

A fiatal rendszerint kézbe akarja venni a gyepelöt, új csapatot akar kipróbálni. Ez nem mindig „eleve rossz”. Bár az is megeshet, hogy a mai fiatal eleve „leír” mindenkit, aki a biztos utat követi.

Az igazán bölcs tudatában van annak, hogy a legtöbb esetben sok megoldás vezethet eredményre. A nagy tudósok ezért voltak szerények: a másik lehetőséget sem tartották kizártnak. Ha egyetemen tanítottak, a legnagyobb természetességgel vettek részt a fiatalok eszmecseréiben. Rengeteg új indítást merítettek ezekből a párbeszédéből, ugyanakkor teljes nyíltsággal közölték a jelenlevőkkel szaktudásuk legjavát. Nem akarták ismereteiket kizárólagosan maguknak megőrizni, hogy ezáltal biztosítsanak maguknak kiváltságos helyzetet, s azt a látszatot keltsék, hogy nélkülözhetetlenek.

A másikra készségesen odafigyelő, őszinte és szerény párbeszéd az emberi érettség egyik főjelzője.

„Minden jó fa jó gyümölcsöt terem, a rossz fa pedig rossz gyümölcsöt” (Mt 7,17). Csak a talaj is legyen jól előkészítve. Csak az érett természetes erényekre épített, minden jóval, széppel és igazzal közösséget vállaló emberségre épülhet fel az az embertípus, amely ténylegesen Krisztust tekinti eszményképnek. Alapot teremt az Isten gyermekeitől elvárt, érett szabadsághoz.

Minden kereszténynek szól ez a felhívás. Főleg azonban azoknak, akik külön felelősséget vállaltak a keresztény életeszmeny szolgálatában: a szülőknek, az egyházközségi tagoknak, a papoknak, a hitoktatóknak, a sekrestyéseknek, az imacsoportok vezetőinek... Gyengesége, állhatatlansága elbizonytalanítja a rábízottakat, sündisznó-szurkálódása pedig elidegenít. Az önnevelésről soha nem mondhat le az, aki Krisztust akarja hirdetni. Itt tanulja meg igazán, hogy hogyan működhet közre hatékonyan mások krisztusi nevelésében.

Maurice Bellet

BECSÜLETESÉG AZ AUTÓKORMÁNYNÁL

Erőszak a volánnál

Közúti biztonságért felelős tisztviselőnek tették fel a kérdést: Mit szándékozik tenni, hogy a közúti balesetek csökkenjenek? — De a balesetek oly ritkák! — válaszolta. — Hogyan? S az a sok halálos szerencsétlenség az utakon? — Ja, ön a mészárlásokra gondol? — tisztázta a szöveg.

Az utak tényleg az erőszak színterei. Mindenütt, de különösen Franciaországban. Az olasz sofőr pl. meglepően udvariatlan, de a franciánál kevésbé ingerlékeny.

Az autók gyilkol az utakon és az utcákon. Sérüléseket okoz. Hányan szenvednek súlyos sebesüléseket járműszerencsétlenségben? A válasz ijesztő! A

közvélemény és a hatóságok tiltakoznak ez ellen a megszárlás ellen. Intézkedéseket foganatosítanak. De nincs arány a szerencsétlenségek súlyossága és a visszhang gyengése között. Mintha a közvélemény ötven százaléka közömbös lenne. Ha néhányan más okból veszítik el életüket, sokkal többen felhőrdülnek. Pedig a közúti balesetek száma ezekhez viszonyítva sem hanyagolható el. Ez a nagy és mindennapos gyilkosság sokkal erősebb reakciót követelne.

Mit tegyünk tehát? Különbféle oldalról, az Egyház részéről is hallhatunk erkölcsi buzdításokat. Mert nem kevesebbről van szó, mint a „NE ŐLJ!” parancsról.

Honnét ered ez az erőszakosság? A legkülönbözőbb okokból, kezdve az ún. emberi „agresszivitástól”, amiről azt állítják, hogy le kell vezetődnie. Társadalmunk ugyanis a fennálló feszültségek, a mesterséges körülmények és egész légköre következtében agresszivitásokkal van telítve. Ugyanakkor azonban azt valljuk, hogy szelídnek kell lenni, az agresszivitást el kell fojtani. Mi-lyen kiút marad tehát? – Az út, az utca.

