

HET WOORD VAN DE WEEK

ORGAAN VAN DE HUMANISTISCHE LUISTERKRING

Administratie Humanistische Luisterkring, Oudegracht 152, Utrecht. Postgiro 58.
Abonnementsprijs f 4,- per jaar. Buitenland f 5,60 per jaar, voor België f 4,60.
Voor leden van de Humanistische Luisterkring f 3,- per jaar. Losse nummers f 0,25.
Contrib. Luisterkr. f 1,-. Dit bedrag tezamen met bovengenoemde f 3,- te voldoen.

VECHTEN MET DE TIJDGEEST

W e proberen allemaal met onze tijd mee te gaan, onze tijd te begrijpen en zo mogelijk te aanvaarden. De een doet dat met enthousiasme en vertrouwen, overtuigd dat elk tijdperk zijn reden van bestaan heeft en wel zo zal moeten zijn als het zich aan ons voordoet. De ander heeft bezwaren en zegt neen tegen een heleboel verschijnselen die hij niet goed plaatsen kan. Gevoelens van onbehagen bevangen hem bij bepaalde uitingen van kunst, bij de houding van jongeren, bij de onvoorstelbare vlucht van de techniek, de natuurwetenschappen, de biologie en de biochemische onderzoekingen. Eensdeels vinden deze gevoelens hun oorsprong in een tempoverschil, het eenvoudig niet meekunnen, anderdeels in een niet meewillen, omdat men bepaalde normen en grenzen overschreden ziet, waarbinnen men zijn levenspatroon nu eenmaal had opgebouwd. Vanzelfsprekend bestaat een bruikbare en genoegdoening schenkende levenskunst hierin dat men heeft leren inzien, dat er geen grenzen zijn en dat de menselijke geest in zijn opvlucht naar de laatste geheimen toch niet rusten kan, al eer de laatste poorten opengegoten zijn, ook al zal men dan waarschijnlijk moeten erkennen, dat achter iedere geopen-de poort weer gesloten poorten wachten.

Wie met de geest van zijn tijd wil vechten wekt onwillekeurig de herinnering wakker aan Don Quichote, die molenwieken voor reuzen en kudde schapen voor vijandelijke legerscharen hield.

Het zij zo, maar men bedenke, dat de ridder van de droevige figuur gedreven en bezielde werd door de tegenstellingen tussen de ideale wereld die hij droomde en de verminkte wereld die hij om zich heen zag.

Wanneer ik vecht met de tijd, is dat niet uit kritiekloze bewondering voor het verleden: het is begrijpelijk dat me vooral sedert de eerste wereldoorlog en in nog hogere mate sedert de tweede, de gecodificeerde schoonheidsidealen en de droom verbeeldingen die zo ver buiten de werkelijkheid lagen niet meer verdragen kan.

Men wil eerlijk de harde tijd, de ontluis-terde tijd, de rauwe en ruwe tijd in de ogen kijken en de kunstenaars bovenal, want zij

zijn altijd de meest gevoelige barometers van wat er leeft om en in hen.

Nieuwe stromingen in de beeldende kunsten komen voort uit het onbruikbaar geworden zijn van oudere vormen voor de nieuwe gedachten- en gevoelswereld. Er bestaat een nauwe correlatie tussen vorm en inhoud, die vorm is als het ware het gezicht waarop te lezen staat wat er achter het gezicht verborgen is aan gevoels- en gedachteninhouden. Zulk een nieuwe stroming komt mede voort uit haat tegen, althans afkeer van het conformisme waartoe alles van gisteren onherroepelijk leiden moet.

Maar wat is de nieuwe inhoud?

Daarop komt het aan.

Wanneer we een reeks tentoonstellingen te zien krijgen van bijv. Bewogen Beweging naar het Nulpunt, dan is het duidelijk, dat deze gedenatureerde vormtaal uitdrukking is van een geest die bewust op zelfvernietiging uit is die tot chaos en het absurde leiden moet. Meer dan eens heb ik het voorrecht gehad met Piet Mondriaan over zijn werk te spreken. Wanneer je nu ook die laatste zwarte streep, dat laatste gele blokje weglaat, zei ik dan, kom je van zelf tot het witte doek en dat betekent dan het einde van de schilderkunst. Hij glimlachte dan fijntjes en antwoordde: Misschien wel. De geest zou dan vrij spel hebben, los van de verwarrende vormenweelde van de natuur. Mondriaan was een ernstig, eerlijk en diep bewogen mens, wien het er allerminst om te doen was de burger te bruskieren. Zijn laatste consequentie was misschien het witte doek, althans een zo volledig mogelijke vergeestelijking van de beeldende vormgeving. Maar dit was heel iets anders dan de chaos en het absurde, dat generaties van thans menen te moeten vereeuwigen en waarvoor wij dan als enige verklaring het absurde en chaotische van de tijd opgeven.

