

**A.Gergely András**  
**Politikai tünemény-e a társadalmi tempó?**  
Alacsonyröptű bölcselmek a sebesség antropológiájáról  
*Csepeli György születésnapjára*

Átment az átmenet. Sietősen, szinte időtlenül. Még nyomkövetni is feladat lenne már, de ez kire és miként lenne kiróható? Elsőbb talán meg kéne határozni, mi ez, mitől van, kinek jó, kire hat..., nemde? Mitől volt átmenet, s mi ment át mibe? ...Valami áttűnés ez?... Korélmény és hiányérzet...? Vagy maga a megfoghatatlan időiség? S ha időtlen maga az átmenet is? Ha követni sem lehet már, merre indult, ami átment? Mert hát láttuk-e, hogy jön? Tudtuk-e biztosan, hogy elsüvít, s utána magunkra maradunk? Mi volt ez egyáltalán...!?

A kérdések özöne csak újabbakat ellik, a válaszok ránk maradnak. Olykor sürgetően, olykor átmenetien, olykor örökösen nyomasztó talányként. Átmenni csak a téren, vagy az időn lehet. S ha már a meghatározásnál megrekedünk, lehet-e többet remélni, lehet-e az időt megragadni, s mire megyünk vele, ha megragasztottuk? Pedig az idő még csak egy fogható hányada lenne a tünékeny dolgoknak, de maga a *változás* az időben is állandósul, s talán maga az idő lesz belőle. Hol az a kutatói tempó-érzék, amely ráérezhet a társadalmi dinamikák és ritmusok köreire, a stílusok, tempók sajátosságaira? S lesz-e ezekből valaha is társadalomtudományi tapasztalat, tudás, vagy csak ritmus-képlet?

Aki elfogad egy definíciót: boldog ember. Boldogabb már csak az lehet, aki megért, s még inkább, aki alkot. A definíció egyképpen az alkotás öröme, de a kötöttségeké, hiányérzeteké is. S mert a sebességről nemcsak élményt, hanem definíciót is csak lassan lehet alkotni, közben jó eséllyel sebesen megváltozik a tér, az idő, a jelentés és az olvasat – egyenként és együttesen is.

*Az ittlét-élmény mint sebesség*

Az időben élés – és az időbeli jelenlét-átélés – folyamatot formál, majd ebből-ezekből történelmet is alkot. Egyik rétegében egyéni eseményfolyamot, másokban közös emlékezetet és múlthoz kapcsolható tudást. A *tapasztalat* ismételtetlensége, s közben a tudás, a létről megképződő *élmény közössége* sajátos (szinguláris és kollektív) *esemény-sort* formál, a szinkronikus és diakronikus időtapasztalat pedig sajátlagossá, átélt-közvetlenné, sajáttá avatja, illetve univerzálissá, elvonttá, elképzeltté teszi a történelmet. Ez a jelenlét és/vagy távollét, bennelét és kívüllét adja az *otthonosság*, illetve az *idegenség* alapozottságát. Sőt, ugyanez a tapasztalat és élmény-elmélet szabja az antropológiai értelmű megismerés módját, az emberközelséget és fizikai-fiziológiai együtt-egzisztálás lehetőségét is. Minderről való tudásunk értékrenddé, hermeneutikai végösszegű érvényességgé tömörül, s mindaz, ami régmúlt-múlt-jelen tartományában megkövült (ekként pedig megállapodottnak, vagyis megfoghatónak tűnhetett, vagy legalább értelmezhetőséget kínált), már-már kecséget a megismerés vagy a megnevezés örömeivel.

Ámde messzi múltakat, kortárs jelent és időtlenségében konzerválódott másságokat rendszerint nem (vagy csak hébe-hóba) ismerünk meg a lehetséges mélységig; jobbra beérjük a róla való tudás érintőlegességével, s tovarohanunk egy alkalmi meghatározással. Kutatni a tovatűnőt... – amúgy is reménytelen képzet. Erre Reinhart Koselleck is bölcsen figyelmeztet: „temporális index nélkül bármely megértés néma marad” (*Historik und Hermeneutik*, 97.). Csakhogy a mélybe markoló ismeretek végtelen tömegével éppúgy kiszolgáltatottak lennénk, mint a lehetséges tudások sokszínű kiállításai anyagával, illetőleg

végtelen archeologikus emlékanyagával. Futunk ezért tova – kutatás címén – nem lehangolódva, de csupán a tudomány tempóját tartva, vagy a megrendelő óraműve szerint, nem sokkal, hanem épp a semmi hiányában mégiscsak annyival, amennyit hirtelen markolva, szót szóra pásszítva talán elegendőnek vélünk. Sietségünk nem nyer indoklást a megismerő teljesség-szándék nyílt feladásában, sem a sürgtető megélhetési kényszerekben, sem a válaszáadás indokolt hirtelenségében, sem pedig a túlélési esélyeket növelni látszó elkapkodásban. De mert „megúsztuk”, gyorsan eliramodtunk a fenyegető kihívás elől... – miénk hát a továbbélés reménye. A kérdés „csak” annyi marad: érdemes-e érdemtelenül nyitva hagyott kérdések között túlélni, s min leszünk túl, ha ott, ahová érkezünk, éppúgy kérdések özöne vár, mint ott, ahol magunk mögött hagytuk a többi megválaszolatlan...

A sietség és sebesség mindazonáltal nem jellemhiba, nem hitványság, s nem is valamely személyiségzavar jele, még kevésbé morális betegség vagy gyávaság. Nincs társadalom, amely ne az időben létezne, ne az időiségben alakulna, ne az őt körülvevő jelenségek-tünemények mozgása közepette kapaszkodna valamely állandóságba. Az antropológus, midőn a saját társadalmi-kulturális tempóérzékeléssel betoppan egy idegen terepre, csupán lassan képes átvenni a lokális ritmus másságát. A maga létbiztonságának és létigazolásának kérdése az időbe való „belevettség” tudomásulvételével jár: a hozott kultúra, melyet követ, kijelölt időben átél, megnevezett tempóban érvényesül, ritmizálhatóan leírhatónak tűnik – de jó eséllyel sokkalta másabbul, mint a kutatott világé.

Társadalmi tempó vagy átélte időiség, alkalmazott temporalitás éppúgy egy-egy kultúra sajátja, mint térbeli létezmódja, kiterjedése, földrajzi szóródása. Az erről való tudat fogalmi, a kollektív létélmény közlése és cseretárggyá válása (mint kommunikáció) pedig kiemelten emberlétünk egyik formája, vagy ha az nem, hát hivatkozási alapja. Korok közlésmódjai, idői vagy időtlen átélésformái (pl. mítoszok és gazdasági ügyleteké, kollektív emlékezeté és elbeszélésmódoké), valamint a múltból a képzelt végcélú jövő felé irányuló mozgás adott pontjának, a jelennek megnevezése (még ha legott el is illan, mire megnevezzük) részint a *nyelv* és a *fogalmak* segítségével valósul meg, részint az embert jellemző (hitünk szerint az állatvilágtól szükségképpen megkülönböztető) *kommunikáció* révén ölt alakot. Nyelven túli és nyelv előtti (pre-kommunikációs) átélésben azonban mindig ott lapul nemcsak a hermeneutikai értelmű történelem, amely a maga lassú ritmusában sodorja a múltat napjaink felé s tovább..., hanem egyben a mindezekről való tudás és a szavakban megfogalmazódó, közlésben testet öltő, átélte történelmiség is, amely mint „dolog” és kapott-szerzett élmény együttese kínálja az elmesélhetőséget. Így a világról való tudásunk nemcsak időben rétegződik, hanem különb-különb szinteken egymásra is rakódik, elbeszéléseink idői rendbe illeszkednek, s ugyane sorolják be a kutatott miliőt, kulturális komplexitást is..

A születésről és életről szóló, ennek mint létélménynek folyamatát jellemző (mondhatni „univerzális”) tapasztalat átadásában ezért nemcsak a történelem a hordozóeszköz. A történelem élménydúsan-empirikusan megragadható voltát is maguk az időrétegek szekvenciái szolgáltatják. E szekvenciák, temporális egységek, kiterjedések és ritmusok, tartalmak és interpretációk megragadási szintje attól az *észleleti érzékenységtől és közlési szándéktól függ*, amelyet a megismerésre és megnevezésre fordított idő, figyelem és aggodalmas distinkciózgatás biztosít. Érintőleges, felületes tudásunk bármiről lehet, önnön létünkéről is. De ennek a felszínes evidenciának már pusztán közlése is érvénytelen, vagy inkább érdektelen – hacsak nem toldja meg „valami”, ami jelentést kölcsönöz neki, valami, ami indokolhatja a rajtunk kívüli többiek és mások számára-valóságot. A létélmény pusztán közlése, jelzése, észrevetése főérdek a létezésben, nélkülözhetetlen a túlélésben, alapfeltétel az önfogadtatásban – de aki nem közli kellő súllyal, hogy van, arról esetleg csak annyit fognak tudni, hogy nincs jelen, vagy csupán lehet-lesz jelen valamiképpen, viszont sajnálatos jelen-nem-léte még nem kellő indok komolyan vételére, sőt szimpla tudomásulvételére sem.

Ittlétünk tényének tudottá, ismertté és tömegessé váló létmódok közepette kell érvényesülnie, s a lét lenyomatainak végtelen sokaságát kell kommunikálnunk. Mást és mást a nyilvánosságnak és a családnak, gyermekünknek és a nagymamájának, mást az újságíróknak és az adóellenőrnek, mást az akadémikusnak és a postásnak, a határőrnek és a jövő idők interpretátorainak. Ha jelet akarunk hagyni, sokat, súlyosat és messzehatót kell közölnünk. Hangosat és illendőt, megfontoltat és mégis zengzeteset. Sok közléshez és tömeges közléscseréhez azonban egyre kevesebb a múltó időnk, egyre húzósabb a tempó, egyre tömörebb a sűrű létélményhez igazodó lét-látlelet. A megoldás a létállapot sebességének fokozásában rejlik talán, vagy a sűrűbb közlésmódokban. Sűrítéshez több belső feszültség kell, ezért menekülés-szerűbb, de egyszerűbb a sebesség növelése. Ha felszínesebb is, „eléri” a célját, igazolja ittlétünk letagadhatatlanságát és fontosságát. Látványosabb jelenünk *sebességgé* lesz, bár értelmének indoka olykor már teljesen elmarad a nagy kapkodásban... Jó, hogy nagy eséllyel marad még kritikus utókorunk, amely remélhetőleg kiigazítja majd, pontosítja és súlyozza ittlétünk értékét és értelmét...

Úgy hihető viszont: aki szaporábban jut előre, talán előbb ér a remélt jövő időbe, s a lemeradók előtt (vagy helyett is) megtudhatja már, mivégre sietett. Sebesség és jelenlét tehát nemcsak múltbéli fenomén..., nemcsak a tudatos vagy visszatekintő pillantásra méltatott időiség kényszere – az igazi sietség már a jövőt is jelenként veszi számításba...! Ma átélni a tegnapot is, holnapot is, ez most már az érvényes start feltétele. A gyorsabb létmód, a messzi magabiztosságba emelt tekintet az érvényesség, a túlélés, a reflex-rutin révén megtestesülő „eligazodásképeség” lenyomata is... Az ittlét sebessége, intenzitása fölszipantja a messzi távolságokra leszakadt másságokat, s kínálja az egységesítés gesztusát, vagy ama megkülönböztető közhelyet, hogy „a japánok mindig sietnek valahová”, „az oroszok roppant lassúak”, az „arabok mindig összeeskövésen törnek a fejüket...”!

