2005), Al Qaida och liknande kan sägas uppstå i geopolitiska kulturer som rymmer en skarp åtskillnad mellan samhällets normer och de ideal som sekten företräder. I extrema fall leder sektens avståndstagande till dess självvalda förintelse genom mass(självmord), vilket har inträffat bland annat i USA, Guyana och Schweiz, stater som tillåter avvikare. Men även i det konforma Sverige finns extrema sekter, religiösa och politiska, som kan drivas till att skapa olycka. Knutbysekten är exempel på hur en oskyldig ort med till synes vanliga människor kan bli scenen för extrema handlingar.

I andra geopolitiska miljöer är det staten som orsakar olyckan. Folkmordet uppstår när makten utser en inre fiende som förtjänar att dödas. Det sägs att Hitler kom att överväga folkmordet som princip när han lärt av den svaga reaktionen mot det Osmanska rikets avsiktliga massmord på armenier och andra kristna 1915–16, en åtgärd som fortfarande förnekas eller bortförklaras av den turkiska staten. I båda fallen användes dödsmarscher som metod att förminska den utsedda fienden, men det nazistiska folkmordet mot judar, romer och homosexuella fick en närmast industriell prägel, en del av krigets »ekonomiska geografi« (se till exempel Gerner & Karlsson 2005). Även utrotningen av tutsibefolkningen i Rwanda 1994 får sägas tillhöra kategorin folkmord, medan avrättningarna och dödligheten i de isolerade fånglägren (»arkipelagen«) under Statliga lägeradministrationen (GULAG) i Sovjetunionen (Applebaum 2004) tillhör en delvis annan kategori, en skräckregims och framförallt en isolerad diktators urskillningslösa men slumpvisa jakt på inbillade fiender. Haitis historia efter den blodiga franska revolutionen visar en blandning av rasism och »färgblind« massutrotning.

Massaktioner kan även komma nedifrån. Upploppen i Frankrike hösten 2005 tycks ha haft sin rot i ungdomsarbetslöshet och hopplöshet, kanske förbunden med en moralisk vilsenhet till följd av korstryck mellan ett i princip egalitärt men passivt samhälle och en försvagad men samtidigt totalitär religiös familjestruktur som främst drabbar yngre män av nordafrikanskt ursprung. Våldet var geografiskt koncentrerat till storstadsförorter med invandraretnisk sammansättning och det riktade sig nästan uteslutande mot »det egna«, grannarnas bilar och butiker. 1992 utspelades något liknande i Los Angeles, varvid över 50 människor dödades och 800 byggnader plundrades eller brändes. Även där låg en av orsakerna i arbetslöshet bland ungdomar, men den utlösande faktorn är ofta en relativt trivial olycka som i en ryktesdominerad omgivning tolkas som en oförrätt som skapar en okontrollerad ilska.

SAMHÄLLETS KOMPLIKATION MOT MÄNSKLIGA BEGRÄNSNINGAR

Den vanligaste orsaken till mänskligt handlande som leder till olycka är dock den oavsiktliga handlingen. Den danske författaren Rasmus Dahlberg har i boken *Den menneskelige faktor, Historiens svageste led* behandlat och analyserat ett antal olyckor och katastrofer. Hans exempel är mycket ofta exempel på »felnavigering« i vid bemärkelse, alltså att ett föremål kommer att befinna sig fel i rummet i förhållande till omgivningen. Ofta är det under komplexa och förvirrande omständigheter som de värsta katastroferna inträffar. Och detta trots att både de tekniska och mänskliga systemen kan vara vältrimmade och »säkra«.

Ett av Dahlbergs exempel är en av de värsta flygolyckorna i historien, en katastrof som dessutom inträffade på marken: Den inleds med en nog så allvarlig incident på flygplatsen i Las Palmas, Kanarieöarna, där söndagen den 27 mars 1977 en bomb exploderar. Efter ytterligare ett bombhot från den »Kanariska befrielseörelsen« stängs flygplatsen. Inkommande flyg dirigeras om till grannön Tenerife. Flygplatsen är mindre och personalen är inte van vid en anstormning av utländska flyg, flera är dessutom jumbojets med hundratals passagerare. Ett Pan American-plan är på väg från andra sidan Atlanten med 378 trötta men förväntansfulla passagerare som skall borda ett kryssningsfartyg. Nu beordras det landa på fel ö. Passagerarna får gå ut nedanför planet i väntan på att Las Palmas flygplats skall öppnas igen. Strax innan har ett lika stort nederländskt KLM-plan landat. Dess passagerare får gå in i vänthallen. KLM-planets kapten hade beordrat tankning, och planet står i vägen för det amerikanska som i princip var startklart så snart passagerarna hade gått in i kabinen. Men det tar ytterligare en halvtimme att tanka den flygande holländaren. Under tiden försämras vädret med drivande dimbankar. KLM-planet ber om tillstånd att taxa ut på startbanan, köra till dess slutpunkt för att starta i motsatt riktning. Strax efter får det amerikanska planet tillstånd att först ge sig ut på startbanan för att därefter svänga in på den parallella taxibanan för att nå fram till startbanans slutända där KLM-planet skulle vända. Den