Dezelfde absurditeit treffen we aan in de letterkunde en op het toneel. Ik meen mij echter op gronden van menselijkheid tegen dit absurde te moeten verzetten.

Een bevredigende definitie van het begrip schoonheid is nog niet gevonden. Misschien is dat ook wel onmogelijk.

een lezing voor de vara-microfoon van zondag 8 april 1962

Maar als we een ogenblik genoeg nemen met deze: een schoonheidsontroering ontstaat in ons bij overeenstemming van vorm en wezen van de dingen die in ons bewustzijn dringen, dan zal men zien, dat deze definitie nog zo gek niet is: men denke aan de Dom in Keulen, aan Rembrandts Joodse Bruidje, aan het beeld van Zadkin in Rotterdam. En dan wordt het ook duidelijk, dat de uitwassen van de non-figuratieve kunst, het toneelwerk van een Bechet en een Onesco die bewust of onbewust het zgn. chaotische en absurde van het hedendaagse leven trachten uit te beelden volkomen in de lijn liggen van wat de kunst te allen tijde heeft willen geven. Maar hier zet mijn vechten in met de tijd. Ik ben allesbehalve overtuigd van die zgn. absurditeit.

Ten spijt van Sartres gevaarlijke theorieën en sommige van zijn weerzin opwekkende toneelstukken, ten spijt van de nijdsasserigheid van die jonge Engelse toneelschrijver, ten spijt van de gespleten vrouwenhoofden van Picasso en de klodder-maniën van die geweldenaars in uitgezakte truien, is het leven niet absurd, maar iets om blij mee te zijn en energie aan te werken. Ook nu.

Tegenover een café vol zgn. nozems, die alles zo verschrikkelijk absurd vinden, staan duizend gezonde jonge mensen in de dag- en avondscholen, in de fabrieken en de kantoren, die hun naastbijliggende plicht doen, gewoon ernstig aan hun toekomst bouwen, gewoon kunnen lachen en daardoor die zgn. absurditeit glansrijk te boven komen.

Neem als voorbeeld dat boek van Albert Camus, *De Pest in Oran*, waarin een dokter en een journalist dagelijks uit vrije beweging de dood tegemoet treden. Hier is de moderne mens uitgebeeld, die met de dood in het hart en de dood om zich heen de redeloze afschuwelijkheid van het leven tegemoet treedt en als absurditeit aanvaardt. Maar juist daardoor leven ze tegen de absurditeit in, zonder grote woorden en zonder heldhaftigheid en doen hun plicht „font leur métier et sont avec les victimes” en zijn met de slachtoffers.

Hier ontstaat een nieuwe moraal, die leven en dood aanvaardt en vecht om het leven uit de handen van de dood te redden, stoer en rustig vechtend tegen het absurde.

Zo liggen in de moeilijke situatie van de moderne mens en zo groeien uit de tot absurditeit geworden bandeloosheid van de hedendaagse kunst de kiemen voor een nieuw leven, dat juist door lijden de moeite waard is en altijd weer nieuwe vormen zal voortbrengen, die de z.g. absurditeiten van vandaag onder de voet zullen lopen. Wij onder vinden dagelijks aan den lijve, hoezeer de techniek het hedendaagse leven beheerst. Velen zien daarin een gevaar voor de gezondheid van de ziel en van de geest in engeren zin, zij vrezen dat de mens bezig is een robot te worden in dienst van de machine, een radartje in het machtige geheel van turbines, motoren, raderen en hefbomen, maar wij mogen daarbij niet vergeten, dat 60 à 70 procent van alle werkende mannen *technische mensen* zijn, dat hun levensdoel bestaat uit het slagen van hun arbeid, hij wil dat zijn motor aandrijvingskracht levert, zijn centrale elektrische stroom zal produceren, die licht brengt in de duisternis en enorme krachten opwekt. Dit alles zijn positieve fac-

toren die zich afwenden van alle defaitistisch gefilosofeer over absurditeit en levensontkenning.