### *A sebesség mint társadalmi tempó*

Amiként a néprajzosok által tüzetesen leírt matyó járásmód része a kimért lendületű lépés, hogy a szoknya megfelelően surranjon a láb mentén (lásd Fél Edit munkáiban), vagy miképp a bivalyfogat tempója sem sürgethető Közép-Erdély hegyi útjain vagy a vietnami alföldön, alighanem minden másnak is megvan a maga tempója a társadalomban. Lehet eszesebb a gyermek hatévesen, tökkelütött a felnőtt harmincötévesen, csinos a menyecske tizenkét évesen és aggleányos húszévesen... – a fejlődés elve és a működés (érték)rendje tempót szab a dolgoknak. A harang zúgása vagy a pityóka növekedése bizonyos időhöz szabott, s egy istentisztelet rendje, novella olvasása vagy kanyargós hegyi ösvényen talpalás is szabott ritmusban, nehezen szaporázható tempóban leli formáját. Megvan a módja a tengeri halászatnak, évekig is eltarthat egy várostrom, a dinasztikus birodalmak kiépülésének is komótos tempója van. Ám aki nemcsak a történelmi atlaszok, ösfoglalkozások vagy csillagászati események szemléjét végzi el, hanem körültekint odakint a világban, az már személyes élményként is tapasztalhatja, mennyit és hogyan változik a társadalmi létezés ritmusa. Közismert, hogy az északi népek lassúbb tempóban élnek, a déliek dinamikusabban, s a távoli Keleten egy teaivási szertartás is lehet ötször hosszabb ideig tartó, mint minálunk egy kisebbségi törvénytervezet parlamenti vitája... Vagy ha egy klasszikus görög színielőadás drámai idejét és egy mai tévéjáték reklám nélküli ritmusát összevetjük, kétségtelenül hamarabb végzünk mostanság a társadalmiasult színjátékokkal... Mondható talán, hogy időben, térben, minőségi és mennyiségi dimenziókban hihetetlen dinamikai változások tanúi lehetünk. Ha a közlekedést, a hadászatot, a távolságok áthidalásának módjait vesszük, vagy a kommunikációs formákat és a közléstartalmak komplexitását, egyértelműen látszik, hogy egyetemlegesen felfokozódott a társadalmi tempó. Csoportok léte és mozgása, idegen

tömegek elvándorlása és letelepedése, globális gazdasági vagy pénzügyi tranzakciók hatása, politikai közléstartományok pulzálása, hétköznapi térbejárásunk átmérője és az adott helyen átjutó egyének száma is oly mérvű dinamizálódáson ment át, hogy immár megkülönböztethetők egyes kultúrákon belül is olyan szubkultúrák, amelyek végzetesen lemaradnak, amelyek nem képesek (és nem is lesznek képesek) „lépést tartani” a kívülről diktált tempóval. S e tempóváltás nem csupán a maga idegenségével, kívülről-jöttejével, elfogadhatatlanságával, „interiorizálhatatlanságával” döbönt meg, hanem párhuzamosan azzal a hatással is, amely normaként szabja a tempó megtartását, az alkalmazkodást, a forszírozott érzékenyséű embertípus modellértékének elfogadását.

A társadalmi tempó konstans eleme számos dolog, kapcsolat, esemény, folyamat, szereplő és hatás lehet. Az a mód és kiterjedés, amely a falusiak városba áramlását eredményezi, vagy amely az elit kellemesebb-védettebb övezetekbe költözését ösztökéli, ahogyan munkát találnak a városiak és ahogyan azt elvégzik, amiként adaptálódik egy ember a társas lét adott formái közt, vagy ahogyan megpróbálja megőrizni tradícióit, s amilyen módon körülötte csoportmozgások és átalakulások, konszenzusok és struktúraváltozások formálják a társas lét dimenzióit, az mind a *társadalmi tempó*, a ritmizált létmódok szervezett egészének alkotóelemeit hagyja mutatkozni. Ezek között az egyén elfogadó és változtató hatásokkal-szándékokkal küszködik, a csoportok kölcsönösen taszítják-vonzzák egymást, a „föntieket” alulról préselik s ők „lefelé” közvetítik a belső feszültségeket... – egyszóval a társas lét keresztül-kasul dinamizált volta összeáll valamiféle profillá, egy társadalom létezési ritmusává, mégpedig anélkül, hogy ezt állandósultnak vehetné bárki és bármikor, bárhol és bármi célból. Ennek a dinamikának együtthatója a sebesség is, mely a társas létezés módjának, változási folyamatainak, állandósulási hatóerőinek arányában nyilatkozik meg, s teszi összehasonlíthatóvá Kolozsvárt Gyimesközéppelokkal, Lappföldet Veneziával, vagy Chicagót Sopronnal és Mexico Cityt Brüsszellel. A tempót persze nemcsak maguk a települések, városok, kiterjedések és megtorpanások ritmizálják, hanem legalább annyira a bennük megforduló emberek sokasága, akaródzása, érdeke és életvezetése. A mozgásosság átmosza a statikus tereket, meglendül a stabilnak tetsző világváros is, elzúg egymás mellett a városkörnyékek társadalmá éppúgy, mint az autópályák számtalan kamionos vándora, az amszterdami bringások tömegei éppúgy, mint a kegyhelyekre induló vallási turizmus kigyózó karavánja...

Kozmopolitává vedlett a világ. Ha gyökereid vannak valahol, magad vagy a „passé”, a múlt örököse és lepányvázott foglya. Ha képes vagy (mint az amerikai középpolgárság hat tizede) három évenként munkahelyet és lakást változtatni, akkor vagy igazán korunk gyermeke...! Megmelegedni valahol – ez maga a létsemmi, tagadása az időiségnek, rabsága a konvencionálnak...! Elavult vagy, s legyen ki ráébreszt...!

Pedig amúgy ha az ablakon kinézel, egyugyanazon térpont változását is észleled hajnaltól éjsötétig, téltől későnyárig, századelőtől ezredvégig. Akik és ahogyan ezt a változást észlelik (s néha okozzák is), szereplői és részesei a társadalmi tempónak, formálói a ritmusváltásoknak, muzsikusai a történelem nagy fűgájának. Amint és amiért cselekszenek, nem okvetlenül függ össze a többiek szólamával, de alapvetően mégis igazodik ahhoz. Amikor nem, akkor a fals szólamok erősödnek föl, kakofónná válik az egész, fület sértően zeng a létezés hangja. A Jóisten ilyenkor leinti a zenekart, hogy újra játszassa a tételt..., de megesik, hogy az önzők és bambák még sokáig csak a maguk szólamát fűjják, hamisan, fülsértően, méltatlanul... Mintegy a társadalmi ritmusérzék cáfolatára... – merthogy a stílus a ritmus többes száma... Stílusban maradni, stílusosan létezni – ez a ritmusérzék és a tanult tempóigény alapján mérve lesz a „korszerűség” vagy „avittság” minősége.

*A tempó és a társadalom szövetségei.* Békétlen korokban közismerten harsányak az otromba fanfárok, ritmusnélküliek az önjelölt hangászok mondanivalói, elkapkodottak a zenei mondatok. Pedig a sietség nem azonos a sikerességgel, amiként a hangosság sem társa a

hatékonyságnak. E fogalmak körül azonban zajos változások szele jár, sürgető és sértő hatással, erőszakosan és fülszaggatóan...

### *A sebesség mint evolúciós végcél*

A történelmi fejlődés ideje és ritmusa nemcsak korszakos tempó- és stílusváltozásokon megy át, de jelentésmódosulás is kíséri. A „valahonnan” „valahová” mozgás magában rejti azt az irányultságot, amely „valamin át” vezet, s ez nemcsak keretezi, hanem irányt is szab neki. „A teret az időben, az időt viszont a térben olvassuk” – mondja Derrida (*Disszemináció*, 287.), s igazolva látja a térben létezők idő általi létrehozottságát, az idői létezők térben színpadra kerülését. Ennek az adottságnak pedig, mely mint valami ésszerű abszolútum, éppen a létezők által kreált célszerűsége, sőt célzatos tartalma, oksági eredménye alapján lesz tudomásul vehetővé. Mi más is lehetne ez, mint ama remény vagy norma, hogy a dolgok menete, a fejlődés iránya módot adjon az emberi létezés tökéletesedésére. Az evolúció ebben az értelemben nem „megesik” az emberrel, hanem annak (kezdetből fogva? vagy csak felvilágosult modernségétől számítva?) tudatos alakítója lehet, sőt kell is legyen, hisz ez indokolja legfelsőbbrendű lény mivoltát...

Az evolúció útja és iránya egyben azt a képzetes végcélt körvonalazza, amely az ember lehetőségeként valamifajta tökéletesedés mielőbbi megközelítése és elérése okán annál közelebb jön, minél messzebb van a történelmi múlt. A céltudatos mozgás analógiájával kiegészülve (tudom, hová kell elérnem...!), magunkra vállalt kötelezettségünké lesz a sietség is (mielőbb oda kell érnem...!, sőt köteles vagyok sietni...!). Indoklásul nem elegendő a mai nap vagy az aktuális hét múlása, hanem emberlétünk időben szabott terjedelme, illetőleg az emberiség eddig megtett útjának elpazarolt pillanatai, eltévelyedést okozó bizonytalanságai annál sürgetőbbek lesznek, minél pontosabban tudjuk a vélt cél helyét, lehetséges elérhetőségét és megközelítési módjait. Márpedig ki ne tudná...! (?) Vagy ki vallhatná be, hogy nem tudja...?

A fejlődési végcél illetően elérhetőségébe vetett hit a *sürgetettség állapotát* szüli, ez pedig a mozgásosságát, a tempó növelésének programját, kötelességét szabja feladatul. Ekként *a tudatos emberlét és a társadalmi programosság olyfajta célracionális alá rendelődik, amely a múltból magyarázza, de a jövőből hitelesíti a jelen programját.* Hogy hová indultunk, odaérünk-e, mi vár ott, mit teszünk, ha már megérkeztünk... – mindezek csupán filozóf-kötözködésnek minősülnek. Sőt, a „kor szelleme” szerint inkább talán butáskodásnak...: majd ha ott leszünk, kiderül, miért is vagyunk ott, egyelőre elegendő annyit tudnunk, hogy sietnünk kell, nem érünk rá...! Mintha a korszellem s a modernitás normája szabta volna feladatunkul az érkezést, valljuk harsányan: uccu neki tehát, ne totójazzunk már itt...! A közlekedés, mint a sebesség-metafora kiteljesítési lehetősége, ekképpen van jelen a politika, a gazdasági célszerűség, a társas interakciók, a kommunikációk és az infokommunikációs stratégiák hálózati logikájában, számítható következményei közt...

