

Samen op stap of allemaal op eigen houtje?

Door *Colin Ward*

- Originele titel: onbekend
- Verschenen: 1991
- Bron: De As #98, <http://www.tijdschrift-de-as.nl>; Freedom to go - after the motor age, Freedom Press, London 1991
- Vertaling: Bas Moreel

Vorig jaar verscheen van de Engelse anarchist Colin Ward bij *Freedom Press*, London het boekje *Freedom to go - after the motor age* (vert. Bewegingsvrijheid - na de eeuw van de auto). Bas Moreel vertaalde het eerste hoofdstuk ('Lonely Ranger or Wagon Traits') daarvan voor dit nummer.

Samen op stap of allemaal op eigen houtje?

Ik wilde een anarchistisch boek over vervoer schrijven. Dat is niet eenvoudig, de verbanden zijn niet zo gemakkelijk te leggen. Dat moet de reden zijn waarom de laatste poging om zoiets te doen dateert van 1943, toen George Woodcock zijn brochure *Railways and Society* [Spoorwegen en maatschappij] schreef.

Anarchisme is een maatschappelijke ideologie die pleit voor een zichzelf organiserende samenleving zonder overheid. Het stelt dat in een samenleving zonder overheid harmonie zou heersen (zoals Kropotkin in het artikel over anarchisme in de elfde editie van de *Encyclopaedia Britannica* schreef) door "een voortdurend voortgaande bijstelling van het evenwicht tussen de vele krachten en invloeden.. in een dicht netwerk van allerlei groepen en federaties van uiteenlopende grootte en van allerlei niveau: plaatselijk, regionaal, landelijk, internationaal - tijdelijk of min of meer permanent - en met allerlei doelstellingen: productie, consumptie en ruil, verbindingen, gezondheidszorg, opvoeding, onderlinge bescherming, verdediging van het grondgebied, enzovoort, alsook voorziening in het voortdurend groeiende aantal behoeften op het gebied van wetenschappen, kunsten, letteren en sociale contacten".

Acceptatie van het egoïsme

"De politieke economie heeft de neiging om het egoïsme aanvaardbaar te maken; het socialisme heeft aangetoond dat in zulk een conflict de waarheid niet zegeviert doordat van twee tegengestelde opvattingen er één wordt geliquideerd maar de twee met elkaar te verzoenen. Zou het dan niet beter zijn als we, in afwachting van de oplossing die de toekomst zeker zal brengen, ons op die grote verandering voorbereiden door de conflicterende krachten te analyseren en te bezien wat er positief dan wel negatief aan is? Als dat zorgvuldig en gewetensvol gebeurt, zou dat misschien niet terstond tot een oplossing leiden maar wel althans het onschatbare voordeel opleveren dat we de aard van het probleem zouden onderkennen en zo op onze hoede zouden zijn voor allerhande utopieën." (Pierre-Joseph Proudhon, *Het stelsel van economische tegenstrijdigheden*, 1846)

Iedere politieke filosofie, ook het anarchisme, vertoont een spanning tussen oplossingen die het individu en oplossingen die de gemeenschap bevoordelen. Het vervoer, zowel van goederen als van mensen, is van die spanning een zinnebeeld en een schoolvoorbeeld. Geven we de voorkeur aan een collectieve voorziening voor deze algemene behoefte of vinden we dat de mensen hun vervoer maar individueel, op eigen houtje, moeten regelen?

Dit is een typisch twintigste-eeuws dilemma waar onze kinderen misschien in de eenentwintigste eeuw een oplossing voor zullen vinden. Het vloeit voort uit een bepaald maatschappelijk feit: de uitvinding en democratisering - maar alleen in rijke landen - van de auto. De negentiende eeuw was de eeuw van de trein - onze eeuw is die van de auto - vandaar de ondertitel van mijn verhaal: Na de eeuw van de auto.