In de mijnschachten in de montagehallen in de laboratoria is waarschijnlijk geen plaats voor God, noch voor de wonderen van de dichtkunst, de muziek en de beeldende kunsten. Maar zolang deze laatsten niet beter weten te doen, dan de chaos en het absurde weergeven, zolang zullen zij er ook niet binnendringen. Omtrent God kan de gelovige zeggen: Hij is overal, ook in de mijnschachten. Maar het is inderdaad een negatieve- en een zeer gevaarlijke eigenschap van de techniek, dat zij de contacten van het menselijke zieleleven dreigt te versperren tot het allerhoogste, tot den allerhoogste, als U wilt, en tot die dingen die toch eigenlijk alleen de mens onderscheiden van het vegetatieve en instinctmatige leven van de Natuur, ofschoon gezegd moet worden, dat juist door een inniger contact met de natuur, de mens zich bewust zou kunnen worden van zijn eigen zieleleven.

Maar de techniek heeft geweldige barricaden opgeworpen tussen de mens, zijn oorsprong en zijn uiteindelijk doel: d.w.z. de vervolmaking in iedere richting van wat in hem als Mens aanwezig is en wat hem tot mens in de beste zin van het woord kan maken, althans iets meer dan de homo technicus.

Wereld die Pharao verdoorde tot Rockefeller en die met drukinkt in één moeite door bewust de dorst verhit der slavenhorden, gaat gij te loor of gaat gij half te loor, vroeg Roland Holst en hij kon het ook zo zeggen over die mens van vandaag: onder de voet gelopen ligt hij verworpen, maar met in zijn linker hand een schelp, breekbare waarborg van het eeuwig suizen, dat is de onsterfelijke muziek der wereld en in zijn rechter een glasscherf die de brand van ander licht weerkaatst.

Door die schelp en dat kristal blijven bij Roland Holst de mogelijkheden levend op een leven dat boven Rockefeller en zijn aan de techniek ontworstelde miljoenen uitgaat. Maar Marsman die al nauwelijks meer opgewassen bleek tegen de geest van zijn tijd schreef:

Neergedwongen in de lage zeden van een somberen godvergeten tijd gaan wij schichtig om tussen de beesten die wij langzaam zijn ten prooi bereid.

Hiertegen verzet ik mij.

Bij de jongere dichters na Marsman wordt deze wanhoop hoe langer hoe sterker tot een aanvaarden van huiveringwekkende geestelijke leegten toe.

Deze houding vinden we in de beeldende kunst, in dicht- en toneelkunst van onze dagen. En zij die persé hun tijd willen aanvaarden zeggen dan maar in arremoeude, als

*Bestijg de trein nooit zonder uw valies met
dromen,*

Dan vindt ge in elke stad behoorlijk

onderkomen.

Jan van Nijlen

ze met het absurde worden geconfronteerd: ergens doet het me wel wat.

Het gaat echter in laatste instantie bij alle kunstuitingen om de mens, de hemelhoog juichende of de wanhopige, de engel of de duivel, die allebei wonen in zijn hart.

Maar waar de mens ontaardt tot klodders verf en zinloze lijnbewegingen van een verkrampt penseel, daar is de kunst failliet, zelfs als men zou willen aanvoeren, dat die man juist op die manier zijn menselijke gevoelens uit. Maar daarmee gooit hij ook zijn laatste menselijke waardigheid te grabbel.

Voor de mens bestaat er naast God niets belangrijkers dan de mens, heeft Spinoza gezegd. Maar de kunst van heden is ontmenselijkt. Zij weet alleen zijn karikatuur, een verminkte, door haat en geestelijke armoede veretterd wangedrocht voort te brengen.

Aan de wanden van onze moderne tentoonstellingen heerst de onmenselijkheid, bleke wangestalten naast metalen constructies als evenzovele martelwerktuigen.

Zo is de mens niet, ook niet de hedendaagse. En zij die dat aanvaarden als teken en geest van hun tijd suggereren zich zelf een verwantschappelijke leegte en wanhoop die niet

inherent is aan het wezen van hun leven, tenzij het enkele losgeslagenen betreft, die er natuurlijk ook zijn.

De kunst heeft zich bevrijd van haar tradities, zij spreekt een nieuwe taal. Dat is haar goed recht en haar plicht. Dat heeft ze door alle eeuwen heen gedaan. Maar wat drukt zij daarmee uit? Het is eigen aan alle revoluties, dat zij tot het uiterste gaan, waar het absurde begint en de chaos. De Franse revolutie en de Russische van 1917 niet minder, zij hebben haar eigen kinderen ver-slonden.

