

## KRŠĆANSKA SAVJEST NA CESTAMA

Dr Marin SRAKIC

Osim nedavno objavljenog članka u *Svescima* br. 25/26<sup>1</sup> i »Deset zapovijedi za vozače«, tiskanih u *Glasi Koncila*,<sup>2</sup> jedva ćemo naći kakav članak u našim vjerskim novinama i časopisima o pitanju »prometnog morala«. Možda je koji od naših biskupa štogod o tome stidljivo progovorio u pastirskom pismu, koje nije imalo većeg odjeka. I u propovijedima se o tome malo ili nimalo ne govori. Nije onda ni čudo što se ni mi svećenici ni naši penitenti ne optužujemo za prebrzu vožnju, za nepoštivanje prometnih propisa, za nerazboritu vožnju, za sudar prouzročen zbog nemarnosti. . .

Msgr RODHAIN, generalni duhovnik francuske karitativne ustanove »Secours Catholique«, rekao je jednom zgodom: »Mi svećenici ne čujemo nikad svoje penitente ili penitentkinje da se u ispovijedi ovako optužuju: 'Oče, optužujem se da sam sagriješio prema bližnjemu ili prema svojoj obitelji jer sam prebrzo vozio, jer sam sjeo za upravljač iako sam uživao previše alkohola'«. <sup>3</sup>

Ova činjenica potvrđuje da je moralnost na tom području jednaka ništici, a nikad nije ni bila viša, nikad nije bila formirana. Ni mi kršćani u tom pogledu nemamo razvijeniji smisao odgovornosti od drugih. Neki su ipak optimisti pa tvrde da prisustvujemo rađanju moralnosti, ali ne iz nekih pozitivnih, kršćanskih motiva, nego moralnosti koja se temelji na strahu.<sup>4</sup> Međutim, posljedice te amoralnosti postaju iz dana u dan sve strašnije. Već nekoliko desetljeća promet na cestama predstavlja izvanredno težak moralni problem, i u svijetu i u nas. U nas možda još više, jer je prema statistikama Jugoslavija na vrhu ljestvice po postotku prometnih nesreća u odnosu prema broju vozila.<sup>5</sup> Da bismo taj problem mogli što bolje obraditi s moralnog stanovišta, smatram da je potrebno bar kao osvjetljenje iznijeti nekoliko podataka iz statistike i eksperimentalne psihologije.

<sup>1</sup> L. BEIRNAERT, *Čovjek i njegov automobil*, str. 51—54, prevedeno iz *Cahiers Laennec* 29(1969-1).

<sup>2</sup> 17. kolovoza 1975, str. 6, prevedeno iz *Wienerkirchenzeitung*.

<sup>3</sup> Mons. RODHAIN, *Est-il de mal conduire?*, u *Documentation Catholique* (= DC) 39(1957) 946.

<sup>4</sup> L. BEIRNAERT, *nav. čl.*, str. 54.

<sup>5</sup> Usp. P. BONGIOVANNI, *Sangue sulle strade*, Universale ELLE DI CI, Torino 1960, str. 7.

## 1. PODACI

Nemamo namjere iznijeti najnovije podatke, nego donosimo neke samo za ilustraciju. Oni vrijede za Francusku, i to 1961. g.<sup>6</sup>

prometnih nesreća	159.935
mrtvih:	9.140
ranjenih:	213.504

Povećano u odnosu prema g. 1954. za 21,85%

Prometna milicija izjavljuje da su uzroci bili slijedeći:

opća nepažnja:	33,69%
nepoštivanje prednosti:	21,37%
prevelika brzina:	19,98%
nedržanje desne strane:	12,06%
nepažnja na zavoj:	8,78%
nedavanje znakova skretanja:	4,95%
nepažljivo izlaženje:	3,03%
nepravilna vožnja na križanju:	2,71%

To su neposredni uzroci, a oni pravi uzroci mnogo su dublji: alkohol, duhovno skitničarenje, bolest, pretjerano povjerenje u sebe, nedostatak pažnje prema drugima.

a) *Alkohol*. — Kad primijetimo da je neki vozač toliko popio te svojom »šetnjom« po cesti ugrožava živote drugih vozača i pješaka, obično ćemo ga prijaviti nadležnim organima da ga uklone iz prometa. U nekim zemljama postoji zakon da takve vozače treba prijaviti. Moramo priznati da su takvi slučajevi vrlo rijetki i lako ih otkrijemo. Mnogo je opasnije kad netko uzme manju količinu alkohola koja stvara neko stanje euforije, smanjuje pažnju i usporava reflekse. Ne tvrdimo da automobilizam nužno traži potpunu apstinenciju, antialkoholizam. Isto bismo mogli reći i za nedjeljne izlaske i odmore, ali razboritost traži stanovit odmor prije nego što ponovno sjedamo za upravljač.