amerikanske andrepiloten ber om bekräftelse från tornet att hans plan först skulle ta vägen över startbanan för att köra in på den tredje avfarten till taxibanan, och trafikledare bekräftar på sin dåliga engelska. Samtidigt har KLM-maskinen nått banändan där den vänder och meddelar startberedskap. Amerikanen hör kommunikationen och meddelar att den fortfarande är kvar på startbanan, men att man skulle meddela när man lämnat banan. Nu meddelar KLM att man är klar att starta. Trafikledningen svarar OK, men resten »... standby for take off ...«, vänta på klarsignal, försvann i ett störande anrop, nämligen från det amerikanska planet som meddelade att man *inte* lämnat startbanan. Varningen blir således indirekt anledning till olyckan. KL 4805 accelerar in i dimman och mot 583 människors död.

Vid utredningen efteråt visar det sig att olycksplanet startpilot varit flygelev till planetens kapten och inte vågat uttrycka tvivel mot kaptenens startorder. Endast maskinisten i cockpit hade vågat fråga om amerikanen verkligen var av banan men avspisats. Kommandokulturen har lett till flera stora flygolyckor eftersom underordnade inte vågat påpeka tveksamheter i en situation där ledaren velat visa beslutsamhet.

KATASTROFENS ÅTERVERKNINGAR

Vid en stor olycka riktas mediernas uppmärksamhet mot händelsen och offren. Därefter följer anklagelserna, juridiska och moraliska mot de ansvariga. Orsakskedjan fram till katastrofen och (de ofta kritiserade) hjälpinsatserna utreds noggrant, ofta med syfta att finna syndabockar. Däremot är intresset ofta mindre mot de drabbade i andra och tredje led. I en artikel om orkankatastrofen Katrina i Louisiana den 28 augusti 2005 påpekar George Friedman att hamnarna i södra Louisiana nära New Orleans tillsammans är den största hamnagglomerationen i USA och den femte största i världen. Det gäller långt ifrån bara petroleum, en stor del av hamntrafiken handlar om amerikansk spannmålsexport och införsel av stål både från världen och övriga USA.

Hamnanläggningarna berördes inte mycket av katastrofen, men en stor del av den yrkesverksamma befolkningen evakuerades. Många vill inte tillbaka. Hur kan man återställa rutinerna när kunskapen har flytt? Friedman skriver (i min översättning):

En stad är en komplex och pågående process – som kräver fysisk infrastruktur för att upprätthålla folket som bor där och folk som betjänar denna fysiska infrastruktur. Jag menar inte bara kraftverk och avloppsreningsanläggningar, även om de är avgörande. Någon måste kunna sälja en flaska mjölk eller en ny skjorta. Någon måste reparera en bil eller utföra kirurgi.

Efter katastrofen ingriper ofta människor utifrån – det är nödvändigt, eftersom människor och rutiner är borta, döda eller evakuerade. Inkomlingarna är specialister, men inte nödvändigtvis på det som behövs på kort eller lång sikt. Ibland representerar de konkurrerande organisationer och ideologier. Misstag begås, det är nästan oundvikligt. Återflyttarna ställs inför oerhörda utmaningar – som Friedman påpekar är det inte bara naturen och infrastrukturen som förändrats utan även rutiner, tillit och den uppsättning yrkesroller som fick området att fungera tidigare. Efter katastrofer är hyenorna framme – fattiga som ser sin chans att berika sig när polisen har annat att göra, mediernas sökare efter hjärtknipande scoop, helbrägdagörare och domedagsprofeter. Även välmenande insatser kan vara destruktiva. Efter de två jordbävningarna i Friuli, Italien 1976, där över tusen människor dog och 17 000 hus förstördes, flyttades 40 000 människor från sin hembygd till inkvarteringar i turistanläggningar vid Adriatiska havet där de fick vänta på uppfyllda löften, utan sysselsättning och utan framtidshopp (Strassoldo & Cattarinussi 1978). Kanske var den italienska erfarenheten av katastrofer en orsak till landets snabba insats i Sydostasien efter den 16 december. Men insatserna kan bli för omfattande. Efter tsunamin i Sydostasien gjordes stora okoordinerade satsningar på ny fiskeutrustning, båtar och redskap när destruktionsen borde ha utnyttjats till att minska fiskeflottan och därmed överfiskningen i området.

KATASTROFENS EFTERMÅLEN

Gunnar Broberg har i en liten bok diskuterat jordbävningen och (den som ord nyupptäckta!) tsunamin i Lissabon 1755. Den inträffade i en tid när upplysningen hade börjat bryta kyrkans, eller snarare kyrkornas, makt över västra Europa. Ryktet om händelsen fortplantade sig långsamt, Broberg talar om en sorts upplysningens »kunskapsgeografi« (med referens till Peter Gould 1999). Trots att Lissabonkatastrofen långtifrån var unik i världshistorien blev den utgångspunkt för en stor debatt om Guds existens (teodicéproblemet: om Gud är god, varför då olycka?) och om vetenskapens metoder.