De kunst van heden, zegt Jean Carson in zijn boek over de Toestand van de hedendaagse kunst, moest wel tot uitersten gaan, mis-schieten zelfs tot het onmogelijke. Maar ik betwijfel of ze daardoor de mensen van van-daag, die verdoolden, die verlangende naar een menselijke boodschap, tot werkelijke menselijke contacten kan brengen. Laat ons het vertrouwen tenslotte niet verliezen, niet in ons zelf, niet in de kunstenaar, niet in elkander en eindigen met het zeer oude en zeer eerwaardige woord: Credo quia absur-dum.

A. SAALBORN.

DE MENSEN IN HET VERKEER

Hoe komt het, dat het verkeersvraagstuk ons zo benauwt? Natuurlijk, twee duizend doden en tien maal zo veel gewonden per jaar op de weg maken diepe indruk op ons. De berichten, iedere dag weer, van auto-ongelukken met dodelijke afloop op de voorpagina van onze kranten laten ons de gevaren van de weg dagelijks beseffen. Zonder dat wij ons dat scherp bewust worden, voelen wij ons dagelijks bedreigd. Waarom zou het noodlot niet onszelf binnenkort treffen?

Het verkeersvraagstuk treft onszelf en onze kinderen. Wij zijn bang om die op straat te laten spelen. Het naar school gaan is, zolang de kinderen klein zijn, een bron van voortdurende zorg. De onveiligheid op de weg knaagt eigenlijk altijd aan ons. Als mijn vrouw met de auto weg is en een uur later thuis komt dan ik verwachtte, zit ik een uur lang in ongerustheid. En als de hond wegloopt zijn we bang, dat hij onvoorzichtig de straat oversteekt en overreden wordt.

Voor natuurrampen zijn wij niet bang. Hoeveel slachtoffers die ook mogen eisen: de kans dat ze ons treffen is gering. Veel meer kans is er, dat wij vandaag of morgen verkeersslachtoffer worden. Die voortdurende, latente zorg is het, die ons zo hindert en die ons zo dicht betrokken doet zijn bij het verkeersvraagstuk.

Maar er is nog iets anders, waardoor dat vraagstuk ons zo benauwt. Want wat zien wij? Wij zouden geen redelijke, moderne mensen zijn, als wij niet met alle mogelijke middelen geprobeerd hadden om het verkeer de baas te worden. Wij hebben van de ver-

keerstechniek een eigen wetenschap gemaakt. Boeken en tijdschriften, gewijd aan verkeerstechniek en verkeersrecht, bieden de nieuwste snufjes op dit gebied. En wat zien wij? Het helpt allemaal niets. Het aantal slachtoffers blijft van jaar tot jaar stijgen. En nu kunnen wij ons wel troosten met de gedachte, dat dat vooral komt, omdat er steeds meer auto's komen en steeds meer mensen in Nederland, maar dat is een schrale troost. Want dan willen wij juist weten, hoe men mét meer auto's en mét meer weggebruikers de weg veiliger kan maken.

Werkelijk, ons wegniet slaat geen slecht figuur met het buitenland vergeleken. Ons verkeersreglement is wat zwaar geformuleerd, maar in zijn inhoud niet minder dan de buitenlandse. De bebakening met verkeersstekens is in Nederland eerder beter dan in het buitenland. En toch vragen wij maar altijd door om betere autowegen, om betere verkeersregels en om betere aanduidingen. Dat is natuurlijk allemaal erg nuttig, maar ergens diep in ons innerlijk weten wij, dat met deze technische middelen alleen het verkeersvraagstuk niet op te lossen is.

Hoe komt dat? Dat komt omdat wij het verkeersvraagstuk nog altijd zien als een voornamelijk technisch probleem. Wij willen door voorzieningen op onze wegen, door onze verkeersregels zoveel mogelijk voorkomen, dat auto's en andere verkeersdeelnemers elkaars wegen kruisen. Als er geen kruispunten zijn kunnen er immers ook geen ongelukken gebeuren.

