

HET VERKEER, NU EN IN DE TOEKOMST

6 maart 1964

Goedenavond, vrienden.

Aan het begin van deze bijeenkomst wijs ik u erop, dat wij niet alwetend of onfeilbaar zijn. Tot mijn spijt moet ik u er verder op wijzen, dat ik voor het onderwerp van deze avond als invaller spreek, daar de sprekers van uw eigen Orde op het ogenblik elders werkzaam zijn. Dit onderwerp is dan:

HET VERKEER, NU EN IN DE TOEKOMST

Een onderwerp, waarvan de meesten van jullie, naar ik aanneem, gedacht hebben: "Wat heeft dit nu nog met geestelijke waarden en waarheid te maken?" Ik zal trachten u dit duidelijk te maken aan de hand van de ontwikkelingsbeelden.

Het verkeer is namelijk een van de graadmeters van de instelling en psychische achtergronden van de mens. Juist hierdoor kunnen deze voor u altijd weer waarneembare verschijnselen buitengewoon interessant zijn. Dat verkeer in verband staat met zuiver sociale problemen en soms ook geestelijke, politieke of godsdienstige achtergronden kan hebben, maakt het mijns inzien slechts eens te meer belangwekkend. Het hedendaagse verkeer is gebaseerd op een toenemende luxe en een steeds stijgende behoefte aan gemak. Menigeen zal mij dit willen bestrijden. Indien wij echter zien, hoe de doorsnee burger met zijn auto zelfs de meest onbelangrijke afstanden nog af wil leggen, hoe men zich met gemotoriseerde fietsen en dergelijke voertuigen zelfs voor zeer kleine afstanden met grote risico's door het verkeer heen slingert, zo zal men toch toe moeten geven, dat ongeveer 4/5 van het hedendaagse verkeer niet kan worden beschouwd als maatschappelijk nuttig of noodzakelijk.

De eis echter, die vanuit het verkeer wordt gesteld, is ruimte. Deze ruimte moet niet alleen worden gevonden voor het vervoer zelf, het rijden en dus in lengte en breedte van het wegennet, maar ook in de ruimte voor stilstand, het parkeren of opslaan van voertuigen. Wat zich nu in het heden vertoont, geeft het volgende beeld:

In alle landen der wereld - ook de USA hoeft u daarbij niet uit te sluiten - zijn de wegen niet berekend op het aantal voertuigen, dat hiervan gemiddeld gebruik wenst te maken. Het grootste deel van het lastvervoer is om utiliteitsredenen of goedkoopte, overgeschakeld van vervoer via spoorwegen of via vaste scheepvaartroutes, naar de weg. Hierdoor is een algehele overbelasting van de wegen ontstaan, die vooral in steden en agglomeraties een bijzondere nadruk pleegt te bezitten.

Wanneer men de grote steden van Nederland als voorbeeld neemt zal men kunnen constateren dat laden en lossen met vaak overmatig omvangrijke vrachtvoertuigen, regelmatig plaats zal vinden in kernen en op wegen die daarop niet berekend zijn, zodat verkeersopstoppingen worden veroorzaakt. Verder zult u steeds weer kunnen constateren, dat mensen voor het afleggen van betrekkelijk geringe afstanden - 5 à 6 km - hun "wagen" nemen, om deze dan gedurende de gehele dag te parkeren in de drukste delen van steden en dorpen. Zo nemen zij de ruimte weg voor anderen, die korter zouden willen parkeren, maar vormen ook - en volgens mij is dit wel het belangrijkste - een hinderpaal voor het andere verkeer.

U zult begrijpen, dat dit op de achtergrond van dit alles een m.i. onmatig groot egoïsme is. Dit soort zelfzucht schijnt juist bij de bezitters van auto's in het bijzonder voor te komen.

Er is een schrijver die, met allure, het volgende beeld geeft van de moderne automobilist:

"Als een vriendelijke, welbespraakte man, klautert hij achter het stuur. Zodra hij contact heeft gemaakt en de motor knettert, verandert hij. Zijn gelaat vertrekt en lijkt op dat van een duivel. Zijn zenuwen trillen als te strak gespannen snaren pijnlijk bij elke overtreding van verkeerswetten door anderen, of elke manoeuvre door andere verkeersdeelnemers, dat hem niet aangenaam is. Hij is geneigd voortdurend op anderen te schelden, ofschoon hij dit tegenwoordig vaak vooral binnensmonds doet. Wanneer het gaat om het bereiken van snelheid hindert hem bepaling noch beperking. Hij wenst geen beperkingen meer. Hij is de autocratische koning van de weg, de machtige machine, die alles meent te mogen verdringen."

Ik meen, dat in deze schijnbaar wat overtrokken schets van de automobilist veel waarheid schuilt. Natuurlijk, er zijn goeden ook. Maar deze mensen, die hun behoefte aan macht, gezag, spanningen, plegen uit te leven, zodra zij achter het stuur zitten, zijn toch wel zodanig talrijk in aantal, dat zij het beeld van het verkeer en de reacties van andere weggebruikers op het gemotoriseerde verkeer grotendeels bepalen. De resultaten hiervan zijn steeds merkbaar. Ik zou u erop willen wijzen, dat - en dit geldt weer zeker niet alleen voor Nederland - snelheidsbeperkingen zelden of nooit werkelijk worden aanvaard. Deze behoren tot de meest noodzakelijke, maar gelijktijdig tot de meest overtreden voorschriften ter regeling en beveiliging van het verkeer. Beperkingen t.a.v. parkeren, dubbel parkeren, inhalen op bepaalde wegen enz. worden eveneens herhaalde malen overtreden. Men houdt geen rekening met de rechten van anderen, zodra men maar meent, dat eigen voertuig wel tegen een stootje bestand is. Ook bij hen, die zorg dragen voor openbaar en publiek verkeer, blijkt de neiging steeds weer te bestaan, vrachtwagen of autobus te zien als een machtig wapen, waarmee de eenvoudige automobilisten in hun kleinere wagens geterroriseerd mogen worden en desnoods van de weg gedrukt kunnen worden, wanneer dit voor eigen genoegen, gemak of snelheid bevorderlijk schijnt.

Het resultaat van dit alles is een toenemend aantal verkeersknopen, een toenemen van de overmatige belasting van wegen, waarbij door 'jachten' en het aanhouden van te korte onderlinge afstanden, niet alleen vele gecompliceerde ongelukken en kettingbotsingen plaats zullen vinden, maar ook het bereiken van een redelijke gemiddelde snelheid praktisch onmogelijk wordt. In de steden zelf wordt het openbaar verkeer door het omschreven gedrag der verkeersdeelnemers en de overbelasting van de wegen sterk gehinderd. Dit betekent, dat de exploitatie steeds duurder wordt, de prijs steeds hoger, waardoor weer steeds meer mensen er toe bewogen zullen worden, naar een eigen en persoonlijk middel van vervoer om te zien: wat de overbelasting, vertraging, duurdere exploitatie, kosten enz. weer vermeerdert.

Het is duidelijk, dat dit zo niet lang meer door kan gaan. Leuzen als: "rij sneller, het ziekenhuis wacht u", of: "wees een heer in het verkeer", blijken weinig uit te halen. Beroep op de gevoelens van persoonlijke verantwoordelijkheid enz. halen bij een deel van de verkeersdeelnemers weinig uit. Wij hebben nu eenmaal te maken met een in andere delen der maatschappij niet zo opvallend optredende egoïsten. Deze egoïsten zullen nu eenmaal eigen begere doorzetten ten koste van alles. De regeringen grijpen daarom overal in, niet alleen door een steeds toenemend aantal regelingen, maar ook door steeds zwaardere lasten te doen drukken op het wegverkeer. Verder zal men trachten door een steeds rigider handhaven van de ambtelijk gestelde normen het verkeer te ordenen en aan de bestaande mogelijkheden aan te passen. De autoriteiten kunnen er echter nog steeds niet toe komen, de persoonlijke aansprakelijkheid van elke verkeersdeelnemer zover te verhogen, dat hij zelf, persoonlijk en lijfelijk, aansprakelijk is voor alles, wat hij veroorzaakt.

Dit klinkt u misschien wat overdreven in de oren. Toch zal over een 10 à 15-tal jaren het veroorzaken van dood in het verkeer zonder meer als strafbaar feit worden gezien, waarbij niet allen van dood door schuld, maar ook van doodslag, of zelfs moord gesproken zal worden, dit laatste, wanneer men de dood van anderen door eigen grove nalatigheden heeft veroorzaakt. Men zal voor deze feiten dan dezelfde onvoorwaardelijke veroordelingen uitspreken, die nu gangbaar zijn voor dergelijke misdaden binnen normaal maatschappelijk verband.

Een dergelijke opvatting wordt overigens steeds meer noodzakelijk: ook in een geordende maatschappij kan men niet alles met regels en wetten dwingen. Want er zijn nooit genoeg mensen om op de naleving van een ingewikkeld stelsel van regels en wetten toe te zien. Men zal dan ook moeten uitgaan van een absoluut aansprakelijk zijn van eenieder, voor de gevolgen van eigen daden, zelfs indien deze aansprakelijkheid verder gaat dan het nu schijnbaar redelijke.

