

Ha lassan jár, tovább ér az emberiség?

Az „ipari“ vagy éppenséggel „posztindusztriális“ társadalmak úgynevezett növekedési problémái minduntalan új vetületekben jelentkeznek. A leggyakrabban felpanaszolt nehézségek sorába tartozik az energiaválság, amelynek rengeteg szociológiai és világgazdasági, sőt világpolitikai összefüggésére rámutatnak, gyakran az igényes és adatokkal jól alátámasztott elmefuttatások szintjén, de nemritkán a meghökkenés, a filiszter bosszantás néha már-már sablonos szándékával és trükkjeivel is. Hol arról olvasunk, hogy a zérus növekedés prókátorai fondorlataikkal tulajdonképpen semmi egyéb, csupán a fejlett és a gazdaságilag gyengén fejlett államokat elválasztó szakadék fenntartására, sőt mélyítésére törekuszenek, hol meg arról értesülünk, hogy Amerikában egyesek már lovat vásárolnak autó helyett, mert hiányzik a benzin, s cikkeznek a Perzsa-öböl sejkjeinek várható uralmáról, hiszen kőolajuk árubocscsátásával végül majd minden tőke az ő kezükbe áramlik, az ő szavuk lesz tehát a döntő a legfontosabb világgazdasági kérdésekben. Persze, nem szocialista országokbeli szerzők vagy nyugati marxisták hozakodnak elő újabbnál újabb világvége-változatokkal, s azt se mondhatnók, hogy a higgadtabb polgári közgazdászok soraiból kerülnek ki új Jelenések neoprófétái. A friss keletű negatív utópiák, amelyeknek jellemzői közé tartozik, hogy a válságokat — bármilyen természetűek legyenek — nem a gyors változások növekedési fájdalmainak láttatják, egy önellentmondásos kispolgári mentalitás azért is nehezebben beskatulyázható megnyilvánulásai, mert éppen a nyárspolgári szemléletet és kényelemvágyat irritálják a legnagyobb mértékben.

A világon folyó ideológiai mérkőzés szempontjából nem közömbös jelenséggel állunk szemben, hiszen a „fogyasztói tudat“ a világnézetnek cseppet sem elhanyagolható eleme.

A „konzumszemlélet“ és az „értelmes fogyasztás“ híveinek — a süketekére emlékeztető — párbeszéde nem mai keletű, változatos formáira a politikai gazdaságtan történetében éppen elég példát találunk. Mégis, mintha volna néhány újabb jegye ennek a galimatiaszok ellenére is tanulságos perlekedésnek. Ilyen jegyek minősíthető például az, hogy óvatos becslések szerint is az emberiség problémája a jövőben (remélhetőleg) már nem a fizikai fennmaradás, a betevő falat, hanem — az életszínvonal; vagyis elsődlegesen nem a biológiai tényezők, hanem a szociológia szférájába tartozók.

Elég gyakran hangoztatjuk a nyugati jövőkutatókkal kapcsolatban (a gazdasági növekedés szakemberei is egyfajta prognosztikát művelnek), hogy tudományos hiányosságaik egyik oka: nem számolnak a jövőben bekövetkező minőségi változásokkal. Így megfogalmazott kifogásunk nem eléggé alapos. Igenis számolnak minőségi változásokkal! Csakhogy ezeket nem társadalmi, hanem tech-

nológiai jellegűeknek sejtik. Ha valóban a technológiai változások lehetnének a döntők, akkor fűzhetnének minden reményt a mechanika s nem a „társadalmi mechanika“ forradalmasításához.