A gépkocsivezető a volánnál – minden látszólagos különbség ellenére – a középkori lovag utódja a csataménen. Azt mondják, hogy a nagy nyári gépkocsikirajzások megfelelnek a hadműveleteknek, amit régen is a jó időszak beálltával indítottak el. A jelenség tehát ma is megismétlődik, csak más síkon.

Ugyanígy kapcsolatban van az autó a szexualitással és a hozzá fűződő erőszakossággal is. Az autó a férfi számára a megálmódott nő szimbóluma: szép, rendelkezésre áll és kitűnően alkalmas arra, hogy kielégítse hatalomvágyát és elkápráztatja a többieket. Persze, az átlagvevő számára jelképeznie kell a hűséges feleséget is. Ezért az autóiipar szakemberei már régen kitalálták, hogyan hozhatnak létre egyensúlyt vagy összhangot e két kép között. Másrészt, azt is képzelettel a férfi a volánnál, hogy az az asszony ül mellette, akit el szeretne kápráztatni. Ez viszont vagy megfelel vagy sem annak, aki az oldalán ül.

A gépkocsivezetés módja mindenképpen az autós hatalmát fejezi ki. A másik sofőr vetélytárs, aki hamarosan ellenfélle válik. Meg kell előzni őt. Hány katasztrófa származott már szenvedélyes előzésből.

A tudatalatti

Ne felejtjük, hogy amit fenntebb mondottunk, az tudatalatti folyamat. Olyasmi, amit az ember saját magánál nem észlel, jóllehet másoknál felfedez vagy meg is magyaráz. Nem a jelenség ismeretlen tehát, önmagunkkal szemben vagyunk vakok. A legbutább gépkocsivezető is megindokolja, hogy miért hajtott 130-al a mellékúton („jók a reflexeim”), miért robobott keresztül a piros lámpán („megítélem, mikor nem jöhet senki a másik irányból”) és miért ragad alig egy méterre az előtte haladó járműre az autópályán („gyorsítson az a mazsola”). Ugyancsak közismert, hogy legtöbb ember megváltoztatja természetét a volánnál. Az egyébként udvarias, nyugodt és türelmes személy, most haragossá, ingerlékeny, erőszakossá válik. Az autó az a hely, ahol felszínre kerülnek a rejtett ösztönök, különösképpen az erőszak.

A nők általában kevésbé agresszívek. Az autó számukra inkább gördülő ház, semmint tüzes paripa. De a férfias jelleg bennük is győzedelmeskedhet. Gyakorta itt fejeződik ki a férfiakkal való egyenlőségük. Vannak igen veszélyes, erőszakosan vezető nők is.

Miért éppen az a u t ó ? Mi teszi az autót a halál játékszerévé? Az, hogy társadalmunkban ez az erőkimutatás legfőbb jele. Szinte mágikus erő rejlik benne. Az izomzat keveset számít, itt a cilinderek döntenek! Az elhatározást, a gesztusokat megsokszorozítja a motor, egy olyan motor, amely nincs távol, hanem mintegy saját testem folytatása a korlátolt test határain túl is. A láb könnyed mozdulatával felpattanok: a másik eltűnik, a tér hirtelen kitárul, szabad vagyok. Szédítő! – Hogy megérthessük mindezt, emlékeznünk kell arra a fontos szerepre, amit a képzelőerő, a fantázia játszik az ember életében. Ez a magyarázata annak is, hogy az autó egyszerre öltheti magára a ló, a nő és a saját testünk szerepét.

Mi több, az autó zárt tér. A másik, a vetélytárs távol van, és ő is be van zárva járműjébe. Az út néma, a vezetők sem tudnak egymással beszélni. Mindent jelek, jelábécék szabályoznak. Itt nincs hely a másik személyének. Tökéletes a személytelenség. A háború tehát sokkal egyszerűbb, mint másutt, ahol ismerősökkel találkozunk, akiket később is viszontlátunk, akikkel csínján kell bánnunk, akikre rászorulunk, akiket tisztelni akarunk, vagy egyszerűen szeretünk. Ezért olyan kellemetlen a felfedezés, ha agresszív műveletünk áldozata mégiscsak ismerős. Nemrég magam is megjártam. Erőszakosan furakodtam be egy parkolóhelyre, mert megbeszélésre siettem. Nemsokára azonban észleltem, hogy pont azzal a hölgygel voltam udvariatlan, akivel tárgyalnom kellett.

