

Kentaur és kiborg

AZ AUTÓZÁSRÓL

Az autó nemcsak közlekedési eszköz, haneménünk kiterjesztése.¹ Erre utal a megszokott nyelvhasználat és a hétköznapi tapasztalat is. „Nagyon rám állt” – mondjuk, mikor ki akarunk jönni a parkolóhelyről; „Majdnem *nekem* tolatott!” – méltatlankodunk máskor a volán mögött, és így tovább. Egy esetleges karambolnál szinte fizikailag érezzük a sérülést, még akkor is, ha nem esett bántódásunk. Másfelől majd’ mindennapos az a nevetséges és bosszantó jelenség, mikor valaki – esetleg ilyen-amolyan gyengéit akarván kompenzálni – autójával azonosítja önmagát. A gépkocsi státuszszimbólumként az erőfitogtatás és más hasonló eszköze.²

Ugyanakkor a reklámok, filmek számtalan esetben azt sugallják, hogy az autó önálló személyiséggel rendelkezik, perszonalifikálják vagy fetiszizálják az áruforgalomban lévő tárgyat (vö. Marx), így annak tulajdonságait valamiféle szubjektivitás részeként tüntetik fel. Ha ez beivódik a tapaszt-

latba, úgy az énjét autójára kiterjesztő autós egy úgyszintén énszerű, szubjektumjellegű objektumra „terjed ki”, avagy „terjed át”. Ez felveti a kérdést, hogy honnan hová tartanak eredendően eme átterjedések, és vajon milyen köztes lény, autós és autó miféle „ötvözete” jön így létre.³ Hogy e kérdésekre választ kapjunk, érdemes általánosságban is utána gondolnunk az autózás tapasztalatának. Elkerülve a gyors ítékezés csapdáját, a lehető legpontosabban kell leírnunk a tudatban és a testben lejátszódó folyamatokat. Az autójában pöffeszkedő otrombasága ugyanis csak egy átfogóbb összefüggés része, a reklám haszonlesése pedig egy általános emberi viszonyulásra játszik rá. Végül is közlekedési eszközeink olyan speciális gépek, melyekbe helyezkedve a szubjektum sajátos módon fenomenalizálja nemcsak ezt az eszközt, de önmagát, a saját testét és a másik embert is, nemkülönben a környező világot.⁴

A test kiterjesztése

„Ha tudok autót vezetni, akkor anélkül hajtok be egy utcába és anélkül látom, hogy »elférek«, hogy összehasonlítanám az út szélességét a kocsi szélességével, mint ahogy anélkül megyek át egy ajtón, hogy összehasonlítanám az ajtó szélességét a testemével” – írja Maurice Merleau-Ponty.⁵ Majd hozzáteszi, hogy az autó e mozgásban kiterjedéssel rendelkező hatalommá változik, mely szabad teret követel magának, míg az utca olyan kényszerítő hatalommá, mely a test és annak csatolmányai számára (át)járható vagy éppen (át)járhatatlan. Az autó ebben az összefüggésben nem tárgyként adódik, hanem a vezetés habitusában kibontakozó és újjáformálódó test-sémaként. Hozzászokni egy autóhoz így annyit tesz, mint berendezkedni benne. Vagy megfordítva: mint saját testünk részévé tenni.

Az autóvezetés tehát speciális lét-állapot, a szubjektumnak és testének sajátos világhoz való viszonya, melyben nemcsak végrehajtja cselekvését egy amúgy szilárd, kész világ-struktúrában, hanem ezt újjáalakítva létrehozza a világnak az autózásból kibomló komplett formáját. A test nem egyszerűen belesimul a vezetés tevékenységébe, hanem különleges módon valósítja meg önnön lehetőségeit, miközben saját magát állandóan újrászervezi. Az autó egyfajta

kiterjesztett test, testnyúlvány, mely egyúttal elnyeli az autóst, aki benne utazik. Vezetni tanulni így azt is jelenti, mint megtanulni saját testként működtetni az autót, vagyis az erre koncentráció helyett elsajátítani az automatizmusát, hogy a figyelem „felszabaduljon” a forgalom irányába.

Némiképp hasonló ehhez a gyaloglás jelensége.⁶ Általában nem kell figyelmem saját lábamra, hogy megfelelően mozgassam a járás során, az utcán közlekedve belesimul mintegy testem egészébe, mely horizontját képezi a mozgás során. Inkább csak ügyelek lépteimre és az utcára is, hogy ne menjek neki senkinek és semminek, tartsam a helyes irányt, ne üssenek el, stb. Ám ez az *ügyelés* többnyire nem kifejezett *figyelem*, hanem egyfajta háttérben, látens módon megvalósuló tevékenység, ami akkor manifesztálódik, „éleledik ki”, amikor veszély fenyeget vagy valami felkelti az érdeklődésemet, esetleg megzavar a rutinszerű cselekvésben. Csak ha turista vagyok, vagy valamiért kifejezett szemlélődés tárgyává teszem az utcát, kerül figyelmem fókuszába, amúgy járókelőként más felé fordulok: beszélgetek valakivel, báméskodom, elmerülök a gondolataimban, sietek valahová, stb. Közlekedésem terepeként az utca, a tér vagy bármiféle helyszín csupán háttére, horizontja cselekvésemnek és figyelmemnek, amely az „előtte”, „benne” kibontakozó célra

irányul. Így fordulhat elő, hogy sokszor „észrevétlenül” odaérek valahova, ahová akartam – vagy épp hogy nem akartam, de egy magam elől is rejtett szándék odavezérelt. Máskor meg csak otthon konstatalem, hogy szinte „magától” vitt haza a lábam, anélkül, hogy emlékeznek az általam megtett útszakaszokra. A leginkább bejárt útvonalak „tűnnek el” leggyakrabban a szemem elől, saját lépcsőházam vagy bejárati ajtó van úgyszólván a „legtávolabb” tőlem, mivel ezek süllyednek a legmélyebbre a figyelem felszín alatti rétegeiben.⁷