b) *Duhovno skitničarenje*. — Ništa manje opasnije od alkohola nije ni duhovno skitničarenje. Kako zaboraviti nevolje u poduzeću, službi? Kako se riješiti dosadne žene i čangrizave punice? Najugodniji lijek je auto! Takav nervozan čovjek lunja cestama, i razumljivo je da će nepažljivo voziti. »Automobil je«, kaže GRAVEL, »mnogima, s jedne strane, sredstvo za dokaz umišljene superiornosti, a s druge strane, to je droga koja im omogućuje da zaborave na sve ostalo; na šikanacije u uredu, na neuspjeh u karijeri i neostvarene životne ambicije, na dosadu ili neslaganje u braku, na djecu koja zanovijetaju. . .«.<sup>7</sup>

c) *Bolest*. — I za nju vrijedi isto što i za alkoholizam. Kad dođe do određenog stupnja, bolest onemogućuje i »zabranjuje« uzeti upravljač u ruke. Nekad je može nadomjestiti posebna pažnja, a nerijetko je čovjek zauvijek onemogućen. Naprotiv, lakše bolesti, kronične ili ne, mogu dovesti do opasnosti koje niti ne naslućujemo. »Ustanovljeno je«, kaže M.

<sup>6</sup> Ph. DELHAYE, *Psychologie et morale de l'automobiliste*, u *L'ami du Clergé* 74(1964) 433—455. U daljnjem prikazu poslužio sam se mislima ovog autora.

<sup>7</sup> J. P. RENARD, *Za volanom: pračovjek*, u *Le Nouveau candide*, Paris; članak preveden u *Izboru* 4(1965), str. 130—135.

RENHARD«, da oni koji su stalno prehladeni ili boluju od jetara prosječno u 60% slučajeva dožive bar jednu prometnu nesreću svake treće godine».<sup>8</sup>

d) *Preveliko povjerenje u sebe*. — I to je jedna psihološka zapreka za dobro upravljanje volanom o kojoj se malo misli. Mnogi se precjenjuju u pogledu vožnje kao i u mnogim drugim stvarima. Statistike pokazuju da više prometnih nesreća uzrokuju oni koji sebe smatraju »dobrim vozačima«. Ali i tu se obično događa kao i na drugim područjima: često, ako ne i uvijek, krivnju svaljuju na drugoga.

e) *Preziranje drugih*. — Automobilist upada u istu napast kao i drugi ljudi. Doista, treba voditi brigu o drugome, o onome koji ga pretječe i kojega on pretječe, o onome koji se kriomice uvlači u promet. Vožnja obvezuje da drugoga prihvatimo, ali ona ne isključuje posve suparništvo, štoviše neprijateljstvo. Tko nije vidio vozača kako naprasito ne dopušta da ga drugi pretekne i onda kad se vuče cestom? Novine nam povremeno javljaju o svađama vozača koji na licu mjesta izravnavaju račune. Dobro je rekao jedan crni humorist: »Automobilist prije vidi u drugom korisniku ceste zapreku koju treba prijeći nego osobu koju treba poštivati«. I taj mentalitet prezira i duh suparništva uzrok su mnogih nesreća.

## 2. ZAPAŽANJA EKSPERIMENTALNE PSIHOLOGIJE

Iako ne smatramo eksperimentalnu psihologiju nepogrešivom, ipak nam njezina zapažanja mogu pomoći da prosudimo čovjeka, da zaključimo što se u njemu događa i da po mogućnosti otkrijemo uzroke toga. U zadnje se vrijeme govori o »psihologiji« vozača. Na dnu čovjekove nutrine otkrivamo dva stava, »precjenjivanje« i »kompenzaciju« (odušak). Jedan psiholog kaže da je cesta za vozača dobar test po kojem će otkriti svoje unutrašnje nedostatke, katkada i potisnute težnje. Dobro je netko rekao: »Pokaži mi kako voziš, pa ću te reći tko si«. <sup>9</sup> Tu dolazi do izražaja ono podsvjesno u čovjeku. I onaj naizgled normalan čovjek najednom se očituje u drugom svjetlu. Iznijet ćemo nekoliko konstanti iz psihologije vozača.

a) *Osjećaj snage*. — U vozača postoji nešto vrlo slično ponosu srednjovjekovnog »viteza«. Ovaj se poistovjećivao sa svojim konjem, i kakve sve podvige nije bio u stanju poduzeti da se pokaže boljim od drugih! A za taj uspjeh bio je zaslužan on koji je konja izabrao i odgojio. I vozač se smatra tvorcem uspjeha svojih kola: nije li ih on izabrao? Nije li on porazgovorio sa svojim prijateljima o njihovoj snazi i »rasi«? A za sve to nije zaslužna tvornica koja ih je izradila ili konstruktor koji ih je zamislio, nego on sam. Kad netko napada njegova kola, napada njega osobno! »ROCHE vjeruje da lažni osjećaj muževnosti — iza kojeg se najčešće krije podsvjesni osjećaj manje vrijednosti — tjera vozača automobila na kolerične ispađe. Prepustiti svoje mjesto drugom vozaču, dopustiti mu da vas pretekne, da vas 'izigra' na kakvom križanju ili parkiralištu . . . . to 'vrijeđa dostojanstvo' i osjećaj vlastite vrijednosti. . . u stvari vlastitu

<sup>8</sup> H. RENARD, *L'automobilista e morale cristiana*, Cittadella Editrice, Perugia 1969, str. 29; naslov originala: *L'automobiliste e la morale chrétienne*, ed. Ducuïot-Gembloux.