Dat is de grondgedachte van onze wegen-

en verkeerstechniek. Op onze autobanen zijn geen zijwegen meer: kruisingen op gelijk niveau zijn uitgebannen. Op andere wegen worden de kruispunten van lichten voorzien met het gevolg, dat men niet uit twee richtingen tegelijk het kruispunt op kan rijden. Ook hier zijn hetzelfde: pogen te vermijden, dat twee rijbanen elkander snijden. Onze verkeersregels gaan van eenzelfde gedachte uit. Wanneer ik verbied, dat men uit geparkeerde toestand weggrijdt als men het ander verkeer hindert, betekent dit, dat ik moet wachten met optrekken totdat er geen enkele kans meer is dat ik de weg van een andere auto kruis. Op die manier voorkom ik ongelukken, want als er niemand aankomt kan ik ook niemand aanrijden. Op dezelfde wijze is het inhalen geregeld: ik mag niemand inhalen, wanneer ik anderen hinder.

Nu is dit een puur technische verkeersbeschouwing. Ik zou het de mechanistische willen noemen. Men ziet het verkeer als een hoeveelheid bewegende voorwerpen. Wil men voorkomen, dat die voorwerpen tegen elkaar aanbotsen (en dat is toch het wezen van het hele verkeersvraagstuk), dan moet men zorgen, dat de banen, waarin die voorwerpen zich bewegen elkaar zo min mogelijk kruisen. Botsingen van verkeersdeelnemers onder elkander sluit men dan zoveel mogelijk uit.

De zin van deze mechanistische verkeersbeschouwing is duidelijk. Haar nut kan niet worden betwist. Maar de vraag rijst of wij met deze beschouwing alleen wel kunnen volstaan. Deze hele wijze van denken werkt namelijk alleen, indien er reële mogelijkheden zijn om kruising van rijwegen te voorkomen. Wanneer die mogelijkheden ontbreken valt de hele beschouwing weg.

Laat ik een voorbeeld geven. Een auto staat in een drukke straat in de stad geparkeerd. De bestuurder wil weggrijden, maar mag dit niet doen als hij een ander daardoor hindert. Nu is deze regel heel mooi op voorwaarde, dat er een moment komt, dat er inderdaad niemand aankomt. In de drukke straat komt dat moment pas nadat alle kantoren uitgegaan zijn en daar kan men, als men 's middags om half drie weg wil rijden, niet op wachten.

Wat moet er nu gebeuren? De bestuurder laat zijn richtingaanwijzer knipperen ten teken, dat hij wil weggrijden en hoopt, dat straks iemand zal inhouden om hem de gelegenheid te geven zich in het verkeer in te voegen. En inderdaad: weldra houdt een ander in en de geparkeerde auto kan vooruit. Een dergelijke situatie, waarin men aangewezen is op de welwillendheid van zijn medeweggebruikers, komt herhaaldelijk voor. Wie op een druk kruispunt van links komt, ziet vaak geen kans de weg over te komen, tenzij één van de van rechts komende bestuurders hem door laat gaan. De van rechts komende is dat niet verplicht. Maar hij weet, dat hij straks in eenzelfde toestand kan komen te verkeren en ook afhankelijk zal zijn van de medewerking van anderen.

Op de drukke buitenweg vinden we hetzelfde. Men moet in onderlinge beleefdheid uitmaken, wie het eerst een langzame vrachtauto mag passeren. De vlug optrekkende auto's zullen ook het langzame wagentje de kans moeten bieden de nog langzamer rij-

dende zwaar geladen vrachtauto voorbij te komen.

In dit drukke verkeer van tegenwoordig is het niet altijd mogelijk het verkeer af te wikkelen langs banen, die elkaar niet kruisen. De verkeersdeelnemers zelf zullen hier en daar met verstand elkaar moeten te hulp komen. De mechanistische verkeersbeschouwing maakt door de grote verkeersintensiteit plaats voor een meer personalistische. Er moet een grotere verstandhouding komen tussen de weggebruikers. Zij moeten elkaar leren respecteren en leren om met elkaars voornemens rekening te houden.

Dit laatste nu leidt tot een nieuwe probleemstelling. Hoe ken ik als weggebruiker de voornemens van een ander? De personalistische inslag in onze verkeersbeschouwing leidt onmiddellijk tot de vraag naar de communicatie tussen de weggebruikers. Willen wij, dat de ene bestuurder met de voornemens van de andere rekening houdt, dan moet hij die voornemens kunnen kennen. En hoe kan hij dat?

Elk technisch uitvoerbaar middel zou goed zijn. Wanneer wij allemaal kleine zenden en ontvangstoestelletjes in de auto hadden, zouden wij onze medeweggebruikers kunnen vertellen: Denk eraan, ik ga nu die grote vrachtwagen inhalen. Wacht U nog even.