Mindez így van az autózás esetében is, noha némiképp más módon. Ahogy a gyalogos közlekedés sem csupán a test automatikus működtetése, hanem egyúttal a többi emberhez, a házakhoz, a kirakatokhoz, az úttesthez, az autókhoz stb. való többé-kevésbé spontán viszonyulás, úgy az autó „elsajátítása” a vezetés megtanulása során sem ér véget a működtetés fent jelzett automatikussá tételével és a figyelem felszabaddításával. A forgalomra ügyelés itt is azt jelenti, hogy nem kizárólag rá irányul a figyelmünk, hanem saját gondolatainkra, az utastársakkal folytatott beszélgetésre, az autórádióból szóló zenére, stb. is. Mi több, a vezetés esetében hatványozottan fontos bizonyos figyelemfelkeltő dolgok

figyelmen kívül hagyása, vagy éppen a figyelembe vételt követő reagálás visszatartása. Az ügyelés során a testnek kell „készenlétben állnia”, így az autóvezető tulajdonképpen nem „figyeli” vagy „észreveszi” a piros lámpát, az elé lépő gyalogost vagy a kikanyarodó autót, hanem automatikusan beletapos a fékbe vagy rántja félre a kormányt, a lábával és a kezével „látja” mindezeket, nem pedig a szemével. És ha például elképzelem a sztrádán, hogy áttérek a szemközti sávba, akkor minden akarati elhatározást megelőzően a testem az, ami „nem engedi”, hogy megtegyem e mozdulatot, és szinte reflexszerűen egyenesben tartja az autót. Testemnek saját akarata van, mely a cselekvésre hangolódással jár együtt. Természetesen mivel itt egy esetleges tévedés általában nagyobb kockázattal jár, mint a járdán sétálás esetében, nem lehet a vezetésbe annyira „belefeledkezni”, a forgalomra ügyelés során a figyelem nem süllyedhet nagyon mélyre, mindig „kéznél” vagy „lábánál” kell legyen, hogy ha szükség van rá, aktivizálódjon.

Az autóvezetésben megmutatkozó különös perspektíva megmutatja továbbá, hogy ugyanaz az autó kívülről tekintve, *tárgyként*, illetve használva, *testként* két különböző fenomént eredményez. Tulajdonképpen nem az „autó-tárgyat” vezetem, hanem beleülve konstituálok egy új valóságot a megfelelő testtartás felvételé-

vel, a mozdulataimmal, az észlelés és a figyelem hozzáigazított formáival, vagyis egy teljes viselkedésstruktúrával. Ez a testkiterjesztés érdekes módon még akkor is megvalósulhat, bár csak részlegesen, ha ugyan kívülről veszek szemügyre egy autót, például másvalakiét, ám valamiképp behelyezkedem a vezetésbe, mint mikor ösztönszerűen lendül a lábunk egy focimeccset nézve, vagy oldalra dőlünk, ha a mozivásznzon száguldó autó éles kanyart vesz. Autóoktatóknál figyelhető meg, amint szinte eljártsszák lábukkal a helyes mozdulatot, nem azért, hogy ezzel bármire is tanítsák a tanulóvezetőt, hanem mert testük felülkerekedik a helyzetükből fakadó tétlenségen. Ilyenkor akár észrevétlenül, valós mozgás nélkül is bekövetkezhet az izmok megfeszülése, a végtagok „mozdulatlan elindítása”, ami feltárja a viselkedésmechanizmus és a testkiterjesztés bizonyos fokú átvételét. Akár már a vezetésre való készülődés a parkolóban, vagy a vezetés pusztá gondolata is felkeltheti a testséma ilyen átalakulását és az új perspektíva felvételét. Ennek mindazonáltal önmagában nincs köze az úgynevezett autós öntudathoz, hiszen nem a testetlen tudat, hanem a test, illetve a testet öltött én viselkedik így mindenféle reflexiót megelőzően, teljesen spontán módon.

A tárgyként kezelés és a testként elsajátítás, a kívülről és a belülről

szemlélés között átmenetet képez az utas-lét. E harmadik formát természetesen meghatározza, hogy amúgy vezetünk-e autót, avagy sem. Az előbbi esetben a fent leírt részleges elsajátítás mehet végbe, amit persze lehet hatástalanítani, kioltani, mikor szándékosan nem figyelünk a sofőr tevékenységére, és belemerülve az utazásba „felvesszük” az utas pozícióját. E kioltás mindenesetre jelzi a változni készülő testséma tudatos semlegesítését. Ha azonban olyan utasok vagyunk, akiknek nincs jogosítványa, úgy szintén létrejön egy speciális testkiterjesztés, csak éppen más módon, mint a sofőr esetében. Ilyenkor inkább hajlamosak vagyunk többes számot használni – „Nagyon ránk állt”, „Majdnem nekünk tolatott!” –, illetve az általunk jóval kevésbé uralt géppel szemben bizonyos idegenségtapasztalat figyelhető meg. Az autó ez esetben inkább mozgó ház, tereket áthidaló eszköz, mint tökéletesen elsajátított test, noha benne ülven így is sajátos perspektíva nyílik a világra és önmagunkra.

