

本文章已註冊DOI數位物件識別碼

▶ 駕馭速度(?)的理論：評哈穆特·羅沙《加速：現代時間結構的改變》

A Theory which Dominates (?) the Speed: A Review of Hartmut Rosa's
Beschleunigung: Die Veränderung der Zeitstrukturen in der Moderne

doi:10.6752/JCS.200809_(7).0012

文化研究, (7), 2008

Router: A Journal of Cultural Studies, (7), 2008

作者/Author：鄭作彧(Tsuo-Yu Cheng)

頁數/Page：244-257

出版日期/Publication Date：2008/09

引用本篇文獻時，請提供DOI資訊，並透過DOI永久網址取得最正確的書目資訊。

To cite this Article, please include the DOI name in your reference data.

請使用本篇文獻DOI永久網址進行連結:

To link to this Article:

[http://dx.doi.org/10.6752/JCS.200809_\(7\).0012](http://dx.doi.org/10.6752/JCS.200809_(7).0012)



DOI Enhanced

DOI是數位物件識別碼（Digital Object Identifier, DOI）的簡稱，
是這篇文章在網路上的唯一識別碼，
用於永久連結及引用該篇文章。

若想得知更多DOI使用資訊，

請參考 <http://doi.airiti.com>

For more information,

Please see: <http://doi.airiti.com>

請往下捲動至下一頁，開始閱讀本篇文獻

PLEASE SCROLL DOWN FOR ARTICLE



書評

《文化研究》第七期（2008年秋季）：244-257

駕馭速度（？）的理論：

評哈穆特·羅沙《加速：現代時間結構的改變》*

A Theory which Dominates(?) the Speed:

A Review of Hartmut Rosa's *Beschleunigung: Die Veränderung der Zeitstrukturen in der Moderne*

Rosa, Hartmut. 2005. *Beschleunigung: Die Veränderung der Zeitstrukturen in der Moderne*. Frankfurt am Main: Suhrkamp. ISBN : 3-518-29360-5, 537pp.

鄭作或

Tsuo-Yu Cheng

德國柏林自由大學社會學博士候選人

I

「今時今日，全世界的人都罹患了時間病，都盲目地崇拜速度……每件事、每個人都不得不加快腳步。」(Honoré 2005: 10)無疑的，這句話是大家所熟悉的一個描述當代社會的說法。也許人們不一定都會體會自己的生活被不斷地加速，但卻可以容易地觀察到許多當代社會的速度現象；而以「速度」作為描述當代社會特質的詞彙，也已是一個廣被接受的用法。

許多文學家很早就以敏銳的觀察力，注意到這個社會中令人感到奇怪的加速現象。在著名的小說《無個性的人》(*Der Mann Ohne*

* 感謝兩位匿名編委提供給本文的重要而寶貴的意見與資訊。

Eigenschaften, 1956)其中一幕，穆齊爾(Robert Musil)便描寫主角看到街上往來的路人，其表情因為充滿速度的社會情境而表現得急躁不堪，主角對此深感訝異。納多尼(Sten Nadolny)則是在其小說《發現緩慢》(*Die Entdeckung der Langsamkeit*, 1983)中，特地一反社會上普遍關於「快速等於有效率」的迷思，反對加速的社會，讚揚緩慢之美。在短篇小說《緩慢》(*La Lentitud*, 2005)當中，昆德拉(Milan Kundera)也談到：

這個時代沈湎於膜拜速度的幽靈。時代加快腳步，因為它要讓人明白，它不想再被人想起；它對自己感到厭倦；它對自己產生反感；它要吹熄顫顫巍巍的記憶之火。(139)

在社會科學界，人們也早已察覺到「速度」在當代社會中逐漸成為一個特殊的情境與概念。例如宋巴特(Sombart 1902: 86)就曾提到，「加速」對於現代的人們來說，已是一個必要的生活方式。儘管如此，社會科學界在長久以來對此的正式探討卻一直很欠缺，甚至如哈伯瓦克(Halbwachs 1967: 111 ff.)就強硬地指出，社會速度是一個沒有意義的主題，因為社會時間並不是一種流逝或運動，因此當然也就沒有實質意義上的「變快」或「變慢」的情境存在。