Maar dergelijke inrichtingen hebben wij nog niet. Wat is dus het middel om te vertellen, dat wij van rijstrook gaan veranderen? Het uitsteken van de richtingaanwijzer. Ideaal is dat als communicatiemiddel niet, want het kan ook betekenen, dat men links af wil slaan. Maar het is altijd beter dan helemaal niets. In het algemeen kan men uit de plaatselijke toestand vaak opmaken, of er een mogelijkheid van links afslaan is of niet. Waar geen linkerzijweg is, is van links afslaan ook geen sprake en betekent links knipperen dus: Ik ga van rijstrook wisselen. Zo betekent knipperen als men uit geparkeerde stand wil weggrijden: Ik wil weggrijden, wilt U mij de kans daartoe geven al weet ik, dat ik er geen recht op heb U te vragen om even in te houden?

Het is merkwaardig, dat de drukte van het verkeer ertoe leidt de mechanistische beschouwingswijze te vermengen met iets, dat wij aanvankelijk met wantrouwen hebben gezien: met een personalistische, menselijke verkeersopvatting. Meer dan de techniek van het om elkaar heen leiden van de banen van het verkeer zal de techniek van de opvoeding van de verkeersdeelnemer uitkomst moeten bieden. Het werkelijke verkeersprobleem blijkt, bij de toegenomen intensiteit, niet zozeer in de technische kant ervan als wel in de menselijke zijde te schuilen.

Nu is het trekken van een wissel op de menselijke communicatie en op de menselijke welwillendheid in het verkeer een moeilijke zaak. Er zijn namelijk juist factoren, die ertoe leiden, dat men het verkeer als een niet-menselijke, maar zuiver technische zaak ziet. De afgeslotenheid van de automobilist geeft hem door zijn wijze van rijden al een zeker gevoel van met iedereen buiten zijn kamertje niets te maken te hebben. De automobilist maakt op andere verkeersdeelnemers de indruk van een machine en niet van een mens. Men ziet de voorbijschietende bestuurder

niet. Men heeft geen gelegenheid zijn gezicht op te nemen. Men let alleen op de auto. Het isolement van het gemotoriseerde verkeer is geen goede voedingsbodem voor de in de huidige tijd zo nodige verstandhouding tussen de verkeersdeelnemers.

Een tweede factor bemoeilijkt die trouwens ook. Doordat er verschillende soorten verkeer zijn, auto's, fietsers, bromfietsers en voetgangers, wordt het rijden moeilijk. In landen waar, vooral in de stad, het verkeer voornamelijk uit auto's bestaat, is de afwikkeling veel vlotter en staat men minder voor verrassingen dan hier. Dat opgedeeld zijn in verschillende soorten heeft tot gevolg, dat de bestuurders van de ene soort die van de andere niet goed kunnen zetten. De fietsers, zegt de autobestuurder, geven nooit richting aan en rijden altijd met drie naast elkaar, wat verboden is. En die bromfietsen passeren maar links en rechts met altijd te grote snelheid.

De fietsers daarentegen zeggen, dat die automobilisten nooit goed opletten als ze links of rechts afslaan en dat ze dan rechtuitrijdende fietsers snijden. Natuurlijk heeft iedereen wel een beetje gelijk. Er zijn fietsers, die nooit richting aangeven en er zijn snijdende automobilisten en er zijn zelfs bromfietsers, die de maximumsnelheid wel eens overschrijden. Maar zij hebben allemaal ongelijk, als ze spreken van de fietsers, de automobilisten, de bromfietsers. Wat een fietser verkeerd gedaan heeft, mag men niet aan alle fietsers verwijten en als één autobestuurder een fietser snijdt kunnen alle andere autorijders dat niet helpen.

De onpersoonlijkheid van de verkeersdeelnemer in zijn isolerende glazen kastje leidt er echter wel toe, dat men het verwijt niet richt tot de persoon maar tot zijn hele soort. We raken dan verzeild in een collectieve aansprakelijkstelling van een hele categorie verkeersdeelnemers voor de fout van één van hen. Dat is natuurlijk allerm minst bevorderlijk voor contact tussen de personen in het verkeer. Integendeel: een dergelijk collectieverend bekijken van het verkeer maakt menselijk contact heel moeilijk.