A múltbéli fejlődési képletből vektoriálisan meghúzott útvonalon márcsak azért is mielőbb végig kell szaladnunk, mert most már aztán igazán elegendő eszköz áll rendelkezésünkre, hogy beteljesítsük az emberi nem fő célját. Oda kell érni sebtiben, ezt kívánják a világvallások is, erre biztat épp elegendő szekta is, tudomány is, vesztség-tudat is, s az emberi nem *evolúciós feladattudata* nem különben. A lemaradók (lassúak, betegek, primitívek, elmaradott népek) majd magukra vessenek, ha későn érkeznek...! Addigra mi már elfoglaljuk majd a legkényelmesebb, legjövödelmezőbb, legjobb kilátásokkal bíró (vagy legalább hátsó ablakokkal a megtett út messziségére visszatekintő) pozíciókat. Jó lesz hát sietni...

## *A sebesség mint győzelem-zálog*

A célracionális cselekvés jobbjára nem elégül ki az indulás vagy a megérkezés bűvöletétől. Éppoly fontos tartozéka egész létének és önérzetének maga az út, melyen sikeresen lehet haladni, maga a távolság, melyet hősiiesen le lehet győzni, s a kalkulálható idő, mely bár folyamatosan csak feltartott, de végülis nem foghatott ki rajtunk, hisz diadalunk ma már nyilvánvaló: legyőztük a távolságot, le az akadályokat, s utóvégre az időt is, ki legfőbb ellenségünk volt, mert folytonosan csak hátráltatta menetünket. A sebesség, mint a közegellenállás dacára véghezvitt győzelmünk eszköze, olyan képesség bizonyításának formája, amely vetekszik egykori istenek teremtő képességével, felülmúlja a világ sorsát organizáló hatóerők teljesítményét, s beteljesíti a leghatékonyabb lény, az ember akaratát. A sebesség képessége nemcsak magasan elszáryal Ikarosz bukáshelye fölött, de istenítve azt a kapacitást, amely eszköze lehetett a sikernek, semmi másféle értéket nem ismer el magasabb rendűnek, csakis a hatékonyságot. Az eredményesség, a hasznosság, a tántoríthatatlanság mint inherens oka a sikerképességnek, jól megérdemelten nyújtja a győzelem mámorának érzését a leggyorsabban érkezőnek. A mámor energetikai eszköze lévén a sebesség, minden egyéb csupán ennek alárendelhető marad: céltudat, erő, kíméletlenség, pragmatikus nyomulás, mechanikai megoldások, morális fenntartások nélküli praktikusság, hatalom... – mind-mind csakis a siker érdekében adagolhatók. Diadalt pedig elvileg bármely versenyző ülhet, győztes mindenből lehet, csak persze a technikai feltételek-körülmények eltérőek, edzettség és kivételezettség, protekciós segítség és „eredendő” tehetség nem jut mindenkinek egyformán – na ja, valakinek vesztesnek is kell lennie...! –, de épp azért, hogy a különbségek látva láttassanak, kell győztes is legyen... Mi módon, mi célból, meddig, miért...? – ezek csak az irigykedők kérdései. Győztes az, aki épp soron van...! (És épp addig, amíg soron van). A kérdés csupán az (mint a sündisznóék és a nyúl futóversenyében: „...én már itt vagyok...!”), ki osztja a díjakat, aki már előbb odaindult, akinek sikerült a többieket látványos sietségre hergelnie, vagy aki amúgy is ott volt, semmibe kerül hát javadalmaznia azt, aki épp győztesként érkezik. Ez is *társadalmi tempókérdés*. De vajon helyi vagy globális, egysíkú vagy multidimenzionális a tovajutás, a győztes megérkezés? A sebesség záloga úgyis csupán időleges, az visszaadni éppúgy kötelező, mint a bankkölcsönt vagy a csörögefánk-köstölőt...

## *A sebesség mint öröklét*

Beteljesíteni, amire az ember hivatott, lassítás nélkül és hatékonyan végigszáguldani a sikerképesség akadálypályáit, s jutni diadalra a túlvégen... – ez az igazi, „autentikus győzelem”. Technikai fölény, négykerékmeghajtásos turbó-öntudat, cél- és eszközcacionális programozottság, szuperemberi kvalitások egysége garantálhatja, hogy a visszafoghatatlan energiák nemcsak az országúti előzéseknél minősítik az előjogokat, hanem az egyetemes célok és univerzális emberi értékek rendszerében is. A „közlekedéshatalom” az úton, az átmenet állapotában, s leginkább az átmenet korában mutatja a régivel, használttal, elvulltall szembeni fennsőbbiség jegyeit: a márkaszimbólumok, az eltérések hatalmi jellege, a szubkulturális jelentés-háttér épp annak szolgál előnyösen, aki bizonyítani tudta a maga „szabadságát” és mobilitását a sebesség révén... Mintha a sivatagi horizontot épp a városi tömeg, a sok indolens „tökalsó” korlátozná, nhatárolná be, akik semmi másra nem valók, mint legyőzetésre...!

A sebesség mint abszolútum nem is szolgál másra, mint egyfelől a kooperáció lehetőségességének bizonyítására (lásd a sztahanovisták sikerét a téglafalak fölhúzásában, vagy a „versenyistállók” váltógazdaságát a világ gyorsasági autópályáin), másrészt (vagy még

inkább és még egyértelműbben) a „kivételesek” kiválasztódására. A „marsallbot mindenki farzsebében” csupán romantika-kori manipuláció volt, manapság ilyen foglalkozásra nincs is kiírt álláshirdetés... – helyette a „szelf-méd-men” elementárisabb feltörekvése nyert nemzetközi szabványosítást. A versenyképesség, és a bolygó- vagy személyiségközi létformát megvalósító csodalény esélygaranciája meg amúgy mindenki közös érdeke lenne, hisz mindenki lehet csodalény, s minden csodát még aznap elismerünk, reflektorfénybe emelünk, a mai napi megváltó ezzel meg is van..., híreinket könnyűzenével folytatjuk..., írjanak, telefonáljanak, esemesezzenek! És ne menjenek sehová, rögtön jön a következő győztes...!

A „világot meghódító” deszkákra jutni évente százmilliók programja, s naponta százezrek öröme. A háttérben rejlő okok és indokok számosak, de – mint azt Beke László írja a sebesség és a gyorsulás szótári jelentései és a művészetekben megjelenésformáik kapcsán – „az idő és a sebesség metaforák, vagyis a költészet – és a művészet – tárgyai. Lingvisztikai utópiák” (Beke 2000:152). A képi-vizuális és a képtelen-fogalmi megközelítések (a teret látjuk, ám az időt csak elképzeljük) ugyanabból a kereső attitűdből, tökéletesség iránti elfogult tiszteletből és gyerekes kegytárgyimádatból fakadnak (emlékezzünk gyerekkorunk aprócska autóira, vagy a felnőttek járműveinek sebességóráira, mint a létező világok legjobbjának megvalósulási formájára, avagy Roland Barthes Citroen-imázsára!), mely a sebességet nemcsak az arányosan egyre kevesebb idő alatt megtehető úttal azonosítja, hanem asszociálja a végtelennel, társítja az időtlenséggel, vagyis képzelgése másik végén az öröklét ideálképét tételezi. A sebesség öröklét-metaforája olyan állandósult rítus eszköze, amelyben a mozgásos dinamika nem szorul energetikai bázisra, hanem az ezt helyettesítő morális-utopikus képzetből nyeri önigazolását. Úgyannyira, hogy bár a sebesség fokozása eddig legalább annyi áldozattal (ha nem épp sokszor annyival) járt, mint sikerrel, de hát a halhatatlanság reménye minden mesét, minden emberi sorsot, minden kérdésfelvetést és válaszadást egyaránt megkísért, miért éppen a gyorsaság bajnoka kellene lemondjon a megérdemelt győzelemről...?

### *A sebesség mint abszolútum*

A korunkat jellemző „Hatékony=Hasznos=Hatalmas”, és vele szemben a „Lusta=Haszontalan=Alávetett” képlete olyan korszakos ideálnak, amerikanizált vagy legalábbis individualizált) ember- és egészségkultusznak felel meg, amely nemcsak a szuperember és az átlagember különbségét támasztja alá, de laza fajelméletnek is megteszi. A társadalmi tempó átlagánál sebesebb lény, mint egyfajta lételméleti bizonyosság tétele igazolja, hogy a sebesség mint erőszak eszköze is érvényes lehet a bolygófelszíni és bolygóközi térbirtoklásban. Pusztuljon a lassú, senyvedjen magában, aki lemarad, s szoruljon alávetettségbe, aki nem tud a kor szellemének megfelelő villámtempóban reagálni (lásd villámháború). Mivel pedig igaza (=vagyona, sikere, kiemelt státusza stb.) annak van, aki „megdolgozott” érte, magára vessen a tunya, szégyellje magát a tehetetlen, tűnjön el a föld színéről a mocskos, egészségtelen, lepusztult fajzat, aki nem tud vagy nem hajlandó a mi értékrendünkben evidens sürgősségi (s ezzel kivételességi) normáknak megfelelni. *A sebesség „igazságértéke”* az erőé is, amely nem az okoskodásra épül, hanem a „megelőző csapásra”, a „védekező” támadásra, az első pofonra, amit az kap, aki nem tud még előbb odaszólni. Ez a cowboy csőre töltött gyorstüzelőjének örök képze a gonosz-büdös-buta (nevezzük talán öslakosságnak? vagy hazátlanoknak?) „támadókkal” szemben, ez a Szupermen igazságos fölénye a gyávákkal és kishitű hétköznapiakkal szemben, meg a gombnyomásra elindítható világpusztító rakétatámaszpontok parancsnokainak értéktobblete a bázongoristákkal, tájökológiai szakértőkkel, költőkkel és kecskesajtkészítőkkel szemben. Elvitathatatlan tobblet, főleg az érvek közepette, melyek fölött vagy helyett épp a sebesség és az erőszak képes

bizonyítani talmi fölényét: mikor kirángat az autódból és félholtra ver az úttesten, mert „túl lassan” mentél előtte vagy „túl régi” az autód és nehezebben indul a lámpánál, mint a sportrakéták... – próbálj az európai morális hitelvek paradoxonjaira hivatkozni, esetleg egyetemes normákra, közlekedési szabályokra vagy alvó csecsemődre..., biztosan fogja tudni, hogy neki van igaza. Sőt, magad is belátod majd, milyen emberséges volt, hogy még csak le sem lőtt azon mód...

Agresszorok közt cinkos, aki néma. Sebességek közt pedig az lehet néma, akit megelőznek. Lassulás, lazítás, tétovázás nem evilágra való. Itt most aki nagyobb és erősebbet mond, száguld (vagy lö), azé a dicsfény. Igaz, hogy csak zseblámpáé, olykor tévé-stúdióé, vagy csahos szalagcímé és sajtófotóé, s épp a sebesség életlogikája száguld el mellette szupernova-tempóban... – de a másodperces hatalmi helyzet élménye az abszolút létkiteljesítő hatással szolgál, a hírtéknél masszívabb eredményként élhető át. Nem csoda ezért, ha az „abszolút sikerhez” abszolutista megoldások vezetnek egyre többeket. Az meg már csak a köztöködők kérdése, hogy ha mindenki főhatalom, világbajnok és csúcsmilliomos akar lenni, akkor mégis kik között szeretné élvezni hatalmát, dicsőségét és pénzét: hullák és nullák közt, vagy magához méltó hasonlók közt...? Merthogy egyik sem oly felhőtlen élvezet, hogy az eléréséért olyannyira tolakodni kellene...