Mij dunkt, dat minder regels, maar harde straffen, die gebaseerd zijn op resultaten en niet op bedoelingen, niet alleen het aantal ongevallen aanmerkelijk zal doen verminderen - de risico's worden te groot, wanneer men "even iets waagt" - maar ook het gebruik van de wegen voor minder interessante doeleinden - vanuit maatschappelijk standpunt dan - aanmerkelijk zullen doen afnemen. Dergelijke maatregelen zullen op verzet stuiten. Dat is onvermijdelijk. Maar zij zullen meer resultaten brengen dan alle andere systemen en maatregelen tezamen, zeer hoge belastingen op het wegverkeer inbegrepen.

Wij zullen ons binnen dit kader ook af moeten vragen, wat de plaats van het publieke vervoer in deze dagen is. Op alle gebied wordt men in deze dagen met sociale instellingen geconfronteerd die dóór het geheel vóór het geheel in stand worden gehouden. Dat is begrijpelijk en juist, want de mens leeft nu eenmaal binnen een gemeenschap en de mensheid is nu eenmaal een eenheid.

Eenieder, die deel is van een gemeenschap, is verplicht tot - maar heeft ook rechten op - onderling dienstbetoon. Alleen hierdoor kan een maatschappij met menswaardige levenscondities bestaan. Nu wil men het openbaar vervoer tot op heden exploiteren en beschouwt het dus als een dienstverlenende onderneming, die tot taak heeft, voor alles winst te maken.

Het is echter duidelijk, dat dit onder de huidige omstandigheden geen aanvaardbaar standpunt meer is. Een op winstgevende exploitatie gebaseerde verkeersonderneming zal, bij steeds oplopende lasten en steeds tragere verkeersmogelijkheden, alleen steeds duurder kunnen worden en daardoor, zelfs indien wij verder voldoende sociaal besef veronderstellen, toch steeds meer mensen er toe bewegen om dan maar een eigen vervoersmiddel te gaan gebruiken.

De enige oplossing, die ik hier zie, is gelegen in het scheppen van een praktisch vrij publiek verkeer, waarbij men niet meer streeft naar winsten, of voor alles tracht de geleden verliezen te beperken, ook wanneer dit ten koste van vervoeraanbod moet gaan, maar eenvoudig wordt geëxploiteerd ten laste van de gemeenschap, die door belastingen de middelen opbrengt, waardoor het mogelijk wordt, op verantwoorde wijze en zonder iemand onrecht te doen, het verkeer binnen de steden te beperken en zo een toenemende verkeersrust juist rond deze knooppunten te scheppen.

Naar ik meen zal een dergelijke oplossing althans in de eerste tijd minder aanvaardbaar worden geacht. In de eerste plaats zijn er zovele - meestal minder nuttige - projecten, waaraan de middelen van de gemeenschap besteed worden, dat men geen gelden meent te kunnen vinden, om iets dergelijks te verwerkelijken. In de tweede plaats gevoelt men er niet voor een exploitatie, die toch nog enige winstmogelijkheid op kostenbeperking met zich kan brengen, nu maar ineens om te zetten in een openbare faciliteit, die gratis of tegen een symbolische vergoeding gebruikt kan worden. Men meent op het ogenblik, dat ook het openbaar vervoer nog een kwestie is van gezagsverhoudingen plus rendabele exploitatie. Volgens mij kan dit echter, gezien de heersende omstandigheden, nooit aanvaardbaar of goed zijn.

Het ligt niet op mijn weg op alle problemen van het openbaar vervoer in te gaan, maar wil er toch op wijzen, dat bv. in San Francisco op het ogenblik maatregelen worden overwogen tegen z.g. stadsbussen, omdat dezen met hun uitlaatgassen de lucht verpesten en mede als oorzaak worden beschouwd van de op plaatsen haast dodelijke eigenschappen van de daar zo vaak heersende "smog". Ook in dit opzicht blijkt het openbaar vervoer niet direct op de belangen van de gemeenschap ingesteld te zijn. Ofschoon men langzaamaan wel beseft, hoe belangrijk de luchtverontreiniging is voor de gezondheid van de mensen - hoe groot de werkelijke schade is, beseft men nog niet - zal men stellen: een bus is nu eenmaal goedkoper dan een andere wijze van vervoer. Dan moet men de gassen maar op de koop toe nemen.

Ook wat betreft frequenties, aanbod van vervoer en trajecten, houdt men geen rekening met de belangen van toch vaak belangrijke delen der gemeenschap, maar alleen met wat men noemt: de mogelijkheid tot redelijk lonende exploitatie. Deze situatie zal betrekkelijk snel veranderen. De enige mogelijkheid om de verkeersknopen op te lossen, is namelijk eenvoudigweg instellen, dat men, om zich met een gemotoriseerd voertuig binnen een stad te bewegen, een afzonderlijke vergunning daartoe nodig heeft, deze maatregel, die een frequent en goedkoop openbaar vervoer noodzakelijk maakt, wordt overigens reeds overwogen voor enkele delen van Londen en New-York.

Andere systemen om de verkeersvloed in steden te beteugelen zijn o.m. gebaseerd op het afsluiten van alle doorgangen, gaande van het ene stadsdeel naar het andere. Men stelt een eenrichtingsverkeer in op zodanige punten, dat men bepaalde wijken dus slechts op een of twee punten kan betreden en op evenveel punten weer kan verlaten, terwijl toeweg en afweg zo dicht bij elkander liggen, dat geen doorgaand verkeer enige winst kan boeken, door de wijken te doorkruisen. Hiermede voorkomt men, dat ander verkeer dan degenen, die ter plaatse moeten zijn, zich in deze wijken beweegt. Opvallend is, dat deze soort maatregelen vooral dáár genomen worden, waar een soort dorpsmentaliteit groeiende is. Wij zien bv. dergelijke systemen steeds meer gebruiken in West-Duitsland - Oost-Duitsland kent geen problemen met gemotoriseerd verkeer - en in Zweden: beide gebieden, waarin de mens zich steeds meer plegen te isoleren van het geheel en clanvorming sterk optreedt. Toch is ook alleen in dergelijke maatregelen de oplossing voor de problemen van het stadsverkeer niet te vinden. Daarbij moet men zich realiseren, dat wij maatregelen en oplossingen bespraken voor bepaalde, delen van het wegverkeer, maar dat aan het verkeer zelf nog vele andere groepen meedoen, die elk weer op eigen wijze problemen scheppen. Denk bv. eens aan de problemen, die de voetgangers veroorzaken.

Er zijn echter nog andere dingen, die onder verkeer vallen. Zo zien wij in de luchtvaart op het ogenblik een opvallende neiging steeds grotere en snellere vliegtuigen te bouwen. Dat hierdoor op den duur geen lonende exploitatie mogelijk kan zijn, schijnt men maar liever te vergeten. Toch gaat het er ook bij de luchtvaart in wezen niet om een zo groot, luxueus en groots mogelijke vervoerswijze te vinden, maar om zo goedkoop en zo eenvoudig mogelijk aan zoveel mogelijk mensen een redelijk snel en regelmatig vervoer te bieden. Dat is het ware dienstbetoon. In de luchtvaart van heden denkt men echter minder aan werkelijk dienstbetoon t.a.v. de gemeenschap dan men misschien af zou leiden uit de vele reclameleuzen. In de meeste gevallen denkt men allereerst aan prestige. Aanschaf van nieuwe toestellen, het vliegen van bepaalde trajecten is meestal in de eerste plaats een kwestie van aanzien, niet van werkelijke behoeften. Vernieuwingen zijn een prestige zaak, die weinig of niets met de feiten te maken heeft.

Bij de scheepvaart zien wij soortgelijke verschijnselen. Er zijn landen die een op zichzelf niet lonende of noodzakelijke vloot in stand houden - niet alleen ter bescherming van de grote beleggingen, die men daarin eens gedaan heeft - maar hoofdzakelijk als vlagvertoon, als middel om zich een zeker aanzien als zeevarende mogendheid te verwerven of zijn prestige te bewaren. Opvallend is, dat regeringen zich achter deze wijze van werken en denken stellen met maatregelen, die in feite een rendabel, snel en goedkoop vervoer ter zee onmogelijk maken.

Dan hebben wij nog geldverkeer, de uitwisseling van valuta's. Dit is in deze dagen slechts zelden op de realiteit gebaseerd: de verschillende munten worden ten opzichte van elkander eenvoudig in waarde gefixeerd. Of de aangenomen waarde op de werkelijkheid is gebaseerd of niet, doet daarbij kennelijk minder ter zake, terwijl men in vele landen willekeurige regels stelt, waardoor de overdracht van gelden wordt beperkt enz. Ook hier geeft men blijk van een kortzichtige en egoïstische instelling, waardoor eenieder eist zijn eigen voordeel ten koste van anderen te mogen nemen. Men beseft kennelijk nog niet, dat in een wereld die zo dicht bevolkt is als de uwe, men ook op dit terrein slechts op basis van werkelijke waarden als een geheel zal kunnen fungeren en alle mogelijkheden inderdaad realiseren.