Het is dus bepaald niet een eenvoudige zaak om de mensen te leren, dat het verkeersprobleem niet alleen een technisch, maar ook en vooral een menselijk communicatievraagstuk is. De omstandigheden, waaronder het verkeer zich afwikkelt zijn voor deze personalistische beschouwingswijze niet gunstig.

En toch zullen wij eraan moeten. Wij zullen de mensen moeten leren, dat het gaat om menselijk samenspel. Het is een spel met grote risico's, dat goed gespeeld moet worden en waarbij men voor zijn medespelers eerbied hebben moet. Wie dat niet opbrengt doet maar beter niet mee te doen.

Natuurlijk, er zal altijd een zekere technische reglementering nodig blijven. Maar die alleen is niet voldoende. Er is technisch geen mogelijkheid om iedere kruising van rijbanen te vermijden. De steeds groter worden intensiteit van het verkeer maakt dat steeds minder mogelijk. En wat blijft er dan over, wanneer de techniek ons in de steek laat? De gewone mens in het verkeer. Die mens heeft de neiging de medemens in het verkeer over het hoofd te zien, ten dele door het isolement van de automobilist, ten dele door de tegengestelde belangen van de verschillende soorten verkeersdeelnemers, waardoor een collectieve aansprakelijkstelling en ontmenselijking van het verkeer in de hand gewerkt wordt.

Er is een ontwikkeling nodig naar menselijke communicatie in het probleem. Het is dus nodig, dat de mens leert inzien, dat die communicatie in het verkeer niet minder noodzakelijk is dan op alle andere terreinen van het leven. Het verkeersvraagstuk wordt meer en meer een vraagstuk, dat met technische middelen alleen niet beheerst kan worden. De wegenbouwers, de verkeerstechnici, de juristen en de psychologen zullen niet gemist kunnen worden, als we het verkeer nog enigszins in de hand willen houden. Maar even belangrijk als die deskundigen zijn, nu meer dan tien jaar geleden en over tien jaar meer dan nu: de verkeersdeelnemers, dat zijn de gewone mensen.

A. D. BELINFANTE.

Vakantie 1962

De buitenwerkcommissie van het Humanistisch Verbond organiseert de volgende kampen. Voor nadere inlichtingen: Centraal Bureau, Oudegracht 152, Utrecht.

Kinderkamp 10—12 jaar Elspeet 14—21 juli f 39,50

Tentenkamp 13—15 jaar Texel 31 juli—10 aug. f 50,—.

id. id. id. 18—28 aug. f 50,—.

Zeilkamp volw. en kinderen Langweer 4—18 aug. f 65.— per week.

lezingen voor de radio

zo. 15 apr. VARA 9.45 uur: H. Bonger: „Wit en zwart”.

zo. 22 april VARA 9.45 uur: J. C. Brandt Corstius: „Op z'n paasbest”.

zo. 29 april VARA 9.45 uur: Mej. J. J. Th. ten Broecke Hoekstra: „Dierenbescherming”.

UGH!

Daar staat ons iets heel bijzonders te wachten. Een bekende uitgeverij gaat in een bekende serie een aantal boeken uitgeven van Karl May. De slimme uitgever adverteert zijn reeks met de bijvoorbijbaat verontschuldigende woorden: „Voor zoon en vader.” Ik voorspel hem een enorm debiet.

Nog vóór mijn twaalfde jaar heb ik het ganse oeuvre van de heer May, voorzover dat in het Nederlands was vertaald, doorgewerkt. Ik weet dit zo precies, omdat ik wekelijks een of meer delen betrok uit een nabijgelegen leesbibliotheek in vier talen, waar men à f 0,05 per week lectuur kon lenen. De exploitant van deze bibliotheek verhoogde zijn inkomen door enigermate lijvige werken in tweeën te scheuren en zodoende een verdubbelde opbrengst te verwerven. De boeken van Karl May waren naar zijn mening dik genoeg om deze kunstbewerking te doen ondergaan en aangezien hij bij het splitsen meer rekenkundige dan literaire maatstaven aanlegde, kon het gebeuren, dat het eerste deel midden in een alinea, of zelfs midden in een zin eindigde.

Ik wist mijn ouders te bewegen de beide delen tegelijk te mijner beschikking te stellen, zodat ik er niet veel last van had, maar voor minder vermogenden moeten deze gehalveerde boeken veel belangstelling in de cultuur in de kiem hebben gesmoord.

Misschien is er hier of daar een ongelovige lezer, die niet voetstoots aanneemt, dat een knaapje van nog geen twaalf jaar zoveel dikke boeken kan uitlezen. Aan hem moge de volgende verklaring opheldering verschaffen.

