

RODNEY BLACKHIRST

AZ AUTOMOBIL DIABOLIKUS SZIMBOLIKÁJA

„sáskák alakja harcrakész lovakhoz hasonlított”

Jel 9,7

Talán a televíziót kivéve nincs is más produktuma a modern technikának, ami oly széles körben elterjedt és mindenütt jelenvaló, a modern ember identitásától pedig olyannyira elválaszthatatlan volna, mint az automobil.¹ A modern ember nagyvonalú és szenvedélyes szerelmi viszonyt ápol saját találékonyságának eme szüleményével, a gépkocsikkal való szállítás és közlekedés kétségbevonhatatlan normává vált bolygónk minden földrészén. A jóléti társadalmakban az anya, az apa és gyakran a gyermekek is saját autóval rendelkeznek, miközben a „Harmadik Világ” avagy a globális „Dél” szegény falvainak életben maradása valamilyen módon még ma is a közúti szállítástól függ, és egy teherautó vagy dzsip státuszszimbólummá, a társadalmi ranglétrán való előrelépés fémjelévé vált. A modern életmódot el lehet gondolni egyéb műszaki cikkek nélkül, de a gépkocsi már annyira beleszövődött létezésünkbe, hogy nélküle nehezen képzelnénk el az életet. A bolygót egyik végétől a másikig aszfaltozott utak borítják és szó szerint milliárdnyi jármű közlekedik rajtuk nap mint nap. A városaink felett elnyúló sárgásbarna kipufogógáz-felhők a megszámlálhatatlan liternyi üzemanyag követelő, állandósult közúti forgalom következményei. Amikor reggel felkelünk és azt vesszük észre, hogy elfogyott a tej: minden tétovázás nélkül autóba pattanunk és elrobogunk egy üzletbe. Meghonosítottunk egy globális gépjármű-kultúrát, és ez annyira központi fontosságúvá lett számunkra és vélt haladásunk számára, hogy meglepődöttséggel tölt el, ha autópályák éktelenítik el tájainkat, és készen állunk gonosz és erkölcstelen háborúba bonyolódni annak biztosítása érdekében, hogy elegendő olcsó üzemanyag kerüljön benzintartályainkba. Ez az egész kultúra elválasztja a modern életvitelt mindattól, ami korábban volt. Elődeinkkel ellentétben mindannyian gépkocsikba ülünk és olyan sebességgel járjuk be az utakat egyik helytől a másikig, amely lóháton elképzelhetetlen volna. Hosszú órákat töltünk autókban, arról nem is beszélve, hogy némelyek életük java részét gépjárművekben élik le. Elkerülhetetlenné lettek: életünk tényeivé.