一直到了上個世紀70、80年代，才逐漸出現了專門關注速度的探討。對此的貢獻首推法國學者維希留(Paul Virilio)，他甚至認為對於速度的研究可以獨立出他所謂的「競速學」(Dromologie)的領域。維希留(1986)指出，從最早的城市建設與軍事戰備的發展開始，人們就是以對「速度」的追求作為發展重點。當時透過移動道路的設計與擴展，速度征服了空間間隔。但近年來資訊科技的發展，利用了光物理學的技術，讓人們可以在遠端兩地以光速即時互動，這不只消滅了空間間隔，也消滅了時間間隔(Virilio 1991, 1997)。這些加速科技除了征服了時空間隔，也同時逐漸演變成人類義肢，對人體進行了殖民。由此他聲稱，人類不是擁有速度，而是人類本身就是速度(Virilio 2001: 150)。這種速度是一種純粹卻靜止而抽象化的速度，比方人們靜止地上網、靜止地坐在飛機座位上，但已以自身所呈現的速度消弭了時間與空間的間隔，而無所不在了。正如他所宣稱的：

速度愈是增長，「控制」就愈會取代掉環境自身，於是互動的即時性最終會取代了身體行動的真實空間。(Virilio 2000: 76)

不過，維希留對於加速科技對社會文化的影響是悲觀而充滿批判性的，因為他認為加速科技最終會替換「真實」，讓人們陷入無真實的混亂感。此外，超脫控制、甚至殖民了人類的加速科技，也會不斷造就無可預測的災難：甚至，科技本身就是一種災難(Virilio 1997, 2001)。不同於維希留，另一位重要的烏克蘭裔奧地利速度理論家、也是現任德國卡斯魯厄藝術與媒體科技中心(Zentrum für Kunst und Medientechnologie Karlsruhe)館長並以藝術媒體理論聞名的魏貝爾(Peter Weibel)卻認為，雖然加速科技一開始之所以能發揮了極大的影響，是因為資本主義為了剝削工人勞動的剩餘價值，而使得人們必須服從於科技速度；但是當加速科技逐漸使得速度成為普及的大眾能力之後，卻反而讓人們透過速度而得到極高的自主性，得以克服許多隔閡，並藉此獲得革命潛力。速度不是文明病，而是構成文明重要的一部分。任何輕易反對速度的人，無異是危言聳聽地反對了大眾的自主性、民主性，也是害怕大眾的革命潛能(Weibel 1987: 9)。有些學者(e.g. Kirchmann 1998)認為，速度理論根據維希留與魏貝爾的觀點，逐漸出現了「加速悲觀論」與「加速樂觀論」兩種陣營，使得當代對於「速度」的探討，某些時候變成了一種「反對」或「贊成」速度的二元辯論。

雖然維希留與魏貝爾的理論，用了華麗的詞彙啟發了人們從社會科學的角度探討速度的想像，但顯而易見的，這些理論多是散文式的宣稱，既缺乏學術嚴謹度，也不具有足夠的理論深度。雖然他們的論述提供了很多的視野啟發和很大的詮釋空間，但他們許多關於速度的概念太過含混粗糙，在很大的程度上反倒阻礙了對於速度的思想發展。例如，許多速度悲觀論者詮釋、並承襲了維希留對於速度的批判，認為當代人們必須對抗席捲了人們知覺與自主的過「快」速度，要「慢」下來，找回速度自主性(e.g. Eberling 1996; Reheis 2003)。但也許一個人認為自己的生活步調過快，想慢下自己過快、過於緊張的情緒的方法，卻反而是更飛快地在街上飆車。或比方上網的速度跟吃牛肉麵的速度，開車的速度跟鴨子成長的速度，都稱作「速度」，但顯

然的它們並不能一概而論。因此，雖然速度已成為當代社會的顯著特色，但人們始終缺乏一套系統性的分析與理解，使得深入的研究一直窒礙難行，少有發展。

於此發展脈絡下，作為第一本最完整而深入的對社會加速現象進行分析與理論建立的著作，德國社會學家哈穆特·羅沙(Hartmut Rosa)於2005年出版的《加速：現代時間結構的改變》一書，便凸顯了其研究的重要性。