A válságzociológia kispolgári indíttatású, de egyben nyárspolgár-ingerlő művelőinek bravúrjai azért is meghökkentők, mert elgondolásaik néha gagszerűek: megesik, hogy a technológiai változtatások útján akarnak eljutni társadalmi reformokig vagy éppenséggel forradalmakig, csakhogy nem a technológia fejlesztése, hanem visszafejlesztése révén. Ellen-technológiai reformokkal a társadalmi változásokért — mintegy változataként az emlékezetes jelmondatnak: „Legyetek realisták — követeljétek a lehetetlent!“

Miként a népességszaporodás és fogyasztás szembeállításának volt már Malthus, a technológia—non-technológia párosnak is megadatott Gandhi. De mennyi víz lefolyt a Gangeszen a hindu „nagy lélek“ megjelenése óta, s milyen hihetetlen erőfeszítéssel igyekszik most már iparosítani Indira Gandhi! S milyen más képlet Ivan Illich, akinek különös, „népi“ technogizmusával igyekszünk szemléltetni a következőkben a válság diagnosztizálásától az ellen-technogizmusig eljutott szociológizálók tanulságos kitérőit. (Emlékeztetünk arra, hogy az „Illich-jelenséggel“ — más összefüggésekben — ez évi 4. számunkban már foglalkoztunk, s felvethettük a kérdést: vajon a barkácsolás életfilozófiáját sikerült volna rendszerbe foglalni? A továbbiakban is elismerve, hogy az elidegenedettség ellenszereit keresi, az olvasó jószándékú megítélésére bízunk javaslatainak elbírálását.)

Előre kell bocsátanunk, hogy Illich — a következőkben ismertetett, egészében *Énergie et Équité* címmel nemrég Párizsban könyvalakban megjelent — írása nem okozott volna számunkra különösebb fejtörést, ha nem botlunk bele — maga a szerző összeállította! — három (!) terjedelmes folytatásban közölt kivonatába a *Le Monde*-ban, annak is a gazdasági rovatában, amely aztán igazán nem a szórakoztatóipar sajtóterméke.

Hát mégis mi minden történik a nagyvilágban, hogy ez a lap a francia megedzerek figyelmét most már a kerékpározás gazdasági és más természetű előnyeire irányítja?

Jelezvé, hogy a „túlzott szerzési és birtoklási vágyat“ elfojtani igyekvő Illich írásának áttekintésével nem karikírozásra törekszünk (amit nehéz lesz elhinni egyes részletek láttán), elismerőleg előreboccsátjuk: az energiafogyasztás, a járművek sebességének és a társadalmi méltányosságnak furcsa párhuzama legalábbis a tudomány és a technika emberi értelme rehabilitálásának szükségességét sugallja.

*

Illich szerint az energiaválság nem önmagában figyelemre méltó vagy éppen-séggel veszélyes. Maga az energiaválság terminus is tulajdonképpen eufemizmus, amely mögött számtalan ellentmondás ismerhető fel. Az ellentmondások egyik oka abban keresendő, hogy vannak, akik egyidejűleg törekszenek a társadalmi méltányosság követelményeinek a megvalósítására és az ipari növekedés egyre magasabb szintjének az elérésére. Az energiaválság ténye mögött az ipari fejlődés okozta elidegenedés nagyobbodása is feltárható. Az energiaválság kifejezés használata tartósítja azt az illúziót, amely szerint a végtelenségig folytatni lehet az ember erejének helyettesítését gépi erővel. A „gazdagok“ — szerinte — az energiaválság kifejezés meghonosításával nagyobb veszteségeket okoznak a nincstelekeknek, mint iparuk termékeinek rájuk erőszakolásával. Azoknak a magyarázatok-

nak az elfogadásával, amelyeket a gazdagok tálnak az energiaforrások kimerüléséről, a nincstelenek még hátrányosabb helyzetbe kerülnek a korlátlan növekedés versenyében; ahelyett, hogy a technika ésszerű felhasználására alapozó érettség mellett optálnának, a szegénység korszerűsített módozatainak áldozatává válnak. Ezért is kivételes fontosságú kritikailag feltárni a valóságot, amely az energiaválság fogalma mögött rejlik.