Als door onvoldoende vindingrijkheid de inwendige-verbrandingsmotor niet was uitgevonden, zouden er nu toch vervoersproblemen zijn geweest. Echter wel andere en ze zouden hanteerbaarder geweest zijn. Het omvangrijke spoorwegnet zou financieel haalbaar zijn geweest en uitgebreid genoeg om alle menselijke nederzettingen met elkaar te verbinden, de lokale verbindingen zouden verzorgd zijn door eindeloze trams, 'volks gondels' zoals de Engelsman Richard Hoggart ze noemde. De aflevering van de goederen vanaf de spoorwegstations zou zijn gebeurd met paard-en-wagens van de spoorwegen (het King's Cross station in Londen had in 1947 nog paardenstallen in gebruik), stoomwagens en elektrische lorries. Maar in feite was de inwendige-verbrandingsmotor een uitvinding die op haar uitvinder wachtte. Iedereen wilde een paardloze wagen en Daimler en Benz slaagden er in 1884 als eersten in iets bruikbaar te maken. Hun uitvinding vormde een prikkel om kleine stoomwagens (oude autoliefhebbers hebben nog steeds de grootste bewondering voor het snelle en geruisloze optrekken van de Stanley Steamer uit 1904) en elektrische auto's te ontwikkelen - ondanks de ongelooflijke vorderingen in deze eeuw op elektronisch gebied is het echter, vreemd genoeg, nog steeds niet gelukt van het telkens opladen van accu's af te komen en iets aan hun gewicht te doen.

Pas de laatste decennia krijgen de milieuproblemen die de auto's veroorzaken, serieuze publieke aandacht. Wie vóór 1980 op de effecten van lood in de benzine wees, werd als een idioot en een bangmaker beschouwd. Vanaf 1980 kregen die mensen echter invloed op de wetgeving. Er bestond toen serieuze bezorgdheid over de effecten van de onverbrande koolwaterstoffen, koolmonoxide, stikstofoxiden, enz. die auto's op enorme schaal uitstootten, en sommige autoproducenten haakten daar met hun reclame op in door haast ten toon te spreiden met het voldoen aan nieuwe - veel te laat ingevoerde - wetten, en brachten modellen op de markt met of zonder katalysator al naar gelang die markt. Maar de kwalijke gevolgen van het explosief uitgedijde autogebruik kregen pas aandacht toen grote aantallen mensen absoluut niet meer zonder konden. De auto had allang een omwenteling in het vervoersysteem en in de natuurlijke omgeving teweeggebracht toen de eerste mensen zich zorgen over de gevolgen ervan voor de atmosfeer; voor de tol aan mensenlevens die het autoverkeer eist zijn we ongevoelig geworden. Het grootscheepse autogebruik is de eindzege van wat Proudhon noemde de acceptatie van het egoïsme; het is de permanente ondermijning van de economische levensvatbaarheid van openbare vervoerssystemen.

Het bezit van een auto heeft voor te veel mensen te veel voordelen om een zuiver politieke campagne daartegen voor wie dan ook aantrekkelijk te maken. De uitvinding van wat begon als speelgoed voor rijke mannen is niet ongedaan te maken. Iedere poging om de privé auto uit de markt te prijzen zal er ook weer speelgoed voor de rijken van maken. De econoom E.J. Mishan, een autoriteit op het gebied van de zogenaamde 'kosten-batenanalyse', stelde, op grond van de aantallen dodelijke slachtoffers en van de ontelbare andere maatschappelijke kosten van het autoverkeer[1], dat "de uitvinding van de auto één van de grote rampen is die het menselijk ras zijn overkomen".[2] Onnodig te zeggen dat niemand ook maar de minste notitie nam van wat Mishan schreef. Daar zorgde onze

opvatting over het egoïsme als een aanvaardbare levenshouding wel voor. Mishan betoogde dat “de auto de gemeenschap als geheel zoveel schade berokkent dat zij helemaal afgeschaft moet worden en dat het regeringsplicht is dit aan de gemeenschap voor te stellen, mét een uiteenzetting van alle implicaties die daarmee zouden samenhangen”. [3] Op Mishan’s logica was niets af te dingen.