<sup>9</sup> E. DE VERICOURT, *Les violences mécaniques, fléau moderne*, u *Etudes* 12(1959) 354.

'superiornost'. Upravo taj osjećaj vlastite superiornosti osobina je velike većine ljudi koji voze vlastite automobile, pogotovo ako su početnici. Vlastiti automobil uvijek je 'najbolji u seriji', pa mu to omogućuje da kao 'od šale' pretekne svaki drugi automobil iste marke i istog modela. Vlastiti automobil ima uvijek bar za dlaku 'bolji motor', njegove gume su u boljem stanju (čak i poslije iste kilometraže). I stoga pokušati preteći takvog vozača, to znači baciti rukavicu superiornosti njegova automobila, a time, dakako, i njegovoj vlastitoj superiornosti. Pustiti da vas netko pretekne, znači pomiriti se s osobnom uvredom! I otuda sve one kojekakve svađe, koje se začas pretvaraju u tučnjavu, ili čak u ubojstva«. <sup>10</sup>

b) *Traženje »emocija«*. — Taj pojam LAVELLE definira ovako: »To je neodređeno, složeno i tajnovito stanje koje u srži sadrži i užitek i bol. . Ono pretvara stanovite kretnje u jednu vrstu tjeskobe nad onim što će se dogoditi«. <sup>11</sup> — Upravo je paradoksalno za čovjeka XX. stoljeća da gaji taj osjećaj nesigurnosti. Nije li čovjek ponosan što je uklonio mnoge opasnosti za svoj život na području medicine, sociologije i politike? Istina, čovjek oduvijek teži za mirom i sigurnošću, ali je isto tako sigurno da on do tog stanja želi doći silom. U njemu postoji ono što su stari skolastici nazivali »irascibilno«, a eksperimentalna psihologija »težnjom za obranom« ili »instinktom borbe«. Točnije rečeno, u današnjem čovjeku ostaje neka želja za borbom, pobjedom, odbijanjem »malograđanskog« mira, sigurnosti, mirovanja, a to najlakše i najuspješnije postiže svojim upravljačem. U njemu se nalazi osjećaj sile, tajanstvenosti i nesigurnosti. On zato kupuje nova kola kako bi pretekao »vozače vikendaše« i »mirne tatices«. Svjestan je da ove osjećaje ne može pothranjivati sam osobnim silama, zato uzima upravljač koji mu pomaže da se uzdigne iznad drugih, pa makar doveo u opasnost vlastiti život. Nije važno za njega što nije dorastao kolima velike snage!

c) *Borba protiv frustracije*. — Tu opojenost brzinom i snagom prati redovito psihološka i moralna opasnost. Ona smanjuje u nekom smislu osjećaj odgovornosti, otežava slobodno odlučivanje, koje je presudno za svjestan postupak.

M. M. PIRET uspoređuje vozača s vojnikom. Ovaj uživa povlasticu anonimnosti zahvaljujući svojoj uniformi; ne uživa li to i vozač kad anonimno vozi među tolikim vozačima na cesti? A ne daje li vojniku njegovo oružje snagu kao što vozaču njegova kola? <sup>12</sup> »Čovjek koji stoji u repu pred kinom jednostavno se ne usuđuje ni pokušati da stane ispred onih koji su stigli prije njega, jer zna da će izazvati negodovanje, a možda čak dobiti i batina. Ne radi se, dakako, samo o strahu od batina nego jednostavno o strahu od neugodne situacije. Međutim, kad sjedi za volanom, zatvoren u kabinu svoga automobila, čovjek postaje gotovo anonimna i ima osjećaj sigurnosti kao da se nalazi u nekakvoj tvrđavi. Nešto je sigurno: kad bi vozač izgubio taj osjećaj anonimnosti, kad bi se bojao da će ga pješaci kojima tjera strah u kosti mogli uhvatiti, bilo bi manje 'akrobacija' po našim ulicama i križanjima«. <sup>13</sup>

<sup>10</sup> J. P. RENARD, *nav. čl.*, str. 134.

<sup>11</sup> L. LAVELLE, *Les puissances du moi*, Paris 1948, str. 83.

<sup>12</sup> R. PIRET, *Psychologie de l'automobiliste et sécurité routière*, Liège 1952, str. 85.

<sup>13</sup> J. P. RENARD, *nav. čl.*, str. 133.

Već naslućujemo kakva opasnost može od toga doći. Prema ADLERU radi se o osveti: pojedinac smatra da mu društvo nije dalo ono mjesto koje mu pripada. Ono ga »ponizuje«. U njemu se rađa osjećaj, svjesni ili nesvjesni, da se pravi važnim, težnja da pokaže tko je.