Laat mij echter niet te ver gaan met een omschrijven van alles, wat er nu op dit gebied bestaat. Het is voldoende, wanneer u uit het voorgaande enig inzicht hebt gekregen in de ontwikkelingen,

die noodzakelijkerwijze zullen moeten plaats vinden. Laat ons nu gaan zien, wat de toekomst kan brengen.

De crisis, die op het ogenblik over bijna geheel de wereld bestaat, is in hoofdzaak een gevoels-crisis. Wat er aan oorlogsdreiging, aan politieke en economische strijd leeft, is in feite grotendeels op emoties gebaseerd en eveneens emotioneel gericht. Deze emotionaliteit neemt hand over hand toe. Het zal dan ook wel enige jaren duren voor aan dit klimmen van gevoelens en gevoeligheden paal en perk gesteld kan worden. Wij mogen dan ook veronderstellen, dat deze gevoelsonrust alle verkeersproblemen zal beïnvloeden en haast overal de neiging zal doen ontstaan steeds meer beperkingen voor alle vrij verkeer op te richten.

Er behoeft dan ook in de komende 5 à 10 jaren ook niet gerekend te worden op grotere faciliteiten en vrijheden in het verkeer. Integendeel, het zal steeds moeilijker worden voor de mens om op een verantwoorde en redelijke wijze nog persoonlijk aan het verkeer deel te kunnen nemen. Juist omdat men steeds meer alles gaat afstemmen op de extremisten in het verkeer, die ik wat betreft de automobilisten, door een citaat heb getracht te omschrijven, zal de verkeersvrijheid maar daarmee ook de mogelijkheid tot doelmatig verkeer steeds meer in het gedrang komen.

Het ogenblik, dat het prestige, dat op het ogenblik nog aan het bezit van een automobiel is verbonden - het statussymbool - terugvalt tot nul, komt echter naderbij. Zelfs op dit ogenblik kan men slechts nog met zeer bijzondere en kostbare wagens zich enige status verschaffen. Men vertelde mij, dat in deze tijd zelfs een werkster vaak met de auto bij haar werkhuis aankomt en eenvoudig weigert te komen, wanneer geen redelijke parkeergelegenheid voor haar wagen bestaat. Dit grapje heeft een bittere achtergrond: De massa heeft zich meester gemaakt van een symbool, dat volgens haar eens het aanzien van uitverkorenen bepaalde. Zij beseft nog niet, dat de waarde als statussymbool daarvoor wegvalt en tevens de gebruikswaarde door te grote aantallen aanmerkelijk verminderd wordt. Wij voorzien dan ook, dat zeer sterk de nadruk zal vallen op de mogelijkheden van het openbare vervoer, waarbij men wel eens zo ver zou kunnen gaan, dat men op een bepaald ogenblik zijn auto alleen nog zal kunnen gebruiken om, na vervoer met de wagen per trein, in een automobilistenreservaat wat rondjes te draaien.

Het beeld is wat overdreven. Geloof mij echter, wanneer ik zeg, dat in een economie, die zo wankel is als de uwe, men niet zonder meer voort kan gaan met het uitbreiden van een wagenpark en een vernieuwen van een wagenpark, terwijl men geen weggennet bezit, dat hiervoor werkelijk geheel geschikt is en niet de testen op kan brengen, die met het instandhouden en op de onderhouden van dit wagenpark nu eenmaal noodzakelijkerwijze verbonden zijn, zoals: garages, arbeid, pompen enz., wegen, rustgelegenheden langs die wegen, communicatiesystemen voor hen, die onderweg zijn enz. enz. Men zal wel maatregelen, moeten nemen. Men zal trachten dit te doen door het de mens steeds moeilijker te maken het recht te verwerven zich met een auto op de weg te bewegen en de kosten van dit vervoer te dragen. Hoeveel bezwaren daaraan verbonden zijn, behoef ik, naar ik meen, niet eens te vertellen. Dat begrijpt u zelf wel.

De onlusten en roerigheden van deze tijd vergen vaak blikvangers. Als gevolg daarvan zullen wij vele onnodig grote of zelfs geheel onnodige projecten zien, die zogenaamd het publiek moeten dienen of de verkeersmogelijkheden moeten vergroten.

Ik geloof niet, dat dit altijd mee zal vallen. In Nederland is bv. een ondergrondse spoorlijn niet exploiteerbaar, tenzij zij wordt uitgebreid onder het gebied van de gehele randstand. Pas wanneer het verzorgingsgebied van dergelijke ondergrondse verbindingen groot genoeg wordt - minimum 2.000.000 personen, die belang hebben bij dit vervoer - zal men onderhoudskosten e.d. terug kunnen winnen.

Pas wanneer men over een groot achterland beschikt en vele verbindingen mogelijk kan maken, zal ook inderdaad van een ontlasting van openbaar en zelfs particulier vervoer ontstaan, zodat ook de voor Nederland wel zeer hoge kosten van aanleg en onderhoud goed gemaakt worden door het nut, dat men bovengronds in verkeer en mogelijkheden tot vervoer daaruit wint.

Wanneer men dus in steden, die een dergelijke uitbreiding aan hun net niet kunnen geven, aankomen met een ondergrondse of monorailbaan, zult u zich moeten realiseren, dat deze geen feitelijk nut hebben. Toch zal men in vele plaatsen dergelijke vervoersmiddelen trachten te bouwen, omdat zij een prestigezaak zijn en bovendien een oplossing van sommige problemen mogelijk maken, die men op andere wijze niet goed aan durft pakken.

In het buitenland is dit reeds meer verbreid, maar ook Nederland zal daaraan zeker mee gaan doen, al zal het wel niet zo gek worden, dat een dorp met 500 inwoners uit prestigeoverwegingen een monorail ringbaan wil bouwen uit angst, dat het anders niet meer meetelt.

(In Ohio was sprake van een dergelijk project.)

Het spaak lopen van de economische plannen zal overigens hier wel een rem vormen en overdrijvingen eenvoudig onmogelijk maken. Wanneer wij over 5 jaren stellen, dat de ontwikkeling van het openbaar vervoer werkelijk doorzet, zo mogen wij aannemen, dat zij na ongeveer 10 jaren uitgewoed zal zijn. Met als gevolg, dat vele prestigeprojecten onafgemaakt zullen blijven liggen.

In dezelfde tijd zullen vele prestige vervoermaatschappijen - ik denk daarbij zeker niet aan de KLM, want er zijn vele maatschappijen, die minder rendabel en nuttig zijn - het loodje moeten leggen. Ook bij deze beperkingen spreekt het egoïsme mee: op een gegeven ogenblik vindt men het toch belangrijker, dat een minister-president een mooi huis heeft en een luxueus aangekleed kantoor, dan dat een staatje een deficit verzamelende luchtvaartmaatschappij met een paar kreupele vliegtuigen heeft.

Ongeveer hetzelfde zal, zij het uit andere drijfveren, op de wereldzeeën gebeuren. Daar bestaat op het ogenblik n.l. een overcapaciteit, die op het ogenblik alleen kan worden in stand gehouden door afspraken. Maar meer en meer trachten reders zich te onttrekken aan de beperkende bepalingen, zodat steeds meer ruimte komt voor een moordende concurrentie.

Dit laatste weet men tot op heden wel binnen de perken te houden. Maar men zal niet onbeperkt rederijen kunnen handhaven, die met verlies werken of op het kantje van verlies blijven bestaan en dezen toch nog als werkelijk particuliere ondernemingen aan "den volke" voorstellen. Het resultaat zal een sterke inkrimping zijn van de handelsvloot op alle zeeën. Iets wat vermoedelijk reeds over rond 2 jaren inzet en ongeveer 15 jaren zal aanhouden. Gelijktijdig betekent dit echter een sanering van de koopvaardij, omdat men over zal gaan tot het bouwen van nieuwe schepen, die gemakkelijker exploitabel zijn, geringe personeelsbehoefte hebben en voor meerdere doelen zullen kunnen dienen. Vele grote passagiersschepen zullen uit de vaart worden genomen, terwijl steeds meer kleinere schepen in de vaart zullen komen met vrachtpassagiersaccommodatie gebouwd op redelijke snelheid en met een redelijke luxe, maar zonder de overdrijving van luxe, die de meeste grote passagiersschepen kenmerkt.

Automatisering zal een grote rol gaan spelen in het verkeer van de toekomst. Voor in gebieden, waar zeer veel treinen lopen over enkele lijnen, zal men trachten de baan geheel vrij te maken van elke directe kruising. Regeling van het verkeer zal in het begin plaats vinden met behulp van automatische schakelingen, maar later zal men overgaan tot een geheel automatische bediening. Over ongeveer 35 jaar zal het mogelijk zijn om in te stappen in een trein te Rotterdam en, zonder conducteur of bestuurder te zien, door te rijden tot Alkmaar of den Helder, zonder dat een levend wezen u gecontroleerd heeft, van een kaartje voorzien of aan de bediening van de trein heeft deelgenomen buiten de enkelen, die de regelautomaten van de baanvakken - groter dan nu - bewaken en zo nodig controleren en nazien.