Eppen az energia átalakításának a jelenlegi legelterjedtebb formái azok, amelyek a leghamarabb vezetnek el az energiaforrások kimerüléséhez és a leginkább szennyeznek a környezetet. A hagyományos erőfeszítések arra irányultak, hogy minél több köölajat kitermeljenek, tökéletesítsék a petrokémiai eljárásokat, s minél funkcionálisabbá tegyék az elosztás hálózatát. Most már más szempontok is érvényesülnek. Keresik a „tisztá“, nem szennyező energiafeleléseket. Csakhogy ezek egyelőre túlságosan drágák ahhoz, hogy közszükségleti cikkek előállítására lehessen felhasználni őket. A hiedelem a „tisztá“ energia csodatételében nem egyszerű naivítás, annál több: politikai hiba; a méltányosság elvének érvényesülése ugyanis semmiképpen sem lehet párhuzamos az energiafogyasztás növekedésével.

A társadalmi méltányosság és az ipari növekedés fordított aránya nem az idők kezdetétől érvényes, hanem csak azóta, amióta az egy főre számított energiafogyasztás meghaladott egy bizonyos küszöböt. Illich szerint az egy főre jutó energiafogyasztás egy bizonyos mértékét túllépő minden társadalom a vesztébe rohan.

Illich anyagcsere-energiának (énergie métabolique) nevezi az emberi szervezet átalakította energiát. Annak a bizonyítására törekszik, hogy a technokrácia szükségszerűen felülkerekedik, mihelyt a mechanikai és az anyagcsere-energia felhasználásának aránya ez utóbbi energiaforma viszonylagos háttérbe szorulását jelzi. A gyors, gépesített szállítás, miközben az ember helyváltoztatása, a mozgás természetes formáinak megsemmisítése felé tendál, létrehozza önmaga felszámolásának a feltételeit, például a közlekedési dugók formájában.

Joggal hangoztatják az ökológusok, hogy mindenféle nem anyagcsere-energia ártalmas, környezetszennyező. De nemcsak fizikai, hanem más természetű ártalmi is ismeretesek. Még ha elő is lehetne állítani egy „tisztá“, nem szennyező és olcsó energiafelelést, s elegendő mennyiséget lehetne biztosítani belőle, a túlzott energiafogyasztás még akkor is rossz hatással lenne a társadalomra; olyan, mint a belgyógyászatiilag ártalmatlan, de lélektanilag romboló kábítószer. A demokrácia tényleges gyakorlásának lehetősége ugyanis elválaszthatatlan a csupán alacsony energiafogyasztást megkívánó technikák érvényesülésétől.

Az energiaválság tehát — Illich szerint — politikai vízvonalzó. Az emberiiség számára távlatilag szükséges energiamennyiség és a felhasználás helyes módja meghatározásának gondja azt jelzi, hogy a társadalom választót előtt áll. Balra „a szükségállapot“ megszűnt, a politikai újrarendezések nem sima, de járható útja kanyarog, amely olyan posztindusztriális társadalomba torkollik, amelyben a hangsúly áttevődik a személyes kielégülést jelentő munkára, az alacsony energiafogyasztásra, a méltányosság konkrét megvalósulására. Jobbra a hiper-iparosodottság apokaliptisizésének láthatárán felrémlik az ipari növekedés további lépcsőzetes fokozódása.

E kérdésben a politikai döntés egyik posztulátuma a következőképpen fogalmazható meg: midőn az egy főre számított energiafogyasztás meghaladja a kritikus küszöböt, az energiafelhasználás módja politikai eszközökkel már nem ellenőrizhető. Miután áthalad a teljes energiafogyasztás ökológiai szempontok meghatá-

rozta gazdaságtervezés szakaszán, a jobbra vezető út társadalmi válságok felé visz. Az olyan típusú fejlett államokban, mint az Egyesült Államok vagy Japán, a társadalmak — helytelen választás esetén — végső energiagörcsben pusztulhatnak el, még mielőtt befulladnak a hulladékok tengerébe; viszont az olyan típusú országok, mint India vagy Burma, még eléggé az izomerőre utaltak ahhoz, hogy ne kelljen megbirkózniuk az energiaválsággal, olyan küszöb alatt tarthatják az energiafogyasztást, amelyet a gazdagoknak sem kellett volna átlépniük, ha tovább akarnak élni. Nemcsak a gazdagoknak, hanem a szegényeknek is le kell végre számolniuk azzal az illúzióval, amely szerint több energia nagyobb jólétet is jelent. A gyakorlati teendők sorába tartozik annak az energiaküszöbnek a megállapítása, amelyen felül már káros az energiafogyasztás. Ennek a mennyiségnek a megállapítása egyben politikai állásfoglalás, amely a népesség jóváhagyását is megkívánja. A „túlélési küszöb“ megszabása után második lépés annak az elérése, hogy minden egyes („konkrét“) társadalom jobban értsen a gépek társadalmilag ésszerű kihasználásához.