A kentaur születése

Kezébe vesz a fiam egy műanyag tányért, „kormányozni” kezd, majd bejelenti, hogy „Megyünk a Balatonra!”, és a tányért ide-oda forgatva átrobog a másik szobába. Vélhetnénk,

utánozza az autóvezetést, ahhoz hasonló mozdulatokat hajt végre, állandó tekintettel a mintaképre. Azonban, ha jobban belegondolunk, cselekvése nem pusztán imitáció, hanem valóságos belehelyezkedés az autóvezetés viselkedésstruktúrájába. Nem annyira *utánozza* a felnőtt vezetését, ha mindezt a másolás és igazodás értelmében vesszük, mint inkább *ellesi* a mozdulatokat, beillesztve saját magatartási lehetőségeibe. Először is neki a kormányzás egyenlő magával a vezetéssel – igen ritka a kuplungot, indexet használó gyermek, bár nem elképzelhetetlen –, erre pedig megfelelő bármilyen kör alakú eszköz. A számára leglényegesebb részt emeli ki, majd azonosítja a teljes cselekvéssel, egyfajta „praktikus metonímia” segítségével. Nem-analitikus cselekvésnyelve e fogás révén az egészet célozza meg, legalábbis a játék idejére. Ehhez simul ezután, másodszer, a verbális nyelv, mely az indulás bejelentése révén nemcsak az autóvezetés konkrét úti célját fogalmazza meg, hanem őt magát szó szerint *járművé* változtatja.⁸ A „kormányzás” cselekvésnyelve által létrehozott térbe „bevezeti” autóvá vált testét, hogy haladhasson úti célja felé, vagyis az ellesés tárgyáról áthelyezi a hangsúlyt az alanyára, azaz saját magára, miközben megőrzi az előzőt is. Keze már létrehozta a kormányt, most lábával megteremti az autót, méghozzá nem kevésbé „va-

lóságosan”, hiszen az általa használt nyelviség világában saját viselkedése, mozgásának stílusa azonos az autó forgalomban haladásával. Ebben a precízen felépített struktúrában semmi ellentmondás nem rejlik abban, hogy ő maga egyszerre autó és autóvezető, így aztán ténylegesen „önvezető autó” lesz, önmozgó/automobil, hasonlatosan egyéb játéki során létrehozott hibrid létezőivel. Vagy, ha tetszik, egyfajta „mechanikus kentaurra” válik saját mitológiájában, olyan keveréklénnyé, aki „felül” sofőr, „alul” autó, keze emberi marad, ám lába gép lesz, karosszéria, futómű, kerék, ráadásul egyszerre. Végül is teste „metonimikus testté” alakul át, testbeszédében a rész és az egész folytonosan egymásba fordul a cselekvés sikeressége, vagyis az általa megteremtett világban való megvalósulása érdekében.⁹

E végső soron nem-mimetikus világ hasonlít a műalkotására. A látzólagos utánpótlás, az ellesés ugyanis csak a belépés módja ebbe a világba, nem pedig e világ fő törvényszerűsége. A gyermeki mozdulatok olyan kiüresedő, vagy ha tetszik, magas szabadságfokkal rendelkező jelölők, melyek folytonosan változó jelölteket és jelentéseket bontanak ki önmagukból a játék saját nyelviségében. E „kentauri játékvilágban” nem annyira reprezentálódik egy „valóság-

gos” autót, mely a felnőttvilághoz tartozik, mint inkább teremődik, prezentálódik az utazás világa, az út, az utazó és a jármű összefüggése. A cselekvések megvalósulása révén a szabályok folytonosan és ad hoc módon újraíródnak, spontán értelemalakulások mennek végbe, javarészt előreláthatatlanul és megállíthatatlanul.

„Megyünk” – mondja a fiam, így, többes számban, félszszemmel rám pillant, én őrá, majd ismét átadja magát a vezetésnek. Együtt utazunk hát, én egyszerre nézem őt és ülök az autójában, felfüggesztődik az ellentmondás-mentesség törvénye is – illetve talán be sem lett *vezetve*. Játéka nézőt céloz meg, ez lehet egy másik ember, mint most én, de voltaképpen ő maga a néző, megkettőződik, nemcsak kentaurként száguldozik a szobák között, de pompásan szórakozik is saját magán. A szemlélő megszólítása itt nem valamiféle elidegenítő effektus, mely a játék „puszta játék” mivoltát hivatott jelezni, hanem a metonimikus cselekvésnyelv kiterjesztése a játékvilágon túlra. „Ilyen vagy, amikor vezetsz” – mintha ezt jelezné tekintetével felém, mármint hogy ilyen vagyok „valójában”, mert hogy ő is ilyen „valójában”, melyet ez az egész játék szépen megmutat. Én vagyok ő, ő pedig én, akárcsak egy repülő hintában, a szerepek az autóban és a nézőközönségben is folytonosan felcserélődnek, autóvezetése

látványosság, mutatvány, minden, ami mellékes, háttérbe szorul.

Néhány év elteltével aztán a műanyag tányér helyét átveszi majd más tárgy, „beülős kocsi”, dodzsem, számítógép, szimulátor, kinek mi. Végül felnőtté válva az „igazi” autót következik. Gondolhatnánk, gyermeki játéka előkészület minderre, begyakorlása a szükséges mozdulatoknak és viselkedésnek, azaz tanulási folyamatának része, melynek révén elsajátítja azt, aminek később hasznát veheti. Mindebben lehet igazság, ám vegyük észre, hogy amikor felnőttként vezetve kedvenc mozdulatainkkal belakjuk az autót és kiterjeszkedünk belé, nem egyszerűen felhasználjuk saját gyermekkori játékaink mozdulatait. Hanem mikor beülünk és megragadjuk a kormányt, mikor gyorsítunk egy hosszú útszakaszon, mikor pompásan fékezünk az utolsó pillanatban – valójában aktivizáljuk azt, ami teszi emlékezetünkben megőrződött a dodzsemezésből vagy akár saját régi műanyag tányérkánk forgatásából. Autóvezetésünk részben egy régi játék emléke, természetesen a valóságelv szükségszerű korrekciójával, valóságos cselekvésünket átítatja az elképzelt vagy felidézett cselekvés. Vagyis nem csupán a gyermek lesi el a felnőtt autózását, a számára kedvelt és fontosnak tartott mozdulatokat,

de a felnőtt is saját gyermekkori játékát játssza tovább, önmagától lesi el mintegy a mozdulatait. Nemcsak a játék mímeli a valóságot, de a valóság is a játékot, kölcsönösen átveszik a mozdulatokat egymástól, és korlátozzák is egyúttal egymást.