Budući da automobil pruža svom vozaču mogućnost da se potvrdi i da poboljša svoj društveni ugled, on može biti prilika za kompenzaciju. I zato se traže »brza kola« koja su, iako iste serije i marke kao i druga, ipak »uvijek bolja«, s kojima se druga »ne mogu usporediti«. Kako npr. možemo protumačiti onu jurnjavu kad se upali zeleno svjetlo ili onu buku sirena kad dođe do zastoja u prometu ako ne potrebom da se kompenzira frustracija čiji je objekt sam vozač? Kako protumačiti i shvatiti ono mahnitanje u pretjecanju i manevriranju, ako ne sviješću inferiornosti i željom nadoknade za ono što se u čovjeku događa? »M. ROCHE primjećuje: 'Pogledajte vozače automobila koji stoje pred nekim zakrčenim križanjem. Posvuda bijesna lica, pogledi upravo dušmanske mržnje. Svatko se drži kao da je spreman da vas već u slijedećem trenutku ugrize. A kad se konačno upali zeleno svjetlo, ljudi su iscrpljeni; gledaju pred sebe tupim pogledom grogiranog boksača.'<sup>14</sup> — Američki su psiholozi ustanovili da vozači iz nižih društvenih slojeva uzrokuju više prometnih nesreća, što je također značajno.

d) *Agresivnost*. — Zbog snobizma u odnosu na druge i zbog toga što drugoga smatra suparnikom, ako ne i neprijateljem, vozač upada u napat da prema drugome gaji osjećaje agresivnosti. Agresivnost ima svoje značenje u životu pojedinca, njome se on brani od drugoga, njome se potvrđuje pred drugim.

Ne mora ona svaki put biti nešto negativno, tj. neka zloporaba, egoizam, zaboravljanje obveza prema drugom. Neka je »agresivnost« po sebi bezuvjetno potrebna. Sjetimo se samo psihološke i moralne bijede onih ljudi koji nisu sposobni braniti se ili čuvati svoje mjesto u društvu! Psiholozi razlikuju »jake« i »slabe«. Ima nekih vozača koji upravo zbog bojažljivosti krše prometne propise usporavajući brzinu, čekajući da drugi prođe, iako imaju prednost, u svemu gledajući mogućnost nesreće. Takvi se vozači upravo dive drugim zbog njihove sigurnosti.

Ne treba, dakle, bezuvjetno odbaciti svaki oblik agresivnosti, jer, kao što je rekao E. MOUNIER, ona može biti zdrav nagon.<sup>15</sup>

Voziti auto čvrsto, sigurno, bez bojazni da će doći do kakva mehaničkog kvara, jest normalno vladanje. Ako postoji kakav podsvjesni ponos, znajmo da on može više pogodovati nego asocijalne reakcije. To ipak ne znači da se ne moramo boriti protiv zastrana agresivnosti.

### 3. MORALNI VID PROBLEMA

a) *Poštivanje prometnih propisa*. — Kršćanski je moral u isto vrijeme i vrlo jednostavan i vrlo složen. Sv. ga je PAVAO sažeo: »Tko ljubi bližnjega, ispunio je zakon« (Rim 13,8), ali je isti apostol donio toliko drugih propisa, zapovijedi i naredbi. Ako se uhvatimo za kakva lijepa načela, lako upadamo u opasnost verbalizma i nedjelotvornosti, a ako umnažamo propise, oni često ostaju bez duha, ostajemo u farizejizmu.

<sup>14</sup> *Onđe*, str. 134.

<sup>15</sup> E. MOUNIER, *Traité du caractère*, 2. izd., Paris 1947, str. 578.

Vozač kršćanin nalazi se ovdje pred mnogo stupnjeva moralnosti, koji nisu svaki put ni snažni ni autentični. Jedan je od njih bitno utemeljen na strahu od »milicije«. Što bismo rekli o vozaču koji nikad ne bi podigao nogu s papučice za gas osim kad bi u daljini ugledao miliciju ili koji bi se mogao obraniti od nerazboritosti prema drugome samo uz pomoć čuvara reda?! Bio bi žaljenja vrijedan onaj koji bi uvijek tako postupao, ali takvom stavu ne bismo mogli umanjiti i zanijekati korist i djelotvornost.

Viši stupanj moralnosti bio bi poštivanje autoriteta i zakonâ kao takvog. Sv. Pavao o tome kaže Rimljanima: »Neka se svatko pokorava višim vlastima, jer nema vlasti osim od Boga. I one koje postoje, od Boga su uspostavljene. Zato onaj koji se suprotstavlja vlasti, protivi se odredbi Božjoj. A koji joj se protive, navući će sami na se osudu. Poglavarâ se ne treba bojati kad se radi dobro, već kad se radi zlo. Hoćeš li da se ne moraš bojati vlasti, čini dobro te ćeš s njezine strane imati hvalu! Jer ona služi Bogu za tvoje dobro. Ali činiš li zlo, boj se, jer ne nosi uzalud mača. Ona, naime, služi Bogu da kazni onoga koji čini zlo. Zato se treba pokoravati ne samo zbog straha od kazne nego i radi savjesti« (13,1—5). Kršćani se moraju, dakle, pokoravati zakonima ne samo da izbjegnu kazne nego i zato da *ti zakoni vode njihove savjesti*. Tko prekrši zakon, ne zaslužuje samo novčanu kaznu, nego vrijeđa društvo i Boga. U tom duhu su govorili i pojedini pape<sup>16</sup> i biskupske konferencije Švicarske, Belgije, Francuske, Italije, Njemačke, Poljske i pojedini biskupi tih zemalja. »Sigurno da o prometnim propisima treba govoriti i mladima i djeci. Sjajno! Zahtijevam da se na vjeronauku i u školi redovito poučava o obvezama pravednosti i ljubavi koje daju religiozni smisao prometnim propisima i petoj zapovijedi. Treba probuditi i formirati savjesti koje još ili više ne osjećaju težine tih obveza. Ispit savjesti mora voditi brigu o obvezama koje se odnose na sve korisnike cesta, vozače i pješake, svakoga u onome što ga se tiče.«<sup>17</sup>