Het is misschien wel aardig dit reeds nu te horen, vooral omdat dit het verkeer per trein aanmerkelijk goedkoper zal maken, dan nu denkbaar is. Automatisering wordt bij alle vervoer steeds belangrijker, omdat juist hier personeelslasten het grootste deel van de werkelijke exploitatiekosten - uitgezonderd rente op belegd kapitaal misschien - uitmaken.

Wij mogen niet vergeten, dat juist ook in de sector van het verkeer steeds minder mensen te zien zijn, die werken uit belangstelling voor hun beroep. Meer en meer treedt het egoïsme naar voren, waarbij men voor zo gering mogelijke arbeid een zo groot mogelijke beloning wenst te ontvangen en in zijn taak alleen het werkelijk noodzakelijke verricht. Wat men vergeet is, dat juist door deze instelling de mens zijn eigen plaats in de maatschappij of beroep doet vervangen door machines en door eigen eisen uiteindelijk zichzelf overbodig maakt.

Ik geef u een eenvoudig en absurd voorbeeld hiervan.

Stel dat u naar de bioscoop gaat. Daar staat een portier. Normalerweise zal men deze man een kleine gabe toeschuiven, waarvoor hij, zij het niet op dat ogenblik, inderdaad ook wel arbeid verricht. Nu zegt deze mens op een gegeven ogenblik: ik moet veel meer verdienen en wil daarom 20% van de entreprijzen als fooi ontvangen. Wanneer u dit weet, zult u nog wel eens denken. Wanneer u dan bovendien tot de ontdekking komt, dat deze man zijn fooi tracht op te schroeven tot een hoger percentage, zult u zich af vragen, of het niet beter is een bioscoop of theater te bezoeken waar men geen portier heeft staan naast de kassa. Er zal dan een ogenblik komen, waarop de neiging zo groot wordt, dat zelfs de beste theaters zich onder deze omstandigheden geen portier meer kunnen permitteren, omdat anders het publiek wegblijft. Opzettelijk koos ik een onmogelijk voorbeeld. Maar u kunt daaraan zien, waar het naar toe gaat, indien men in zijn eisen onbeperkt is, maar in dienstverleningen zich steeds meer beperken wil.

Bij een beschouwen van de toekomst van het verkeer zullen wij verdere aandacht moeten besteden aan de modernere uitvindingen, die eveneens het stempel dragen van deze tijd en deze mensheid. In de eerste plaats zullen wij vast moeten stellen, dat men steeds betere en betrouwbaarder methoden zal vinden, om personeel door automaten te vervangen en zelfs de bewegingen van voertuigen, treinen enz. voor een groot deel door een soort elektronisch brein te laten regelen.

Dan zien wij nieuwe methoden bij het vervoer te water, waarbij ik niet zozeer denk aan bv. de Hovercraft, maar aan vleugelboten, een soort vliegtuigen te water, die zo groot gemaakt kunnen worden, dat, mede gezien de grote snelheid en wendbaarheid, alle vervoer, zelfs vrachtvervoer lonend wordt en blijft. Kleinere vaartuigen zullen waarschijnlijk in vaste diensten en in verhouding tot de nu gebruikte schepen geringe capaciteit passagiers op kortere trajecten gaan vervoeren. Wanneer u bv. over rond 30 jaren naar Engeland wilt varen, zo doet u dit zeer waarschijnlijk in een soort autobus ter zee met ongeveer 150 plaatsen. Wanneer u tenminste geen wegvervoer met elektrische tractie prefereert door de tunnel, die er dan ook zal zijn.

De luchtvaart zal moeten kiezen tussen de vele nieuwe mogelijkheden, die haar ten dienste komen te staan. Supersnel verkeer zal alleen over grote afstanden werkelijk lonend blijken te zijn en dan nog alleen voor beperkte groepen, die de kosten daarvan inderdaad kunnen en willen dragen. Enerzijds zien wij dus zeer snelle vliegtuigen, die, voornamelijk op automaten werkende en zo weinig personeel vergende, een redelijk aantal passagiers in zeer korte tijd kunnen overbrengen en weinig direct onderhoud vereisen. Dit zullen stratosfeervliegtuigen zijn die a.h.w. worden gelanceerd, zeer snel grote hoogte bereiken en 3/4 van hun baan in de zeer dunne dampkring boven de stratosfeer afleggen. Transport van een luchthaven in de buurt van de kust van Europa naar een luchthaven bv. in de buurt van New-York zal zonder tussenlandingen uiteindelijk kunnen worden afgelegd in 5 tot 6 uren, in bijzondere gevallen zelfs 3 tot 4 uren. Men zal mede gebruik maken van de snelle stromingen in de stratosfeer, om de landingssnelheid tijdig en snel te bereiken. Luchthavens als Schiphol komen voor dit verkeer niet in aanmerking, omdat het landen en starten zeer veel lawaai betekent en bovendien een zekere veilige zone rond de luchthaven zal eisen.

Bijkomend verkeer over kleinere afstanden zal waarschijnlijk plaats vinden met kleinere vliegtuigen - accommodatie voor 30 tot 40 reizigers - die misschien wat langzamer zijn, maar daarvoor vele eigenschappen vertonen van de huidige helikopters. Deze kleinere luchtvaartuigen zullen met grote frequentie en langs vaste banen vliegen, daarbij alle trein en met meeste wegverkeer vervangende voor afstanden boven de 1050 km.

Dankzij het groeien van zekere mogelijkheden tot klimaatbeheersing, o.m. door het brengen van statische ladingen in de atmosfeer, zullen deze vliegtuigen hun bestemming met de regelmaat van een trein kunnen bereiken, zij produceren weinig geluid en kunnen daarom landen vlak bij of zelfs in het midden van steden en agglomeraties.

Een ander voertuig van de toekomst, dat u misschien wat ouderwets voor zal komen is een nieuwe versie van de zeppelin. Al heeft men deze wijze van luchtvaart afgedankt, toch bergt zij vooral voor wat langzamer verkeer grote mogelijkheden. Voor langere lijnen met meerdere tussenstations zal men te maken krijgen met een nieuwe versie van de zeppelin, die 800 tot 900 passagiers zal kunnen vervoeren, een redelijke accommodatie biedt als couchettes en een automatisch restaurant en, zij het misschien aan de eindpunten, niet meer direct landen zal. Kleinere voertuigen - herinnerende aan de helikopter van nu - zullen langs zij komen en zorgen, dat men de stad van zijn bestemming bereikt, zonder dat het moederschip hoeft te landen, of zelfs maar eigen vaart teveel hoeft te vertragen. Zelfs continentale en wereldomspannende ringlijnen zullen met dergelijke voertuigen worden geëxploiteerd. Dit is alleen voor goedkoop massavervoer. Ministers e.d. reizen natuurlijk nog alleen per vliegtuig.

Dit alles betekent onder meer dat de gejaagdheid, die in alle verkeer op het ogenblik wel schijnt te domineren, af zal nemen. Er zal een ogenblik komen, dat juist het "op je gemakje aan doen" een symbool wordt van status. De armen zullen misschien nog hard moeten lopen en haast hebben. Maar iemand, die het even rustig kan doen, zal zich niet meer haasten. Al is het alleen maar, om op deze wijze te tonen, dat hij ook meetelt in de maatschappij. De mens zal daardoor ook weer meer tijd krijgen - of nemen - voor dingen, die men op het ogenblik over het hoofd pleegt te zien, als natuurschoon, contacten met de medemens, kortom, al datgene wat het leven van de mens eigenlijk menswaardig en leefbaar maakt.

Ik meen, dat de mentaliteit van de mensen hierdoor sterk zal kunnen veranderen in korte tijd. Omdat men een groter begrip voor vele natuurwetten en meer inzicht gekregen zal hebben bv. in afwijkingen van het aardmagnetisch veld, magnetische invloeden vanuit de ruimte, zwaartekrachtdeviaties enz. en deze zelfs zal leren gebruiken voor menselijke doeleinden, zal men een groter respect hebben dan op het ogenblik gangbaar is voor het werkelijk onbekende.

De mens van dit ogenblik is eigenlijk nog een beetje een puber, zoals, naar men mij zegt, de puber van heden zonder doel of reden met een bromfiets door het verkeer pleegt te rennen en razen, zo is de hedendaagse mens jachtig en haastig, ook wanneer dit geen zin heeft. Evenals deze geestelijk nog niet rijpe jeugdigen, meent de mens van heden maar al te vaak, dat hij eigenlijk alles wel weet en alle raadselen heeft opgelost, terwijl alle anderen dwazen zijn.

Pas de volwassen mens gaat zijn werkelijke mogelijkheden en verantwoordelijkheden beseffen. Deze ziet in, waar eigen kennis ophoudt en heeft meer respect voor "het andere". Daarmede zal het hem mogelijk worden een soort verkeer te aanvaarden, die op het ogenblik niet algemeen aanvaard is en daarom tot nu toe door mij niet genoemd werd. Deze vorm van uitwisseling en contact zal rond 1980 een redelijk begin kennen en rond 2020 wel algemeen verbreid zijn: het verkeer met de geest of, zoals men het nu wel eens zegt: het contact met de doden.