De heer May verkeerde gelijk andere letterkundigen uit de vorige periode in de veronderstelling, dat een goed boek een hoeveelheid natuurbeschrijvingen moest bevatten. Hij begon dan ook elk boek en vele hoofdstukken met een gedetailleerde beschrijving van het landschap, ongeveer zó: „De zon daalde reeds in het westen en kleurde de hemel oranje. De avondwind bewoog de halmen van het lange gras, dat de prairie overvloedig bedekte.” enzovoort.

De auteur zeurde dan nog een hele tijd door over de gewassen en het laatste weerbericht. Dit alles sloeg ik over.

„Daar naderden aan de horizon een drietal ruiters. Eén van hen...”

Nu volgde een minutieuze beschrijving van de kleding der ruiters. Daarover had de schrijver mij niets te vertellen, want na een enkel woord wist ik precies met wie ik te doen had. De heer met het Henryrepeteergeweer was mijn goede vriend Old Shatterhand en indertijd herkende ik onmiddellijk al zijn reisgenoten vanuit de verte. De persoonsbeschrijving kon ik dus ook overslaan. Zo schoot ik al aardig op. En de lijvige delen

over Winnetou en Kara Ben Nemsj werden door mij doeltreffend tot de helft bekort. Deze boeken worden nu herdrukt. Voor zoon en vader. Want de heer D. L. Daalder heeft al eens geschreven, dat de boeken gelezen worden door jongens en primitieve volwassenen.

Toen mijn zonen nog in het May-stadium verkeerden heb ik de boeken nog wel eens ingezien. Maar blijkbaar was ik dan net niet in een primitieve bui, want ik vond ze nogal vervelend en mijn begaafdheid in het overslaan had in de loop der jaren wat geleden. Toch acht ik het niet uitgesloten, dat ik straks nog eens een oogje aan het wilde westen zal wagen.

Ik duid het dus de uitgever in het minst niet euvel, dat hij Shatterhand tot nieuw leven wekt en ik begrijp, dat hij bij deze boeken tenminste niet geplaagd wordt door auteurs, die steeds hogere royalties willen hebben. May is al vijftig jaar dood en hij ligt solide begraven in de Duitse Democratische Republiek.

Maar nu moet hij niet overdrijven. En dat doet hij, als hij zijn indianenboeken de wereld instuurt met de aanbeveling, dat ze zo edel, menslievend en wereldverbeterend zijn. Hij heeft een echte doctor gevonden, die dat allemaal haarfijn uit de doeken doet. Volgens mijn krant heeft de doctor gezegd, dat Karl May de vredesgedachte propageerde en streefde naar een goede verstandhouding tussen verschillende rassen. Hij vond hem zo godsdienstig-humanistisch, net Henriëtte Roland-Holst.

Zoiets wil er wel in tegenwoordig. Ik had het vroeger nooit zo gezien. Er werd nogal wat geknokt in de werken die ik las. En de Apachen mochten dan al goede wilden zijn, de Comanchen waren lang niet best en lieden van gemengd bloed waren belast met alle slechte eigenschappen van hun voorouders. Toen de doctor nog een doctorandus was heeft hij een heel boek over Karl May geschreven. Daarin citeert hij een prof. dr. Josef Nadler, die May als „de typische vertegenwoordiger van de Duitse volkspsyche van ± 1870” afschildert. Dat is niet zo fijn! Voor eigen rekening schreef drs. De Rooy in zijn boek (ter aanbeveling): „De vrouw speelt nagenoeg geen rol bij May, de liefde in het geheel niet, althans niet de erotische. Ook hier heerst de moraal!”

Het laatste zinnetje is van drs. De Rooy, niet van mij. En hij scheen het nog te menen ook. Persoonlijk geloof ik niet in woudlopers, die als kloosterlingen van hot naar haar trokken. En iemand die de erotische liefde en de moraal als tegenstellingen ziet, is niet waard dat hij geboren wordt.

Misschien lees ik de herdrukken toch maar niet. Er lijkt mij weinig aan.

H. H.

Humanistische Correspondentiekering voor huwelijkscontacten opgericht door het Humanistisch Verbond, verleent bemiddeling bij het leggen van contacten tussen personen, die een huwelijkspartner zoeken.

Inlichtingen postbus 210, Utrecht. Gaarne 24 ct aan postzegels insluiten.

(adv.)