

April



Mens en verkeer

Mens en verkeer — in de titel van mijn toespraak staat reeds de hele inhoud omschreven. Niet: verkeer en mens, maar voorop de Mens en daarna pas het verkeer. Mens met een hoofdletter en verkeer met een kleine letter.

Ik geloof dat wij als humanisten het vraagstuk zo moeten bezien. Men beperkt zich bij de beschouwing van dit nijpende probleem nog te veel tot de mens *in* het verkeer. Dit is óók wel belangrijk, maar het raakt de kern van het vraagstuk niet. Natuurlijk heeft de verkeersopvoeding zin, en de aanmaning: „Wees heer in het verkeer” kan niet vaak genoeg worden herhaald. Maar zelfs wanneer wij allen heer in het verkeer waren geworden, zou het ontstellend aantal slachtoffers van verkeersongelukken nog maar onmerkbaar verminderd zijn. Heer *in* het verkeer geeft niet zolang wij geen heer *over* het verkeer zijn geworden.

Vroeger was er evenveel onhebbelijkheid in het verkeer, maar er gebeurden maar heel weinig ongelukken. Als de een uit onhebbelijkheid of roekeloosheid de ander in de wielen reed, ontstond er hoogstens een mondgevecht, dat wel eens in een vuistgevecht ontaardde, maar waarbij toch maar heel zelden een dode of gewonde viel. En van de boeren die met hun sjees dronken van de markt huiswaarts keerden, reed er wel eens eentje in de sloot. Maar diezelfde onhebbelijken, roekelozen en dronkemannen richtten thans met hun gemoderniseerd verkeersmiddel onnoemelijke rampen aan.

Dit bewijst, dat de verkeersellende niet ontstaan is door een verandering in de mens, maar door een verandering in het voertuig dat hij bedient. De verkeersongevallen worden veroorzaakt doordat de mens zijn technische vindingen zodanig verbetert en volmaakt, dat hij ze ten slotte niet meer in de hand heeft en ze hem in plaats van tot zegen tot verderf worden. Wij zien dit het duidelijkste bij de ontwikkeling van het oorlogstuig. Een gevecht tussen Homerische helden droeg nog een goeddelijk karakter en tijdens de Tiendaagse Veldtocht was het sneuvelen van één enkele soldaat een sensationele gebeurtenis. Maar een atoomoorlog zou heel de mensheid met één slag uitroeien.

Evenals het oorlogstuig is ook het rijtuig de mens boven het hoofd gegroeid. De volmaaktheid van de moderne wagen maakt deze even gevaarlijk en tenslotte even onbruikbaar als de atoombom. Vergeleken bij het ouderwetse paard-en-rijtuig betekende de auto die 30 of 40 km per uur kon rijden, reeds een belangrijke vooruitgang en zij berokkende weinig schade, mede omdat zij nog maar als uitzondering op de weg verscheen. Maar de techniek heeft het snelheidsvermogen van de auto opgevoerd tot 100 km en van 100 tot 150. Bovendien heeft de democratisering van de moderne maatschappij het aantal gemotoriseerde verkeersmiddelen zodanig vermeerderd, dat ze als massa de straten en wegen blokkeren.

Als men misschien straks ook de straalaandrijving op de auto kan toepassen en bovendien elk gezin zijn eigen motor of auto heeft, zal men een onafzienbaar aantal van dergelijke machines met een snelheid van 200 of 300 km over de weg zien voortrazen.

* * *

Bestaat bij deze technische perfectie ergens een grens, waarbij men het motorrijtuig evenals het krijgstuig moet toeroepen: „Tot hiertoe en niet verder?” Ik meen, dat dit ogenblik thans reeds gekomen is. De ontzettende reeks rampen, die het gemotoriseerde verkeer thans reeds aanricht, is niet langer verantwoord. Men mag het mechanisme niet zo maar ongehinderd zijn gang laten gaan ten koste van de mens. Dat men dit langzamerhand inziet, getuigt de houding, welke de overheid en de fabrikanten hebben aangenomen ten opzichte van de bromfiets. Zij hebben een maximumsnelheid bepaald en zich verplicht geen machines meer

te fabriceren die het vermogen bezitten dit maximum te overschrijden. Wat hiermee ten opzichte van de bromfiets is gedaan, zal noodzakelijk ook moeten geschieden met de voertuigen, welker snelheidsvermogen dat van de bromfiets verre overtreft.