Ez azonban csak azok számára lehet derengő kételyek, apró megfigyelések szerénytelen következtetése, akiknek van ideje ilyesmiken merengeni. Ezt pedig épp a sietséggel terhes létek, sürgősséggel nehéz kivételességek, túlerővel barbár száguldások segítenek viszonylagos érvényességű felismeréssé tenni. A kultúrák komplexitásának kutatója így másodpercekre kell beállítsa felvevőgépét, áttünéseket exponálhat meggyőződéssé, elsurrant létformákat nevezhet csupán társadalomtudományi kutatásnak. S választhat majdan: vagy alkalmazkodik, miként a példás antropológusok adaptálódtak a kutatott népek saját kultúrája, saját életmódja és kommunikatív világa komplexitásához, vagy megőrzi a maga tempóját, s lekési a megismerés, felfedezés és megnevezés eseményét...!

A sebesség antropológiája talán ezen a ponton kell majd átadja szerepét a fotocellának, a hődetektornak vagy a szupernova-kutatóknak. Maga az antropológus meg jó, ha talál még egy fotelt, hogy előhalászva valamely mozgás-klasszikust, megkísérelje fölidézni a csillagpor-sistergésű korszak előtti mozgásdinamikák némileg édesbús interpretációit. Persze, ha kitarat emellett, hogy a komplex kultúrákat kutatja, máris menthetetlenül elvétí a tempót... (Igaz, maga a tempó fogalma is változhat még ugyanennyit... – de lehessen ez már nem a nyomtatott sajtó, hanem a mikronok párbeszédének korszakos gondja! Ennyiben talán máris behoztunk valamit a szemléleti elmaradottságunkból...!)

A közlekedés, a sebesség, mint egy kor átható metaforája, megteremti nemcsak értelmezőit, fogalmi hálóját, értéknormáját ennek a sietséges időszaknak, de egyben azt a „harcos kasztot” is, amely mellett a kereskedők, parasztok vagy érinthetetlen „rabszolgák” tömegei próbálnak létezni és lézengeni. A sebesség győzteseivel viszont azt az uralmi normát teljesítik (túl is), amelyet már nem a természettudósok, nem a kulturális ökológusok vagy evolúcionista antropológusok érthetnek meg, hanem inkább (talán) a politikai antropológusok, akik számára a kaszthatárok és a társadalmi határok nem országok vagy rétegek mentén húzódnak, hanem kulturális interferenciák, kultúrákőzi áthatások, mobilitások és politikai rituálék mentén. Ez az a kor, amelyben a szimbolikus antropológus is csak kapkod a bevált jelképei után, mert azokat is elsodorja a sietségek szele-vihara. Az időszak, amelyben a huszadik század idején egybillió autót készítenek, s ebből 700 millió surran a világ útjain, éppen arról ismerszik meg, hogy az automobil (az önjárásról hírhedt jószág) mint fogalom is az *autonómiából* és a *mobilitásból* formálódott, s vált a tömegtermelés és tömegfogyasztás eszközévé, éppen attól fosztotta meg „javadalmazottjait”, hogy autonómak legyenek, a tömegtermelés épp azt teszi lehetetlenné, hogy egyediek legyenek, a baleseti jegyzőkönyvek meg épp azt bizonyítják, hogy a pusztításban és pusztulásban a celebritás nem sokat számít



mentségként. A James Dean-i archetipikus halálkihívás ugyanakkor a „metallizált álom” felé vezet, új „vallásként” vagy megújult metafizikai élményként számol a társadalmi ritmussal szembeszegülők számára. Innováció és kreáció, tradíció és reprodukció az autópárhán, civilizációs folyamat és erőszak kultusz a társadalomban, szenzáció és hírérték a sajtóban, időnyerés és életmód veszélytényezői az értékrendben... – olyasfajta „testesülései” a társas interakcióknak, amelyek szinte a gyorsasági autóverseny-játékok használóit (az eladott példányok szerint tízmilliókat!) teszik meg a kortárs civilizáció győzteseivé, a mindennapi élet érintkezési felületein lesiklókat pedig olyan „sikeremberekké”, akik a maguk „hősfilmeit” magukról forgatják, beleértve gyász híréket is... (Featherstone 2004:12-17)

Az autó, a közlekedés, mint az én-kiteljesítés eszközei a domináns személyiség speciális karakterének kedveznek. Miként Barthes írta egykor „Az új Citroen”-ről szóló demisztifikáló esszéjében: az autó, mint a gyorsaság, a sebesség, a „természeti világ legszavahihetőbb hírnöke” egyfajta misztifikáció eszközévé lett, „miközben ebben az ördögűző szertartásban megismétli a kispolgárság felemelkedésének mozgását” (Barthes 1983:131). *A közlekedésben megnyilvánuló agresszivitás a létet a birtoklással helyettesítő értékrend következménye.* A rendszer azonban, melyen belül ez a tulajdon-elvű és nyereség-orientált lét kiteljesítés megvalósul, teljességgel illegitim abból a szempontból, ahogyan az erőpolitikai elvű hatalomgyakorlás sem számíthat az önkéntes társadalmi támogatottságra. Az erősebbtől való félelem alapjelenség az utakon, s ennek tudatában nemhogy stabilizálna, inkább fokozódik a löerő-agresszivitás mértéke és stiláris kifejeződése is. Jelen van ez a köztisztelt-hiány, legitimitás-deficit a mindennapi vezetési viselkedési stílusban és a közlekedési ellenfelekről alkotott fogalmi képben is: a saját autómól háromszor-hatszor erősebb járgányokon száguldozók esetében a behódoló gesztusával húzódok el az útból, de tudom – vagy rosszabb esetben „remélem” –, hogy hamarosan ott pusztul az árok szélén a maga korlátos ügyessége vagy egy hasonlóan „nemtelen” és agresszív ellenhatás következtében. /Az autózók – s főként a motorosok – egészen csekély töredéke hord magánál pl. olyan poroltó készüléket, amelyet a legritkább esetben kellhet a maga mentésére használnia, de annál hatékonyabban a mások érdekében. A másik szereplőről való gondoskodás szinte „letiltott” szerepviselkedés, a „másokért” való lét egyenesen ellentétes a közlekedés fogalmával: a közlekedés a mások elleni önmegjelenítés egyén-léptékű politikája/.

Az itt leírt kasztváltási folyamat számomra a mai politikai és mentális réteghatár-bomlás, gazdagodás és felemelkedés folyamatára utal. Státusom biztosítja, autóm pedig jelzi, szimbolikusan megjeleníti, „ki vagyok”.

A sebesség-erő az arisztokratikus lendületességet, a technikabirtoklás „civilizációs” fölényét, a „gépezet-fegyverek” egyenlőtlen elosztását sugallva *magának a mozgáskultusznak egész struktúráját* tartósítja a mozgási (mozgásképeségi) kaszthatárok kiépítésével is. A száguldás-rituálé a beavatási-befogadási rituálét helyettesítő tevékenység, minthogy részesei nyilvánvalóan a bátrak, a kiválóak-kiválasztottak, a „beavatottak” lehetnek csupán, vagyis a sebesség-birtokosok, maga a felső kaszt vagy a közelükben megtűrték, a másodosztályúak, akik fölfelé törekszenek. Az átmenet korlátainak, a liminális határoknak felülbírálata is az ő kezükbe jut egyre inkább, hisz társadalmi tömegük, növekvő túlsúlyuk fokozottan megteremti e kiváltság gyakorlását. Mozgásritusuk immár egyfajta „túlemelkedés” a pusztá földi léten, a gyalogos-kerékpáros-öregautós-félenk alsó kaszt szintjén, s átlépés a felső kasztba, a birtokosokéba, a döntésjogosultakéba, a normamódosítókéba. Akik ellen pedig maga az átmeneti állapot irányul, azok a lassabbak, a gyakorlati úti-morált a maguk szabadságkorlátozottsága alapján megismerők és a velük szembeni erőszak igazságtalanságát kényszeredetten eltűrők. Ez utóbbi alsóbb kaszt egyedei számára a sebesség-erőhöz fűződő viszony az „inkább győzzön mint kényszerítsen” alapállás gyakori vállalása szerint alakul: a kultusz részesei valóságosan átélt veszteségtudat nélkül szolgálják a kultusz irányítóit – az autógyárakat, amelyek a terepjáró-reklámokat szerteszórják; az autópálya-építetöket, akiktől

azt halljuk, hogy „a mi pénzünkből nekünk építenek” útdíj-köteles gyorsforgalmi utat; a sebesség-őrülteket, akik miatt Magyarországon is évente több ezer ember hal meg; a gyorsasági autóversenyeket, amelyeken nemzeti költségvetés-nagyságrendű díjak kerülnek magántulajdonba; a biztosítási cégeket, amelyek azután hatalmi szóval tétetik kötelezővé a kár-önrész-vállalást éppúgy, mint az infláció-arányos kötelezettséget... – és így tovább. Mindezek igen jelentős társadalmi tömeget állítanak a közlekedési eszközök sebességfokozásának pártolói közé.

A *sebesség-kultusz hétköznapivá válásának* folyamatát persze rendre kiegészíti a társadalmi feltörekvők tömegének gyarapodása és a presztízs-fogyasztás orientált jóléti gazdaságfelfogás is, melynek éppen az rendszerváltást értékrendváltással kiegészítő Kelet-Európa az egyik legmozgékonyabb terepe. Aligha más ez, mint a Nyugatról hozzánk mostanság betörő fogyasztói individualizmus és a presztízsertékek dominanciáját elfogadó utilitarista modernizáció keveréke. A *közlekedési erőszakmegnyilvánulások* éppúgy egy *specifikus* társadalmi térben zajlanak, mint a politikai hatalombirtoklás rítusai vagy hétköznapi érvényesítésmódjai. Ez egyfajta sajátos *geográfiai keretet* ad a történéseknek, térbeli érvényességet, ami néhány méterrel vagy mérfölddel odébb már másképpen áll (Passeron 1999) – éppúgy, miként a hatalomérvényesítés módjai vagy formai szabályai. Ilyenek például az utcasarkokon megfigyelhető összetalálkozások, az útkereszteződésekben és körforgalmakban megleshető összecsapások, az autópályákon gyakorolt leszorítósdijátékok, az előnymegítélés és háttérbeszorítás állandósult játszmái...