Mindeközben szinte lehetetlen kideríteni, honnan indult ki eredetileg e folyamat, hogyan ment végbe a tudás átadódása a generációk hosszú során keresztül. Miképp történt a kölcsönös tanulás és elsajátítás ebben a végtelennek tűnő láncolatban, mely bizonyára régebbre nyúlik, mint az első automobilonok egykori megjelenése.

Protézis és kiborg – a kartéziánus gép „beterjesztése”

Descartes felfogásában az emberi test a kiterjedt szubsztancia (*res extensa*) egy darabjaként magába zárja az ént, vagyis a lelket, mely a gondolkodó szubsztancia (*res cogitans*) megnyilvánulása. A testet mechanikus törvényszerűségek jellemzik, és az ún. életszellemelek, illetve animális szellemelek (*spiritus vitales*, ill. *animales*) közvetítésével a lélek vezérli. Egyfajta „szellem a gépben” koncepció áll előttünk, hasonlatosan azokhoz az automatákhoz, melyeket Descartes megszemlélt.¹⁰ Innen nézve az emberi test olyan

„bio-autónak” tűnik, melyet a lélek (avagy a tudat) kormányoz, cserébe pedig az furikázza őt ide-oda. Ha ezt az összefüggést átvisszük a „gép-autóra”, úgy azt mondhatjuk, hogy az autóban ülő ember az autó „lelke”, saját testeként irányítva azt. Vagyis a kartéziánus „szellem a gépben” hatványra emelődik, a lélek/tudat vezérli a „bio-autót” (test) és ezzel együttműködve a „gép-autót”, mely utóbbi így a test-lélek egység (az ember) „külső testévé” válik, melyben az benne csücsül. Az autó, mint fent láttuk, kiterjesztett testként funkcionál, avagy egyfajta *protézisként*,¹¹ ily módon az elsődleges test, azaz a fizikai test után akár „másodlagos testnek” is tekinthető.

Husserl, Sartre, Merleau-Ponty és mások felismerései nyomán azonban belátható, hogy amiképpen a test és lélek egyesülése sem írható le egyszerűen két különböző szubsztancia összetételeként, úgy az autó és az ember kapcsolata is összetettebb jellegű ennél. Az emberi létező inkább egyfajta testet öltött szubjektivitás, a tudat nemcsak ruhaként hordja a testet, hanem „összeszövődik” vele. A tudat a testben bontakoztatja ki magát, a test nem pusztán eszköze a tudat tevékenységének, hanem megvalósulásának tulajdonképpeni közege. Összefonódván a kettő, a tudat testszerűsége egyúttal a test tudatszerűségét is jelenti. Nemcsak a tudat terjeszkedik ki a testre, de a

test is átterjed a tudatra, kölcsönöségük kiasztikus elrendeződést hoz létre a konkrét viselkedés során.

Az autózás tényleges tapasztalata hasonlót mutat. Hiszen nemcsak arról van szó, hogy az autó a kiterjesztett testem, „protézisem”, de arról is, hogy én magam az autó részévé válok, a gép „átterjed” rám, „beterjed” a testembe, amely így egyfajta „alkatrészként” kezd el funkcionálni. Amit fentebb megmutatott a gyermek példája, az más formában, de tetten érhető a felnőttél is. Autóvezetés során, mikor belefeledkezem a folyamatba, és az autóm szinte „magától megy”, akkor testem, de még a tudatom is részlegesen gépként kezd működni. Átengedem magam egy félig nem-szobjektumszerű viselkedésnek és gondolkodásnak, hogy lényem egyéb kivetüléseit felszabadítsam, vagy éppenséggel teljesen elmerüljek ebben az aszobjektivitásban (ld. Patočka), átítatódjam a mechanizmussal, és összefonódva a géppel, úgyszólván felszívódjak belé. Az autó „beterjesztése”, átnyúlása énembe végső soron egyfajta *kiborg*-gá változtat, félig-meddig robottá, kinek/minek tevékenységét – mozgulatait, észlelését, képzeletét, emlékezetét, gondolkodását – nemcsak a tudattal egybekötött test intellektuális-organikus törvényszerűségei határozzák meg, de az autó felépíté-

sének mechanisztikus törvényei is.¹² Az autó vezetése speciális észlelést stb. „ajándékoz” nekem, melynek szabályszerűségei nem vezethetők le maradéktalanul az „autómentes” magatartási formákból.

A gép én (is) vagyok – én gép (is) vagyok.¹³

Kilóg a láb a lóba

Említettük, hogy az autóvezetés elsajátítása az első automobilmek megjelenése elé nyúlik vissza. Ehhez hozzátehetjük, hogy az autóban továbbél valami – noha fokozatosan elhalványulva – a lovas kocsiból, a szekérből, és talán a lóból is, miként azt a „lóerő” (James Watt kifejezése) vagy a „kocsi hajtása” kifejezések is mutatják.¹⁴ Az autóhoz való viszonyban, bár jobbra nem tudatosan, de ott van még az állathoz fűződő viszony maradéka, ott lappang az egykori együttlét emléke, a másik lényel való összhang keresése. A személyiség és személyesség lassan megfakuló varázsa, melyet a korábban említett perszifikációk megpróbálnak kiaknázni és kompenzálni. Az autó a tapasztalat szintjén még nem „hűlt” ki pusztá géppé, az organizmus nem adta át a helyét teljesen a mechanizmusnak.