Alleen door zulk een maatregel kan men het verkeer zijn onmenselijk karakter ontnemen. Het heet wel dat men machteloos staat tegenover het verkeer. Maar het heeft de schijn, alsof men wel kan, maar niet wil. De statistiek wijst uit, dat het aantal slachtoffers van het verkeer dat van watersnood en oorlog te boven gaat. Maar wat is het ontstellende van dit verschijnsel? Dat, terwijl ieder huivert over de slachtoffers van watersnood en oorlog, men de dodenlijsten van het verkeer tamelijk gelaten aanvaardt. „Het is nu eenmaal zo”, denkt en zegt men, „dat het moderne verkeer niet anders dan ten koste van al die mensenlevens kan functioneren”.

En hier zit de fout. Dit raakt de kern der kwestie, die voornamelijk ook ons, humanisten, moet verontrusten. Het verkeer moet functioneren! En de mens moet zich aan dat functioneren maar opofferen. Zo is het verkeer tot de moderne afgod geworden, die mensenoffers vergt gelijk in de oertijd al die verschrikkelijke goden der ouden. Deze afgod terwille brengt onze maatschappij gehoorzaam de hecatomben, de tienduizenden doden, verminkten en gewonden. Hem terwille treuren de weduwen, krijgen moeders hun kleintjes verbrijzeld thuis en strompelen invaliden moeizaam over straat.

Zeker! — er worden maatregelen genomen, maar aan het tere punt: de snelheid, mag niet worden geraakt. Met een variatie op een bekende dichtregel zou men kunnen zeggen:

„Geen prijs is te hoog voor snelheidsgeluk,
Al breken er duizenden harten stuk!”

Wat is nu die snelheid, waarvoor men deze offers brengt? Vertegenwoordigt zij een waarde, die deze offers rechtvaardigt? Ook de humanist erkent, dat er waarden zijn, waarvoor men het leven veil hebben moet. Maar behoort tot deze primaire waarden ook het zich zo snel mogelijk verplaatsen?

Er kunnen zich gevallen voordoen, waarbij snelheid betekenis krijgt. Een dokter, die in nood ergens te hulp wordt geroepen, de politie, de brandweer.. hun al of niet slagen hangt soms van één enkele seconde af. Maar — hoor ik mij toevoegen — vergt ook de economie niet het zo snel mogelijk overbrengen van waren en goederen? Vergen handel en industrie niet, dat hun beoefenaars zich met spoed van de ene stad naar de andere verplaatsen? Dit alles is waar. Maar dit alles geldt slechts in zoverre deze verplaatsing zonder gevaar voor mensenlevens geschiedt. Moet het mensenleven er voor wijken, dan worden ook economie, handel en industrie afgoden in al hun onmenselijke verschrikking.

Snelheid uit noodzaak behoort tot de uitzonderingen. In verreweg de meeste gevallen heeft de snelheid geen ander motief dan dat zij de rijder in een roes brengt, niet ongelijk aan die, welke door alcohol of door verdovende middelen wordt opgewekt. Zij betekent een vlucht voor het leven en een ontlopen van de verantwoordelijkheid vragende werkelijkheid. Of zij onstaat eenvoudig uit kwa-jongensachtige overmoed, welke leidt tot een sportieve prestatie, die op de openbare weg ontoelaatbaar is.

* * *

Maar bovendien verliest de snelheidsmaniak zijn besef van menselijkheid, doordat hij als een robot macht uitoefent over zijn medemensen en zich een gezag aanmatigt niet krachtens zijn kwaliteiten als mens, maar louter omdat hij als verlengstuk van zijn machine de openbare weg kan terroriseren. George Duhamel heeft in zijn cyclus over Salavin het volgende geschreven over de automobilist: „De waarheid is dat miljoenen wezens, die tevoren generlei macht of gezag uitoefenden, op niet de minste stoffelijke of geestelijke heerschappij aanspraak konden maken en zelfs geen schaduw van karakter bezaten, in het bezit zijn gesteld van een werktuig, dat hun slaafs gehoorzaamt en dat hen een goedkope illusie van macht en triomf bezorgt”.