Ráadásul a specifikált hatalmi *térhasználat* társadalmi tétel, felelőségek, konfliktusok, kihívások és válaszok, többszereplős játszmák, előnyök és hátrányok *elosztási viszonyaiból* és az újrafelosztási kísérletekből áll, ahogyan az a politikai rendszerekben is intézményesült erőviszonyok függvénye. Amiként a hatalom kialakítja a maga uralmi hatókörének terét, intézményesíti működési szabályait, megszabja érvényességi határait, úgy a közlekedés rendje, normái is határokból és határ-áthágási gyakorlatból állnak össze és intézményesülnek (sávhatárok tartásából, sebességkritériumokból, távolság-játékokból, mozgásirányok rendjéből áll egybe a működés egésze). A közlekedés rendje elvileg mindenki számára kötelező, egyezményesen elfogadott, kodifikált *jogszabályi* rendszerből és ennek érvényesítési gyakorlatából formálódik, de ezzel a *szokásnormák* alkalmi és állandósult, lényegében *szüntelen konfliktusban* állnak. A közlekedési rend „normatartalma” és a szokásjog ezt rendszerint felülbíráló ereje a gyakorlatban kiegészül egy olyan eszközzel – nevezetesen az *erőszakkal* –, amely már egyszerű legitimitás-játszmává teszi ezt a szimbolikus viadalt (Bettelheim 1988:121-122).

Az erőszak mozgási helyváltoztatást eredményez, eszköze egy emberen kívüli *mitikus tartalom*: a lóerő. S ami kiegészíti a lóerő „közléstartalmát”, vagy pontosabban: ami az „igazság”-[előny-]érvényesítés fő megjelenési formája, az a *sebesség*. Ennek a hatalmi-politikai térben az erőfitogtatás modern technikája, a XX. század erőszakfelfogáson és rakétagyorsaságú csapásmérésen alapuló elmélet, a „dromológia” felel meg (Virilio – Lotringer 1993:206), illetőleg a városfunkciók értelmezései közül a „bunker archeológiájának” nevezett logisztikai elmélet (Virilio – Lotringer 1993:6-7). A logisztika mentén az erő, a sebesség és a hétköznapi életben folyó brutalitás-gyakorlat célja aligha tűnik másnak, mint a *kollektív norma*használat *önkényes felülbírálatának*, az uralmi viszonyok átértelmezésének, mégpedig abban a miliőben, amelyben nem csupán az állami arrogancia „tuti nyerő”, hanem az individuum számára is biztosított az előnyszerzés, mégpedig a normaigazságok hétköznapi érvényességének felfüggesztése árán. Ez éppoly gyakori a forgalomban, mint a politikai irányítás normáinak megsértése a mindennapi politika működtetése közben. A normák és morál(ok) konfliktusából származó rítus-átértelmezési folyamat valójában tehát a *definiálás jogáért* indított harc, amely egy hétköznapi kódrendszer hirtelen felfüggesztéséből vagy állandósult relativizálódásából áll, s megteremti azt a kivételes pillanatot, amelyben a

szisztematikus játszma hirtelen aszisztematikus fordulatot vesz. A rendszerszerű működés és a rendszer teorikus szintjéhez képest atipikus helyzetváltozások végül is együtt adják a működés teljes rendszerét, s valójában „tisztán” érvényesülve mind a szisztematikus rend („szabályszerű” közlekedés), mind a közlekedési káosz („dugó”) inkább csupán megmerevítenék a rendszer működését, sőt magát a rendszerjellegét függesztenék föl. A kivételes helyzetek korántsem kivételes állandósulása tehát olyan *rendszerhajátosság* lesz, amely nem mérhető sem az egyirányú működés (pl. mennyiségi fejlődés, mozgási irány, közös érdek, stb.) logikájával, sem pedig a káoszkezelés eszköztárával, de a rendszer maga sokban hasonlít az államnélküli társadalmak hatalmi berendezkedésére éppúgy, mint a késő-szocialista paternalizmus politikai logikájára. Éppúgy az írott kódrendszert kiegészítő íratlan jogrend adja normatív alapját és „rendszerigazságát”, legitimitását..., továbbá éppúgy az *átmenet*-jellegesen áll a rendszerlogika fő hivatkozási alapja, illetőleg a ritualizált mozgásrend gyakorlati problémái során a helyzetek folyamatos *újradefiniálása* zajlik, miáltal lebegővé, permanensen átmenetivé válik maga a mozgásos helyváltoztatás rítusa is.

A közlekedés mint *célirányos mozgásrend* is a gyorsabb, hatékonyabb előrejutást, a kényelem kiváltságát, a szállítás és tehermozgatás könnyebbségét szolgálta korai kezdetei óta, éppúgy, mint a technológiafejlesztés örökösen haditechnika-függő egész rendszere (Mirleau 1999:49; Mumford 1986:45-102). Vagyis a közlekedés tervszerű fejlesztése illetve korszakosan jelentős modernizálása is az *erő kultuszát*, a hadakozás és háborúviselés sikerességét segítette elő mindenkor (mind hétköznapi csoportközi, mind történeti hatalomközi értelemben), s csupán jóval megkésve, az erőszakgyakorlás intézményesítése után vált-válhatott az építés, a munka vagy az élvezetek és életszínvonal-javítás eszközévé. De nem csupán a közlekedés történetében vagy a társadalmi konfliktus- és hadtörténetben, hanem a társadalmi feltörekvés huszadik századi mintáiban is tetten érhető az a *liminalitás-folyamat*, amely a Dumézil által felállított kaszt-felosztás (legfőleg az uralkodók-papok, alattuk a harcosok, utánuk a kereskedők-termelők, legalul a dolgozók-rabszolgák) szereplőit és a Turner által leírt átmenet-folyamat aktorait összehasonlíthatóvá teszi – olyan *határkialakító* és *határáthelyező* résztvevőkké, akik akarva vagy akaratlan is a normaalkotás folyamatát, a szabadságkiteljesítés mértékét és a társadalmi erő(szak)gazdaság játékrendjét befolyásolják (Turner 1997).

A primitív társadalmakban a közfelfogás (pontosabban az európai és középosztályi fehér – jenkai – gondolkodás) szerint rettenetes *erőszak* dúl, s erre az útleírások, utazók, misszionáriusok és antropológusok adatai adnak bizonyosságot. A kegyetlenkedés olyan „riasztó típusai”, mint az emberevők, a fejtáncosok, a gonosz indiánok és alattomos dzsungel-lakó ázsiaiak, elrémítik a fehér embert évszázadok óta. Aki persze hajlamos elfeledni a gyarmatosítások kezdeményezőit, a vallási hadjáratok és térítési különítmények kegyetlenkedéseit, meg más egyéb kultúrák közötti találkozást, amelyben az *erőfölény és erőszak játszotta a főszerepet*. A kortárs antropológiai kutatások ma már evidens tudássá tették, hogy a törzsi háborúk többsége szimbolikus küzdelem, alig több, mint egy politikai sajtóvita vagy pártértekezleti összetűzés. A törzsi (afrikai, dél-amerikai, ausztráliai vagy északnyugat-amerikai indián) háborúk oka a leggyakrabban táplálékszerzés, területi vita vagy házassági-rokonsági konfliktus (Harris 1988:370), ráadásul mindig megnevezhető, lokálisan identifikálható egyén vagy közösség között zajlik. A közlekedési erőszakban viszont épp az a félelmetes, hogy tárgyasult erők között dúl, s nem perszonális vagy közösségi konfliktusként robban ki, hanem elvileg *mindenki* ellen szól, aki egyáltalán közlekedik.

Az egyén boldogulása a stabilitás, az áttekinthető természeti és mentális környezet, a belátható tér bázisán teljesedik ki évezredek óta. Ezek nyugalma, összhangja vagy belső egyensúlya nélkül a lét körülményei megroppannak, az ember elbizonytalanodik, talajtalanná és kiszolgáltatottá válik fizikailag, biológiailag és szellemileg-lelkileg egyaránt. Az egyén azonban – minél közelebb jövünk a modern kor intézményeihez, rendszereihez, kereteihez és

eszközeihez, annál inkább – a különféle zárt terek egymástól független változóinak kiszolgáltatottan, mindegyre ellenőrzöttebben érzi magát, környezetét öntőformák teszik ki, olyan mintákkal, melyek az ellenőrzés társadalmában a hullámmozgások, „tilos-várj-szabad!” jelzések, s maga a „hálózatban lét”, a láncszerű működés, a kívülről szabályozott tempó változásai által meghatározottak. Egyszerűbben szólva: a közlekedés a *társadalmi tempó* része, de részben kifejezője, részben csatornája is.

A közlekedés a korlátozott célszerűségek rendjeként ennek a *szabályozott mozgásosságnak*, meg-megakadó lendületnek, látszólag folytonos hömpölygésnek olyan mintája, amely a programszerűség és az improvizáció, a közös és az egyéni cselekvés, az együttműködés és a megütközés, a hullámozgás és az elsimulás ritmikus ismétlődésével az *egyéni* mozgásdimenziók kiteljesedését teszi lehetővé. A mozgás maga az éltető eleme, feltétele, egyúttal azonban korlátja is – a szereplők pedig a működés egész menetét, temporalitását, elhamvadó és föllángoló funkcionalitását biztosítják. Az egybehangolt működés-egész mindezek okán számolatlanul sok egyéni vagy rész-mozgásból áll, melynek rész-funkcióit, rész-céljait és részigazságait – végső soron pedig normáit is – mindazok hordozzák, akik bármely szintjén szereplői a rendszernek.

A közlekedés tehát, mint sokszereplős mozgásrendszer, a normaigazságokért folyó *előnyserzési küzdelem*. Ez a gyakorlatban annyit tesz, hogy vitás-konfliktusos helyzetben „annak van igaza”, aki a normakövető (hivatalos, legitim) megoldás szerint járt el. Ez azonban csupán egy eszközracionális szemléletmód, illetve formális értékigazság alapján van így, a célracionális, avagy a funkcionálisan alkalmazott értékracionális alapján annak is „lehet igaza”, aki a kitűzött célhoz előbb, ügyesebben, körmönfontabban, s a szabályok kijátszása ellenére mégsem sérülten érkezik el. Az *erő és sebesség logikája* tehát a tétek és kockázatok viszonyrendszerében hat, s az okozott károk dacára, illetve a „szabályosság” változtatott szabályáthágás ellenére is érvényesülni képes. Mondhatnánk úgy is: a *perszonális előnyserzés* a működés összhangjának megsértése árán lehetséges, s ugyanez *szimbolikus győzelemként* élhető át, illetőleg olyan „személyes teljesítményként” könyvelhető el, amire sem a társadalmi munkaszervezetben betöltött hely, sem a családi életben elérhető sikerek, sem az érvényesülés más útjai és módjai között nem szerezhetők meg hamari élményként.

Norma és (határ)helyzet(ek) kölcsönös egymás-meghatározása érvényesül ilyenképpen, az érvelések az „itt és most” logikája szerint előzik meg a konvencionális ésszerűséget. A tisztán „békelogikájú” vagy „túlélés-alapelvű” felfogás értéke ebben a „hatékonyság”-alapelvű rutinban minimálissá válik, a megérteni akarás minimálprogramja (a racionalitás) átadja helyét a *szimbolikus győzelem* közérzetének, a korlátlan szabadsághasználat élményének, a közterület magánosítását vagy meghódítását legfőbb értéknek tekintő konkvisztádori attitűdnek. Sajátos módon azonban a *normák érvényessége* is korlátos; egyrészt mert a közviselkedés szabta általános folyamaton kívül, s főképp az egyes sajátos (lokális) *helyszíneken* rejlenek, másrészt azokban az *emberekben* is egyéni értelmezést kapnak, akik a tétek és kockázatok *értelmezői*, tettek és interakciók kiinduló pontjai vagy célpontjai.