Neki autori previše naglašavaju penalni karakter tog pitanja i raspravljaju kad se radi o teškom a kad o lakom grijehu, je li opasnost bila vjerojatna, i po njoj onda određuju težinu prekršaja.<sup>18</sup> Ne bismo se na tome zadržavali. Zakon treba ljudski shvatiti i primijeniti ... Prihvaćamo mišljenje onih moralista koji smatraju da se ovdje ne radi o čisto penalnim zakonima. B. HEARING o tome piše slijedeće: »Nijedan korisnik ceste (pješak, biciklist, motociklist, automobilist) ne smije prezirati prometne propise pozivajući se na teoriju o čisto penalnim zakonima. U toj vrlo važnoj materiji civilni zakon samo tumači Božji zakon. Nijedno neznanje ne ispričava a niti neko tumačenje pravednosti i ljubavi koje nadilaze slovo zakona *da bi bile vjernije njegovu duhu*. Oni koji ne poštuju zakone javne sigurnosti (o kapacitetu svog vozila ili vlastitom kapacitetu ili načinu vožnje) uludo izlažu opasnosti i šteti i svoj život i život bližnjih, koje mogu biti i smrtonosne. Ti isti griješe protiv

<sup>16</sup> P. PIO XII, *Allocution* 4. octobre 1955, u *DC* 39(1957) 939—950; ISTI, *Allocuzione ai parroci e predicatori quaresimalisti di Roma*, 18. febbraio 1958, u *L'Osservatore Romano* del 19. febbraio 1958. — P. IVAN XXIII, *Allocution de S. S. JEAN XXIII à des automobilistes de Rome*, u *DC* 41(1959) 843—845; ISTI, *Allocuzione al primo Congresso dell'Associazione internazionale di medicina degli incidenti del traffico*, u *DC* 47(1963) 647. — P. PAVAO VI, *Allocuzione all'Istituto internazionale del turismo sociale*, u *DC* 47(1965) 209; ISTI, *La Sacra Scrittura e il codice della strada*, 2 ottobre 1965, u *DC* 47(1965) 1830.

<sup>17</sup> Mons. A. GAUDEL, *Le code de la route a un sens religieux*, u *DC* 41(1959) 846. — Usp. Mons. E. GUERRY, *Les chrétiens au volant*, u *DC* 41(1959) 844—845.

<sup>18</sup> P. BONGIOVANNI, *nav. dj.*, str. 16—19.



pravednosti i ljubavi, čak i u slučaju da se nije ništa dogodilo. Težina se grijeha mjeri vrijednošću ugroženih dobara i veličinom štete. U slučaju stvarne štete dolazi u pitanje lojalna nadoknada.<sup>19</sup>

Slično kaže i msgr. A. JANSSEN: »S obzirom na civilne zakone nema mjesta pozivati se na teoriju čisto penalnih zakona. Ta su pravila određenje i primjena naravnog zakona u materiji od najvećeg značenja za zajedničko dobro. Zaključak se sam nameće: prometni propisi obvezuju u savjesti i zato griješi onaj koji odbija da im se prilagodi.«<sup>20</sup>

Još viši stupanj moralnosti jest *poštivanje ljudskog života*. Ljudski život je svet. Svi smo ga primili kao dar kojim treba upravljati u skladu sa zakonima što ih diktira sama narav radi našeg spasenja. Život je nepovredivo vlasništvo onoga kojemu je povjeren. O tome govori V. zapovijed. — Slično možemo reći i o čuvanju integriteta. Možemo žrtvovati jedan organ da bismo pomogli cijelom tijelu, ili, u slučaju presađivanja, zdravlju drugoga. Međutim, u slučaju neozbiljne vožnje radi se o nerazboritom i grešnom ugrožavanju i života i zdravlja.<sup>21</sup>

b) *Positivno traženje moralnih vrednota: vlast nad sobom*. — Još više iznad rečenoga nalazi se pozitivno traženje moralnih vrednota u upotrebi automobila u skladu s dostojanstvom čovjeka i kršćanina. To je duh i svrha pozitivnih zakona i na tom i na drugim područjima.