Illich — általános érvényűnek vélt — tételét a szállításvügyre leszűkítve bizonyítja, csak a személyszállítás problémáját tárgyalja részletesebben.

Amikor az emberek már nemcsak távolsági utazásaik, hanem mindennapos helyváltoztatásaik során is a szállítás kiszolgáltatójaivá válnak, növekszik a feszültség: az energiafogyasztás a társadalmi igazság rovására nagyobbodik, a személyes szabadság fennakad a gépesített utak hálóján.

A gépkocsiktól való függőség az eredetileg az önálló mozgás lehetőségét élvező személyeket azoknak a funkcióknak a gyakorlásától fosztja meg, amelyeket éppen a közlekedés javulása folytán kellett volna tökéletesebben gyakorolniuk.

Gyalogosan az emberek általában különösebb nehézség nélkül közlekednek. A helyváltoztatás technikailag tökéletesített módozataival szemben legalább a következő minimális követeléseket lehetne támasztani: a gyalogláshoz képest nagyobb mobilitás minden személy esetében, nagyobb lehetőség arra, hogy mindenki növelje önálló cselekvése körét; a lehetséges rendeltetési helyek választékának bővülése; a szállítás kényelmének növekedése; s mindez úgy valósuljon meg, hogy létrehozására ne kelljen túl sok társadalmi időt pazarolni.

Ezzel szemben a szállítóipar növekedése hozzájárult az emberek egyenlőségének csökkenéséhez, a személyes mobilitást az iparilag előállított úthálózat nem növelte, hanem korlátozta, de növelte az időhiányt, s eközben az új közlekedési eszközök energiaigényessége nagyobbodott.

Mihelyt a járművek sebessége meghalad egy bizonyos küszöbértéket, az emberek napi helyváltoztatásaik rabjává válnak. Csak a kivételezettek előnyei növekedhetnek a tömeg rovására. Miközben egyesek tőkésítik a távolságokat, a többség még több időt kénytelen olyan helyváltoztatásokkal tölteni, amelyeket nem akart. Miközben egyesek luxusrepülőkön utazgatnak egymástól távol fekvő helyek között, mások nap mint nap ugyanazokon az egyhangú utakon kénytelenek mind több időt eltölteni kényelmetlen közszállítási eszközeik foglyaiként.

Az Egyesült Államokban az utazásra fordított idő négyötödét a lakás, a munkahely és az üzletek közötti közlekedés emészti fel. A felnőtt lakosság egyharmadának napi negyven kilométert kell utaznia lakásától a munkahelyéig és vissza. Az átlagamerikai évi 1500 órát áldoz autójára (ebben az óraszámban nemcsak a tulajdonképpeni utazással és karbantartással eltöltött idő szerepel, benne foglaltatik az is, amely alatt megkeresi az autóvásárláshoz szükséges pénzt, s az, amelyet az autóreklámok megtekintésével tölt el az átlag tévénező, valamint a

közúti balesetek sebesültjeinek kórházban eltöltött ideje). 1500 óra kell ahhoz, hogy 10 000 kilométert utazzék, vagyis az átlagsebesség kb. 6 km/óra.

A társadalmi idő csupán mintegy 3—8 százalékának felhasználásával az emberek elérik az óránként 6 kilométeres sebességet azokban az országokban is, amelyekben nem fejlődött ki a szállítóipar. Ami tehát e vonatkozásban megkülönbözteti a gazdag országok közlekedési viszonyait a szegény országokétól, az nem a gazdag országok nagyobb hatékonysága, hanem az a „kötelezettségük“, hogy a szállítóipar számára szükséges mind nagyobb energiamentiségét elfogyasszák.