A közlekedés ekként a maga kódrendszerében egyszerre mitikus és hétköznapi, szakrális és profán, szimbolikus és konkrét is. Ily módon egy kódok és interakciók rendszerében érvényesülő *egyezményes nyelvi(-kommunikációs) rendszerként is felfogható*. Talán túl rövidre zárt így az asszociáció, de a társadalmilag egyértelmű tartalmú *komplex közösségi mozgásrendszer* (Marcel Mauss kifejezésével) olyan „otális társadalmi jelenségnek” inósítható, amely éppoly elemi része a társadalmak létének, mint a táplálkozás, szaporodás, vallás vagy háborúzás. *Étikusan* (rendszer külső szereplőjeként) vizsgálva az egész vircsaft célja a tovajutás, *émikusan* nézve (érintett közlekedőként) ennek minősége és időhatára a fontos. A közlekedéstervező mérnök számára a működés akadálytalan folyamata, egy baleset elszenvedőjeként a mihamarabbi kórházbajutás kap prioritást. A közlekedés

egésze egyfajta „*echológia diskurzusa az emberrel*” állapot állandósulása. Az egyedi ember számára ebben a *tér-leküzdő mozgás* a meghatározó élmény. Saját mozgásom a többiek mozgásának ritmusához igazodva egyfajta *testbeszéd*, egyúttal valamiféle önvédelmi harc formája is, célba érésem pedig egyfajta másállapot felé haladás, *liminális* küszöbátlépési élmény keresésének folyamata is.

„A haladás egyik közkeletű fogalmát azonban azonnal elvethetjük. Legtöbbünkben megvan a készség, hogy a haladás és a *hatékonyság* közé egyenlőségjelet tegyünk, ami egyáltalán nem meglepő, hiszen ez a gondolat különösen jól illik a versenyelvű, szabad vállalkozáson alapuló gazdasághoz. Ám egy organizmus termodinamikai hatékonysága nem lehet az általános evolúció státusának a mértéke. Hatékonyságon általában valamiféle befektetés és hozadék közötti arányt értünk... [...] elkerülhetetlen a következtetés: lehet egy organizmus hatékonyabb egy másiknál, s mégis fejletlenebb marad...” (Sahlins 1997:494-495).

A közlekedésben a *hatékonyság* és a „fejlettség” egy bonyolult diskurzusban jelenik meg. A diskurzus többszintű, alapja a normák és helyzetek kölcsönös egymást-meghatározó volta, cserefolyamata, helyettesítési gyakorlata. Nincs magasabb racionalitás ebben a folyamatban, mint a megértéstől távoli *akarás és tettlegesség*. Aki csupán „el szeretne jutni” valahová, azt eltérítik, máshová lökődik, eltéved a térben, elúszik az időben. A hétköznapi diskurzusokban az érvelések „itt és most”-ja a *tempó*, az azonnali cselekvés, a rutinszerű mozgás, a lendületes iránytartás, amely a városi cirkulálásban kiegészül a trafikálás alkalmi félremozdulásaival, a kitérésekkel, előnybiztosítással, átengedéssel, előzéssel. A tisztán logikus felfogás, a merő ésszerűség itt nem érvényesül, a helyzetek sokasága, a felfogások konfliktusos vagy harmonikus illeszkedése adja a mozgás egészét, melynek fő értéke önmaga a mozgás, az előrejutás.

A közlekedést rítusként értelmezve *egyéni és közösségi cselekvések ama komplex rendszerét* gondolom itt érvényesnek, amelyben *egyéni és kollektív célok* közösen, olykor felváltva nyilvánulnak meg, amelyben *sztereotip felfogásmódok* („szövegek”) és mozgások kapnak rendkívül összetett és mégis *strukturált kulturális tartalmat*, továbbá „amelynek ereje abban nyilvánul meg, hogy segít egy állapotot 'átalakítani', megerősítve annak a csoportnak a szolidaritását, amely végrehajtja” (Laburthe-Tolra – Warnier 1993:170, hivatkozva Boglár 1995:44). Permanens, *mindennapos rítusról* van tehát szó itt, amely az életforma és a szimbólumrendszer feltételei szerint bármikor és változó okból végrehajtott cselekvés (úgyis mint helyváltoztató mozgás). S mint ilyennek fontos tulajdonsága, hogy alapvető társadalmi értéket képvisel (akár az élelemszerző-önfenntartó életfunkciók gyakorlására gondolunk, akár a párkapcsolati-kommunikációs tevékenységre, ami a városi embernek fontos létfeltétele). Mondhatnánk tehát azt is, hogy olyan „életprincípium” kifejeződése a közlekedés, amely nélkül alig néhány egyéb társadalmi aktus gyakorolható (lásd még Boglár 1995:41, Radcliffe-Brown 1952).

A közlekedési mozgásban, az ezt kísérő-segítő társadalmi kommunikációs sémákban (egyfajta „*langage*”-ban, Mauss értelmében véve, lásd Mauss 1969:96-99) különböző *érvelési szintek* állandósulnak. Ezek egyik leggyakoribb változata a tülekedő-nyomuló magatartás része, amely a durván *kizáró*, el-nem-fogadó és elutasító-kizáró mechanizmussal jár együtt (ez a „padlógáz”-típusú iránytartás, a „szlalomozás”, a záróvonal-letaposás, az előnymegtagadás eseteiben jól látható). Egy másik szint a háritó-védekező, kitérően ügyeskedő, amely a körülményekhez alkalmazkodó átlagot fedi (szentségteljes türelmetlenség, indulatos dudálás, váratlan kormánymozdulatok, ráfékezések, elkerülő védekezés ismert módjai tartoznak ide). Ismét egy másik diskurzus-forma az elszenvédőé, a cserbenhagyotté, aki nem érti, hogy „a KRESZ normáit hogyhogy nem tartják be egyesek?”. Ezen a szinten a *szabály-átértelmezés* vagy az *egyezményhiány* uralja a körülményeket, s a „győzelem” mindétig azé, aki mer. (Ezt a Max Weber-i felfogásban a legitimitás-hangsúlyozás

kategóriája, a hatalmi beszédmód egy szimbolikus, de elvitathatatlan minősége körvonalazza). Egy újabb szinten találjuk a „nagy átlagot”, itt jelenik meg az autós tömeg nyafogása a cikázó motorosokról, hangzavarról, frusztráló gyalogosokról, ügyetlen „mazsolákról”, arrogáns kamionsofőrökről, önkényeskedő taxisokról – ez valójában a jóindulatú *megértés hiányáról* bizonykodó kommunikáció szintje, az interakció-szegény magányosság és bátortalanság sorshelyzete. Ugyanide tartozik a „hülye külföldieknek mindent szabad” indulat, a „na persze, párizsi autóval én is ugrálnék!”, a „hétvégi sofőrök” büszke lenézése, a nők és öregek sommás lekezelése, a „kihűlő otthoni bableveshez szirénázva hazarohanó” rendőrautó szándékos feltartása és sok más (egyediségében is érdekes) kommunikációs gyakorlat.

Létezik persze ez utóbbi kommunikációs mezőben is mindennapi naivitás, s létezik az elfogadó belátás számos módja is. A közlekedést mint evidens *normakövetési modellt* elfogadók egyik kiegészítő játéka lett például (összecsattanási helyzetekben) a tanúskodás: ez a szociabilitás egy igen gyakori módja, amely a „normafelügyelet” és a bíraskodás közötti diskurzusmezőben fogalmazza meg önmagát. A normák lokalizálása, az önkényes szabályalkotás további mintája az idegenség vagy „vidékiség” kísérőjelensége: „nálunk ilyet nem lehet csinálni!” – szól a felkent öntudat, jobbára kiszolgáltatottságában, de olykor alapos jogtudata bázisán, érzékelve a magánjog és a közszabadság nem ritkán csúszkáló határait. Ez utóbbi „életkép” már átvezet a szokásszerűségek birodalmából a lehetőségekébe, a szubkultúrák konfrontációs felületeihez, ahol a „lóerő-igazságok” és turbó-diesel generátorok döntenek jobbára a kevésbé merész önreprezentációk ellenében.

A hétköznapi mozgásosság, mint a rendszer alapsémája mindezek alapján olyan mozgásdinamikai diskurzusokat termel ki, amelyek a maguk *erőpolitikai* szintjén éppúgy értelmezhetők, mint egy *szimbolikus* közléstartományban. A *környezeti keret* („geográfiai séma”) kihívásokat és válaszokat indukál: a jobbkézsabály kódja elemi szintű, sőt előre látható előny- és hátrányvállalás kíséri, vitás jogi esetben megítélés alapja is lehet; s ugyanígy az egyirányú közlekedés útvonalaira érvényes mozgás, a megkülönböztetett jelzéssel robogók prioritása, stb. A környezeti feltételek „érintési felületeket” hoznak létre, kölcsönhatások, követelmények és konzekvenciák, jelképes előnyök és hátrányok töltik be ezt a *kommunikációs teret*. A mozgásban magában többfajta norma és morál kerül konfliktusba mozgási logikákkal és célokkal, tempóval, tanult stratégiákkal, korszakos mentalitással, egyéb fajta racionalitásokkal. S a *szimbolikus győzelmek* piacán így jön létre a kiemelkedés, a győzelem, a sikeresség értéke is: ahol közlekedési dugó van, onnan kiutat kell keresni, amikor az idő szorít, akkor nem számít a szabály: a perszonális előnyszerzés (avagy kommunikatív szinten a hatalmi beszédmód) legfőképp a *működés összhangjának megsértésével* deklarálja önnön jogát a másra. Mondván: „az idő pénz, nem érek rá itt tötyögni...!”, előtérbe tolakszik az individuális érdek, az egykoron „KRESZ-morálként” tanultak a kesztyűtartóba zuhannak, s gáz/fék/gáz presszió beindul... – s összességében mindenki veszít az ügyön. A budai Lánchíd és az Alagút lábánál kialakított körív prototípusa lehetne ennek a helyzetnek, napi többszáz megvadulóval, aki csak azért is betolakszik, előnyhöz jutni próbál, s vele eldugaszolja a sokszor egy autónyínl kisebb teret is, amely moccanásra adna módot: az együttműködés hiánya a kollektív büntetést idézi elő, közös átélését a „mindenki egy miatt” konfliktushelyzetnek.

Sokszor persze ezek a mozgásos tortúrák alig többek *ritmusérzék*-hiánynál, terepismeret-gyengeségnél vagy nyugodtabb temperamentumnál. Következésképpen azonban gyakran kialakul – nemegyszer az autón belüli történések, édelgés, vita, izgalom, rutinhány, stb. miatt – a „bosszú” és a „veszteségtudat” is, amely a motivációs háttérét adja a közlekedési „balekségnek” és „sikerességnek”. Narcisztikus báj, kompenzáló durvaság, öreges merevség, fiatalos dinamika egyként bekerül ebbe a kollektív rituáléba, amelyben

mindezekon túl a korosztályok és a tőkeképeség vitája, a nemek háborúja és az autótípusok „párbeszéde” is zajlik.