När detta skrivs installeras tsunamivarningar vid thailändska stränder. Det är givetvis lugnande för turisterna, även om nästa katastrof sannolikt kommer att inträffa under helt andra betingelser. När det gäller de mänskligt initierade katastroferna kan man skilja mellan oavsiktliga ingrepp eller tillkortakommanden och avsiktliga attentat. Med teknik och inläring kan olyckor motverkas. Genom en strikt disciplin vad gäller teknisk hantering och mänskliga relationer har man lyckats hålla antalet flygolyckor nere. Kanske beror detta på flygets korta historia och att själva risken för olycka är större, exempelvis om en motor stannar. Inom sjöfarten är villigheten att lära av katastroferna betydligt mindre, här finns flera månghundraåriga »kulturer« som kan motverka ett rationellt olycksförebyggande. Utredningen av miljökatastrofen i Alaska efter Exxon Valdez grundstötning 1989 visade på en kombination av undermålig utrustning, traditionellt slarv och alkoholkonsumtion. Men ofta har utredningar inte »gått till botten« med orsakerna på grund av hänsyn till stater och myndigheter. En liten olycka i den stora var att skeppet »Estonia« bar namnet på en liten och nyorganiserad stat. Därmed inget sagt om skuldfrågan, men när ett svenskt museum på en affisch illustrerar en utställning om katastrofen med det sjunkande *namnet* Estonia kan det i värsta fall uppfattas som en allegori över staten med samma namn. Så var givetvis inte avsikten.

Attentaten som syftar till kaos är givetvis svårare att motverka. Förövarna siktar in sig på luckor i »samhällets« vaksamhet. Luckorna uppstår

ofta i motsättningen mellan olika »samhällen« eller kulturer. Det är dyrt men enkelt att införa metalldetektorer, men träknivar går också bra, och säkerhetsvakter som känner sig underbetalda kan mutas att titta bort. I ett allt mer utbyggt övervakningssamhälle skapas gränser och barriärer som i sin tur skapar smitning. Säkerhetsåtgärder som vidtas efter ett attentat angriper ofta orsaken till just den typen av attentat och drar resurser från det område som kan väljas för nästa.

En helt annan typ av bearbetning är den psykologiska. Längs svenska vägkanter kan man sedan några årtionden tillbaka se blommor, kors, leksaker och andra symboler som markerar en olycksplats. Efter Estoniatragedin utbröt en bitter strid mellan två ståndpunkter – att *Estonia* på botten var en gravplats som borde fridlysas, och en som hävdade att de avlidnas kroppar måste hämtas för att begravas (i hembygden). Diametralt olika uppfattningar om kropp och plats.

Skall olycksplatser markeras? Behövs de för att efterlevande skall förlikas med händelsen? Vilken symbol skall väljas för att hedra offren? Debatten om holocaust-monumentet i Berlin pendlade mellan en figurativ framställning, som kanske skulle återskapa en skillnad mellan förövare och offer, och en nonfigurativ som kanske skulle bli obegriplig. Valet föll på en »skog av stenblock«, inga hjältar, inga mördare. Kan-ske är det bäst så.

Årets Ymer bjuder på ett urval aspekter på olyckor och katastrofer. Avsikten är inte att ge en täckande beskrivning av ämnet. Vi har tyvärr haft många händelser att välja mellan.

LITTERATUR I URVAL

- Applebaum, Anne (2004), *Gulag: de sovjetiska lägrens historia*. Stockholm/Falun.
- Broberg, Gunnar (2005), *Tsunamin i Lissabon. Jordbävningen den 1 november 1755, i epicentrum och i svenskperiferi*. Malmö.
- Clark, Nigel: *Disaster and generosity*.

- Dahlberg, Rasmus (2004), *Den menneskelige faktor. Historiens svageste led*. Viborg.
- Diamond, Derek (2005), *Collapse: How societies choose to fail or succeed*. New York.
- Friedman, George (2005), »The ghost city«, *New York Review of Books*, vol LII:15, 4–6.
- Geertz, Clifford (2005), »Very bad news«, *New York Review of Books*, Vol. LII, no. 5, 4–6.
- Gerner, Christian; Karlsson, Klas-Göran (2005), *Folkmordens historia. Perspektiv på det moderna samhällets skuggsida*. Stockholm.
- Gould, Peter (1993), *The slow plague. Geography of the AIDS pandemic*. Oxford.
- Gould, Peter (1999), »Enlightenment, Catastrophe and Communication«, *Geography and enlightenment*, Livingstone D & Withers C W J (red.), Chicago.
- Murakami, Haruki (2005), *Underground*. Stockholm.
- Posner, Richard A (2004), *Catastrophe: Risk and response*. New York.
- Snarud, Per: »Misstänkt alzheimergift«, *Forskning och framsteg* 2005;5, 17–21.
- Strassoldo, Raimondo – Bernardo Cattarinussi (1978), *Friuli: La prova del terremoto*. Milano.
- The Geographical Journal* (december 2005), Specialnummer med geografiska aspekter på tsunamin den 26 december 2004.