II

羅沙於1965年出生於德國西南方的城市羅拉赫(Lörrach)，曾在弗萊堡大學(Albert-Ludwigs-Universität Freiburg)與英國倫敦政經學院(The London School of Economics and Political Science, LSE)就讀，並在柏林洪堡大學(Humboldt-Universität zu Berlin)取得博士學位。目前任教於德國耶拿大學(Friedrich-Schiller-Universität Jena)社會學系並任系主任一職，以速度為主的時間社會學，以及政治社會學為其學術專長及研究重點。2003年以其著作《社會加速：現代時間結構的改變》(*Soziale Beschleunigung: die Veränderung der Zeitstrukturen in der Moderne*)作為升等論文取得教授資格。同年，該書的精簡版本以英文發表於《星叢》(*Constellations*)期刊，引起熱烈的探討。2005年則將書名修改為《加速》正式出版。這本著作讓羅沙的名氣一夕之間大增，並因此被認為是當代最重要的加速理論家、時間社會學家(Asscheuer 2006)。

該書主要從時間社會學的觀點出發，對社會加速進行系統性的探討。全書共分作「有系統的社會加速理論的基本架構」、「影響方式與表現型式：社會加速的現象學」、「社會加速的肇因」與「社會加速的後果」四大部分，加上導言共14章。在**第一部分**，羅沙表明了他極大的野心。他認為，「加速」不只是單純的科技造成的結果或「樂觀」、「悲觀」等立場宣稱；而是：整個現代化的發展，就表現在社會時間結構的轉變、即不斷地加速之上。唯有透過對於社會加速的理

解，人們才能清楚地把握現代化過程的特質。而社會的加速，事實上也並不是近代如維希留或魏貝爾等學者獨創出的研究範疇，而是早在社會學古典三大家的研究中就已暗含地占據核心要素。在馬克思(Karl Marx)的《共產黨宣言》(*Manifest der kommunistischen Partei*)中，「一切堅固的東西都煙消雲散了」，便凸顯了資本主義社會不穩定、快速變動的情境。韋伯(Max Weber)曾強調「時間就是金錢」代表了現代社會的資本主義精神，表明了「理性而有效率地把握時間、快速地做好一切事務」正是現代社會的重要生活精神之一。涂爾幹(Émile Durkheim)的《自殺論》(*Le suicide*)則顯示了當代人們面對快速而劇烈變遷的社會情境，是如何陷入迷亂(anomic)的情境中。

雖然羅沙宣稱，「加速」是現代化過程的主要特徵之一，但他也提到，當代社會也並非一切都是加速的。至少有五個範疇是穩定、少變化，或根本是趨向減速的。第一，是速度終究有自然的局限。例如在物理學方面，物質輸送的速度再快，也不可能讓一個包裹在一瞬間即時地從德國運到台灣。或是在生物學方面，人們也許可以加快農作物的成長速度，但也不可能讓蕃茄在一夕之間從種子成長至開花結果。第二，在現代化過程之外，總有些地區或一些社會文化根基是沒有隨之加速與變動的。例如，不管是古是今，我們華人文化的飲食工具總是以筷子為主。第三，是一些因追求加速而產生的副作用，形成的反加速現象。例如，高速公路的建立，原本是為了提供車輛維持高速駕駛的場地，但當大量汽車湧上高速公路，造成塞車車潮，反倒減低了車輛駕駛的速度。第四，當代人們很多時候是追求減速的。比方當代盛行的「慢活」運動、或速度悲觀論者，會企圖以減速對抗加速的社會。或是，減速有時候反而是為了加速的策略，如古云：「休息是為了走更長遠的路」。於此，羅沙進一步提出，第五，「加速」與「減速」有時並不是對立的概念。減速往往是加速的重要暗含元素，或是一體兩面的同一件事。

如果減速並不是加速的相反，且加速是當代社會最重要的根本呈現要素，那麼在「加速」此一被認為是現代化過程形式的現象，應該如何看待與討論？在該書**第二部分**，羅沙反對將加速視作是同質而