Tradicionális perspektívából nyilvánvaló, hogy minden Isten által teremtett dolog egy szimbolikus rendbe tartozik és saját természetéhez tartozó, inherens szimbolikával bír. A Teremtés egészében és részleteiben véve is Isten manifesztációja, megnyilvánulása, az ember számára pedig egy értelmezendő „jelekből” álló kinyilatkoztatás. Érvényes ez vajon az ember alkotta dolgokra is? Az ember mikrokozmosz lezártágában is a kozmikus rendet képviseli és ilyen mértékben egy istenhez hasonlatos erőt birtokol, ezáltal pedig képes tárgyakat „teremteni”, amelyek látszólag éppoly valóságosak és szerves egységet alkotók, mint a „természetes” avagy Isten által létrehozott teremtmények. Hol a helyük ezeknek a dolgoknak? Ezek is egy szimbolikus rend részei saját szimbolikával? A kérdésre természetesen igen a válasz, ugyanis semmit sem csinálhat az ember, ami ne volna bizonyos fokig szimbolikus, mivel ez a Teremtés egyik legfőbb sajátossága, így házai, bútorzata, ruhái és egyéb ingóságai is mind jelképeznek valamit. Magától értetődően vonatkozik ez a technológiailag magasabb vagy alacsonyabb szintű gépekre is. Amikor az ember alkot, létrehoz valamit, egy Istenéhez hasonlatos démiurgoszi hatalmat gyakorol. A görög hagyományban a világmindenséget a kézműves mesterség által létrehozottként értelmezték – amint azt maga a *koszmosz* szó is értelmileg magában foglalja –, és azt e tradíció szerint az őszanyagból egy kézműves isten alkotta meg. Ez a kozmológiai Isten, az Isteni Lét teremtéshez kapcsolódó alsóbb aspektusa nem tartja méltóságán alulinak bepiszkolni kezeit, eltérően az Istenség magasabb aspektusaitól, amelyek távol maradnak a Teremtéstől. A görög panteonban a démiurgosz, a világ megalkotója a kovácsmesterség istene, Héphaisztosz, az egyiptomi Ptah hellenizált alakja, a sánta olümposzi, aki szurkos műhelyében egész álló nap díztárgyakat, fegyvereket, fortélyos szerkezeteket készített és javítgatta más istenek holmijait, akik általában roppant szórakoztatónak találták ugrándozását. A görög társadalmi rendben élő kovácsok ezt az olümposzi istenséget tisztelték halhatatlan példaképükként, s ami sokkal fontosabb: a kovácsmesterség egész művészetét az isteni minta utánzásaként – *mimészisz* – fogták fel. Ebből következik, hogy a mintakép tevékenységét, hatását figyelték meg a természet isteni művészetével megalkotott dolgaiban, így nem a természet, hanem *a természetben látható mintakép tevékenysége* szolgál a *mimészisz* alapjául. Például a fémek fehéren izzó áradata egy vulkánban földi bizonyítékául szolgál az olümposzi kovács, Héphaisztosz (Vulcanus) iparművészetének. Az emberi kovácsok az olümposzi modell iránt érzett tiszteletből és áhítatból a vulkánt és az isten művészetét utánozzák kohóikban. Ismétlem, nem a természetet imitálják, hanem a *természetben tapasztalható istent*. Ily módon nyernek a kovácsműhely alkotásai egyfajta egzisztenciális legitimitást: az ilyen alkotások léte az isteni jóváhagyás folytán épp annyira törvényes és jogos, mint a fáké és a köveké. Ebben az értelemben tehát nem tehető különbség az Isten által teremtett és az ember alkotta dolgok között, mivel az ember alkotta tárgy az Isten művében

való megszentelt *részvétel* következménye; a kézműves Istennel vagy Istenért dolgozik, imitálva azt a módot, ahogyan Isten tevékenykedik (a természetben, saját művében), miként egy inas is utánozza mesterének módszereit.