Miután meghaladja az energiafogyasztás küszöbét, a szállítóipar megszabja a társadalmi tér milyenségét is. A közhiedelemmel ellentétben az autóutak nem hozzák közelebb a földeket a farmerhez, hanem eltávolítják a farmert a földektől, s a mentőautók miatt a kórházak távolabb kerülhetnek a rájuk szoruló betegektől. A mentőautók ugyanakkor növelik az egykor függetlenebb, inkább csak a saját gyógyászati lehetőségeire utalt orvos függőségét az utaktól, az utak járhatóságától, növelik függőségét a jól felszerelt kórházaktól, amelyeknek sok esetben az orvos egyszerű utazójává és szállítójává válik.

A szállítóipar elhatalmasodása új emberfajta alakít ki: az utasokét. Az utas krónikus időválságban élő emberfajta. A társadalmi egyenlőtlenségek legszembetűnőbb megnyilvánulási formái közé tartoznak azok, amelyek a szállítással kapcsolatban különböztetik meg a privilegizáltakat a közrendbeliektől. Az autóbuszra, vonatra, villamosra fanyalodó utas nagy hátrányban van a saját gépkocsiján utazóval szemben. A vállalatokon, intézményeken belüli hierarchia egyik státus-szimbóluma a gépkocsihasználat.

A zsúfolt közjárművek elkeseredett utasát egyre inkább nyomasztja mind aggasztóbb időzavara, tehetetlensége, helyhezkööttsége, csakhogy már olyan mértékben utassá vált, hogy nem utas minőségét szeretné felszámolni, hanem éppen ellenkezőleg, arról ábrándozik, hogy még „utasabbá“ válhassék: még több szállítóeszközre vágyik. Műszaki tökéletesítésekről ábrándozik, az utak és a járművek jobb karbantartásáról, a szállítóeszközök köztulajdonba vételéről stb. Agymosást szenvedett, már nem is emlékszik azokra a fizikai, lelki és társadalmi előnyökre, amelyeket számára a gyaloglásra szolgáló láb egykori rendszeres használata biztosított.

Íme, „az utas“ krédója: hiszek a politikai hatalom és a szállítási hálózat együttes és párhuzamos fejlődésének lehetőségeiben; hiszek abban, hogy a mozgás szabadsága egyenlő a szállítás szabadságával; hiszek egy demokráciában és annak legfontosabb ismervében, magának a közlekedésnek a demokratikus ellenőrzésében.

Az egyszer már begerjedt fogyasztói logika szerint mindig jobb valamely termékből még jobbat, még drágábbat vásárolni, mint felszámolni a művi úton kialakított szükségletet, amely az illető terméket „nélkülözhetetlenné“ tette. Az utasnak sem a szállítás tökéletesítésére kellene gondolnia, hanem inkább saját utas-státusának felszámolására. Minden társadalomban, amelyben „az idő pénz!“, az egyenlőség és a méltányosság a helyváltoztatások sebességével fordított arányban alakul. A gazdagok gyorsabban közlekednek, oda mennek, ahova jólesik, ott állnak meg, ahol tetszik. A gyorsaság költséges és hiánycikk. Növelése az energiafogyasztás fokozódásával jár együtt. Nemcsak az energiafogyasztást növeli, csökkenti a mozgásban levők rendelkezésére álló teret is.

Bombayben már kevés autó is megnehezíti sok ezer kerékpáros közlekedését, viszont az autótulajdonosok néhány óra alatt eljuthatnak akár valamelyik szomszédos állam fővárosába is, pedig néhány évtizeddel ezelőtt még napokat tartott volna egy ilyen nagy út. Nemcsak Indiában (ahol évi 68 dollár az egy főre jutó nem-

zeti jövedelem) alakult ki ilyen helyzet. Bostonban is lassúbb a közlekedés, mint a konfliktus idején.