A modor

Okosan, gyorsan és udvariasan. – Ki a jó autóvezető? Aki okos, gyors és udvarias.

Nem elegendő saját képességgem, mert számítani kell a többiek oktalanságával. Az sem elegendő, ha mindig engedelmességek az előírásoknak: soha sem kockáztatunk, mindig uralkodunk a sebességen, pl. rossz látási viszonyok között is (kőben, meredek hágón, éles kanyarban) és megállhatunk harminc méteren belül, mert nem látunk messzire. Kétségtelen, hogy mindez fontos, de ügyelni kell a többiekre is. Sejtetni kell hibás műveleteiket és ostobaságaikat. Mindezt okosan és mégsem félnéken vagy mulyán. A jó sofőr gyors: reflexei elevenek; biztosan, ütemesen vezet. A habozó bizonytalankodó is közveszélyes, többek között azért, mert előidézi, hogy felszökjön a többiek agresszivitása.

Végül: udvariasságra is szükség van, méghozzá hibátlan udvariasságra. Kétségtelenül, ez a legnehezebb! Mindig nyugodtan, barátságosan viselkedni az összes többi vezetővel szemben, beleértve a lehetetleneket, a durvákat, a

szórakozottakat és a lelkiismeretleneket! Néha a gyógykezelő szerepében vagyunk, mert úgy érezzük, hogy eszelősök között mozgunk, ahol fel kell tenni a kérdést: Mi most a helyes magatartás?

Mit követel ez? Jóindulatot a másikkal, az ismeretlennel, a névtelennel, aki hibáival elút az átlagtól. Tiszteletet, szívéllyességet a másikkal, ami nem szép szó, hanem helyes magatartás. A jó modor nem egyenlő az „udvariaskodással”, mint pl. ha valaki nem él jogos előnyével. Ez a kedveskedés mindenkit megzavar. Legyünk fegyelmezettek és használjuk jogainkat tökéletes jóakarattal. A jó autóvezető nem magyarázkodik, nem is vár jutalmat: olyan, mint az evangéliumi „haszontalan szolga”, kötelességét teljesíti, nem tett semmit, ami tiszteletet vagy jutalmat érdemelne. Legfeljebb csodálkozással kevert mosolyt kap, amikor megengedi a gyalogosoknak, hogy joguk szerint békésen lépdeljenek el mellette, illetve előtte az útkereszteződéseknél. Ilyenkor a sofőr, mint a jó szamaritánus, felebarátjává tette azt, akiről egyébként semmit sem tud s aki számára „csupán egy ember”. Ezzel minden érdektől, számítástól, sőt érzelemtől mentes emberi kapcsolatot hoz létre.

Egyenlőség és vendégszeretet

A másikat ne ellenségnek, hanem önmagunkhoz hasonlóknak és vendégnek tekintsük az úttesten. Persze, hogy a társadalmi különbségek nem tűnnek el az utakon, mert „kocsim” társadalmi helyzetem egyik legszembevetőbb jele (státusz szimbólum). Ugyanakkor az út egyenlőséget is jelent. Mindenkinek rendelkezésére áll. Egyenlő joga van rajta a Trabantnak és a Porsche-nek vagy a BMW-nek. Egyformán hordozza a kezdőt és a már kiöregedőt, a tapasztalt és erejének teljében levőt, a kocsikázót és a sietőt. A sebességkorlátozások is megerősítik ezt az egyenlőséget, mégha nem is tartjuk be őket, ami sajnos gyakori jelenség. A torlódások, „dugók” pedig tökéletes egyenlőség a mozdulatlanságban.

Akkor fogadjuk el ezt az egyenlőséget, ha lemondunk a vetélkedésről, a halálos küzdelemről, amit csupán a rendőrségtől való félelem és kevés észszerűség tart kordában. A másikat megvető magatartás helyébe lép a vendégszeretet első foka. Ez a változás természetesen nem korlátozódik csak az autóvezetésre, hatással van az egész emberre, egész életünkre, egész magatartásunkat megkérdőjelezi. Az autó jó gyakorlótér mindehhez.