Ugyanakkor viszont nem kerülhetjük meg a tényt, hogy egy ember alkotta tárgy – noha meglehetősen, hogy az isteni munkában való részvétel által születik és így módon összefonódhat a Teremtéssel – mégis csak egy alacsonyabb rend „teremtménye”, ama egyszerű oknál fogva, hogy az ember ember, nem pedig Isten, és az igazság az, hogy valójában nem teremthet semmi ténylegesen *újat*: minden úgynevezett „teremtménye” már meglévő anyagoknak, mégpedig az isteni kéz alkotta kozmosz anyagainak megmunkálásából jön létre. Az ember minden alkotásában olyan anyagokat hasznosít újra, amelyek az isteni kézműves ősi műhelyéből kerültek ki. Hozzá képest még a legtanultabb high-tech mérnök is olyan, mint egy sufnyiban barkácsoló feltaláló, aki a természet hulladékait és pótalkatrészeit építi találmányaiba. Ebből szükségszerűen következik az az értelmezés, miszerint minden emberi alkotás másodlagos csupán és mindig fennáll bizonyos távolság az ember alkotta és a természetes objektumok között. Amikor azt mondjuk, hogy Isten a kozmoszt preegzisztens, azaz már korábban is meglévő anyagból teremtette, ezt pusztán kényelemből tesszük, éppen úgy, mint mikor az egyszerűség kedvéért megkülönböztetjük a démiurgoszt egy magasabb istenségtől. Ám az ember esetében szó szerint az a helyzet, hogy már meglévő anyagokkal kell valamit kezdenie, így noha képes valamit démiurgoszi módon a *materia* felhasználásával „megteremteni”, Istenhez hasonlóan *ex nihilo* teremtésre nem képes. Isten nem pusztán Démiurgosz, s bár az ember hatalma a természet felett Istenéhez hasonló, hatalma csak *démiurgoszi és nem lehet több ennél*, mivel az ember képtelen a semmiből teremteni és még legnemesebb alkotásai is legfeljebb újrahasznosított dolgok. Emiatt minden emberi produktumban eleve, természetéből fakadóan benne rejlik egyfajta fogyatékoság és hiány a természeti objektumokkal összevetve. Csupán *hasonlatosak* lehetnek a természeti objektumokhoz, de soha nem *lehetnek azok*, nem lévén ugyanolyan kapcsolatuk az eredettel, a princípiummal. Az ember alkotásai egy lépéssel távolabb állnak a valódi *prima materiától*, amely – miközben képletesen úgy beszélünk Istenről, mintha a Teremtést preegzisztens anyagból alkotta volna meg (démiurgoszi aspektus) – voltaképpen az *ex nihilo* Semmije (magasabb aspektus). Persze a *mimészis* sem mentes a benne rejlő morális és spirituális veszélyektől, ugyanis az ember démiurgoszi hatalmának gyakorlása közben, amely a kozmosz erőinek mikrokozmoszként végbevitt internalizációjának, bensővé tételének következménye, az imént felvázolt különbségtételről hajlamos megfeledkezni és így magát egyre fokozottabb és tévesebb módon isteninek, „teremtményeit” pedig őseredetinek véli. Ismétlem, az ember nem teremt semmit. Újrahasznosít, feldolgoz csupán. Hasonlóan a sufnyiban ügyeskedő feltalálóhoz, aki rendkívüli értéket

vél felfedezni a mások által értéktelen kacatnak ítélt holmikban, az ember is hajlamos túlbecsülni saját alkotásainak értékét.

Egy tradicionális társadalmi rendben azt láthatjuk, hogy a technológiai újításokat körültekintően megszentelik és beépítik a hagyomány folytonosságába, még ha olykor radikális kiigazításokra van is szükség ahhoz, hogy az új eljárást beleszójék abba a mindent átfogó szimbolikus keretbe, amely egy ilyen társadalom mátrixaként szolgál. A szakralizáció mindig olyan módszerekből és eszközökből áll, amelyek biztosítják, hogy az emberi alkotásokban rejlő korlátok és veszélyek felismerhetők és megállapíthatók legyenek. Hogy egy példát is említsünk: az a mód, ahogyan az ekét beleszötték a tradicionális jelképrendszerbe, remekül illusztrálja mindezt. A kovács jól tudta, hogy anyagai már megmunkálásra kerültek (az Isteni Kovács által) és bármit is készít belőlük, az sohasem lesz *ösi és érintetlen*, mert *ő sohasem lehet Isten*, csupán egy munkatársa Istennek, és az is csak Isten egy aspektusának. A ciklikus hanyatlás miatt és mert a technológia természete olyan, hogy egy innováció további újításokat szül, előfordul azonban, hogy a technikai fejlődés elkerülhetetlenül megelőzi az új találmányok beépítését a szimbolikus keretbe, a műszaki tudományok tökéletesedése és átalakulása pedig olyan összetett korrekciókat követel meg a tradicionális szimbolizmus terén, hogy végül az új műszaki eljárások kibúvót nyernek a szakralizáció elől, így a hagyományos megszorítások és ellensúlyozások már nem hatékonyak többé, esetleg végleg meg is szűnnek. Az itt megemlíthető legkézenfekvőbb példa a könyvnyomtatás feltalálása, amely eljárást – az írás tömeges elterjedésének technológiáját – nem sikerült integrálni az Európában még megmaradt tradicionális rendbe, amint az látható is azokból a reménytelenül esetlen és ügyetlen megoldásokból, amelyek segítségével az Inkvizíció és az Index bizonyos fokig megkísérelte érvényre juttatni az ortodox korlátozásokat, valamint abból a tényből, hogy alapjában véve sikertelen volt annak megakadályozása, hogy a protestáns forradalom felhasználja az eljárást a kereszténység szétszakítására. Íme egy technológia, amely „forradalmat indított el”, ahogy a történészek mondják, s ezáltal határozott elszakadást eredményezett a középkor egységes szellemi ideáljától és katasztrofális törést okozott a keresztény rendben. Az európai történelem eme korszakában már megfigyelhető, hogy a tradíció szöttese elrongyolódott és az új technológiák immár nem szövődnek bele, hanem újabb szakadásokat idéznek elő. Az órában, amíg a szimbólumok kozmológiai, szoláris-lunáris rendjébe beleilleszthető kerek számlapja és két mutatója volt, még felfedezhető volt némi szimbolikai integritás, ám ez alig hasonlítható az órával mért időtartam mechanikus szabályosságát megelőző idő- és évszaktapasztalások rendjéhez. Mondanunk sem kell, mire az automobilt feltalálták, már kilátás sem volt arra, hogy a tradicionális szimbolizmus mátrixába beilleszthető és ezáltal úgymond sem-