Veronderstel, we pakken de zaak anders aan en leggen onze medeburgers een hele lijst mogelijke kleine veranderingen voor. Geen enkele regering zal de auto afschaffen. Deed ze dat wel, dan zou ze beginnen met uitzonderingen voor de regeringsdiensten. Veel plaatselijke overheden in Europa hebben echter een beleid gevoerd van terugdringen van het autoverkeer, niet sensationeel maar ook niet zonder enig effect. Onze afhankelijkheid van de auto is sinds het begin van deze eeuw steeds groter geworden. Die afhankelijkheid verminderen kost misschien even veel tijd maar zij zou een cumulatief effect kunnen hebben.

Maatschappelijke bedreiging

Juist voor de tweede wereldoorlog is er een film gemaakt naar een roman van H.G. Wells: Things to Come. Ze is eindeloos op tv te zien geweest. Na de rampen van een oorlog zijn de verbindingen verbroken en in een gedenkwaardige scène zien we Ralph Richardson als plaatselijke roverhoofdman in zijn Rolls-Royce aan komen rijden. Er is geen benzine meer en een paard trekt het voertuig. Omdat er geen rubber meer is rijdt de auto op de velgen. Maar de symboliek van het eigen vervoermiddel is gebleven. Het was een welgekozen tafereel. Sedert Edward VII de eerste in Engeland gemaakte Daimler bestuurde, is de luxe auto, zoals iedere Oost-Europeaan weet, steeds machts- en gezagssymbool gebleven. Gangsters mochten in Cadillacs of Deussenbergs rondrijden maar sinds op ieder filmjournaal Hitler in zijn zeswielige Mercedes Benz rondreed te midden van juichende menigten, heeft die firma kogelvrije voertuigen aan de heersers van deze wereld mogen leveren. Kijk naar het journaal en zeg wat het merk is van de auto die Gorbatsjov van het vliegveld naar de zetel van de regering in Peking bracht, of waarmee de president van Soedan door Chartoem reed, Pinochet door Santiago, Menem door Buenos Aires of de wereldleiders over de Champs Elysées voor de viering van 200 jaar Franse Revolutie. “Vanaf het ogenblik dat Lenin in een Rolls-Royce zijn tocht naar de macht maakte, is de elite van de klasselose sovjet maatschappij mateloos verliefd op grote auto’s. Wijlen president Brezjnef ging daarin het verste met een privé stal van meer dan een dozijn snelle dure auto's, waaronder twee Rolls-Royces, een Cadillac, een Mercedes Benz, een Citroën, een Maserati en een 200 pk Matra-Bagheera”. [4]

Een eerste aanwijzing voor een klimaatsverandering zou kunnen zijn als de burgers de vervoermiddelkeuze van hun regeerders belachelijk gingen vinden in plaats van een reden voor jaloezie. Dat gebeurde in Oost-Europa in 1989. Brandstofgebrek als doodsklap voor de auto kunnen we vergeten. Wie de tweede wereldoorlog heeft meegemaakt, kan zich de onuitputtelijke vindingrijkheid herinneren waarmee mensen toen hun auto tegen brandstoftekorten en rantsoenering in op de weg hielden. Een fles methaangas op het dak of in een aanhanger leverde de motorbrandstof. In Nazi-Duitsland passeerde een experimentele auto op louter hout in acht dagen twaalf Apenpassen. De neutrale Ierse Republiek, die het zonder brandstofolie en kolen moest stellen, slaagde erin om met turf niet alleen auto’s maar ook treinen en trams op gang te houden. In Brazilië, waar de bodem geen kolen en olie bevat, rijden acht miljoen auto’s op een mengsel van benzine en ethylalcohol. “Meer dan zes miljoen acre beste landbouwgrond levert nu brandstof voor auto’s, en omdat een alcoholdistilleerderij ongeveer 15.000 hectare land nodig heeft om te kunnen draaien, is de productie helemaal in handen van grote plantage-eigenaren gekomen”. [5] De oliebaronnen hebben moeten wijken voor de suikerbaronnen maar de auto's rijden nog steeds.