可以不加區分的現象，而且也不認為任何事的加速現象都應隨意地提點出來作為社會科學的討論範疇。他將社會加速清楚地區分出三種不一定要死板區分、但絕不能混為一談的範疇，並加以釐清。第一種是「科技加速」。這類加速常有顯而易見的可觀察現象，因此也有最多的研究和探討。基本上，維希留或魏貝爾，以及後繼的加速悲觀論與加速樂觀論等相關探討，都局限於此。科技加速總而言之，改變了社會時間結構，但科技加速也應至少再區分出三種類型及其不同的影響：第一，是運輸科技的加速，這改變了人們與空間的關係。第二，是傳播加速，這改變了人與人之間的社會關係。第三，是生產加速，這改變了人們與物之間的關係。

第二種加速，是社會變遷的加速。當代的社會制度、結構或關係等，往往在很短的時間內面對到劇烈、甚至是根本的變動。以往存在於世代之間的交替，如今已是世代之內的交替。不斷變動的社會情境，也導致人們對於未來也因此愈發感到惶恐與茫然，因為不斷的變動，也代表了任何事在下一秒都有可能發生，但也都彷彿不可能發生；充滿不確定性的偶然意識(Kontingenzbewusstsein)因此成為快速變遷的社會情境中，基本的日常生活意識。

第三種加速，是生活步調(Lebenstempo)的加速。生活步調的加速可以表現在可客觀觀察到的現象，例如對各地區人們於街上步行速度或看時鐘的次數進行測量，來評估人們生活步調的快慢。透過測量與比較，人們可以瞥見當代社會中生活步調是如何被加快了速度。但另外一方面，就算一個人在街上走很快，也不見得他真的是因為感受到匆忙快速的社會情境而使然；生活步調的快慢，很大的程度上也需要依賴人們的主觀詮釋。因此，生活步調的加速也有需要主觀理解的面向。這通常牽涉到人們面對時間壓力時，於當代特有的時間經驗(Zeiterfahrung)。

關於這三種加速，羅沙指出，以往的研究，常以科技決定論的角度認為，加速科技因其速度能力促使了生活步調與社會變遷的加速。但羅沙反對這樣的觀點。他點出了一個顯而易見的矛盾之處：加速科技的速度能力，一般而言都可以幫助人們節省下更多的時間，所以照

理說科技應能和緩過快的生活步調；既然如此，在人們始終忙忙碌碌的當代社會中，何以我們擁有了多樣的節省時間的科技，卻反而越沒時間？因此在該著作的**第三部分**，他建議我們，應該把這三種加速相互牽引的順位調換一下：人們因為加速、過於緊迫的生活步調，因而需要並普遍使用加速科技；而透過加速科技的運用，人們因而在更短的時間內促成了社會變遷；但加速的社會變遷，使得人們必須不斷應付新事物的到來，而提升了生活步調的速度。而這三種加速的相互牽引，各自有各自的主要肇因。

生活步調的加速肇因，羅沙主要援引了韋伯的研究，認為這基本上是因為當社會變遷的加速帶來開放而不穩定的未來時，一方面使得時間似乎是取之不盡、用之不竭，因而更應該肆無忌憚地用以努力賺錢、服從天職；另一方面，人們為了抗拒未來的不穩定性，會努力地讓未來變成現在的計畫，但如此一來事件密度便會因此增加，在微觀的層次上也必然會使得個人的生活步調速度增加。羅沙稱此因結合了新教倫理與開放未來觀之影響，所造成的生活步調的加速肇因為「加速的應許」(die Verheißung der Beschleunigung)。

生活步調的加速，在「加速的應許」的推動下，因而更需要透過加速科技的使用來善用所有時間，以獲取更大的經濟利潤。科技加速，便在經濟動力作為肇因之下，產生了對運輸、傳播與生產三方面加速的強大影響。其影響的結果，羅沙援引了馬克思的觀點，便是快速地建立起新的事物，但又會，或是又必須快速地掃除、摧毀既有的事物。

不斷地建立與掃除，迫使社會必須面對更多更不一樣的新事物。於此情形下，借用涂爾幹的社會分工論、以及魯曼(Niklas Luhmann)的系統理論，便可以清楚地讓人們理解到，社會如何為了因應高度變動而造成的高度複雜性，透過自身結構的功能分化，並以其社會功能分化作為肇因，加快了社會變遷的速度。