legesíthető legyen, mivel ekkorra a nyugati tradíció szőttese cénává foszlott és az európai ember hajszája a démiurgoszi téveszmék után már jócskán előrehaladt. Nem is lehet kérdéses tehát, hogy az automobil és a hozzá kapcsolódó technológia ördögi – vagy görög fogalmakkal, prométheuszi –, mivel minden megszenyelt dolog diabolikus.

Ez azonban nem akadályoz meg minket abban, hogy egy ilyen technológiát, mint az automobilé, a tradicionális szimbolika keretein belül vizsgáljunk meg. A modern ember legszaporább „teremtményeként” kétségtelenül feltár majd valami lényegeset azzal a kínos helyzettel kapcsolatban, amelyben a mai ember találja magát. Ebből a nézőpontból az automobilal kapcsolatban két sajtáságos és szokatlan dolgot érdemes megfigyelni: azt a tényt, hogy látszólag önműködő, és hogy fülkéje, amelybe az emberek beszállnak, a környezettől elkülönülő teret képez. Az automobil – definíciója szerint – egy magától mozgó gép, amint azt a „ló nélküli kocsi” kifejezés is érzékelteti – az egész konstrukció az önmagától való mozgás illúzióját kelti –, és formája tipikusan olyan, mint egy kapszula vagy kabin, egy zárt belső tér. Mindkét esetben hadd jegyezzük meg, hogy ezek az *állatokra*, illetve az emberre jellemző tulajdonságok. Az állat és az ember egyaránt magától mozgó teremtmény. Az automobil ezt a jellegzetességet utánozza. Továbbá mind az állatok, mind az emberek „kapszulák” abban az értelemben, hogy mikrokozmosz belső teret alkotnak. A gépkocsi szintén. Belseje egy elkülönített tér, mely kizárja a külső hangokat, és különösen a legújabb autók esetében, a műszerfal egyre inkább telítődik mindenféle készülékkel, otthonos kényelmi be rendezésekkel. E tekintetben tehát az autó olyan, mint egy állat vagy ember: szemmel láthatóan inkább egy állat, mégpedig kifejezetten egy *négylábú*. Abból a tényből, hogy átvette a ló helyét, világossá válik: a gépkocsi (többek közt) egy fém ló. Ennek megértése minden szimbolikus konszideráció kiindulópontja. Az automobil főként és elsősorban egy mesterséges állat. Négy lába a négy kerék, szemeit és száját a lámpák és a hűtőrács adják, erejét pedig még ma is lóerőben mérik. A modern ember megszállottsága az automobil iránt a lóval való korábbi foglalatosságainak egyenes meghosszabbítása. De a lóháton való közlekedéssel ellentétben az autósok beszállnak a járműbe és a gépállat belsejében utaznak, megszállva a kabin mikrokozmosz világát. E tekintetben az állatot egyesítették a szekérrel vagy kocsival. A trójai falóval vonható mitológiai párhuzamot is ki kell emelnünk itt; noha nem volt magától mozgó, mégis előképe az automobilnak – egy kerekeken guruló mű ló, melynek belső terébe emberek másztak. A faló természetesen Trója szentségtörő kifosztásának, tágabb értelemben pedig a ciklikus hanyatlásnak a jelképe, és semmilyen értelemben sem szerencsés szimbólum. A trójaiak tévesen győzelmük jeleként fogadták a gonosz „ajándékot”, holott valójában bukásukat okozta és általa hatoltak be az akhájak a szent Ilium falai közé.