Még atraktívabb mindez, ha a következmények közül az ütközést, mint *kiegyezéshiányt* vagy el-nem-ismerés gesztust vesszük: az „igazad volt!”, a „tévedtem!” elismerése, a „te vagy a hibás!” alapmagatartása, egészében a személyi *igazságérvényesítés* és a *normaigazságok* korlátozása tartományán belül érvényesül. A normaértés és a különféle *interpretációk diskurzusa* önmagában is külön elemzést érdemelne. De ami itt a működés egészére nézve kiemelendő, az a normák alakulásának és alakításának folyamata, amely egyezmény, hallgatólagos megállapodás, szövegismeret és közlésgyakorlat alapján rendkívül eltérő természetű is lehet. A konfliktus-levezetés és a bűnbakság érintkezési felületein mindemellett legfőképp a *normadefiniálás jogáért* folyó *szimbolikus küzdelem* megy végbe, a legitimitásért folytatott harc részeként, konfliktust kísérő jellegén belül pedig az elismerés, a siker, a mentesség, a megtisztulás elérése a fő cél.

Mindezen közlekedési játszmák és játékszabályok, tétek és győzelmek a mozgási hatékonyságért és az időszerezésért folynak. Az idő, a sebesség ugyanakkor nem része a normaképződési folyamatnak (hacsak saját keletkezési folyamatában nem), viszont része az elbírálási folyamatnak, az „igazság-” vagy érdekérvényesítési játszmáknak (a rendőrségi gyorsajtás-büntetéseknek, a baleseti felelősség-megállapításnak, stb.).

Kissé leegyszerűsítve a diskurzus mögöttes tartalmát: *az időtartam az ember létezmódja*. Kicsiben, emberéletben és krízispillanatban mérve éppúgy, mint nagyban, a társadalom- és politikátörténetben. De a mozgás, az összeütközés, a konfliktus korántsem a politika primér döntéstartományába tartozik immár, ahogy a háborús konfliktus vagy a nukleáris katasztrófa. A politika eltűnése, a pusztulás pillanatszerűsége, a válaszügy nullára csökkenése nem politikai, hanem elektronikus idő immár (Virilio – Lotringer 1993:28).

Ha újra akarjuk alkotni a politikát, politizálnunk kell a sebességet – mondja Virilio –, „legyen az akár metabolikus sebesség (a reflexek, az életműködés sebessége), akár technológiai sebesség. [...] Mindkettő vagyunk: mozgunk is és mozgatnak is minket. Vezetni egyszersmind annyi, mint vezetve lenni. Amikor autót vezetünk, egyidejűleg az autó is vezet minket. Ilyenformán kölcsönös visszacsatolás van a kétféle sebesség: a technológiai (az autó) és a metabolikus (az ember) között. Lenne mit változtatnunk a járművel kapcsolatosan, és a viselkedés politizálásával kapcsolatosan: egyrészt a *conducere*=vezetni értelmében, másrészt a szociális viselkedés, a háborús és gazdasági viselkedés értelmében. A sebességet nem tekintik fontosnak. A gazdaságról beszélnek, a sebességről nem. Pedig a sebesség éppoly fontos a politika megalapozásában, mint a gazdaság. A gazdaság a sebesség rejtett oldala, a sebesség pedig a gazdaság rejtett oldala. A kettő elválaszthatatlan párt alkot. Az emberek azt mondják, 'túl gazdag vagy', de azt soha nem mondják, hogy 'túl gyors vagy'. Pedig ezek nem függetlenek. A gazdaságban rejlő erőszakot már megértettük; a sebességben rejlőt még nem. [...] A sebesség erőszak. [...] Azt szoktuk mondani, hogy a hatalom össze van fonódva a gazdasággal. Véleményem szerint mindenekelőtt is a sebességgel van összefonódva, és csak azután jön a gazdaság. [...] Meg szoktak feledkezni azonban a hatalom dromológiai vonatkozásáról: azokról a közvetett módszerekről, amelyekkel szintén eszközökhöz jut, például adók kivetésével vagy idegen területek szerzésével. Minden társadalom dromokratikus. ...A 'dromológia' a *dromosz* szóból jön, amely 'versenyfutás'-t jelent. A dromológia tehát a versenyfutás logikája...” (Virilio – Lotringer 1993:29-40).

*A történelem ilyenén mód mérve az idő kiterjesztése*. Ez a „logikus felhasználásmódja” azonban eltűnőben van, helyére lép a pillanatnyiség és ennek mindenütt jelenvalósága. Az arisztotelészi filozófiában a lényeg (a szubsztancia) szükségszerű, a véletlen (az akcidencia) pedig viszonylagos és esetleges. Mostanára ez megfordult: a véletlen szükségszerű, a szubsztancia pedig relatív és lehetséges. Minden egyes technológia létrehoz, előcsal, beprogramoz valamiféle járulékos következményt: az autó a tömegszerencsétlenséget, a

sebesség a balesetet, a mozgás az eltűnést (Virilio 1992). Az idő, *a történelem alárendelése a pillanatnak* azt segíti elő, hogy a jelen folytonosan a középpontba kerül, az állandósult szükségállapot és az intenzivitás kora a sebesség primátusát biztosítja, *a pillanat abszolút hatalmát* emeli törvényerőre, s a dromokrácia elfoglalja helyét a sebesség hierarchiájának megfelelő pozícióiban, abszolút fegyverével: a végsőig fokozással, a konfliktuskezelés lehetetlenségével, hogy azután a félelemkeltés, az elrettentés eszközét birtokolhassa (Virilio – Lotringer 1993:41-46).

A sebesség a térrel (illetve a fizika nyelvén: a megtett úttal) arányosított idő. A tér urai az utazók, az idő politikusai a közlekedők tömegei. Az időpolitika eszköze a sebesség – hisz a motorizáció révén az emberi sebesség *a tér és az idő együttes uralását* kínálja. *Kiemelkedés*, köz(ép)ponthoz lépés, fennhatóság – ezek a sebesség ígéretei. A közlekedés így a fizikai testek nap mint nap megújuló, percenként változó csatája, a mindennapi élet permanens háborújában vállalt önkéntes jelenlét formája. Apró perszonális győzelmek kísérik, és állandósult vezérszerep. Egyszóval nem más, mint a küzdő egyén fokozott intenzitású győzelemmámora, mitikus kalandja. Ennek csupán része, de fontos és jelentésszerű része a *liminalitás*, az átmenetiség és határoltság, amely a részvételi jogosultságot, kiválasztottságot, felkentséget tekinteti eszköznek, a beavatás élményét élheti át az idővel való küzdelemben. Időtlen, állandósult rituálé, permanens rítus tehát a rohanás, mely a *politikai idő* és az *uralmi tér* használatának mintájára, sőt azt meghaladó mértékben válik a liminalitás eszközévé, átrajzolva a társadalmi réteg- és csoporthatárokat, módosítva az értékelvű besorolás elveit, a társadalom már legitim igazság(osság)értékeit.

### *Az átmenet rítusa*

Az egyén léte, mozgása, helyváltoztatása és ez életmódértékű *szociokulturális integráció* rendszere a társadalomtudományok többségében viszonylag statikus bemutatásban kerül elének. Ugyanakkor az egyén és a társadalmi struktúrában elfoglalt helye az átmeneti rítusokkal is leírható: először az autó(márka)birtoklás (olykor pusztán lóerő-főlény) révén az egyén elszakad korábbi társadalmi státusától, a liminális-átmeneti szakaszban bizonyítania kell a társadalmi küszöbátlépésre való hajlandóságát, képességét, alkalmasságát – amely szituáció minden résztvevő számára megteremti a *communitas-érzetet* –, s végül reményt formálhat arra, hogy elnyerheti az integrálódás lehetőségét az új társadalmi státusbesorolás révén. A Turner-féle felosztáshoz képest (Turner 1997: 675-711) itt az a sajátosság, hogy a liminális állapotban létrejövő *communitas*-tagság olyasfajta „édeni társadalmi szerep” betöltése révén állandósul, amelyből kilépni az addig elért „eredmények” kockázatát jelenti – vagyis merészség, elszántság kell hozzá, erő és sebesség –, továbbá a vágyott átmenet az új státus felé bizonytalanságot is hordoz, a befogadtatás kockázatát, így érdemes a liminális szakaszt jó ideig „kihúzni” vagy biztosra menve felülteljesíteni a vele kapcsolatos vélt elvárásokat. A *communitas*-t konstituáló struktúra és ideológia itt, az átmenet rítusa során töltkezik fel induló energiával, a korszak dinamikájával, a beavatásra várva kényszerűen termelődő feszültségekkel, a deklasszálódás-visszahullás félelmével, a beavatandó küzdőképességének elemi bizonyítási kényszerével is. Ebben az időben megnyújtott, elhúzódó liminális szakaszban a *Communitas* egyik fő elvárása: a kulturális és normatív tartalmú szociabilitás sérül meg leginkább, s lesz belőle a verseny- és győzelemképesség látszólag korszerű modellje, a sebesség-szertartás beavatási rítusának túlteljesítése.

Ráadásul a közlekedés rendszerében, mint az „egyszerű” társadalmi határokkal nem rendelkező, mégis intézményesült mozgás és szüntelen változás mechanizmusában a ritualizálódási folyamat összekapcsolódik két, egymással ellentétesen ható átmenetben. Az egyik ezek közül az *erőszak nyelve* és funkcionalitása, mely abból áll, hogy a fizikai térben



mozgó emberi testek és gépezetek egy sajátlagos koreográfiát írnak le, mely abból a tényből nyeri jelentését, hogy mindig a saját „másik-ját” keresi minden közlekedésben résztvevő, mindig öngazolásra törekszik a másikkal szemben, mindig öhozzá kénytelen saját mozgását igazítani és saját interpretációját megformálni. Ez olyasfajta testbeszéd, amely a maga igazát érvényesíteni próbáló szereplő számára épp attól létezik, hogy a mozgás terébe, az értelem programjába, a kommunikáció hálójába helyezi magát, melynek alapján – minthogy belépett a testek között folyó párbeszédbe – *önmagát jelentéshordozónak tekinti* és az értelem terében való részvételét önnön testének jelenléte által törekszik igazolni. Így a jelentést, és az ez által alkotott egyéni normát úgy kell értelmeznie minden szereplőnek, hogy teljességében meg sem fejtheti, jelentésének összefüggéseit pedig a testbeszéd által megjelenített mozgási nyelv és az erőszakos önkifejezések permanens küzdelme alakítja ki és teszi folytonossá (Ricoeur 1998).