社會加速的三方牽引與各自的推動力，於原書309頁中，羅沙總結成以下圖示：

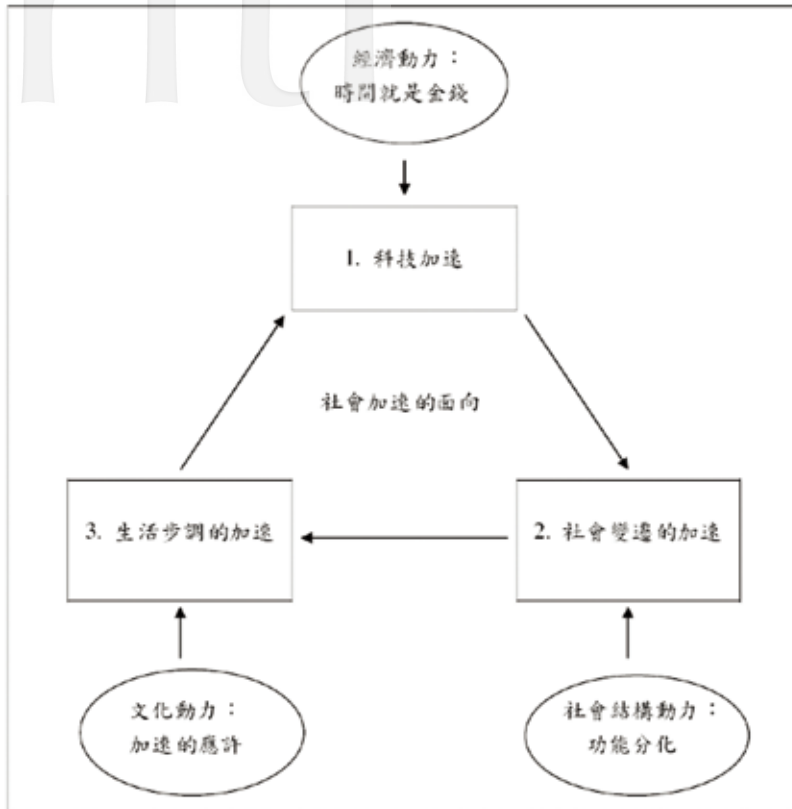


圖1

羅沙進一步論證到，這三方的牽引與動力作為現代化過程的呈現，主要都是奠基在軍事戰爭的發展之上進行的。這裡指的軍事戰爭發展，並不是指攻城掠地或殺害消滅的技術，而是更強調社會如何為了戰爭需要，發展出一套因應戰爭效率的科層組織。然而，弔詭的是，雖然科層組織提供了各方面社會加速的基礎，但是當社會加速太快、變動太大，僵化的科層組織反倒往往成為加速的阻礙。

對社會加速作了清楚的分析之後，羅沙在該書的**第四部分**，探討了社會加速帶來的後果。首先，如同人們相對來說較容易想像與觀察到的，科技的加速改變了時間結構、消弭空間限制、提升生產能力，

也改變了人際關係，從而終究形成全球化的發展。第二，由於加速而不斷變動的社會情境，使得人們不再能像以往前現代或早期現代社會那樣，有個至少在觀念上穩固不變的身分地位。當整個社會結構快速的變遷之時，對應於該社會結構的認同也必須隨之在很短的時間內解構與再建構。因此，人們不再能有個穩定的認同，而是必須隨著快速朝往未來的變動，在時間中不斷地形塑、再形塑自我認同。羅沙因而認為，加速社會帶來的後果之一，就是情境式的自我認同(situative Identität)。除此之外，社會加速對經濟、生活、社會結構都造成了快速改變的效果，但以科層制度為主的政治系統，由於其自身僵化、反加速的特性，其統治權力無法應對不斷變動的外在環境，因而不再能夠有效地涵蓋社會。這造成第三個加速社會帶來的後果，即當代加速社會中，政治因與其外在其他各系統的速度不同步，而造成的統治權力合法性與有效性危機。