A vendégszeretet azt jelenti, hogy elfogadom a másikat ott, ahol én haladok. Élni engedem őt úgy, ahogy van, amilyen: lassú, gyors, ügyes vagy ügyetlen, Rolls-Royce-ban száguldó vagy szegényes, már-már darabokra hulló, rozsdamart kocsiban. S mindezt udvariaskodás nélkül, megőrizve nyugalmam, és mégis fürgén. Ez nem egyszerű dolog!

A vendégszeretet természetesen kiterjed azokra is, akik a kocsiban ülnek. Vendégeim ők: joguk van arra, hogy óvatosan, figyelmesen vezessenek, ügyeljenek biztonságukra, kényelmükre, jólétükre.

A vendégszeretet azt is megköveteli, hogy kinyissam gépkocsimat – ahogyan megnyitom házam ajtaját – azoknak, akik erre rászorulnak vagy ezt óhajtják.

Mit szóljunk az autóstopról? – Van aki védelmezi, van aki elmarasztalja. Véleményem szerint csökkennek a hátrányai a telefonon megbeszélt autóstopnak, amit egyes szervezetek ajánlanak. Kétségtelenül jó szolgálatot tehetünk pl. a járművel nem rendelkező vidékieknek. – Egyesek olyan járművekről álmodnak, amelyben élvezet a vendéglátás . . .

Hány olyan autót látunk, amelyben csak egyetlen férfi vagy nő ül. A gépkocsi még mindig az elszigetelődés melegágya. Úgy látszik, hogy az autó még ösztönösen beleragadt magántulajdon-igényünkbe és alig szolgálja a testvéri megosztást.

Az autó és az ember

Az említett, felebarátra irányuló magatartás megköveteli, hogy helyesen viselkedjünk magával az autóval szemben is. Ha viszont, – mégha tudatalatt is – számunkra a gépkocsi csak fegyver, akkor agresszívek leszünk, bármilyen jók a szándékaink. Fel kell tehát vetni a kérdést: mi is a gépkocsi az ember számára? – Közlekedési eszköz. Az emberi munka csodálatos terméke. Mármost, ha erőszakoskodunk a géppel, ha nem látjuk annak szépségét, akkor megvetjük az anyagot, különösképpen a megmunkált anyagot, amely csak a fajankó számára nem a szellem felmagasztalásának a jele.

Az autó persze lehet játékszer és a vezetés is válhat játékká. A felnőttek a gépkocsi előtt gyerekké lesznek. Olyannyira, hogy a kihágásokat úgy kellene büntetni, mint az engedetlen gyereket: azonnali és a játékszerrel kapcsolatos büntetéssel, esetleg az autó ideglenes vagy végleges elkobzásával.

Az autó fontossága sokkal inkább játékszer-minőségéből mint hasznos voltából ered. Ezért marad oly hatástalan a kocsi túlzott használatát elmarasztaló kritika. Ha az autónak kifejezetten semmi haszna sem lenne, akkor is megőrizné a játékszer döntően fontos szerepét, mert lehetővé teszi, hogy kifejezzük azt, amit egyébként ügyetlenül elfojtunk de ami valami módon és valamikor meg akar nyilvánulni. A gépkocsi az a játékszer, amellyel kifejezzük erőnket, erőszükségletünket, de csak akkor, ha tiszteletben tartjuk felebarátunkat úgy, hogy sértetlensége felett örködjünk. Mondhatjuk azt is, hogy a kocsi „sport”, de semmiképpen sem teljesítmény-sport. Ez ugyanis elképesztő és halálosan veszedelmes az utakon. A jó játékos ugyanis az, aki biztonságosabban, nem pedig gyorsabban vezet. Az igazi teljesítmény pedig a jó modor!

Az út misztikája

Az autó egyszersmind út is: kijárat, másuttlevés, behatolás egy új térbe, utazás. Belső misztikája is van az útnak. A cél, a megérkezés kevésbé fontos mint maga az utazás. Az élet átmenet, ahol nincs végső maradás. A lakóhely olyan, mint egy gördülő jármű, amely elvonul végnélküli látnivalók előtt. S mi-közben halad, az út egyre kitágul.

A szemlélődés. — Pusztá menekülés tehát a kocsi? Belső csend színhelye is lehet. Meglephet e kijelentés, hisz a volánnál figyelmünk szinte teljesen a külvilág felé fordul. Paradox módon azonban ez a figyelem teret biztosít a belső világnak. Vezetés közben felmerülhet bennünk az, amit egyébként a másfajta: munkától, olvasástól, mások jelenlététől befolyásolt figyelem elfojt, elterel.