A másik, ami a ritualizálódási folyamatban véleményem szerint fontos szerepet játszik, az a társadalmi réteg-, osztály- vagy kaszthatárok közötti *átmenet* folyamata. Hogy jön ide – Marx vagy Max Weber, és Dumézil vagy Leach fogalmi rendszerének szereplője – a közlekedéshez...? A válasz nem egyszerű, a rövid, elkapkodott kifejtésért az olvasótól előzetesen is elnézést kell kérjek, de úgy vélem, kínálkozik itt egy analógia. Dumézil rendszerében a *rituálé folyamatában* résztvevő szereplők egyúttal alapvető *társadalmi funkciók* beteljesítői is: a rituális aktus összekapcsolja az emberek közösségét a kozmosszal, a teremtés misztériumával, ám egyúttal valóságos is, mert a legfelsőbb kaszt szerepe a „mozdulatlan mozgatóé”, vagyis azé, aki a tudást birtokolja, metafizikai hatalma révén az égi erővel vertikális kapcsolatban áll és éppen általa válik lehetségessé a Földön uralkodó rend és stabilitás biztosítása. Ugyanakkor a második kaszt, a harcosoké nem a metafizikai tudás, a mozdíthatatlanság szférája, hanem az életerő megtestesüléséé, a horizontális irányultságú mozgásé, a világ katonai és politikai meghódításának feladatáé. Ez a réteg a luxust és pompát nagyra értékelő, jó életet és fényűzést irigylő, a virtust dicsőítő, s emellett a nagyfokú önállóságot, öncélúságot, játékoságot megtestesítő egyének világa. Az ő számukra a harc, a küzdés ugyanolyan, mint a fölső kaszt számára az aktív meditáció. S mert az örök harc olykor tervszerű irányítói ellen is fordulhat, „fönről” keretek közé szorítják, elkülönítik, a bejutást és egyenrangúvá válást beavatáshoz és normaelfogadási folyamathoz kötik, s még mindezek sem zárhatják ki azt, hogy a függőség elfogadtatása konfliktusmentes legyen: a (csak részben) alávetett kaszt a függés miatt forrongóvá, haragvóvá, túlzóvá hajlamos válni, szabadságjogát a „tilos tiltani!” alapszabály kimondásával érzi kiteljesedettnek. Mivel azonban már a kaszthoz tartozás is számos beavatási feltétellel jár együtt, így az erő, amely a kasztban betöltendő szerep birtokbavételét is szimbolizálja, olyan tökéletesség elnyerését ígéri, amely az „első kaszt szintjére emel” (Mirleau 1999:14-32), annak ellenére, hogy a beavatás ugyan nem éri el a legmagasabbak szintjét, de azt legalább visszatükrözi, így a harcolók számára a nemesség jogának elnyerését jelképezi. A klán-tagság változása mindemellett *elhalványítja magát a határt*: az érték átadja helyét a hatékonyságnak – a mágia (felemelkedés) elveszti megerősítő hatását –, s minél meghatározóbbá válik a gazdagság és az anyagiasság, annál inkább csökken (végül formálissá válik) a beavatás jelentősége, marad az „új nemesség” örökség nélküli büszkesége, az alsóbb kasztok mennyiségi növekedése pedig új leosztást eredményez idővel (Mirleau 1999:53-55).

*A közlekedésben megnyilvánuló agresszivitás a létet a birtoklással helyettesítő értékrend következménye.* A rendszer azonban, melyen belül ez a tulajdon-elvű létkiteljesítés megvalósul, teljességgel illegitim abból a szempontból, ahogyan az erőpolitikai elvű hatalomgyakorlás sem számíthat az önkéntes társadalmi támogatottságra. Az erősebbtől való félelem alapjelenség az utakon, s ennek tudatában nemhogy stabilizálódna, inkább fokozódik a löerő-agresszivitás mértéke és stiláris kifejeződése is. Jelen van ez a köztisztelt-hiány, legitimitás-deficit a mindennapi vezetési viselkedési stílusban és a közlekedési ellenfelekről alkotott fogalmi képben is: a saját autómnál háromszor-hatszor erősebb járgányokon

száguldozók esetében a behódoló gesztusával húzódom el az útból, de tudom – vagy rosszabb esetben „remélem” –, hogy hamarosan ott pusztul az árok szélén a maga korlátos ügyessége vagy egy hasonlóan „nemtelen” és agresszív ellenhatás következtében. /Az autózók – s főként a motorosok – egészen csekély töredéke hord magánál pl. olyan poroltó készüléket, amelyet a legkritkább esetben kellhet a maga mentésére használnia, de annál hatékonyabban a mások érdekében. A másik szereplőről való gondoskodás szinte „letiltott” szerepviselkedés, a „másokért” való lét egyenesen ellentétes a közlekedés fogalmával: a közlekedés a mások elleni önmegjelenítés egyén-léptékű politikája/.

A feltörekvés, mint azt Vance Packard (1972) és Balogh Zoltán (1974-84) elemzései óta világosan láthatjuk, a technicizált társadalomban maguk előtt egyéb perspektívát nem látó társadalmi rétegek önérvényesítési útjaként gyakorta fejeződik ki a mozgásos helyváltoztatásban és az ezt helyettesítő szimbolikus formákban. Egy hétköznapi utcai forgalomban látható előzés, egy országúti autós-motoros testcsele vagy előnyhöz jutás, látványos gyorsítás vagy sebesség-produkció nem más, mint kockázatvállalással kiegészített *szimbolikus győzelem*, a mozgás- és sebesség-kultusz része. A sebesség és az erő szimbolikus „termelőerővé válásának” folyamatában a térbeli mozgás, a kommunikáció-szintű érintkezés egyéni stratégiái, s végső soron maga a gyorsaság is normahordozó elem, valamifajta új „igazságértéket” tartalmazó szimbolikus jelenség.

A problematika persze nem új: „Minden emberi viselkedés szimbólumok használatából fakad. ...Minden emberi viselkedés szimbólumok használatából áll vagy attól függ. Az emberi viselkedés szimbolikus viselkedés; a szimbolikus viselkedés emberi viselkedés...” (White 1997:459). „...Amennyiben minden más tényező állandó, a kultúra fejlődik, ha az egy főre eső energia mennyisége nő vagy az energiát munkára fogó eszközök hatékonysága javul (u.o. 465). „... Az egyéni jog már nem olyan jelentős a növekedés szabadságának eszközeként, mint a kommercializáció korai időszakában. Ez ma az egymást kizáró rivalizálás, a gyilkos viaskodás, a káosz és a bénultság felé vezet. Ha a hatalom nyilvános felelősség nélkül koncentrálódik azok kezében, akik óriási értékeket birtokolnak vagy ellenőriznek, ...ez nem egyeztethető össze többé az egység, az integritás és erő azon fokával, amelyre a nemzetnek szüksége van, ha sikeresen akar versenyezni riválisaival... (u.o. 481).

Mármost az egy főre jutó energia mennyisége jócskán növekedett a hatékonyság szempontjából, de talán sokkal kevésbé az emberi lét teljessége, értéke, tartalmi szempontjából. Márpedig a sikeres versenyzéshez nemcsak a nemzeti, hanem az egyéni és csoportos, emberléptékű integritás, erő és egység megfelelő szintjével is rendelkeznie kellene az emberiségnek.

Legalább jelképesen...

## *Irodalom*

- Balogh Zoltán 1974. *Az autós összekoccanási versenyekről*. Kéziratot hagyaték. Budapest.
- Barthes, Roland 1983. [1957] Az új Citroen. In: *Mitológiák*. Európa Könyvkiadó, Budapest, 127-131. p.
- Bettelheim, Bruno 1988. Egy kevésbé tanulmányozott viselkedésmód: az erőszak. In: *A végső határ*. Tanulmányok. Európa Kiadó, Budapest, 121-122. p.
- Clastres, Pierre 1977. *Archéologie de la violence*. Libre, Payot, Petite bibliothèque, No. 315., 77/1., 137-173. p.
- Domenach, Jean-Marie et al. (szerk.) 1980. *La violence et ses causes*. Unesco, Paris.
- Dumont, Louis 1998. *Tanulmányok az individualizmusról*. Tanulmány Kiadó, Pécs, 13-26, 73-113. p.
- Featherstona, Mike 2004. *Automobilities. An Introduction. Theory, Culture & Society*, Vol. 21. Number 4-5:1-24.
- Geertz, Clifford 1988. Sűrű leírás. In: Vári Attila szerk. *Misszionáriusok a csónakban*. Akadémiai, Budapest, 13-61. p.
- Hankiss Elemér 1997. *Az emberi kaland. Egycivilizáció-elmélet vázlat*. Helikon, Budapest, 93-127, 203-225. p.

- Harris, Marvin 1988. Law, Order, and War in Prestate Societies. In *Culture, People, Nature*. Harper and Row, New York, 349-422.
- Laburthe-Tolra, Philippe – Warnier, J. P. 1993. *Ethnologie – Anthropologie*. P.U.F., Paris, 170. p.
- Ludassy Mária 1992. *A toleranciától a szabadságig*. Kossuth, Budapest, 93-101. p.
- Mauss, Marcel 1969. *Essais de sociologie*. Edition de Minuit, Paris, 81-100. p.
- Michaud, Yves-Alain 1973. *La violence*. P.U.F. Dossier Logos. Paris, 96 p.
- Mirleau, Hubert de 1999. *Fatalitás-e a demokrácia?* Stella Maris Kiadó, Budapest
- Mumford, Lewis 1986. *A gép mítosza*. Európa Kiadó, Budapest, 59. p.
- Packard, Vance 1972. *Feltörekvés, reklám és szexualitás Amerikában*. Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest.
- Passeron, Jean-Claude 1999. *Transaction sur la norme: la conversation par le mouvement du véhicule dans la circulation automobile à Marseille*. /Előadás, ELTE Atelier, 1999. május 31./.
- Ricoeur, Paul 1999. *Erőszak és nyelv*. In Szabó Márton – Kiss Balázs – Boda Zsolt szerk. *Szövegváltozatok a politikára*. Nemzeti Tankönyvkiadó, Universitas, Budapest, 53-62.
- Sahlins, Marshall D. 1997. Specifikus és általános evolúció. In Bohannon, Paul – Glazer, Mark: *Mérföldkövek a kulturális antropológiában*. Panem, Budapest, 494-495. p.
- Singh K. S. 1990. Tribal Violence. *The Journal of the Anthropological Survey of India*. Volume 39, Numbers 2-3., June-Sept. 1990.
- Turner, Victor W. 1997. Átmenetek, határok és szegénység: a communitas vallási szimbólumai. In: Bohannon, Paul – Glazer, Mark: *Mérföldkövek a kulturális antropológiában*. Panem, Budapest, 675-711. p.
- Urry, John 2004 The 'System' of Automobility. *Theory, Culture & Society*, Vol. 21. Number 4-5:25-39.
- Váriné Szilágyi Ibolya 1999. Az individualizmus különböző formái a sikerképzetekben. In Váriné Szilágyi Ibolya – Solymosi Zsuzsa szerk. *A siker lélektana. Szociálpszichológiai és szociológiai tanulmányok a sikerről*. Hatodik Sip Alapítvány – Új Mandátum Könyvkiadó, Budapest, 204-226. p.
- Virilio, Paul 1992. *Az eltűnés esztétikája*. Balassi Kiadó – BAE Tartóshullám, Budapest
- Virilio, Paul – Lotringer, Sylvère 1993. *Tiszta háború*. Balassi Kiadó – BAE Tartóshullám, Budapest, 23-79. p.
- White, Leslie 1997. A szimbólum: az emberi viselkedés eredete és alapja. In Bohannon, Paul – Glazer, Mark: *Mérföldkövek a kulturális antropológiában*. Panem, Budapest, 459. p.
- Zapf, Wolfgang 1996. A változás kétféle sebessége a kelet- és nyugatnémet fejlődésben. *Századvég*, 1.:19-28. p.