De mogelijkheid, om gedachten over te brengen langs mechanische weg zal in de komende 10 jaren wel verder ontwikkeld worden. De enkele uitvindingen, die tot op dit ogenblik op dit terrein zijn gedaan, zijn militaire geheimen, die ik daarom niet verder toe mag lichten. De ontwikkeling van deze uitvinding voert echter tot een meer algemeen gebruik, waartoe ook de eenvoudige burger zal worden toegelaten. Dan blijkt dat veel, wat men nu nog ziet als onverklaarbare storingen - iets waarmede men zowel in Rusland als in de USA veel te kampen heeft - veroorzaakt worden door onbegrepen en niet verwachte contacten met een andere sfeer. Men zal de oorzaak van deze storingen niet alleen ontdekken, maar ook beseffen, dat men een nuttig gebruik kan maken van deze mogelijkheid om contact te maken met een andere wereld.

Ik meen dan ook, dat de geest tot op zekere hoogte ingeschakeld zal worden en deel zal nemen, niet alleen aan de mensheid en haar bestaan, maar ook aan bepaalde menselijke activiteiten.

Nu heeft men weerschepen. Binnenkort heeft u weersatellieten. Binnen de genoemde periode lijkt het mij echter zeer wel mogelijk, dat men ook de geest zal raadplegen en zo waarschuwingen zal kunnen ontvangen, wanneer een afwijking van de vastgestelde waarden en schema's optreedt. Want de geest zal gaarne dergelijke kleine diensten bewijzen, wanneer zij op een meer aanvaarde en redelijke manier betrokken kan worden bij de ontwikkelingen en het leven van de mensen.

Voor de normale mens betekent dit, in plaats van het krampachtig zoeken naar eeuwigheid - dat voor de ouderen in deze tijd nog kenmerkend is, men zegt in het hiernamaals te geloven en hoopt maar, dat het waar is - nu de zekerheid van een voortbestaan. Dit zal voor velen van het grootste belang zijn en hun geestelijke benadering van alles op deze wereld kunnen veranderen, zelfs al zal men door dit contact leren, dat de werelden van de geest toch nog wel wat anders zijn, dan men nu gemeenlijk daarover pleegt te verkondigen. Het voortbestaan is echter dan bewezen, een redelijke, wetenschappelijke zekerheid. En dit zal psychologisch vooral een grote ommekeer inhouden. Wanneer je weet, dat je zult verder leven, behoeft men niet meer zo bang te zijn voor de dood. Het respect voor het menselijke leven zal bij velen wat afnemen. Aan de andere kant zal men nu zeker weten dat een aanvaarden van eigen verantwoordelijkheden tijdens het stoffelijke bestaan bepalend is voor de status, die men kan bezitten in de geestelijke wereld. Wat men nu alleen doet, omdat het moet, omdat het niet anders kan, zal men dan vaak vrijelijk en geheel vrijwillig doen. Alleen omdat men beseft op deze wijze eigen voortbestaan aangenamer te maken.

Wij keren dan terug tot bv. de Egyptische periode, waarin voor het eerst praktisch het voortbestaan voor eenieder een zeer belangrijk deel van het bestaan op aarde werd. Maar in de plaats van mythe en priesterlijke misleiding, die sindsdien de mensheid voortdurend overspoeld heeft, staat men nu voor kenbare, aantoonbare, constateerbare feiten. De overgegang kan, via mechanische middelen en zonder de noodzaak eerst een redelijk beheersbaar of harmonisch medium te zoeken of veel krachten te geven, contact met de mensen op aarde opnemen, boodschappen doorgeven, terwijl de mens althans aan iemand in de sferen zijn wensen en behoeften kenbaar kan maken - al betekent dit nog niet, dat er nu ook een soort persoonlijke telefoondienst naar de sferen mogelijk zal zijn.

Wel betekent het, dat de instelling van de mens t.a.v. het leven een geheel andere wordt, een ommekeer in de religie, in het spiritisme, dat op het ogenblik zijn aantrekkelijkheid voor velen vindt in de mogelijkheid tot contact met overgeganen, maar gelijktijdig de controleerbaarheid van deze contacten slechts zelden bieden kan. Het is duidelijk, dat dit op alles op uw aarde zijn invloed zal doen gelden: wanneer de instelling van de mens tegenover het leven een andere wordt, verandert ook zijn milieu. Zo zullen de nieuwe uitvindingen niet alleen maar het verkeer versnellen, maar, zij het langs genoemde indirecte weg, ook vereenvoudigen. Zeer veel, wat persoonlijk wordt afgedaan, zal via projectie kunnen worden afgedaan in komende jaren, door een soort telefoongesprek zonder kabel.

Rond 1980 zal ook de eerste ruimtereis wel een feit geworden zijn en, naar ik meen, zal het eerste werkelijk erkende contact met andere wezens in de ruimte rond 1980-83 plaats vinden. Wat betekent dat ook het interplanetaire verkeer in de toekomst een rol zal gaan spelen. Hier echter staat de mens eerst sterk, wanneer hij zijn innerlijke zekerheid heeft gevonden: verloren gaan in de oneindigheid van de ruimte is niet aanvaardbaar, zeker wanneer je de aarde geheel ziet verdwijnen, tenzij je een zekerheid van bestemming hebt en ook hierin de zin van het leven weet te vinden.

Gezien het voorgaande meen ik, dat dit zeker mogelijk zal zijn. In hoeverre de mens zal kunnen betreden - als volwassen lid - tot de een of andere hypothetische bond van ruimtewezens kunnen wij wel buiten beschouwing laten; ik meen namelijk niet, dat er een dergelijke bond bestaat of maar bestaan kan. Wel is zeker, dat door contacten met andere wezens in het AI, de mensheid zichzelf meer als een eenheid zal leren beschouwen en een vereenvoudiging van vele menselijke vraagstukken het gevolg hiervan zal zijn.

Dit alles, gekoppeld aan nieuwe mogelijkheden van leven, nieuwe mogelijkheden ook voor verkeer en reizen, betekent dat vele zelfzuchtige bestrevingen, die nu op aarde nog een grote rol spelen, overbodig, worden.

Ik meen bv., dat het geldverkeer in de toekomst aanmerkelijk reëler en eenvoudiger zal zijn, dan in deze dagen denkbaar is. Ik geloof zelfs, dat muntbriefjes en bankbiljetten steeds meer uit omloop zullen gaan, om plaats te maken voor eenvoudige persoonlijke overdracht via gegarandeerde, maar persoonlijk uit te schrijven cheques. Computers zullen dit geldverkeer op de juiste wijze en zeer snel kunnen afhandelen, terwijl moeilijkheden als verschillen van valuta e.d. geen rol meer behoeven te spelen. Daarover hoeft niemand zich dus zorgen te maken, zodra het jaar 1990 voorbij is.

Het handelsverkeer is in deze dagen vaak nog op vraag en aanbod gebaseerd, waarbij de productie onafhankelijk van de vraag plaats vindt. Wanneer men de werkelijke behoeften echter redelijk leert overzien en alle productie daaraan wordt aangepast, zal er geen sprake meer zijn van prijsbepalingen en strijd via beschermende tarieven enz. Er zal nog slechts plaats blijven voor een behoeftebepaling. Hierdoor worden reserves, grote financiële transacties etc. overbodig, zodat vele nu nog grote internationale productiemaatschappijen worden uitgeschakeld. Hun activiteiten worden, zover nodig, opgevangen door vele meer plaatselijke en kleinere groeperingen plus de groepsbehoeften per gemeenschap. Een mens, die, zoals daardoor mogelijk wordt, niet meer werkt om meer te verdienen dan een ander, maar alleen om datgene te kunnen verwerven wat hij waarlijk nodig heeft, zal met meer plezier werken, aan zijn arbeid - juist door de betrekkelijk geringe noodzaak tot arbeid - zijn gehele wezen willen wijden, zijn arbeidstijd aan kunnen passen aan eigen behoeften en verlangens, zover hem dit wenselijk voorkomt. Het resultaat is, dat de arbeidscondities beter worden, terwijl de mens meer tijd ter beschikking heeft, zowel voor een juiste taakvervulling als voor eigen genoeg.

Velen, die zich het jaar tweeduizend voorstellen, denken aan een maatschappij, waarin eenieder rondrijdt in een soort eenwielig balancerend vehikel met magnetische besturing, ingebouwde bar en t.v. Ik meen, dat men zich daarin toch wel erg vergist. Wanneer u in de steden der toekomst zou kunnen zien, zo zou u daar wat publieke vervoermiddelen zien en verder mensen die wandelen. Wandelen voor hun plezier, omdat eenvoudig het lopen voor hen weer tot een persoonlijke uiting en vreugde is geworden. Wie vermoeid is, rust eenvoudig wat langs de weg, omdat er toch geen noodzaak tot haasten meer bestaat. Wanneer wij gaan zien naar het verkeer tussen de steden, zo stelt men zich gemeenlijk volgepropte wegen of kanalen in de lucht met vastgestelde hoogten voor alle particuliere vliegtuigen, die er maar zijn. Ik meen, dat u zich ook daarin vergist. Zeker zullen, vooral van de daken, helicopters of soortgelijke toestellen opstijgen, vooral in de steden. Maar het werkelijke verkeer zal grotendeels plaats vinden door middel van automatisch geleide treinen, die op banen lopen, welke door geen enkel andere vervoersweg worden onderbroken.