在2003年羅沙此著作精簡版發表之時，修曼(Scheuerman 2003: 42)就曾指出，羅沙對於社會加速的描述與分析很厚實，但缺乏一個批判的視野，讓人們雖然對社會加速有了充分的了解，卻不知道了解了之後，又如何？因此在正式的著作發表之時，羅沙，在第四部分的最後，提出了幾個《加速》所能發展出的可能的批判視野。當中最特別的是，他聽從了好友霍內特(Axel Honneth)的建議，將承認理論結合進加速理論之中。特別是在法蘭克福學派的批判理論的發展中，當今接替了哈伯瑪斯(Jürgen Habermas)的理論發展者霍內特指出，社會中人與人之間為了承認的鬥爭，促使了社會對於規範的要求，並形成批判與革命的潛能。羅沙認為，社會中的承認關係(Anerkennungsverhältnisse)，必須因應著社會加速而產生變動的時間關係(Zeitverhältnisse)，而有所改變，且是持續地改變。換言之，在加速社會中，承認關係是不斷變動且生成的。這種生成不是哲學上關於「不會完成」的抽象思維想像，而就是實質當代社會的整體情境，一個由於現代中時間結構的改變而造成的、直接是人們清楚面對的具體情境。就此而言，加速社會讓人們清楚看到與體會到自身的鬥爭永遠都處在一個變動的社會中，而加速理論也就因此開放了一個廣闊的批

判空間，讓人們具體地體會到加速的社會生活，意識到自身永遠都處在一個為承認而鬥爭的環境，而這一切永無滿足止息之日。

III

綜觀全書，除了正式將社會的加速現象進行了嚴謹而有系統的探討之外，可以發現羅沙企圖宏觀地將「加速」視作是現代化過程的核心因素的野心，讓該書至少有三點引人注意的貢獻。首先，過去的速度研究，要不是從科技決定論的觀點出發，不然就是用批判的觀點拒絕與對抗社會加速。然而，羅沙的研究將社會加速首先置入整體的社會情境當中，強調社會加速是現代化過程的一個顯著的表現型式。這使得，一方面，普遍被重視的科技加速，雖然仍有其重要性，但只是加速循環中的一個環項；科技既是加速導因，但也是被加速的結果。只有再同時考察到社會變遷與生活步調，對於社會加速才能有基本的理解。加速於是從科技決定論的取徑中解放出來，獲得更寬廣的社會科學的視野。另一方面，加速雖然是當代社會顯著的特質之一，但羅沙在嚴格地分類出相異的加速範疇之後，也強調了加速與減速並非是應以贊成或反對立場進行二元對立的不同觀點。加速的問題，不在於用化約的狹隘觀點聲稱帶來真實感的喪失，或是心情焦慮、過勞等弊端，然後簡單地以「減速」當作解決方案；而是，當現代社會因為不斷加速而帶來變動，以及各系統之間因速度不同步調而帶來差異的時候，人們該如何有意識地、更細緻地面對與思考此種情境。這讓社會加速的視野，也同時從速度二元爭論中解放出來了。

第二，羅沙不只將加速社會從整體的社會關係出發作為探討方向，還大手筆地將加速社會聯繫並統整到社會學的傳統，特別是馬克思、韋伯、涂爾幹這經典的三大家。這讓加速理論的探討有了更親切熟悉的探討方向，更重要的是，也賦予了既廣又深的理論厚度，提供了更穩固的研究立足點。

第三，該書在最後，結合目前批判理論中強調的承認關係，將社

會鬥爭賦予了生成(Werden)視野。而此「生成」概念，不再只是哲學的抽象思維，羅沙更進一步強調，從時間社會學的角度出發探討社會加速現象，生成可以從哲學中解放出來，賦予了社會學視野，給予一個時間社會學的研究取徑。這除了解放了「生成」此一觀點之外，也將「時間社會學」此一長久以來處於學科邊緣地帶的範疇，推上了社會科學的核心位置，並給予了更重要的關懷任務。