Mennyiben érinti mindez az emberi testet? A „kentaurra” vált gyermek saját lábain „utazik” autóveze-

tése közben, ám a felnőtt lába sem tétlenkedik ilyenkor. Erre a munkára érdemes kitérnünk. Noha az autó vezetése teljes testet kíván, ám mozgása kifejezetten csak a végtagokkal történik. Az autós törzse „tétlen”, csupán kezeivel (kormányzás) és lábaival (pedálynomás) „nyúl(ik) bele” az autóba, akárcsak egy helyhez kötött furcsa állat, aki végtagjaival kapálózva igyekszik tovagurulni. Ez a mozdulatlansággal kombinált mozgás/mozgatás sajátos, tulajdonképpen „természetellenes” testtartást és viselkedést kíván meg, melyet fel kell venni, el kell sajátítani a vezetés során. Lehet persze előre-hátra dőlni, tolatásnál derékból hátrafordulni, ám az autó felépítése és a viszapillantó tükrök révén alapvetően egy síkban észlelő és mozgó gép részeivé válunk. Ebben terülnek ki az irányok, anélkül, hogy a testsémánkat a normál járásnál, mászásnál, futásnál, úszásnál stb. megszokott térbeli módon használnánk. Ott van a testünk egésze az autóban, magunkkal visszük a természetes tájékozódás és mozgás kapacitásait, koordinátáit, ám ezeket valamennyire át kell állítanunk. A felsőtest jobbára passzív lesz, a kéz uralkodóvá válik az irányváltoztatásnál, azaz átveszi a törzs és a lábak szerepét, a láb aktív marad, de a járáshoz viszonyítva megváltoztatott módon. A pedálok nyomása, e furcsa taposó mozdulat ugyanis új kihívások elé állítja a lá-

bat és különösen a lábfejet, talpat, melyet erőteljesen érzékel, aki a vezetést még csak tanulja. A gáz, a fék használata egyszerre könnyű és nehéz, a pedálok engednek valamennyire, felkínálják magukat a nyomómozdulatnak, de ellen is állnak neki, nem „esnek be” vagy repülnek el, mint egy kő, ha belerúgunk. Ám talán a legfeltűnőbb az a tapasztalat, hogy lábfejünk finom mozgásával bizonyos határok között tetszés szerint gyorsíthatjuk vagy lassíthatjuk e minket átölelő gépezetet, vagy egyszerűen rajta tartva a lábunkat a pedálon őrizzük a sebességet. A lábfej, a talp érzetei új lehetőségeket tárnak fel a láb saját létében. Különös élmény, mikor ezen apró rezdülésekkel részt veszünk egy olyan komplex rendszerben, mint a közlekedés, „rátapadunk” a forgalomra, hogy lábbal irányított és kontrollált létünk egy átfogó összefüggés részesévé váljon. Lábunk ilyenkor mintha nemcsak a pedálba, vagyis az autóba nyúlna be, de rajtuk keresztül mintha „kinyúlna” az autón kívülre, az útba, a forgalomba, a világba. Közben nemcsak szabályozza e be- és kinyúlás sebességét, ritmikáját, hanem lehetővé teszi az egész testnek, hogy a haladó autó révén ő is belehasítson a térbe, belefolyjon a kavargó, folytonosan változó létesülésbe, ami az utazásban feltárul.

Ahogy a járás során lábunk a járda vagy éppen az erdei csapás része-

sévé avat, „elterít” a földön, beilleszt egy előttünk feltáruló térbeliségbe, melynek emelkedő-ereszkedő zónáit a járástempónk határozza meg, úgy az autó úttestre simulása is beiktat az autózás saját terébe és idejébe, egész világösszefüggésébe.

Mozgás, nyugalom, sebesség, uralom – a senkiföldjén

Látható tehát, hogy az autózás egyúttal a tér és az idő sajátos konstitúcióját is eredményezi. Nem egy előre adott tér az, melyet az autó befut, hanem mozgása révén építi ki ezt a térbeliséget.¹⁵ Az utca, melyen keresztülhajtok autóval, tehát fenomenológiailag nem azonos ugyanazzal, ha gyalog járom be, és nem pusztán azért, mert – jó esetben – nem a járdán haladok, hanem mert a gyaloglótól eltérő testtel és mozgással tárom fel önmagam számára. Ráadásul az autóban azért is új perspektíva nyílik a világra, mert folytonos mozgásra vagyok „kárhóztatva”, eközben kell szemügyre vennem a környezetet. Ha a forgalom mégis arra kényszerít, hogy megálljak, például dugóban, úgy ez döntően különbözik a gyalogos¹⁶ szabadabb jellegű megtorpanásától, ácsorgásától. Az autóban ugyanis többnyire menet közben épül fel számomra az utca, a tér, az országút, a város stb. – van ebben némi nyugtalanság, sürgetés.

A helyhez kötöttség, a kitarított mozdulatlanság, a „természetellenes” mozdulatok fegyelmezettsége egyfelől, és az állandó mozgás másfelől a valóságérzékelés és figyelem sajátos módját igénylik. Menetközben érzékelni, gondolkodni, cselekedni speciális állapot, saját lefolyással.¹⁷ És ugyanígy önálló forma a várakozás közbeni szemlélődés, például egy piros lámpányi idő eltöltése, feltéve, ha nem akarjuk ezen „üres időket” valami haszonnal „agyonütni”. Az autó csak „épp megáll”, mozdulatlansága csupán mozgásának hiánya, deficiens módusza. Persze lehet leparkolt autóban étkezni, telefonálni vagy a visszapillantó tükörben száját rúzsozni, sőt végső soron akár szeretkezni és lakni is, ám e tevékenységek csak az autó bizonyos fokú transzformációjával valósíthatóak meg (luxuslimuzinok, lakókocsik, kamionok stb.).