Het vervoer te water zal grotendeels een kwestie van plezier geworden zijn, terwijl alleen zeer grote lasten, en dan waarschijnlijk in gelede of delen bestaande voertuigen van plastics vervaardigd, worden vervoerd. Deze goederen hebben geen haast en zullen in hun containers, gestuwd of getrokken door kleine maar krachtige voertuigen met een minimum aan bemanning, gezapig hun bestemming zoeken. Er blijft dus ook hier veel ruimte over voor ontspanning, voor mensen, die varen voor hun plezier. Ook dezen zullen zich niet in super snelle moterbotten voortbewegen, maar over het algemeen de voorkeur geven aan eenvoudige zeiljachten of moterbotten van zeer lichte constructie. Dergelijke voertuigen zullen voor een ieder bereikbaar zijn, omdat zij in verhouding weinig onderhoud vergen en goedkoop te verkrijgen of te huren zijn.

Hierbij wil ik wijzen op een eigenaardig verschijnsel in de toekomst.

In deze dagen past de mens zich steeds meer aan bij het verkeer en baseert zelfs zijn dagindeling vaak op de mogelijkheden, die het verkeer hem bieden. Het voertuig lijkt bijna alleenzalmakend te zijn. Wij vinden tenminste de drive-in-bank, de bank, waar je je auto niet hoeft te verlaten om een cheque te incasseren of te storten, de drive-in-bioscoop, de drive-in kerk, waar

je met God kunt spreken zonder je auto uit te gaan, of althans er te lang uit te moeten blijven, de drive-in cafetaria, waar men zich in eigen wagen kan laten voeden, enz. enz. De mens wordt in deze dagen geautomatiseerd en vaak beschouwd als een deel van zijn machine.

Het verkeer van de toekomst is anders: alle verkeer is daar zuiver doel-verkeer: men gebruikt alleen een vervoermiddel, wanneer men daarmee een omschreven doel heeft en kiest zelfs dan de meest eenvoudige methoden. Misschien dat de mens van de toekomst zijn kerken zal vinden ergens in de open lucht, in een park, waar men samenkomt om zich te verheugen en niet alleen maar om met vrome woorden zijn God te verheerlijken en met eigen schijn van vroomheid zichzelf te bedriegen. Banken zijn niet meer nodig. Men heeft eigen cheques, die allen gezonden worden aan een centrale instantie. Wat zou men nog meer nodig hebben op dit terrein, nietwaar?

U ziet dus, dat alles vereenvoudigd wordt. Zelfs uw cafés en restaurants. Nu voedt men zich steeds meer in automatenhallen, waarin men slecht bereide voedingsmiddelen in schaarse hoeveelheden kan krijgen tegen een inworp van 25 cent of 50 cent - ofschoon dit, wanneer het zo doorgaat, binnen kort wel een rijksdaalder zal worden.

De mens van de toekomst zoekt zijn plezier. Tijdens zijn werk zal hij waarschijnlijk zich voeden in geheel automatisch werkende cafetaria's, waarin - zonder dat verder een mensenhand er aan te pas komt - ingrediënten worden bereid en toegevoerd voor gratis massaverdeling. In de vrije tijd zal echter de liefhebberij van de mensen op de voorgrond komen. Ik stel mij dan ook voor, dat er vele kleine gebouwen zullen zijn, waar men niet alleen zich kan laten voeden door mensen, die het tot een soort roeping hebben gemaakt het beste te creëren, maar waar men indien gewenst ook zelf in de keuken zal kunnen gaan staan om eigen maaltijden te bereiden. In dergelijke eethuizen kan het waarschijnlijk voorkomen, dat iemand dagenlang blijft hangen om te kelneren of te koken, alleen omdat men daarin nu eenmaal aardigheid heeft.

Een eigenaardige maatschappij, zoals u bemerkt. Een maatschappij, die geheel anders is dan de wereld van heden, omdat zij twee dingen niet heeft, die op het ogenblik nog belangrijk zijn:

1. Schijnhaast, statusdrang en egoïsme. Deze beheersen namelijk niet alleen het beeld van het huidige wegverkeer, maar blijken haast overal op de voorgrond te treden en het beeld van de samenleving te bepalen.

2. Geen slaafse gebondenheid aan patronen, noodzakelijk door de onbeheerstheid en onverantwoordelijkheid van de massa, omdat men dan in zeer korte tijd vanaf heden, een voldoende zelfbeheersing heeft bereikt, zodat eenieder eigen levenspatroon weer zelfstandig vast kan stellen en uitleven.

Ik geloof, dat ik u hiermede het belangrijkste wel heb gezegd. Ik sprak echter veel van de toekomst, zodat u zich misschien nu afvraagt, hoe het dan wel zal gaan met alle grote Meesters, die toch ook in de toekomst op aarde zullen komen en alles, wat uit hun komst voor de mensen voort kan vloeien. Met verkeer heeft dit alles natuurlijk maar heel weinig te maken. Een ding echter is zeker: eerst moeten de huidige problemen uitgewerkt en opgelost worden voor een nieuwe en grote Meester directe invloed op deze wereld kan hebben. Juist de crisis, die noodzakelijk is, de crisis, die ook op religieus terrein vanaf rond 1980 zal ontstaan - o.m. door het technisch mogelijk worden van contacten met de z.g. doden - zal de mensen rijp maken voor het werk van de Grootmeester van de nieuwe era. Niet een Wereldleraar, maar een Grootmeester. Hij, die wederkomt, zoals men Hem wel pleegt aan te duiden.

Daarmede meen ik u voldoende inlichtingen te hebben verstrekt. Ik hoop, dat de opbouw van mijn onderwerp voldoende interessant was. U kunt zo dadelijk vragen stellen en daarbij verkeersproblemen of zelfs ethische vragen stellen als bv.: is het nu wel meer juist, dat men parkeermeters plaatst. Ik geloof echter, dat al deze problemen bezien moeten worden binnen het kader van een egoïstische tijd, waarin het juist door deze vaak onoverlegde zelfzucht noodzakelijk wordt het verkeer aan alle kanten te beknotten, te beperken en af te remmen.

Daarop zullen wij dus niet te ver ingaan. Op vragen als de geestelijke achtergronden van verkeer enz. zal ik antwoorden geven, want dergelijke vragen hebben, volgens mij, zin.

U zou ook kunnen vragen: wat is nu eigenlijk de esoterische achtergrond in dit onderwerp. Omdat ik vrees, dat u dit niet zult doen, zal ik daarop alvast een antwoord geven.

Zolang de innerlijke mens gescheiden blijft van de uiterlijke mens, blijven in het Ik en naar buiten toe, veroorzaakt vanuit het Ik, verwarringen bestaan.

Op het ogenblik, dat de mens leert met zijn innerlijk Ik bewust contact te maken, zal hij ook naar buiten toe moeten reageren volgens de harmonische beginselen, die hij als kern van eigen wezen en deel van de werkelijke kosmos heeft erkend.

Uw verkeer is een symptoom. Het symptoom van een mens, die misschien wel innerlijk streeft, maar nog niet in staat is, vrede en harmonie voor zichzelf te vinden. Op het ogenblik dat de mens deze innerlijke waarden leert vinden en bevrijd wordt van de overheersende angsten en onzekerheden, is hij meester over zichzelf en zal zijn wereld de richting ingaan, waarvan ik u, uitgaande van invloeden die werkzaam zullen zijn in de periode 2000 tot 2100 n. Chr. een beeld trachtte te geven.

De innerlijke bereiking van de mens zal zich altijd in de wereld weerspiegelen. De dwang, die door onbeheerstheid in deze wereld steeds alomvattender en zonder uitwijkmogelijkheden wordt geschapen, zal de mens in de komende decaden tot bezinning nopen en hem confronteren met zijn eigen onevenwichtigheden.

Daarmede wil ik deze inleiding besluiten en zullen wij afwachten, wat u aan vragen/problemen binnen dit kader naar voren hebt te brengen.

Goedenavond.

HET BEANTWOORDEN VAN VRAGEN

Goedenavond, vrienden, daar ben ik weer. Dit tweede deel van de avond is bestemd voor het beantwoorden van vragen, die u naar voren wilt brengen. Mag ik de eerste vraag?

Vraag: De wet van inertie verzet zich tegen elke verandering en zal dus sterk remmend werken. Hoe kan in een zo kort tijdsverloop (tot 2000) zoveel in de menselijke mentaliteit veranderen, daar deze wet van inertie zowel op stof als geest invloed heeft?

Antwoord: De wet van inertie is alleen kenbaar werkzaam, wanneer de aangewende krachten gelijk aan of kleiner zijn dan het moment van inertie binnen geest of massa.

Of, om het eenvoudiger te zeggen: wanneer de mensheid in de komende tijd voldoende schokken te verwerken krijgt - zij kreeg er al meerdere in het nabije verleden ook - verdwijnt de inertie in de angst en woede. Daaruit kristalliseert zich een nieuwe, voorlopig uiterlijke, houding, welke echter op innerlijk leven enz. grote invloed kan hebben. De komende jaren zullen de mensen dan ook m.i. wel van een groot deel der nog bestaande inertie beroven. Wat mij aanleiding wordt tot een even afwijken van de eigenlijke vraag.