然而，這本著作在這些貢獻的賦予工作中，卻也有幾點可再爭議之處，讓人們可以找到當中未竟之功、而可以繼續接續發展的縫隙。

首先，正如同是著名的時間社會學家亞當(Adam 2003: 51)所批判的，羅沙從相當宏觀的視野去含括探討社會加速現象，使得他的加速理論幾乎無所不包；但正是因為無所不包，反而鬆散了他的理論的集中力。人們可以很容易地發現，即便《加速》全書厚達537頁，但當中提及的比方社會變遷的加速、社會步調的加速，或是加速理論與批判理論的結合，都還是太過廣泛的議題，不是單單一本著作就可以談論透徹的；因而書中的探討深入性終究有限，有些部分交代不清、難以令人滿意。此外，羅沙將過往對於加速理論的研究，從社會學古典三大家，到近代重要的思想家，如布魯門貝格(Hans Blumenberg)、魯曼，甚至是霍內特等人，一併提點並結合、統整起來。但是這些不同學者的論述，都有不同的探討脈絡與關懷的出發點，任何想要一以貫之的努力，都會讓人懷疑其相互構連、一概而論的可行性。事實上，羅沙的著作雖然內容相當豐富，但由於每個部分都有相當高的獨立與差異性，因此終究隱約給人其探討的斷裂感。

其次，羅沙反對過去如維希留等人將加速現象含混地一概而論的作法，強調了不同的社會加速範疇，並將三者不同的範疇與牽引順序作了很有創意的安排。然而即便如此，三種不同的加速範疇，羅沙在作了區分之後，最終還是置於一個相同的層面，並給出了相互牽引的因果關係。這讓人們不禁懷疑：第一，這樣做是不是最終還是將加速範疇含混地同一了？雖然科技加速、社會變遷的加速以及生活步調的加速都是社會的「加速」現象，但三者所指的加速是否其意涵都相同且可以並而談之？第二，三個加速範疇的相互牽引，是不是真的彼

此有因果關係？若有，這種因果關係是否並非一定是某種既定順序、而也有其他逆轉的可能？例如，羅沙認為，人們應該把三種加速視作是：生活步調的加速→科技的加速→社會變遷的加速→生活步調的加速→……。但有沒有可能是：生活步調的加速←→科技的加速←→社會變遷的加速←→生活步調的加速……？或甚至是相反的因果關係？顯然的，這是一個還有探討空間的論點。

最後，羅沙以「加速」作為論述主軸，並認為這是現代化過程最主要的呈現型態。不過，羅沙也提到，事實上整個當代社會並不是什麼事都加速了，也有許多範疇是減速、或靜止不動的。甚至加速與減速有時並不是相反的概念，而是一體兩面的事。這便開始讓人疑惑了，既然如此，為何羅沙單單以「加速」作為探討主軸，而幾乎略過「減速」的範疇不談？羅沙在全書中也許是最致命的弱點是，他沒有令人滿意地說明「加速」究竟所指為何，「減速」的意涵又是什麼。這也容易讓人追問：社會加速了，那麼有沒有一個加速的極限？某些情況人們說「減速了」，那麼有沒有一個減速的極限？或是：從什麼標準、基準點來看，可以稱作「加速」或是「減速」？人們可以很容易地想到，「加速」指的也許是速度增加了，意即「時間間隔的縮短」，「減速」則指速度減少，亦即「時間間隔加大」；而這也是羅沙之所以以時間社會學作為探討取徑的原因。但正如許多學者 (e.g. Durkheim 1965: 23 ff.; Elias 1984: XV ff.; Zerubavel 1979: 56) 所強調的，從時間社會學的視野來看，時間不是量的測量或流逝，而是質的社會文化情境。如此一來，羅沙並沒有解決哈伯瓦克所提出的問題：如果時間是質的情境，而不是量的多寡，那麼何以有時間的「縮短」、「加大」，或是速度「增加」、「減少」的意義？當然，這並不是說羅沙的研究一點意義都沒有，因為他的確捕捉到了人們當今普遍體會到的感受。只是，如果可以再進一步想像，不將「加速」與「減速」作清楚的區分，而是一併以「速度」論之，「快」、「慢」都是一種速度，但速度卻就是純粹的、質的速度，其差異點不在於快慢之分，並且速度不只關涉到時間、而更是超越了時間，是不是可以再開拓出一個不一樣的速度理論探討視野？這麼作是不是可以繞過羅沙的不妥