Belső csendet említettem. Valóságban ez a csend kezdetben igen lármás is lehet. A volán mellett előtűnnek azok a gondolatok, elképzelések, amelyeket félretolunk a mindennapi életben. Ha ezek a gondolatok és elképzelések megülednek, különös, tiszta és kifinomult csend alakulhat ki. Ez az a szemlélődés, amely nem foglalkozik semmivel, nem támaszkodik semmire, mert a „lélek külsejét” teljesen lefoglalja az a feladat, hogy jól vezessen. Az ilyen rejtett kontempláció társulhat az utazás gyorsaságának érzésével: a mozdulatlan tállákozhat a tiszta mozgással.

Ezen valóban el lehet gondolkodni. Csak nem a kormánykeréknél, mert ott veszedelmes szórakozottsággá válhat az ilyen „reflexió”. Egyszerűen éljük át a mondottakat, anélkül, hogy kifejezetten gondolnánk rá.

A megtartóztatás. — Ha az autó erő és játék, hatalom és élvezet, akkor egy kiváltságos hely. Mégpedig — s a kifejezés meglephet — a megtartóztatás helye. A megtartóztatás általában nem abban áll, hogy az ember a megfosztás fanyar örömeért von meg magától valamit, bár ilyen is létezik. Az sem megtartóztatás, hogy tudatosan vagy tudat nélkül elnyomást szenvedünk. A megtartóztatás erő, kézbe tartás. Az autó esetében: nem engedek a mámornak, mely arra ösztönöz, hogy „mindent bele”, hajts gyorsabban mint a többiek. Egyszóval: nem használom rosszra a kocsit. De ismétlem: a gépkocsihasználatot nem ítéltjük meg kizárólag a hasznosság szemszögéből, mint pl. amikor azzal érvelnek, hogy a tömegszállító eszközök kényelmesebbek, társadalmilag értékesebbek és olcsóbbak az autónál. Ez a gondolkodás „naívan” materialista szinten marad, míg az autó szimbolikus tárgy.

Az autó jelentősége

A gépkocsi igen fontos az ún. fejlett országokban. A fejlődők pedig látják, hogy az autó tért hódít és számban gyarapszik. Ezt a tényt sajnálhatjuk, egyesek már sajnálkoznak is felette, de ez nem változtat a tényálláson. El kellene, hogy gondolkodtasson, de ez nem történik meg. Úgy tűnik, hogy ez a termelési és fogyasztási tárgy, figyelemre sem méltó. Az Ilitchsel vagy Ellullal tartók pedig igen pesszimisták. Különös, hisz az ember tonna számára gyártja a tételket, tanulmányokat, elemzéseket, buzdításokat számtalan dologról. Éppen csak az autó mellőzött. Pedig bűvös fontosságú!

Elsősorban gazdaságilag. Az autóiipar milliárdokat foglalkoztat. „Ha a Renault tüsszent, Franciaország náthás” mondja a közmondás. Képzeld, mi következne be Franciaországban, ha autóiipara megbukna: teljes csőd! Ha az em-

berek megútálnák a gépkocsit, nem vásárolnák többé, ez lenne szó szerint a világ vége!

Az autó gazdasági fontossága azonban szükségletekre és vágyakra épül. A szállítás igényét elégíti ki, jóllehet nem egyedül, mert ott van még a vonat, a repülő, a hajó is. A maga nemében azonban nem helyettesíthető, legalább is súlyos következmények nélkül nem.

Az autó hatékonyan közrejártszott, hogy megszűnjön a régi világ: az önmagában zárt falu és vidék. Ismerek olyan falut, amelynek a fele a húsz-harminc kilométerre fekvő városokba jár dolgozni. A falu külvárosi lakhelyé vált. Az anyák ugyanezen városokba viszik gyermekeiket zene vagy tánckurzusokra.

Amint említettem, a gépkocsi főleg szimbolikus tárgy. Az „új kultúrát”, amely már megérkezett hozzánk, három tárgy jellemzi: az autó, a televízió és a számológép (computer). Kétségtelen, hogy még más is, de ez a három a legfontosabb, a legdöntőbb. Ebben a modern kultúrában otthonos az erőszak, amit az autó tanúsít. Most nem a vezető erőszakosságára gondolok, hanem a tárgyban rejlőre. Éppen azért ez a fajta erőszak nem tartozik a pszichológia vagy az erkölcsstan hatáskörébe, hanem a mi, emberi világunk összetevői közé. Ez persze nem jelenti azt, hogy világunk csupa erőszakosság, vagy hogy az autó pusztán romboló tárgy.