Az autó állandó helyváltoztatásában bizonyul sajátos helynek, mely magába zár és ugyanakkor tovarépit. „Kerekeken gördülő senkiföldje”, vándorló otthon a semmiben.¹⁸ Avagy különös *heterotópia*,¹⁹ gondosan áramvonalasított térbeliségével egyszerre a tér egyfajta tagadása és mindegyre újabb terek termelése és fogyasztása. Funkcionálisan kiképzett belső tere saját szabályokkal rendelkező téren-kívülség, intimitását adott esetben a nem átlátszó ablaküveg fokozza. Ebbe az intranszpa-

rens térbe be lehet menekülni és ott berendezkedve mássá válni. Az autó – hasonlóan a világháló kínálta virtuális térhez – új identitást biztosít az autóvezető számára, mely különbözik a gyalogosétól, noha gyakran ebből bontakozik ki. Az a „vadállat”, „nagymenő” vagy „nyuszi” például, ami/aki igen sok autósból „előjön” a vezetés során, valószínűleg már ott várt ugrásra készen, mielőtt beült volna az autójába.

A mozgás, a nyugalom és a térbeliség fogalmi révén érkezünk el a vezetés talán legszembevetőbb komponenséhez, a *sebességhez*. A száguldás, a sebesség mámore ismert és divatos jelenségek, így vagy úgy szinte mindenkit magával ragad, aki autóba ül. Az emberit sokszorosan meghaladó gyorsaság olyan testélményekhez vezethet, melyek egyfelől visszaidézik a gyermeki lét játszótereken vagy vidámparkokban megélt élményeit, a hintázás, a ringlispíl, a hullámvasút és hasonlók szédületét, másfelől az *idő és a távolság* sajátos tapasztalatát nyújtják. Ugyanakkor a bizonyos fokú tehetetlenség, elragadottság, sőt öntudatlanság a kontroll megtartásának vagy éppen az elveszni látszó *uralom* visszaszerzésének szükségességével párosul, különben könnyen bajba kerülhetünk. Az „alattam” száguldó autó, a villámgyorsan fogyó út,

a „szembeáramló” világ és az időérzék radikális megváltozása különös, transzba hozó állapot. Átsuhanok olyan térségeken, melyeket gyalogosan nem járok be, végső soron „nem élek meg”, hisz minduntalan újabbak és újabbak bukkannak fel és tűnnek el hirtelen. Mindez veszteség és nyereség is egyszerre. Az út egybefolyása a tájjal, a kaotikussá váló tapasztalatszerveződés, a lét azonnali elillanása az elvesztett gyalogos idő- és térélményért cserébe másfajta megélést kínál. Az eksztatikus, mintegy befelé gyorsuló idő tapasztalatát, a veszélyét, mely végső soron az idő- és térvesztésből táplálkozik, a világ eltűnéséből, a létből való időleges kiszökésből.²⁰

A közölhetetlen közös tudás – az autózás „hermeneutikája”

Végül a kommunikációról és az értelmezésről. Autóban ülve is igaz rám, hogy ha korlátozott mértékben is, de látó és látott vagyok egyszerre. Minden manőver közepette tudatában lehetek, hogy mások néznek engem. Ez a tudat ugyan jobbra lappangó, ám bizonyos szituációkban felszínre kerül. Mikor sávváltásnál, kanyarodásnál indexelek, mikor lassítok és megállok, mikor előzékenyen rávillantok valakire vagy köszönetképpen az elakadásjelzővel villogok,

feltételezem, hogy az irányjelzőmet, féklámpámat stb. látják a többiek, és ehhez igazítják a cselekvésüket. Autóm mozgásával és lámpáimmal, esetleg a dudálással olyan jelzéseket adok le, melyek szándékaimat láthatóvá/hallhatóvá teszik mások számára, hasonló módon, mint amikor a beszéd lehetősége híján elmutogatjuk, eljártsszuk, hogy kik vagyunk, mit akarunk. Ezek a jelek az autó „gestusait”, „mimikáját”, egyfajta „metakommunikációját” alkotják, hiszen hiába van az autónak is valamiféle „arca” – melyet a reklámok és a gyerekfilmek kiemelnek –, de nincs tekintete, rezzenéstelen ürességgel bámul a világba. Ráadásul szinte alig látom a saját autómot kívülről – még kevésbé, mint saját testemet az emberi érintkezések során –, így gyakran csak közvetve tudhatom meg, hogy jelzéseim működnek-e, avagy sem. „Vakjelzéseket” adok le tehát, a műszerfal kijelez, de akcióim sikerességét alapvetően csak a reakciók – a többi autó mozgása, ilyen-olyan visszajelzések – révén állapíthatom meg. Természetesen időnként előfordul, hogy közel érve belelátok a másik autó belsejébe, látom a benne ülő ember tekintetét, és arról próbálok meg szándékokat leolvasni. A kiterjesztett test gondolata nyomán e törekvés végül is olyanként írható le, mintha közvetlenül az autó elméjébe próbálnék „belelátni”, teste jelzéseit megkerülve.