A közlekedésigény gyorsabban fejlődik a kielégítését lehetővé tevő eszközök-nél. Alig egy évszázad telt el azóta, hogy az emberek az óránkénti húsz kilométert meghaladó sebességgel utazhatnak. Az első vasúti szerelvények sebessége még csekély volt. Igaz, már az első vonatok is jelentősen hozzájárultak a környezeti adottságok módosításához, de még nem okoztak látványos társadalmi különbségeket. Csupán a már régebben kialakult privilégiumok szentesültek, például az első és a második osztály bevezetésével. Húsz évvel később már maga a sebesség vált a társadalmi megkülönböztetés tényezőjévé. Most már azok tűnnek nyomoréknak, akik csak saját fizikai erejükre utaltak... „Mondd meg, milyen sebességgel közlekedsz, s megmondom, ki vagy!“ Mintegy negyed évszázada a jármű a társadalmi siker mérőeszköze, miként az egyetemi diploma a társadalmi kiváltságosságáé.

Illich szerint a sebesség társadalomformáló szerepe akkor kezdődött, amikor a szállítóeszközök sebessége meghaladta a 20 km/órát. Ebből is látható, hogy ez az a sebességkülönb, amelyet „megengedhetőnek“ tart.

A szállítással, az energiafogyasztással kapcsolatban feltárt és bizonyos vonatkozásokban nem alabajként diagnosztizált, hanem tünettaniánál értékelt jelenségek világában a megoldást — Illich szerint — csakis a „társadalmi dimenziók“ újragondolásával lehetne előmozdítani, mindenekelőtt „a szállítás új filozófiájának“ a kiművelésével. Újlag át kellene gondolni, miért van az, hogy a kutatás mindig a még több és még gyorsabb szállítás megvalósítása körül kereskedik ahelyett, hogy a legemberibb megoldásokra törekednék.

A szállítás optimális sebessége, amely a fejlett országok utasának már neveltségesen alacsonynak tűnhet, a kerékpár sebessége. A gyalogos sebességének négyszerese vagy hatszorosa az autózstráda utasának alacsony, viszont igen magas ahhoz, hogy egyelőre elérhető legyen az emberiség még mindig gyalogos háromnegyede számára.

De vajon elképzelhető egy örök érvényű, optimális közlekedési sebesség? Bajosan. Csupán múltó, a technikai fejlődés egy adott szakaszában érvényes egyöntetűségről lehetne szó. Illich szerint a sebességkorlátozás bevezetése egyidejűleg két dolgot jelent: először is az ipari energiák nagy dózisaiknak fogyasztása folytán mérgezett embereknek a fenyegetését; ugyanakkor az emberiség nagyobb hányadának eltiltását attól, amibe még soha bele sem kóstolhatott.

A „technológiai érettség világáért“ síkrazálló Illich a szerinte mégiscsak szükséges „optimális sebesség“ megállapítást politikailag szubverzív tevékenységnek tekinti, ugyanis gyöngíti az embereknek általában az intézményekbe vetett hitét. Persze, az optimális sebességet nem szakemberek, hanem laikusok állapítanak meg, s ezzel meggyőződnének arról, hogy olyasmihhez is értenek, amiről már úgy tudják, hogy kívül esik a laikusok illetékességének körén.

Az ember mindenféle segédeszköz nélkül hatékonyan mozoghat, helyet változtathat. Teste minden grammjának szállítása tíz perc alatt megtett egy kilométeren 0,75 kalóriájába kerül. Az ember sokkal nagyobb teljesítményű hőerőgép, mint bármely gépesített jármű, és sokkal hatékonyabb, mint a legtöbb állat; így is sikerülhetett méltó helyet kivívnia a világban, kialakítania saját történelmét.