Prva nas misao vodi da istražimo kako nas upotreba automobila mora dovesti do bolje vlasti nad sobom, do veće razboritosti, do manje živčane napetosti. Na prvi pogled ti izrazi izgledaju daleko jedan od drugoga, a ipak se vrlo dobro svode prema jednoj središnjoj točki. *Razboritost* može izgledati kao neki »jadni stari rođak« u popisu kreposti, a možemo reći da je ona i dinamična lucidnost, stav razlikovanja, prihvatanja predvidivih rizika. Njezina je prva uloga točno prosuditi konkretne datosti radnje, a druga da se odluči na djelo koje traži moralno djelovanje u aktualnim okolnostima. To očito uključuje da mi ne puštamo svojim žvicima i da smo doista gospodari radnje.

U psihološkom smo razmatranju vidjeli da se vozač za vrijeme vožnje ne nalazi u posve istim dispozicijama kao u drugim časovima svog života. Treba, dakle, računati na impulse koji mogu njime obvladati, da može učiniti nešto nerazborito i neodgovorno i da u tim okolnostima može učiniti pogrešku za koju će biti odgovoran »in causa«.

Uočavamo da može postojati opasnost od morala koji bi odijeljeno promatrao životne čine, a ne bi uočio vezu koja ih spaja. Nismo dužni prihvatiti neku vrednotu samo u času kad je ona prisutna, nego se moramo tako odgajati da budemo sposobni prihvatiti je u danom času. Možemo to usporediti s nekim slučajevima iz života: učenik se pripravlja za ispit, odvjetnik za svoju obranu, a inženjer za izradu planova. Nije važan samo čas ispita ili obrane nego i njihova priprava. A u moralu zaboravljamo da naši čini pripadaju i prošlosti i reakcijama u danom času. Automobilist mora, dakle, biti vrlo razborit i hrabar da bi znao dokle može prihvatiti egzaltaciju moći i osjećaje rizika.

<sup>19</sup> B. HAERING, *La loi du Christ*, sv. III, Paris 1959, 377—378.

<sup>20</sup> A. JANSSEN, *Le Code de la route et la morale*, u *Ephemerides theologicae lovanienses*, rujana 1958, str. 522.

<sup>21</sup> G. PERICO, *A difesa della vita*, 4. izd., Centro Studi Sociali, Milano 1965, str. 492—500.

Smatramo da se ne radi o »čangrizavosti« koja se često nepravedno pripisuje moralistima. Normalno je za jednog vozača da za upravljačem nađe određeno oduševljenje i odušak, ali sve to treba staviti u ljudsku mjeru. Prava se snaga vozača ne sastoji u srljanju u ludi rizik ni u opijenosti brzinom, nego u vlasti nad sobom i vozilom.

Nakon što je iznio blagodati automobila i vozila općenito, P. PIO XII. u svom je nagovoru članovima Rimskog automobilističkog kluba rekao: »Ali ne zaboravite *poštivati korisnike ceste, biti fini i lojalni* prema drugim vozačima i pješacima i pokazati svoj karakter služenja. Smatrajte čašću znati svladati nestrpljivost, tako često naravnu, žrtvujući katkada svoju ljubav, da trijumfira uglađenost koja je znak prave ljubavi. Tako ćete moći ne samo izbjeći neugodne nesreće, nego ćete doprinijeti da auto bude još korisnije sredstvo i vama samima i drugima, sposobno da donese još veće, nepatvorene radosti.«<sup>22</sup>

c) *Poštivanje i služenje drugome.* — Posljednje riječi iz Papina govora traže povezanost ljubavi prema sebi i ljubavi prema bližnjemu. Čovjek mora biti u miru sa sobom da bi mogao biti u miru s bližnjim. Još je stari PLATON primijetio da život u društvenoj zajednici mute oni koji su u sebi izgubili ravnotežu, a E. MOUNIER dodaje: »Smisao za drugoga nedjeljiv je od smisla za nutrinu.«<sup>23</sup>

Svatko je od nas prisustvovao kakvom sudaru: vozači bijesni izlaze iz auta, pregledavaju vozilo, objašnjavaju se s drugim, svatko se nastoji opravdati, a onda se malo po malo duhovi smire . . .

U tom slučaju drugi kao da ne postoji sa svojim pravima. A stvari drugačije stoje. Prava su uzajamna. »Princip uzajamnosti« i Oci i teolozi smatraju temeljnom postavkom naravnog zakona. Istina, često je teško odrediti sam naravni zakon, jer je njegova premisa nejasna, možda bismo je mogli osvijetliti onom iz Sv. pisma: »Što želiš da tebi netko čini, učini i ti drugome: u tome se sastoji sav zakon i proroci« (Mt 7,12). — Mi ne želimo da nas drugi vozači napadnu, rane, ubiju; želimo da nam drugi pomognu kad smo u nevolji. To je indikacija i imperativ za nas, jer su prava drugih na život, na integritet, na čast u temelju ista kao i naša. U nama postoji isto ljudsko dostojanstvo, utemeljeno na zajedništvu naravi, stvorene od Boga. Moramo biti svjesni toga, a ne u prometnim propisima gledati ograničenje vlastitih prava i dostojanstva, naše vrijednosti.