Az autóvezetés tehát folytonos hermeneutikai szituációkat eredményez, a másik cselekvéseinek értelmezését, az egész közlekedés egyfajta „olvasását”. Mivel mindez csak töredékesen valósulhat meg, mindig marad valami „autisztikus” egy autó viselkedésében. Ezért szükségeltetik a sajátos *bizalom* kialakítása a közlekedés során, a cselekvések harmonizálhatóságának feltételezése, de legalábbis a kooperáció előmozdítása e bizalom megelőlegezése révén. A már említett szabály betartása, miszerint sok minden figyelmen kívül vagy reagálás nélkül hagyható és hagyandó a forgalomban, csak úgy lehetséges, ha bízom a másik értelmes és elővigyázatos viselkedésében. E bizalom különös kiegészítője a „gondolatolvasás”, a *telepátia* és az *empátia* képessége, melyre, bármennyire törekény is, de támaszkodnunk kell.²¹ A másik autójába „belelátás” ugyanis érzékszervileg sokszor nem lehetséges, vagy nem szolgáltat elégséges információt. Szemkontaktus vagy más közvetlen kommunikáció híján így kénytelenek vagyunk mélyebbre pillantani, egyenesen a vezető elméjébe, átélni a helyzetét, beleélni magunkat a szituációjába, és feltételezni egy a miénkhez hasonló, de legalábbis vele összeegyeztethető cselekvési stratégiát. Autóját figyelve feltevésekkel élünk és következtetéseket vonunk le a másiktól, az ő járművét is a testeként értelmezzük,

kivéve, ha egyértelműen úgy tűnik, hogy elvesztette felette az uralmát. Noha ezek a feltételezések és következtetések számtalan esetben bizonyulnak sikertelennek, nincs más választásunk, újra és újra meg kell próbálnunk valamiféle közlekedési racionalitásra és morálra, normálistílusra és szokásrendszerre alapozni. Ez az alapzat azonban nem precízen rögzített és általánosan elfogadott szabályrendszer, inkább elővételzett és folytonosan alakuló normamintázat, a róla vallott felfogásunk, a hozzá való alkalmazkodásunk úgyszintén változhat.

Am akár megvan e bizalom, akár nincs, akár működik, akár nem, a közlekedésben résztvevők egyfajta *közös tudással* rendelkeznek. Ez egyrészt nem azonos az egyes ismeretek pusztá összehadódásával, másrészt soha nem birtokolható teljes egészében, harmadrészt az esetek túlnyomó többségében nem is közölhető kimerítő módon. Hiába a különféle médiumokból nyert rengeteg információ, a letölthető applikációk, melyek tájékoztatnak a forgalom aktuális állapotáról, mindig van egy olyan tudásfaktor, mely a közlekedés konkrét lefolyásában adódik át egyik autóstól a másikig, sokszor észrevétlen módon. Egy kocsisorban rostokolva, vagy éppenséggel szorosan a másik nyomában haladva úgy-

szólván küszöb alatti „kis tudásokat” adunk és veszünk át, melyek ugyan nem részei a forgalom „nagy narratíváinak” – hol van dugó, karambol, útlezárás a városban, milyenek a látási és útviszonyok, stb. –, ám az aktuális vezetési stílust befolyásolják. Mikor megindulunk, majd megtorpanunk az úton, kialakítva a haladás saját ritmusát, mikor kikerülünk egy kátyút vagy egy útra sodort szemetet, mikor sávjelzés híján próbáljuk tartani a sávot a havas úttesten, olyan ad hoc „mikro-ismereteket” cserélünk, melyek jobbára nem tudatosulnak, ki sem mondódnak, ám az autók együttes mozgásában „tovaáramlanak”. Ahogy „ráhangolódunk” az előttünk haladó vezetési stílusára, ahogy megérezzük a szituációkban, mire is számíthatunk a másik részéről, ahogy gesztusokat teszünk a másíknak és fogadjuk az övéit, kialakítván egy közös *étoszt*, olyan „kis történetek” részeseivé válunk, melyeknek végső soron nincs egyedi szerzője, csupán spontán szerveződési módjai és alakzatai.

Senkinek sem saját tudása ez, senki sem meséli saját történeteként, csupán hordozza, továbbadja, hogy azután a semmibe vesszenek.²² Mégis alapvetően meghatározzák az autózás közös tapasztalatát, beleíródnak egy soha meg nem írható közös történetbe.

1. Hasonlóan a bicikli, a roller, a hajó stb.
2. Vö. Mannhardt András: Ének a volán mögött. <https://magyarnarancs.hu/tranzit/enek-a-volan-mogott-84682>.
3. A legújabb fejlesztések nem egyszerűen autó és vezetője szimbiózisát, hanem egyenesen „eggyé válását” célozzák meg: <https://index.hu/tech-tud/2020/01/13/ces2020.koncepcioautok.avatar.mercedes.vision.avtr.autoipar.elektromos.autok.onvezeto.autok/>
4. Az autó megszemélyesítése, a vele való személyes kapcsolat természetesen kedvelt tárgy a gyerek- és felnőtt könyveknek, filmeknek stb. Mosonyi Aliz remekműve szellemesen és kedvesen mutat be egy (fiktív) ember-autó viszonyt. Lásd *Az öreg kisasszony autósmeséi*. Magvető, Budapest, 2015, rajzolta: Medve Zsuzsi.
5. Lásd Maurice Merleau-Ponty: *Az észlelés fenomenológiája*. L'Harmattan – Magyar Fenomenológiai Egyesület, Budapest, 2012, 166. Sajtó Sándor fordítása.
6. A járás, sétálás, gyaloglás elemzéséhez: A. Lincoln Ryave – James N. Schenkein: Jegyzetek a járás művészetéről. In: Hernádi Miklós (szerk.): *A fenomenológia a társadalomtudományban*. Gondolat, Budapest, 1984, 454. skk. és Michel de Certeau: *A cselekvés művészete. A mindennapok leleménye I*. Kijárat, Budapest, 2010, 122. skk.
7. Vö. Heidegger meglátásaival a környező világról (*Umwelt*) és az eszköz (*Zeug*) létmódjáról a *Lét és idő* 15–16. §-ában. Lásd Martin Heidegger: *Sein und Zeit*. Max Niemeyer Verlag, Tübingen, 2006, 66. skk., magyarul *Lét és idő*. Gondolat, Budapest, 1989, 175. skk.
8. Arnold Gehlen alapvető művében a gyermeki játék elemzése során kiemeli a mozgás önértékelését és a mozgásfantáziát mint az önmagunkkal folytatott kommunikáció formáit. A verbális megnevezés ennyiben „rágésítés” erre a folyamatra. Lásd Arnold Gehlen: *Az ember*. Gondolat, Budapest, 1976, 290.
9. Érdekes mozzanat, hogy Platónnál a test egyfajta jármű (*okhéma*), mely a lelket magába foglaló isteni fejet hordozza. Lásd *Timaios* 44 d–e.
10. René Descartes: *Értekezés a módszerről*. IKON, Budapest, 1993, 63. sk.
11. Vö. Mannhardt András: Ének a volán mögött. <https://magyarnarancs.hu/tranzit/enek-a-volan-mogott-84682>.
12. A kibernetikához poszthumanista perspektívából lásd Horváth Márk – Lovász Ádám – Nemes Z. Márió: *A poszthumanizmus változatai. Ember, embertelen és ember utáni*. Prae, Budapest, 2019, 188. skk.
13. La Mettrie merészsége, „vakmerő könyvének” – *Az Ember-gép* – különös gondolatai itt találhatják meg a maguk igazolását. In Julien Offray de La Mettrie: *Filozófiai művek*. Akadémiai, Budapest, 1981, 395. skk. Megjegyzendő, hogy a városok történetéről értekező Lewis Mumford *óriásgépezetnek* nevezi azokat a szervezett emberi csoportokat (had-sereg, piramisépítő munkások, bü-