Wat de Franse schrijver hier zegt, is op ons allen van toepassing. Zonder uitzondering veranderen wij van geestesgesteldheid, zodra wij een macht uitoefenen, die niet op geestelijk overwicht berust. Van brute macht gaat een magische invloed uit. En deze magische invloed verandert ook de innemendste mens licht in een machtswellusteling, zodra hij achter het stuur zit en hij de voetgangers voor zijn voortrazende machine opzij ziet stuiven. Niemand ontkomt ook aan de kinderlijke lust om anderen te overtroeven, door ze in te halen en voorbij te rijden. En niemand ontkomt aan de roes, waarin de snelheid hem brengt. Wij kennen dit aangenaam opwindend verschijnsel reeds van het schaatsenrijden en van de fiets.

Maar wat hierbij een onschuldig genot is, wordt een gevaar bij het geperfectioneerde snelheids-apparaat, waarmee de gemotoriseerde mens over de weg vliegt.

De snelheid betovert de mens; ze maakt hem bezeten. De gemotoriseerde mens verliest zijn sociaal besef; in de betoverde cirkel van zijn voertuig denkt hij niet meer aan anderen; hij concentreert zijn gevoel alleen op dit éne: de wagen waaraan hij zijn hart heeft verpand. Het voertuig is het speelgoed voor volwassenen geworden, maar welk een gevaarlijk speelgoed!

Het gemotoriseerde verkeer dreigt aldus niet alleen de berijder te ontmenselijken, en tot een robot te degraderen, maar het onmenselijkt eveneens zijn slachtoffer: de voetganger, die de mens vertegenwoordigt, vooralsnog bevrijd gebleven van zijn motorische bolster. Maar wie deze „mens-ansich" waarneemt, krijgt wel een duidelijk beeld, hoezeer de mens-op-zichzelf in onze gemechaniseerde wereld zijn waardigheid heeft verloren. Als een opgejaagd konijn springt hij van vluchtheuvel naar vluchtheuvel; als een schuwe vogel spiedt hij herwaarts en derwaarts, waar de vijand hem belaagt. De dood zit hem onophoudelijk op de hielen.

Het humanisme tracht de waardigheid van de mens te verdedigen. Het heeft hiermee ook een taak ten opzichte van het verkeersprobleem. Het kan er niet in berusten, dat de mens slechts de keus heeft om of terug te vallen tot de oerstaat van een holbewoner die door hem belagende machten steeds wordt vervolgd. Het humanisme mag de uitvindingen van de moderne techniek — ook het mechanische verkeersmiddel — dankbaar aanvaarden en mede profijt trekken van al het goede, dat de vooruitgang brengt. Maar hiernaast heeft het de taak, het misbruik, dat van deze vindingen wordt gemaakt, en de afgoderij, die ermee wordt gepleegd, uit kracht van zijn beginsel te bestrijden. Mens en verkeer! — maar niet: Verkeer en mens!

H. G. CANNEGIETER.

* * *

DE ARK

Humanistisch Conferentie- en Vacantieoord.

~

TARIEVEN VOOR VOLLEDIG PENSION

Voor volwassenen: f 38,50 per week; f 6,— per dag.

Voor kinderen beneden 11 jaar: f 26,25 p. w.; f 4,50 p. d.

Voor kinderen beneden 5 jaar: f 25,45 p. w.; f 3,75 p. d.

Voor groepen speciale condities

2-, 4-, 5- en 6-persoons kamers en slaapzaal.

Bespreking van verblijf kan geschieden bij het Humanistisch Conferentie- en Vacantieoord „De Ark", Belvedèrelaan 14 te Nunspeet, telefoon K 3412—2404.

HET WOORD VAN DE WEEK

VERSCHIJNT
WEKELIJKS
18 MAART 1956

Frankering bij
Abonnement
UTRECHT

8 April

De Heer
Mevrouw
Mejuffrouw

Onbestelbare exemplaren
terug aan:
Bleyenburgerstraat 1, Utrecht

Het Woord van de Week

Humanistische radiolezingen uitgesproken voor de Vara-microfoon.

Administratie en redactie: Humanistisch Verbond, Bleyenburgerstraat 1, Utrecht, Postgiro 304960

Abonnementsprijs bij vooruitbetaling f 1,— p. kwart., losse numm. f 0,12, buitenland f 4,60 p.j.