Nije samo pravednost pokretač naših postupaka prema drugom nego i *ljubav*. Evanđelist Luka spomenute Isusove riječi iznosi u perspektivi ljubavi, a ne uzajamnosti: »Kako želite da vam čine ljudi, tako činite i vi njima. Ako ljubite one koji vas ljube, kakvu nagradu zaslužujete? I grešnici ljube one koji njih ljube. I ako dobro činite onima koji vama dobro čine, kakva će vam biti nagrada? I grešnici čine to isto. Ako pozajmljujete onima od kojih se nadate da ćete natrag primiti, kakva će vam biti nagrada? I grešnici pozajmljuju grešnicima da jednako nazad prime« (6, 31—35). Kao što primjećujemo, Evanđelist iznosi pravila kršćanskog vladanja u kontekstu darivanja, bolje biti prema drugome blagonaklon, čak i prema onome koji to ne zaslužuje. Za vozača bi to značilo da ne bi smio loš postupak drugih uzvratiti lošim postup-

<sup>22</sup> *Documents pontificaux de S. S. Pie XII, 1956, réunis et présentés par Mgr S. Delacroix, Editions St-Augustin, Saint-Maurice, 1958, str. 175—176.*

<sup>23</sup> E. MOUNIER, *nav. dj.*, str. 531.



kom, da nepravdu i uvredu ne uzvraća prostačkim riječima. Gospodinova pouka ide dalje od naravnog zakona koji dopušta uzvratanje zla za zlo.

Uočljiva je razlika između pravednosti i ljubavi: prva priznaje i uvažava prava, objektivno utemeljena na vrijednosti drugoga, a druga ih priznaje i onima koji ih lošim vladanjem nisu zaslužili. Potaknut kršćanskom ljubavlju vozač kršćanin nastojat će shvatiti i provesti Pavlove riječi: »Ljubav je strpljiva, ljubav je dobrostiva; ljubav ne zavidi, ne hvasta se, ne oholi se. Nije nepristojna, ne traži svoje, ne razdražuje se, zaboravlja i prašta zlo; ne raduje se nepravdi, a raduje se istini. Sve ispričava, sve vjeruje, svemu se nada, sve podnosi« (1 Kor 13, 4—7).

Reći će netko da pretjerujemo i da se često radi o sitnicama kojima ne bi trebalo posvećivati toliko pažnje. Ipak, iskustvo govori da su sitnice bile uzrok tolikih smrtonosnih nesreća na našim cestama. Kristov nam Zakon ne dopušta da preziremo »sitnice«: »Tko je vjeran u malome, bit će vjeran u velikome ...« (Lk 16, 10). Očekujući priliku da učinimo herojska djela ljubavi, upadamo u opasnost da nikad ništa dobra ne učinimo u svom životu.

Practicirati ljubav znači podnositi nepravdu — čak i potpuno neopravdanu — a da čovjek ne izgubi strpljivost, da se ne uzrujava u prometnim neprilikama, da zna podnijeti druge koji prelaze granice svojih prava ... Sv. Pavao je opomenuo: »Ne dopusti da te svlada zlo, već zlo svladaj dobrim« (Rim 12, 21), i zatim: »Nikakva ružna riječ neka ne izlazi iz vaših usta, nego samo korisna za izgradnju gdje je potrebno, da iskaže dobročinstvo slušateljima. Ne žalostite Duha Svetog Božjega, kojim ste zapečaćeni za dan otkupljenja! Neka se ukloni od vas svaka vrsta gorčine, gnjeva, srdžbe, vike i psovke, sa svakom vrstom zloće! Mjesto toga budite jedan prema drugom prijazni, puni milosrđa! Opraštajte jedan drugome, kao što je i Bog vama oprostio u Kristu!« (Ef 4, 29—32). Te opomene vrijede i te kako i za vozače. Baš kao da je na njih mislio!

Vožnja automobilom neizbježno nas stavlja u stanje dijaloga s drugim. Na nekim panoima stoji napisano »Niste sami na cesti«! Doista, vozači su na poseban način suočeni s drugima: s automobilistima koji ih mimoilaze, koje pretječu ili oni njih pretječu, s onima koji ih onemogućuju da voze brže, s pješacima koji prelaze cestu ili idu njome, posebno s djecom, tim »dražesnim rastresenjacima«. Često su suočeni sa svojim suputnicima koji ne shvaćaju »logiku vožnje«. Najčešće se radi o nijemom dijalogu. Ovisi o njihovu smislu za nadnaravnu »*agapè*« da to suočenje ne postane neprijateljsko, nego ljudsko i bratsko.

\* \* \*

Ima još mnogo problema o kojima bismo mogli govoriti a usko su povezani s našim životom na cestama, kao što su npr. pitanje pravedne nadoknade, pomoći nastradalima na cesti, auto-stopiranja.<sup>24</sup>

Za kraj evo nekoliko pastoralnih smjernica kako da tu psihologiju i moral iznesemo vjernicima u propovijedima, prigodnim govorima, isповijedi.

<sup>24</sup> G. PERICO, *nav. dj.*, str. 503—504 (o pomoći nastradalima); A. LAURENT i J. DELEPIERRE, *Chrétien sur les routes*, u *NRTh* 89(1957) 1071—1073 (o obvezi nadoknade).