U hebt zich waarschijnlijk afgevraagd, waarin op meerdere bijeenkomsten in de laatste dagen, zoals heden, sprekers, die niet tot het normale sprekerskorps van uw Orde behoren, als invaller optraden. Veel mag ik u daarover nog niet vertellen, maar wel kan ik u verzekeren, dat er op het ogenblik een zekere crisis op komst is, die in direct verband staat met proefnemingen en daaruit voortvloeiende geschillen, welke bovendien door derden nog eens op internationaal niveau zullen worden uitgebuit - o.m. door China.

Wij in de sferen moeten trachten, de gevolgen daarvan, die voor u waarschijnlijk eerst in het begin van het volgende jaar kenbaar worden, reeds nu te beperken en het geheel in de juiste richting te voeren. Dit betekent, dat, door het zwaarder worden van de taak, zo nu en dan aflossing nodig wordt. Wij, die dan komen spreken, zijn a.h.w. tijdelijk in de reserve geplaatst om nieuwe krachten op te doen, terwijl zij, die steeds hoofdzakelijk als spreker werkzaam waren, hun nog ferme krachten nu in gaan zetten, om de noodzakelijke afbuigingen van oorzaak en gevolg en verdere inwerkingen tot stand te gaan brengen.

Gezien de houding van verschillende staten en de invloed van UNO en andere statenbonden is dit in de historie van de mensheid werkelijk wel een belangrijk moment. Deze inspanningen zullen, naar ik vrees, wel in deze mate noodzakelijk blijven tot rond augustus van dit jaar. U hoeft overigens niet bang te zijn, dat u alleen met mij of andere vervangers als spreker te maken krijgt. Ik troost u al vast maar.

Deze en dergelijke situaties op aarde zijn mede aansprakelijk voor het ontstaan van zeer grote, voornamelijk psychische spanningen. Wanneer een spanning groot genoeg wordt zal het moment van inertie worden overschreden en de heersende traagheid dus worden overwonnen.

Wanneer er dan eenmaal een beweging is, geldt de inertie weer, omdat de ontstane beweging voort tracht te gaan en, zoals bij de heersende krachten waarschijnlijk is, een toenemend momentum vergaart. Dit houdt in, dat de komende 20 à 25 jaren voor de wereld qua mentaliteit zowel als qua levensgewoonten, zeer grote veranderingen mogelijk maken. Het consolideren van de goede elementen, die in het heden reeds bestaan, zal rond 1970 beginnen, indien ik mij althans niet heel sterk vergis. Bij ons wordt hiervoor de tijd tussen 1970 en '72 genoemd. Van daaruit krijgen wij de vernieuwing op basis van de resten van het goede, dat nu reeds bestaat.

Ik hoop, dat ik mijn verklaringen hiermede voldoende heb toegelicht en uw vraag beantwoord heb. U zult begrijpen dat de traagheid der massa zeer snel overwonnen kan worden wanneer voor die massa maar een werkelijke noodzaak, een noodsituatie desnoods, zal bestaan. Dergelijke spanningen en noodsituaties zult u voldoende zelfs reeds in het heden kunnen vinden.

Ga maar eens kijken, waar betrekkelijk smalle verbindingen van begrip of in verkeer zijn: de bottlenecks. Als u ziet, hoe men daar grote spanningen laat ontstaan, zult u reeds overtuigd worden, dat dit ondanks alle wetten van inertie een reactie zal veroorzaken, die tot grote en vaak zeer ingrijpende veranderingen kan voeren.

Vraag: De ervaring heeft geleerd, dat de mens veelal misbruik maakt van de voorrechten, die hij gratis krijgt: bv. fondspatiënten t.o.v. hun dokter. Bij gratis vervoer is er kans op een voortdurend rondtoeren van het niet werkende publiek. Natuurlijk is dit een vorm van egoïsme. Maar hoe komt men dit te boven, waar egoïsme toch een oerinstinct is?

Antwoord: Naar ik meen zal de aardigheid van een zonder meer rondtoeren er snel af zijn. Zoals menigeen die in gelegenheid is, elke dag een dokter op te zoeken en van hem niet een uitvlucht of vrije dagen kan verwachten, er al snel genoeg van krijgt om met zijn dokter meer dan hoogst noodzakelijk is, te spreken of zelfs maar in de wachtkamer te zitten.

Naarmate het publiek vervoer meer gratis of tegen een symbolische vergoeding plaats gaat vinden, zal er in de beginperiode een toename van te vervoeren personen zijn. Al snel zal men echter ontdekken, dat dit in de drukke uren niet zonder meer een plezier is en deze uren, wanneer het vervoer werkelijk noodzakelijk is voor velen, vanzelf weg blijven. Wat hindert het echter of, desnoods enige jaren, men van de bij normaal verkeer resterende verkeersmogelijkheden gebruik maakt? Dit zal de werkelijke kosten van vervoer niet zo zeer verhogen.

Het gestelde is ongetwijfeld mogelijk, maar zal na enige tijd toch geen werkelijk gewicht meer in de schaal leggen. Bovendien zal er geen sprake zijn van een onmiddellijk geheel vrij worden van het openbaar vervoer en zullen zelfs in de eerste tijd van dit vrije vervoer voor sommige groepen, bv. kinderen, beperkingen blijven gelden. Daarover behoeft men zich toch geen zorgen te maken.

Indien men over misbruiken wil spreken, zo blijkt dit ook voor te komen bij openbaar verkeer, waarbij men de vervoersmogelijkheid tamelijk duur zal moeten betalen. Een overtreffen van de onhoffelijkheden en egoïstische gedragingen, die ook hier schering en inslag zijn, is m.i. haast niet mogelijk.

Verder wil ik u er aan herinneren, dat een openbaar verkeer, dat gratis is, utiliteitsverkeer zal zijn en ongetwijfeld veel van de nu uit prestigeoverwegingen daarin voorkomende luxe zal moeten ontberen. Wie zal er veel voor voelen om urenlang in tram of bus te zitten, terwijl buiten de zon schijnt, of thuis gezellig de kachel brandt? Ik meen, dat vele anderen daar evenzo over zullen denken.

Wat het egoïsme als oerdrang betreft: dit zal langzaamaan een groepsegoïsme worden, waardoor degenen die van het vervoer gebruik maken, zelf er alles voor zullen doen, om dit vervoer glad te doen verlopen

Vraag: Komen in de toekomst huidige dienstbetrekkingen nog in dezelfde vorm voor?

Antwoord: Het begrip dienstbetrekking is praktisch zo oud als de mensheid zelf. Wat u nu als dienstbetrekking omschrijft, was vroeger een vorm van slavernij of persoonlijke dienstbaarheid aan leenheer e.d. Deze verhouding is zozeer vergroeid met maatschappij en menselijk bestaan, dat ik niet aanneem, dat deze begrippen geheel kunnen verdwijnen, zelfs niet in enige duizenden jaren. Ik meen echter, dat de verhouding tussen werkgever en werknemer, die reeds nu overal grote wijzigingen heeft ondergaan, er op den duur een zal worden van directe verbondenheid en samenwerking. Zodra er sprake zal zijn van persoonlijke samenwerking, waarbij sociale noodzaken langzaam worden uitgeschakeld, zal steeds minder de nadruk vallen op loon, e.d., terwijl genegenheid, persoonlijke vriendschap en trouw, vreugde aan de arbeid bepalend zullen worden voor de verhoudingen. Maar nog altijd zal de een de leiding hebben, de ander dienstbaar zijn en uiteindelijk bevelen op moeten volgen. Volgens mij betekent dit, dat over reeds 40 à 50 jaren de achtergrond van het begrip dienstbetrekking geheel anders zal liggen, juist omdat de dienst gaarne verleend wordt. Indien u in deze termen wilt denken en spreken, zo meen ik zelfs te kunnen stellen, dat binnen 50 jaren dienstbetrekking voor velen geen noodzaak maar een voorrecht zullen betekenen, terwijl dienstverlening oprechter, vriendelijker en vollediger zal zijn, dan in deze jaren voorstelbaar lijkt te zijn.

Vraag: Ik trek uit uw betoog de conclusie dat de oplossing van de verkeersproblemen is gelegen in de heropvoeding van de mens. Is dit zo?

Antwoord: U hebt volkomen gelijk. Voor alle nu op deze wereld belangrijke problemen, niet alleen voor de verkeersproblemen, is de heropvoeding van de mens praktisch de enig mogelijke en reële oplossing. Dit geldt voor politieke en economische problemen, sociale verschillen en verhoudingen, rassengeschillen en al wat dies meer zij. Want zodra de mens innerlijk kan stijgen tot een juist begrip van eigen mens-zijn, een besef krijgt voor eigen verbondenheid met mensen en het hogere, leven op een wijze, waarbij elke mens in de eerste plaats als mens en gelijke wordt aanvaard zijn daarmede de problemen opgelost. Wanneer immers in het verkeer eenieder gelijk respect had voor elke andere weggebruiker, zo zou het misschien iets trager afgewikkeld worden dan nu, maar ander ongelukken voortbrengen, aangenamer en genoeglijker verlopen en vooral minder uitpuittend zijn voor hen, die met kritiek op anderen en zenuwspanningen vol zelfoverschatting achter het stuur zitten of langs de weg gaan.