之處、但又可以奠基在羅沙的著作之上，發展出一個更完整的速度研究？

IV

羅沙的《加速》一書，無疑是速度研究的一個重要的里程碑，完成了許多重要的基礎奠定工作；當中雖有未竟之功，但也開闢了更多值得接續下去的方向，讓人們有更寬廣的研究視野。而當代社會在面對充滿速度的情境時，人們常思考著如何可以調整自己的生活步調；《加速》作為一部對此有著嚴謹論證的著作，想必也可以指引出一些可供參考的實踐方向。本書目前僅以德文在德國出版，雖然可能會因為語言問題，而造成一般人的閱讀隔閡，但有鑑於該書的重要性，加上羅沙除了在德國發展理論，也與美國學者修曼合作，編纂了以「社會加速」為探討主題的英文論文集《高速社會：社會加速，權力與現代性》(*High-Speed Society: Social Acceleration, Power and Modernity*)，將於2009年在美國出版，使得羅沙對社會加速的學術貢獻，在英美語系國家也勢必會逐漸引起注意，並得到廣大的迴響；因此我希望透過此一書評，試圖越過一些語言之牆，為華語界介紹一個企圖駕馭速度的思想之窗。

引用書目

一、中文書目

Honoré, Carl (卡爾·歐諾黑) 著，顏湘如譯。2005。《慢活》(*In Praise of Slow*)。台北：大塊文化。

Kundera, Milan (米蘭·昆德拉) 著，尉遲秀譯。2005。《緩慢》(*La Lenteur*)。台北：皇冠。

Virilio, Paul (保羅·維希留) 著，楊凱麟譯。2001。《消失的美學》(*Esthétique de la disparition*)，台北：揚智。

二、英文、德文書目

Adam, Barbara. 2003. "Comment on 'Social acceleration' by Hartmut Rosa," in *Constellations*, vol. 10, no. 1, pp. 49-52.

Assheuer, Thomas. 2006. "Atemlos," in *Die Zeit*, 6 vom 26. 01. 2006, p. 55.

Durkheim, Émile. 1965. *The Elementary Forms of the Religious Life*. New York: Free Press.

Eberling, Matthias. 1996. *Beschleunigung und Politik: Zur Wirkung steigender Geschwindigkeiten des ökonomischen, technischen und gesellschaftlichen Wandels auf den demokratischen Staat*. Frankfurt am Main: Peter Lang.

Elias, Norbert. 1984. *Über die Zeit*. Frankfurt am Main: Suhrkamp.

Halbwachs, Maurice. 1967. *Das kollektive Gedächtnis*. Stuttgart: Enke.

Kirchmann, Kay. 1998. *Verdichtung, Weltverlust und Zeitdruck: Grundzüge einer Theorie der Interdependenzen von Medien, Zeit und Geschwindigkeit im neuzeitlichen Zivilisationsprozeß*. Opladen: Leske und Budrich.

Musil, Robert. 1956. *Der Mann ohne Eigenschaften*. Hamburg: Rowohlt.

Nadolny, Sten. 1983. *Die Entdeckung der Langsamkeit*. München: Piper.

Reheis, Fritz. 2003. *Entschleunigung: Abschied vom Turbokapitalismus*. München: Riemann.

Scheuerman, William E. 2003. "Speed, States, and Social Theory: A Response to Hartmut Rosa," in *Constellations*, vol. 10, no. 1, pp. 42-48.

Sombart, Werner. 1902. *Der moderne Kapitalismus*, Bd. 2, *Die Theorie der kapitalistischen Entwicklung*. Leipzig: Duncker & Humblot.

Virilio, Paul. 1986. *Speed and Politics*. New York: Columbia University.

———1991. *The Lost Dimension*. New York: Semiotext(e).

———1997. *Open Sky*. New York: Verso.

———2000. *Polar Inertia*. London: Sage.

Weibel, Peter. 1987. *Die Beschleunigung der Bilder in der Chronokratie*. Bern: Benteli.

Zerubavel, Eviatar. 1979. "Private Time and Public Time: The Temporal Structure of Social Accessibility and Professional Commitments," in *Social Forces*, vol. 58, no. 1, pp. 38-58.