A gépkocsi egyszerre elszigetel és összeköt. Hogy ezt megértsük, meg kellene ismételni mindazt, amit a zárt és szótlan térről mondtunk. Az úton nincs személyes kapcsolat és gondolatcsere, főképp nincs kapcsolat a beszéd által. Tudom, minden közlekedési eszközre áll ez. A kommunikáció, a közlekedés a szállításra szűkül le. Luxusvonatainkon sem beszélünk többet. Régen, és a fejlődő országokban még ma is, beszélnek a közlekedési eszközökön. Az autó a végletekig viszi az elszigetelődést.

Ugyanakkor az autó maga egy tömeg, tömeg a szó szoros értelmében. Gyártása, üzemanyagellátása oly hatalmas kollektív erőkre támaszkodik, amelyek előtt az egyén semmivé törpül. A kocsit ezeket az erőket képviseli tulajdonosa előtt. Ki képes igazán megjavítani kocsiját? Ne is kérdezzük azt, hogy ki gyárt-hatna egyet? Vagy, kinek a kertjében vannak olajforrások?

Az autó az ésszerűség csúcspontja, ugyanakkor téboly is. Tökéletesen képviseli világunknak azt a láncszemét, amelyben a csodálatos technika olyasmit is kitermel, amivel az egész emberiséget többszörösen el lehet pusztítani. Az autó, a számító és önműködő gépek az ipar, a kivitelezés és a hatékonyság csodálatos művei. De ugyanezek az utak örült durvaságának, a tébolyult megrekedéseknek és a városok lehetetlen dugóinak okozói is.

A gépkocsi meghódítja a teret és az időt s aláveti a sebességnek. Az ország, a vidék elveszti valóságjellegét. Nem tapasztaljuk meg az idő múlásának nehézkességét, amikor valóban átszeljük azt. Az autó mindenben átsuhan. Méginkább áll a repülőre. Az idő és tér ténylegesen összezsugorodik. Erőszakot követünk el azon, ami csak idő árán közli magát az emberrel: a hatalmunkat felülmúló csírázások és érlelődésen.

Míndez különösképpen észlelhető városon. Az autó tönkretesz a várost, mert jelenlétével megakasztja azt az életmódot, amit a város tulajdonképpen jelent: a kapcsolatot, az eszmecserét, a vidámságot. Az „autó-városok” gyászosak, felajzottságuk szomorúságot rejt. Ezért aratnak oly sikert a „csak gyalogosoknak” fenntartott utcák és negyedek.

A modern életstílus erőszakossága sokkal súlyosabb, mint az autóvezetők „agresszivitása”. Érzéketlen erőszakosság ez, éppen azzal őrli fel az embert, ami hatékonyságot, élvezeteket és kényelmet nyújt.

A tét

Végül is maradjunk abban a pesszimizmusban, amely az autóban társadalmunk örültségének eszközét látja? Valóban az autó felelős ezért? Kétségtelen, hogy nemcsak az autó bűnös. Felelősség hárul az egész technikai világunkra. Az autó ennek csak egyik, döntő fontosságú és igen jelentős eleme. A tét nemcsak a technika és a természet ellentétére, nem csupán gazdasági problémákra vonatkozik. A képzelet és a vágy bűvkörébe sorolandó. A gépkocsi világképünk alapvető rítusait és mítoszait érinti, ennek „hittételeihez” és „liturgiájához” tartozik. Mert minden társadalomnak megvannak a maga, gyakran meg sem nevezett „istenei”, amelyek nem a valláshoz, hanem a működéshez, „funkcionáláshoz” tartoznak. A fejlett technika világának „istene” nem az ember. „Istenének” alakja nincs lerajzolva, és csak hatásaiban jelentkezik. Ezek pedig felülmúlnak és eltorzítanak minden pusztán „racionális”, ésszerű szempontot.