A trójai ló képe további hasonlatokkal is szolgál, ugyancsak óriási volta miatt bizonyos tekintetben a dinoszauruszok őskövületeire emlékeztetheti a modern embert. Ha pedig arra gondolunk, hogy a gépjárművek üzemenyagként a mostanra földalatti nyersolaj-tavakká sajtolódott korábbi eónok feldolgozott üledékeit használják, az analógia még találób. A ló nélküli kocsi igazából nem is lóra hasonlít, legalábbis modern típusát tekintve, hanem inkább a lónak egy földhöz lapuló, tömzsi, laposképű prehisztorikus őseré, vastag lemezpáncéllal borított védelmező bőrrel. Csakugyan van valami dinoszauruszszzerű a nagyobb közúti szállítójárművekben; ennek meglátásához nem kell különösebb képzelőtehetség, elég, ha az ember éjszaka egy út mentén állva végigpillant a bőgő és robajló hatalmas kamionok karavánjain. Ha az autók egy korábbi eónból való mesterséges állatra emlékeztetnek, a kamionokat és teherautókat inkább nagy és soklábú prehisztorikus szörnyekhez hasonlíthatnánk. Az ember kozmikus ciklusának legutóbbi stádiumára jellemző, hogy a korábbi szakaszok maradványait fosztogatja, mozgásba hozva ezáltal korábbi korszakok pszichikus maradványait is. Az automobil technológiája jó példája ennek. Üzemenyaggal való ellátásához a modern ember kivonja a földből a korábbi korok illékony maradványait és ebből készít abrakot fém paripája számára, amely morfológiailag semmilyen értelemben nem tökéletesedése a lónak, hanem sokkal inkább egyfajta visszatérés a prehisztorikus múlt négy lábúinak groteszk alkatához. Van egy erősen „Jura-korszakbeli” motívum ebben a technológiában, amelyet egyik legfontosabb jellegzetességeként kell számon tartanunk. Miféle négy lábú az autó? Formája nyilvánvalóan nem hasonlít a létező állatokéra, még ha kiindulási pontjául közvetlen elődje, a ló szolgált is. Hol találunk olyan négy lábúakat, amelyek elég nagyok ahhoz, hogy – legalábbis képzeletben – az emberek beléjük ülhessenek? Ha hasonlóságot keresünk, a dinoszauruszokat kell szemügyre vennünk: amint a trójai faló is titáni volt, úgy az automobil is egy távoli kor négy lábú alakzatainak visszatérése. Nem kerülhetjük el a következtetést, hogy eme technológia eleve, öröklötten monstruózus, és olyan baljóslatú khthonikus erőket enged szabadjára, amelyeket féken tartottak egészen addig, míg a modern ember fel nem eresztette őket az alvilágból.

Az alkímiai szimbolikában ezt a *sárkány* motívummal juttatták kifejezésre. A lokomotív szemmel látható hasonlóságot mutat a klasszikus sárkányokkal – különösen ha a mozdonyt gőz hajtja –, de nincs ez másként a közúti szerelvényekkel sem; van valami sárkányszzerű az egész gépjármű technológiában. A gőzmozdony szó szerint tűzokádó volt: az autók esetében erre utal már a kipufogógőz is; a tüzet a gyomrukban hordó sárkányokra azonban főként a *belső* égésű motor, az égésnek ez a *legbensőbb* folyamata emlékeztet. Nem véletlen a szimbolikában, hogy a nyersolajat „fekete arany” nevezik. A földalatti olajtavak valójában az édeni kor aranyló humuszának, az Aranykor