- rokrácia), melyeknek tagjai egyfajta gépalkatrészként funkcionálnak. Lásd például Lewis Mumford: *A gép mítosza*. Európa, Budapest, 2000, 5. skk., ill. 30. skk.
14. Hasonló a „nyereg” a motornál és a biciklinél, utóbbi drótszamarékként becézése, stb.
 15. Az úton-lét során kibontakozó ún. *hodologikus tér* fogalmához: Otto Friedrich Bollnow: *Human space*. Hyphen Press, London, 2011, 181. skk. Vö. Porosz Tibor: Testélmények és énképzet a nyugati gondolkodásban. In *Keréknyomok* 2019/13., 123. skk.
 16. „Eredetileg” persze, „természeténél” fogva mindenki gyalogos, ez az ember a maga létében, csak a közlekedés relációjában válik speciálisan is azzá. Épp ezért itt aszimmetria van, az autós és a gyalogos viszonya eltér például az eladó és a vevő, a tettes és az áldozat vagy a vendéglátó és a vendég, stb. viszonyától. Mindazonáltal meggondolandó, hogy fenntarthatóak-e a természetesség és eredet kitételei. Mondhatjuk akár azt is, hogy a közlekedés világában olyan szerepleosztások alakulnak ki, melyek leválnak a „természetes” világ viszonyaitól, noha elvileg mindkét oldalról felvehető a másik perspektívája.
 17. Hasonlóan, mint például egy vonatút során, ahol ablakra tapasztott homlokkal bámulunk kifelé – és magunk számára is meghökkentő gondolataink támadnak. Ám a mozgást, többnyire, nem mi vezetjük. A vonatút Michel de Certeau leírásában mozgó mozdulatlanságként, melankolikus bebörtönözöttségként szerepel. Lásd Michel de Certeau: *A cselekvés művészete. A mindennapok leleménye I*. Kijárat, Budapest, 2010, 135. skk. Arisztotelész peripatetikus iskolája pedig jól szemlélteti, hogy már maga a sétálás is meghatározza gondolataink irányát, felfedezi annak rejtett útjait.
 18. Lásd Egyd Gstättner: Filozófus a taxiban. In *Lettre* 1998. Tavasz, Tatár Sándor fordítása.
 19. Michel Foucault kifejezése az *Eltérő terek* című előadásában. Ő egyébként a hajót hozza fel példának. In Michel Foucault: *Nyelv a végtelenhez. Tanulmányok, előadások, beszélgetések*. Latin Betűk, Debrecen, 2000, 155.
 20. Ahogy arra Paul Virilio is utal (lásd pl. *Tiszta háború*) az általa *dromológiai*nak nevezett – mondjuk így, stílszerűen – eszmefuttatásaiban.
 21. A telepátiához lásd Széplaky Gerda: *Telepátia és vágy. A távolba-érzés és az egymást-átérzés fenomenjéről*. Előadás az *Erősz és alteritás* című konferencián, ELTE BTK, 2016. március 25.
 22. Kivételt képez, ha valami rendkívüli, pl. egy baleset történik. Ekkor rekonstruálni kell e közösen konstruált szituációt, ami épp azért nehéz, mert mindez jórészt tudattalanul megy végbe. A traumatikus élmény persze rányithatja a tekintetet a feledésbe merülőre – ám el is fed belőle sok mindent.

AJÁNDÉKOZZON ÉLET ÉS IRODALMAT!

Lepje meg családtagjait, barátait, üzletfeleit
Élet és Irodalom-előfizetéssel!

Rendelje meg igényes grafikai kivitelű ajándék-
utalványunkat, s adja át annak, akit tartalmas
és maradandó ajándékkal kíván megtisztelni.
Hónapokon át mindig Önre emlékezteti majd őt
a hetenként érkező *Élet és Irodalom*.

Az ajándékutalvány
megrendelhető,
illetve megvásárolható
a szerkesztőségben:
1089 Budapest,
Magyarok
Nagyasszonya tér 10.,
tel.: 210-5149,
210-5159,
fax: 303-9241,
e-mail:
lapterjesztes@es.hu,
es@es.hu

Az előfizetés díja: negyedévre
8100 Ft, fél évre **14 100 Ft**,
egy évre pedig **25 200 Ft**

ÉLET ÉS
IRODALOM
IRODALMI ÉS POLITIKAI HETILAP