Hogy ezt valóban megérthessük, ahhoz nem elegendő felsorolni az autó rossz tulajdonságait vagy szabályozni használatát. A tét sokkal mélyebbre vág. Arra vonatkozik, ami az embert élteti. Képzeljük el modern világunkat autó nélkül!

Kigondolhatunk szoros értelemben vett technikai megoldásokat: pl. elektromos járműveket vagy különböző technikai hálózatokat (gondoljunk Velence kanálisokból és gyalogos utcáiból álló kettős rendszerére) . . . Ezek a technikai változások nem elegendők vagy nem is lehetségesek, ha a leglényegesebb elemeket: az ember vágyait és képességeit nem változtatjuk meg. A felkínált változás a beruházásra vonatkozik, mégpedig olyan befektetésekre, amelyeknél a pénzügyi beruházások csak következmények vagy másodlagosak. A fő kérdés ez: Mire kell irányítani az ember felhasználható energiáit és felfedező képességeit?

Csodálatos eszköz. — Sürgősen kell megváltoznunk. De ne veszítsük szem elől a már megtett utat. Nem arról van szó, hogy visszatérjünk a régi jó világba, amelyben — ezt sem szabad felejtenünk — a nélkülözések keménnyé és kegyetlenné tették az életet. Lizabonban, a Belem torony mellett van egy „kocsimúzeum”, ahol láthatjuk II. Fülöp, V. Károly utódjának, Spanyolország mindenható urának kocsiját is. Lassú, durva járgány. Mellette legkisebb autónk is királyi kocsi.

A gépkocsi megmarad az a csodálatos tárgy, amelyről nem is álmodtak ősünk. Más mai tárgyak mellett akkora a jelentősége, hogy örületünk jelének is tekinthetjük. Másrészt, lehet a tehetetlenségünk kifejezője. Mindez igaz, ha csak célját tartanánk szem előtt. De ez azt jelentené, hogy nem vesszük észre, mennyivel több a gépkocsi annál, amit a kereskedők és a moralisták látnak benne.

A világot megváltoztatni nem csekélység. Főképp a képzelet hiánya miatt nem jutunk el ideig. Főleg annak a képzeletnek a hiánya miatt, amelynek nincs szüksége arra, hogy az erőszak ösztökélje!

Christus, Nr. 121/1984.

Sajgó Szabolcs

AKI KERESETT – ÉS TALÁLT **Dorothy Day útja a katolikus egyházba**

Mikor Dorothy még fiatal lány volt, elhatározta, hogy író lesz: „olyan könyveket fog írni, melyek sokezer olvasót meggyőznek, hogy a dolgok jelenlegi elrendezése igazságtalan.“ Végülis másféle író lett, és talán jelentősebb. Az a rengeteg ember, akit elért írásaival és akire hatott élete példája, nemcsak a világ nagy igazságtalanságaira ébredt rá jobban, hanem a szeretet titokzatos mélységeire is.

1980-ban 83 éves korában halt meg. Egy jónevű újság a következőképpen nyilatkozott róla: „ő a legjelentősebb, legérdekesebb és legbefolyásosabb alakja az amerikai katolikusok történetének.“ Ez a kijelentés enyhén szólva rendkívüli, hisz olyan valakire vonatkozik, aki a hivatalos egyházi tekintély semmiféle fokát nem foglalta el, és akinek a nézetei lényegében általános és erőteljes ellenállásba ütköztek majdnem egész életében.

A New York-i egyházmegye hetilapjának (Catholic New York) 1985. jan. 3-i számában John J. O'Connor érsek arról számolt be, hogy Dorothy Day milyen hatással volt életére, s hogy a szenttéavatási eljárás megindítására már komoly javaslat történt.

Dorothy Day elementáris hatásáról életükre jól ismert emberek közül sokan nyilatkoztak – pl. Thomas Merton, Daniel Berrigan, Cesar Chavez . . . A kevésbé ismertek közül pedig (akikért oly hosszú időn át hatékonyan küzdött) megszámlálhatatlanul sokan nyilatkozhatnak. Életével ismerkedve gyakran eszembe jutott Dienes Valéria, a mi 20. századi nagy megtérőnk és misztikusunk.

Dorothy 1897. nov. 8-án született Brooklynban egy középosztálybeli család 5 gyermekéből harmadiknak. Apja sportújságíró. New Yorkból rövid időre Californiába költöznek. A San Franciscót romba döntő földrengés után Chicagóba