De arme wereld is ook onuitputtelijk in het vinden van methoden om auto's mechanisch rijklaar te

houden. De gemiddelde levensduur van een auto is in India 25 jaar. Daar en in Afrika, Latijns Amerika en Zuid-Oost Azië kunnen voertuigen door de ongelooflijke vakbekwaamheid van monteurs en smeden die onderdelen gieten, smeden of anderszins maken volgens methoden die in de rijke landen als volkomen onmogelijk zouden worden beschouwd. Overal ter wereld zijn plaatsen waar ieder motorvoertuig veel te waardevol is om aan de kant te doen, evenals er overal ter wereld landen zijn die voor het eerst de wereldmarkt betreden. De auto wordt niet vrijwillig opgegeven en overal ter wereld zijn mensen die beter weten hoe een auto op de weg te houden dan degenen die met autoproduktie te maken hebben.

We moeten zeggen dat de auto een persoonlijke bevrijding is en een maatschappelijke bedreiging. Zij fascineert en is gevaarlijk, zij tast voortdurend de steun van het publiek voor andere vervoerswijzen aan. Openbaar vervoer en eigen vervoer zijn symbolen bij uitstek van collectivisme en individualisme. Openbaar vervoergebruikers onderwerpen hun reistijden en routes aan die van het gebruikte voertuig. De gebruikers van eigen vervoer zijn volledig vrij in hun keuze, zij het dat die in de praktijk wordt beperkt door het feit dat miljoenen anderen ook van die vrijheid gebruik maken. De auto is tegelijk het toppunt van decentralisatie van het vervoer en van de absurditeit daarvan. Geen kenner van de twintigste-eeuwse beschaving heeft onze stemmingswisselingen tegenover de vrijheid en slavernij van de auto beter verwoord dan Lewis Mumford. In de jaren dertig verheugde hij zich dat we "in plaats van de trein, die naarmate er meer wagons meerijden tot een zeker punt steeds economischer wordt, nu een flexibeler individueel vervoermiddel hebben dat kan starten of stoppen of een hoofdweg of een zijweg kan opgaan zoals het 't beste uitkomt zonder op andere auto's te moeten wachten. En in plaats van de spoorlijn met haar neiging het vervoer op de hoofdverkeersaders te concentreren, heeft de auto ons het nieuwe autowegennet gebracht waardoor zij afgelegen gebieden doeltreffender en economischer kan bereiken dan met de trein mogelijk was: de economie van het spoor berust immers op de mogelijkheid de spoorbanen tot het uiterste te benutten en het vervoer zoveel mogelijk tot de voornaamste spoorlijnen te beperken. Bovendien kan de auto steile hellingen nemen en heeft zij in heuvelachtige gebieden een bewegingsvrijheid die het spoor niet kent...".[6] Twintig jaar later was Mumford, schrijvend voor mensen die een technische oplossing zochten voor de problemen die het algemene autogebruik heeft geschapen, zoals er nu allerlei voorstellen worden gedaan om voertuigen van een elektronisch kenteken te voorzien, nog altijd enthousiast over onze 'bewegingsvrijheid': "Denkt u eens aan het schitterende idee waar ingenieurs al serieus mee spelen, namelijk om de besturing van de auto uit handen van de bestuurder te nemen, waardoor deze gewoon passagier wordt van een op afstand bediend voertuig... denkt u eens aan de menselijke consequenties... Het besturen van een auto is een van de laatste resten van persoonlijke verantwoordelijkheid, van het doe-het-zelf beginsel geworden in onze op machines ingestelde economie. Aan het stuur van zijn auto heeft ook de ergste conformist nog enig gevoel van opluchting; hij kan in een opwelling een bestemming kiezen, zijn snelheid veranderen, een zijweg verkennen of in een bosachtige omgeving een picknickplaats zoeken. Uit veiligheidsoverwegingen of om overschrijdingen van de maximum snelheid tegen te gaan worden ons deze vrijheden een voor een ontnomen. Zou de automatisering tot het uiterste worden doorgevoerd dan zou er niets meer overblijven van de extra's die het reizen met een eigen vervoermiddel zo aantrekkelijk maken; alles zou hetzelfde blijven: de man, zijn baan, de omgeving. De mechanische resultaten zijn al efficiënter bereikt met de trein, en dezelfde graad van verveling is zonder technische foefjes veel goedkoper te bereiken door simpelweg thuis te blijven".[7]