Vraag: Lijkt het u niet noodzakelijk om in de toekomst wedstrijden, rally's en sterritten op de openbare weg te verbieden?

Antwoord: Ik zie niet in, waar dit goed voor zou zijn. Laat ons een ding heel duidelijk stellen: de grote moeilijkheden van het verkeer in deze tijden komen zeker niet voort uit een gebrek aan regelingen, maar uit een tweeslachtigheid in zijn behoefte tot regelen, waaraan men zich tot op heden niet schijnt te kunnen onttrekken. Enerzijds schijnt men een behoefte te hebben om alles volgens strakke lijnen te regelen, waardoor aanpassing aan de mogelijkheden en de omstandigheden, waaronder het verkeer plaats vindt steeds moeilijker wordt, terwijl men aan de andere zijde weigert de volle consequentie te trekken uit de invloed op anderen, die elke verkeersdeelnemer heeft en de verantwoordelijkheid, die hij daardoor draagt.

Ik meen, dat het verbieden, van rally's e.d. op zich geen enkele zin heeft. Wel zou het volgens mij goed en dienstig zijn om in alle, dus ook in dit geval, eenieder geheel aansprakelijk te stellen voor alle gevolgen van eigen deelname in het verkeer. In dit geval zou dit dus ook mede de organisatoren van dergelijke evenementen omvatten. Men dient een ieder volledig, persoonlijk en lijfelijk verantwoordelijk te stellen voor alle gevolgen, die weggebruik, het organiseren van rally's of het deelnemen daaraan kunnen hebben.

Op het ogenblik, dat iemand, alleen maar door het maken van fouten in het verkeer, zonder meer zijn auto verbeurd ziet verklaren en zonder pardon of medelijden met zijn verplichtingen, familierelaties enz. van meerdere maanden vrijheid beroofd ziet, indien hij door zijn gedrag ook maar de geringste schade veroorzaakt - waarbij men hem nog nuttig zou kunnen gebruiken om het wegnemen meer up to date te maken - zou het verkeersprobleem reeds onmiddellijk verminderen. Geef slechts enkele regels, "verbiedt", zo weinig mogelijk. Maar stel zo streng en volledig mogelijk eenieder aansprakelijk voor alles, wat hij doet en al hetgeen door hem aan anderen geschiedt. Daarbij kunnen situaties rijzen, die vanuit het huidige standpunt misschien onrechtvaardig zullen zijn.

Stel dat iemand een defect aan de auto heeft en daardoor een ongeval veroorzaakt. Men zal nu stellen: men kon hier niet straffen, want het was niet zijn schuld.

Ik zou echter gesteld willen zien: wij spreken hier niet over schuld, maar over aansprakelijkheid. Het gebeurde is voor zo iemand natuurlijk wel zeer onaangenaam. Maar de aangerichte schade, het lijden van de anderen, is toch ook niet door de schuld van die anderen tot stand gekomen.

Er is geen sprake van een "act of God", noodlot of iets dergelijks, maar van een fout waarvoor men - hoe onopzettelijk ook gemaakt - aansprakelijk is en waarvan men de gevolgen moet dragen. Men kan desnoods trachten garage, dealer, fabrikant aansprakelijk te stellen voor hetgeen men zelf door deze fout te lijden heeft. Daarin zou ik eenieder volkomen vrij willen laten. Maar wel zou ik vastgesteld willen zien, dat degene, die als veroorzaker bij ongeval of grove verkeersfout betrokken raakt, daar zelf aan den lijve, door vrijheidsstraffen en geldstraffen, onder zal moeten lijden met beding dat, zelfs indien de fouten niet de schuld van de bestuurder zijn, maar van de auto, deze na de derde fout verbeurd verklaard wordt en vernietigd.

Wanneer men zo handelt, zal niemand meer risico's willen nemen. Wanneer men geen risico's meer neemt en respect heeft voor anderen, ontstaat een meer geregeld en goed te leiden of geleid verkeer. Op grond van het voorgaande ben ik van mening, dat men rally's, sterritten en wedstrijden op de openbare weg niet behoeft te verbieden, zolang men organisaties en deelnemers maar op deze - strenge - wijze volledig, persoonlijk en lijfelijk - dus niet in verenigingsverband of via een verzekering - aansprakelijk stelt voor alle gevolgen.

Ik hoop dat dit antwoord voldoende is, al zal ik misschien vele automobilisten tegen mij hebben ingenomen. Voor een eerlijke meningsuiting wil ik dit echter wel op de koop toe nemen.

Vraag: U sprak over huidige en toekomstige verkeersproblemen. Dezen waren er echter ook in de oudheid. Te Delphi kwam Oedipus in een moeilijke verkeerssituatie met een vreemde, als gevolg daarvan doodde hij deze, die zijn vader was, en legde de grondslag voor de drama's en tragedies van Euripides, Sophocles e.a., zodat het ongeluk culturele waarde heeft gehad.

Antwoord: Soms krijg ik inderdaad de indruk dat de hedendaagse cultuur alleen het gevolg kan zijn van een voortdurende reeks van ongelukken. Misschien is zij zelf een ongeval in de menswording van het menselijke ras. Laat ons beseffen, waarom het gaat.

In de oudheid kwamen inderdaad verkeersknopen en ongelukken voor. Over de problemen van Thebe, Athene, Rome op verkeersgebied hoeft niemand mij te beleren. Toen waren dergelijke problemen incidenteel, omdat deze problemen alleen bestonden voor onmiddellijk daarbij betrokkenen, zoals in het gegeven voorbeeld, dat eerder een voorrangskwestie was, of in de structuur van nederzettingen, terwijl er een zeer groot deel van de wereld was, zelfs onmiddellijk

buiten steden en bedevaartsoorden, waar geen verkeersprobleem ooit bestond. Nu echter is het verkeersprobleem zo universeel, dat men nergens zich daarvan terug kan trekken of bevrijden. Zelfs in de wildernis heb je nog de kans, dat een vliegtuig op je hoofd valt. Het verkeer met al zijn problemen is een algemeen, alle mensen tegen eigen wil of zoeken in, beroerend vraagstuk geworden. Dit was het in het verleden niet.

Hierdoor is het gehele vraagstuk anders komen te liggen. Eens kon men stellen, dat deze problemen behoorden bij een bepaalde klasse, van enkelen. Nu is het een probleem van de gehele mensheid geworden, waarbij zelfs de onderontwikkelde gebieden niet uit te sluiten zijn.

Wij moeten dan ook zeggen, dat het probleem van heden anders ligt dan vroeger. De komende tijd voert eerst naar een steeds grotere wetteloosheid van de weggebruikers en strijd tegen autoriteiten, vóór de door mij gegeven oplossing wordt gevonden en de door mij omschreven toestanden zullen optreden.

De verkeersproblemen zijn niet meer op zich staande waarden, maar een directe uiting van de psychologische ingesteldheid van de z.g. beschaafde mens van heden. Ik zei reeds, dat het vooral deze achtergrond is, die het probleem belangrijk maakt.

U kunt tegenwoordig een mens beter beoordelen, ja , kennen, wanneer u hem 10 minuten bezig ziet in het verkeer, dan wanneer u hem 10 uren thuis ziet, of 29 uren in de kerk.

De mens in het verkeer toont vaak onbelemmerd zijn onbeheerstheid, zijn neiging tot vitten, zijn neigingen tot overtreden van geldende regels en geeft zich zo spontaan en volledig weer: iets wat men elders nog niet pleegt te doen. Het verkeer is bv. meer dan ooit een uitlaat geworden voor de menselijke onbeheerstheid. In drama kan deze onbeheerstheid misschien culturele waarde krijgen. Maar het zijn levende mensen, die deze dramatische omstandigheden ondergaan, niet toneelhelden.

Naar ik meen, is dit het voornaamste punt. De problemen, van de toekomst zijn de problemen van een mensheid, die te groot dreigt te worden voor haar huidige mogelijkheden, dreigt te véél gemechaniseerd te worden in verband met het door haar bereikte peil van verantwoordelijkheidsbesef en zelfbeheersing.

Het verkeer is een drama, waarin geheel de mensheid is betrokken. Ik meen, dat wij het daarom niet als cultureel belangrijk of onbelangrijk kunnen klasseren. Bovendien, de cultuur van de mens is in de meeste gevallen het vernis waarmee hij zijn fouten bedekt, niet een zelfstandige waarde of een kenteken van een geestelijk bereiken zonder meer. Ook al geeft men graag voor, dat dit wél het geval is. Drie/vierde van hetgeen men cultuur noemt is bovendien mode, gemengd met onbegrip en gebrek aan persoonlijk oordeel.

Maar laat dit rusten. Zelfs als een ongeluk culturele waarde zou gaan bezitten - wat steeds een vraag blijft - is het mij nog niet aanvaardbaar geworden.

Goedenavond, vrienden.