U prvom redu treba odrediti *polaznu točku* postupka. Kako govoriti da naše riječi dopru u nutrinu naših slušatelja? Uočavamo dvoje: radost zbog automobila i određen strah. S jedne strane vozač i njegovi putnici uživaju u kolima, u njima nalaze neku egzaltaciju o kojoj smo govorili, ali i strah utemeljen na činjenicama o kojima smo također govorili u prvom dijelu. Taj se strah može pretvoriti u pravo prazno-vjerje.

Zatim treba razviti *pozitivnu perspektivu* pitanja u smislu nagovora PIA XII. Po njoj prihvaćamo i procjenjujemo vrednotu automobila i ostale vrednote koje s njim možemo postići. Neka bude daleko svaki pesimizam, »moralizam«, daleko od nas da u vozačima gledamo samo »luđake« i »ubojice«. Taj je mentalitet nastao nakon što je upotreba automobila postala svagdašnja, banalna, ne znamo po kojem atavizmu ili moralnoj kratkovidnosti. Neki mijenjaju stanovište već prema tome kako voze automobil ili jesu li ponovno postali pješaci. Automobil je postao narodna svojina i ne smijemo ga prihvatiti s rezignacijom, nego kao znak napretka.

Doista možemo govoriti o napretku ako upotrebom automobila ravnaju *kreposti* kao što su razboritost, pravednost i ljubav. Naša je uloga odgojitelja i pastira da pokažemo kako će automobil biti izvor ugodnosti, udobnosti i radosti ako pravne prometne propise primijenimo u bratskom, ljudskom i kršćanskom duhu, u punoj vlasti nad sobom. Ne radi se o traženju vrhunske moralnosti, nego o borbi protiv »utilitarizma«.

Bilo bi žaljenja vrijedno ovdje se zaustaviti! Upotreba automobila samo je jedan od tolikih slučajeva koji traže kršćansko osvajanje dobara, stvorenih našom tehničkom civilizacijom i integracijom vrednota i zemaljskih stvarnosti. Ne radi se samo o tome da predvidimo »kršćansku upotrebu« te mehanike. Treba je zapravo ucijepiti u svijet. Kako se u tome treba vladati, iznio nam je sv. Pavao: »Svako je stvorenje Božje dobro, i ništa ne treba odbaciti ako se uzima sa zahvalnošću; posvećuje ga, naime, Božja riječ i molitva« (1 Tim 4, 4). Ovdje izraz zahvalnost ne označava toliko čin zahvaljivanja koliko volju upraviti Bogu sve što, konačno, od njega dolazi i upotrebljavati to u skladu s njegovim zakonima. Radi se, dakle, o upotrebi automobila kao o svim proizvodima naše suvremene civilizacije, da se u čovjeku uvijek i sve više očituje sjaj slike Božje, da nam posluži kao sredstvo za temeljno vladanje koje Gospodin od nas traži: ljubav koja oživljuje ostale kreposti, u ovom slučaju pravednost, dobrohotnost, razboritost.

Današnji je čovjek to sposoban shvatiti. U tom duhu možemo koristiti razna izvanjska pomagala i poticaje kao što su »tjedni i mjeseci prometa« i slično.

Belgijski su biskupi u svom pastirskom pismu poručili: »Molimo za suradnju sve one kojima je povjerena odgojiteljska služba. U odgoju savjesti svećenici igraju važnu ulogu. Molimo ih da shvate i prihvate svoju odgovornost. Ponajprije oni sami moraju ispitivati svoju savjest i ozbiljnije razmotriti temeljna pravila morala na cesti. Nije li pitanje savjesti jednog svećenika nepromišljeno ugroziti apostolski život pun obećanja? Nakon što na temelju tih razmatranja preciziraju ili možda ratificiraju osobno vladanje na cesti, oni će biti sposobni formirati savjest u svojih suradnika, župljana i učenika. — Ali svi kršćani moraju

priznati svoju odgovornost. I pješak ima na cesti isto tako teških obveza kao i drugi korisnici. I on je prisiljen obdržavati pravila razboritosti i pristojnosti. Svatko mora i primjerom i odvažnim riječima pridonijeti odgoju savjesti«. <sup>25</sup>

### ZUSAMMENFASSUNG

Heute spricht man immer mehr vom sich Benehmen und von der Verantwortlichkeit auf den Strassen. Die Verkehrsunfälle sind immer häufiger und die, die sie verursacht haben, gehen ruhigen Gewissens weiter. Das ist ein Zeichen dafür, dass ihre Gewissen nicht gut formiert sind. Leider ist der Wagen und die Strasse ein Erlass zum Erleben der wilden Instinkte im Menschen. Der Christ muss dieser Erscheinung besondere Aufmerksamkeit schenken. Er muss sich selbst im Wagen überwinden, und sich dem anderen gegenüber menschlich zeigen. Auch auf der Strasse kann ein guter Christ Frohbotschafter (bes. der Liebe) werden. Die Priester müssen nicht nur mit eigenem guten Beispiel, sondern auch mit den Katechesen und Predigten die Gewissen ihrer Gläubigen für die Strassen erziehen.

---

<sup>25</sup> *La morale de la circulation routière, Lettre pastorale de l'épiscopat belge*, u DC 48(196) 850.