Weer tien jaar later had Mumford weer iets nieuws bedacht in zijn strijd voor een rationele benadering van het vervoersprobleem. "Een deel van de winst die een nieuwe uitvinding oplevert gaat verloren", schreef hij, "als alle nog waardevolle vroegere uitvindingen automatisch aan de kant worden geschoven". Hij benadrukte dat "de vervoersproblemen van onze tijd niet met zuiver technische middelen kunnen worden opgelost: geen min of meer blijvende oplossing is mogelijk zolang niet alle

elementen die bij het vervoer een rol spelen: auto's, spoorwegen, vliegtuigen en helikopters, tram en bus, zelfs veerboten en niet in het minst voetgangers, afdoende aandacht krijgen".[8]

Iets later zou hij in het kader van de toen weer verder verschoven opvattingen als gevolg van het algemene autogebruik misschien ook iets aardigs hebben gezegd over de fiets, in die tijd in Amerika nog als kinderspeelgoed beschouwd. De hernieuwde belangstelling voor de fiets in Amerikaanse steden, ondanks het gevaarlijke verkeer, en in Europese steden met hun snelheidsbeperkingen herinnert ons eraan dat het dwaas is welk vervoermiddel dan ook als door de geschiedenis achterhaald te beschouwen.

Mumford had gelijk met zijn bewering dat de aantrekkingskracht van de auto gelegen is in de bewegingsvrijheid die zij verleent. Onze gehechtheid aan de auto tegen beter weten in heeft naar mijn mening te maken met kinderdromen over absolute individuele vrijheid waarvan wij ons maar moeilijk kunnen losmaken. De geschiedenis is vol van sprookjes over wonderlampen waar je met je handen overheen moest gaan en dan kon je jezelf ergens anders wensen, of van tovertapijten waarmee je moeiteloos onmiddellijk op reis kon. Als kinderen *Aladdins wonderlamp* en *Ali Baba's vliegende tapijt* ontgroeien gaan zij over naar sciencefiction fantasieën over straalmotoren die je om kunt doen als rugzakken of over eenpersoons helikopters zo groot als een fiets. Evenals kinderen verlangen we naar de wensmobiel: je wenst het en je bent er. De dodelijke fascinatie van jongeren voor snelle auto's en zware motoren wijst erop dat zij nog in de kinderlijke droomwereld van de wensmobiel leven.

Is er kans dat wij als samenleving loskomen van de wensmobiel? Zal het mogelijk zijn samen individuele oplossingen te vinden voor het algemene verlangen naar persoonlijke mobiliteit en zo samen te overleven in de eenentwintigste eeuw?

Voetnoten

- [1] E.J. Mishan, "Evaluation of Life and Limb: a theoretical approach", Journal of Political Economy, vol. 79, 1971, herdrukt in R. Layard (red), Cost-Benefit Analysis (Penguin, 1972)
- [2] E.J. Mishan, The Cost of Economic Growth (Allen & Unwin, 1977)
- [3] William Plowden, The Motor Car and Politics in Britain (Penguin, 1973)
- [4] Julian Pettifer en Nigel Turner, Automania: Man and the Motor Car (Collins, 1984)
- [5] ibid. -
- [6] Lewis Mumford, The Culture of Cities (Secker & Warburg, 1938)
- [7] Lewis Mumford, 'The Freedom to Go, Liberation (New York) May 1956
- [8] Lewis Mumford, The Urban Prospect (Secker & Warburg, 1968)

[verkeer en transport](#), [anarchisme](#)

From:

<https://anarchisme.nl/> - **Anarchisme.nl**

Permanent link:

https://anarchisme.nl/namespace/samen_op_stap_of_allemaal_op_eigen_houtje

Last update: **16/10/19 10:14**