Egy évszázaddal ezelőtt megjelent a kerékpár, s lehetővé tette a test mozgása számára (sic!) az utolsó, a korlátját jelentő küszöb átlépését, mert hiszen nagyszerű eszköz, ugyanis még az anyagcsere-energia keretein belül lehetővé teszi a helyváltoztatás, a mozgás felgyorsítását. Ráadásul nem drága. Valamely — az

Egyesült Államoknál sokkal kevésbé fejlett — ország dolgozója kevesebb órát dolgozik egy hosszú ideig használható kerékpár megszerzéséért, mint amennyit egy amerikainak kell dolgoznia azért, hogy egy — rövidesen az autóttemetőbe kerülő — gépkocsi birtokosa lehessen. S arányosan kisebbek a bicikli használatát lehetővé tevő közúti beruházások és karbantartási költségek is. Aszfaltra csak az igazán nagyforgalmú kerékpárutakon van szükség, és ráadásul a kerékpárosok, még ha távolabb laknak is a főúttól, nem szenvedik át az izoláltság érzetét abban a mértékben, ahogyan az megnyomorítja a főúttól távol lakó autóbuszutast. A kerékpár kitágítja utasa személyes cselekvési körzetét, s nem akadályozza a gyaloglásban, hiszen amikor nem ülhet nyeregbe, tolhatja a biciklit.

Nyugodtan elmondható, hogy miközben a kerékpáros megkettőzi az ember cselekvési körzetét, meghatványozza lehetőségeit. Úgy termel sebességet, hogy nem csökkenti a rendelkezésre álló teret.

A kerékpárt és a gépjárművet ugyanaz a nemzedék fedezte fel, s szimbólumai a modern haladás kétféle értelmezésének. Míg a bicikli mindenki számára lehetővé teszi saját anyagcsere-energiája felhasználásának ellenőrzését, a gépjármű éppenséggel rivalizál ezzel az energiával. „Vietnamban egy hiperiparosított hadseregnek nem sikerült elbánnia egy kis néppel, amely a kerékpár sebességével mozgott.“

A gépjárművek — bizonyos sebességhatárokon belül — a közlekedés kisegítő tényezői lehetnek, lehetővé tehetik olyan feladatok megoldását, amelyek meghaladják a gyalogosok vagy a kerékpárosok teljesítőképességét. „Békés lesz a gépjárművek és a csupán az emberi test energiájára utalt járművek együttélése, ha ez utóbbiak lesznek abszolút fölényben.“

Illich megkülönböztet a szállítás és a közlekedés szempontjából gyengén fejlett, illetve túliparosodott országokat, s valahol a két kategória között állapítja meg annak a „posztindusztriális hatékony világnak“ a helyét, amelyet egyben „a technológiai érettség világnak“ rangjára emel.

A különös esszé befejező része valamelyes engedményt téve az utazásokhoz szokott közönségnek, nyitva hagy kiskapukat a nagyvilág felé: a hétköznapi élet cselekvési körzetét, a hagyományok körét meghaladóvá szélesíti, de elkerülve a sebesség csapdáját, olyan cél ez, amelyet minden szegény ország néhány év alatt elérhetne, egyetlen feltétellel: el kell vetni az energia végtelen növelésének ideológiájára építő iparfejlődés elhatalmasodott eszméjét.

*

Az energiafogyasztás, a társadalmi méltányosság szempontjai és a közlekedés technológiai módozatai összefüggését taglaló írásában Illich azzal is eltér a kispolgári ideológia szokványaitól, hogy — a proletariátus végletesen szimplifikált ideológiájából merítve — leértékeli a fogyasztási modellt, ugyanakkor a technológiai aszketizmus szószólójává válik. Írásából arra következtethetünk, hogy csöppet sem idegen tőle a konvergenciaelmélet, de nála a különbözőségek nem a nyugati típusú technostruktúrában mosódnak el, hanem egy olyan jellegű technoellenstruktúrában, amelynek jövőt jóslni a legjobb indulattal sem lehet. Az ideológiai harc során a két rendszernek egymásra gyakorolt hatásfolyamatában egy olyan harmadik hatást tételez, amely — aszketizmusával — a gyengén fejlett területek tömegei hangulata kifejeződésének tűnhet. Pedig — feltehetően — csupán egy sajátos látásmódú, az eredetieskedéstől nem idegenkedő perem-elit életérzésére jellemző. A redukált életformák megkívántatása a naiv népiességgel is rokon.

Farkas László