ligeteinek fizikai maradványai, és ilyen értelemben az alkímiai sárkány kincsei. A modern ember ellopta ezt a kincset és szabadjára engedte a sárkányt. A petrokémia tudománya tehát egyfajta ellenalkímia, egy olyan diabolikus alkímia, amely a ciklikus feloldódás kezdetét inkább sietteti, minthogy az új ciklus útját készítené elő. Az utóbbi évtizedekben nyilvánvalóvá vált, hogy ez a technológia maga után vonja a földben lévő olajtavak hő- és széntartalmának áthelyeződését a légkörbe, ami alighanem súlyos hatással van a Föld poláris szerkezeteire és így a globális földrajzi arányok átalakulására is. Hosszú távon mindennek hatással kell lennie a földi rendszer teljes egyensúlyára, és vélhetően a Föld axiális egyensúlyára, a mágneses polaritásra és hasonlókra is.² Megkésve kezdünk rádöbenni, hogy ez a magunknak köszönhető – az atombombával azonos mértékű –, fenyegetően közeledő veszedelem immár saját létünket veszélyezteti. Most szembe kell néznünk a sárkánnyal, többek közt viharok és monszunok, szökőárok és az időjárás egyéb heves rendellenességeinek képében, amelyek a khtonikus maradványok légkörbe ürítésének következményei. Ebben az értelmi összefüggésben lesz a szerény, hétköznapi automobil sárkányszerű. Azt azonban tegyük hozzá, hogy az európai, középkori sárkánymitológiában a sárkánnyal egy *páncélos* lovag szállt szembe. A középkori lovakok fémből készült védelmező bőre előrevetíti az autó karosszériájának lemezeit. Az automobilban a sárkány – mint belső tűz – és a lovagi páncél motívuma egyaránt megtalálható. Több középkori sárkánymítosz kapcsolódik a technikai győzelemhez, előkészítve az industrializmus szellemi feltételeit. Az automobil-technológiában használatos legalapvetőbb mechanizmusok közül több, így például a forgattyús tengely, valójában középkori eredetű. A fémlemmel borított lovag levágta a sárkányt, ellopta kincset és megszerezte képességeit, különösen a belső égés képességét.

A fém páncéllemezeknek az emberről a járművekre való kiterjesztésének legszembetűnőbb és legsokatmondóbb példája a tank, amely az automobil katonai adaptációja. A trójai ló is tankszerű volt, egy katonai eszköz, és itt kell említést tennünk az effajta technológia és a hadi indíttatások közötti szoros kapcsolatról, az ember azon ösztönzéséről, hogy folyton újabb és jobb módszereket találjon az ölésre. A legtöbb technikai „előrelépés” a hadiipar szülte, nem pedig a humanitárius érzékenysége, ami ismételten jól példázza azt, hogy ezeket a ciklikus hanyatlás destruktív erői támogatják. A katonai újítások körében vizsgálódva az automobil olyan ókori előzményeire bukkanhatunk, mint a rómaiak híres „teknőc” alakzata, ahol gyalogos katonák csoportjai minden oldalról és felülről is pajzsokkal védték magukat, és egy egységes, áthatolhatatlan „járműként” vettek részt a csatában, amely, mivel a formáción belüli katonák lábait elrejtették a pajzsok, önmagától mozgónak tűnt. A teknős-párhuzam itt ismét egy állattal történő összehasonlítás, ezúttal a védelmező teknőre helyezett hangsúllyal. A lótól eredeztethető, négy lábú

emlősökre utaló szimbolika mellett az automobilban szemmel láthatóan van valami „teknősszerű” ebben a vonatkozásban, és a teknős valóban meglehetősen találó és tradicionális szimbóluma az autókabin mikrokozmosz jellegének. Még találóbbr azonban – mivel a teknős lassú –, ha ugyanezt az ideát más szilárd külső vázzal bíró lényekkel, például bogarakkal fejezzük ki. Frithjof Schuon jegyezte meg, hogy van valami mélységesen rovarszerű a modern életmód körülményeiben, és terpeszkedő városainkat kétségbeesetten munkálkodó rovarok roppant, nyüzsgő kaptáraihoz hasonlította. Ebben az analógiában automobiljaink éppen a szilárd külső burokkal bíró bogarak, amelyek ide-oda rohannak örökké rajzó városi kaptárainkban. Egy modern város a levegőből nézve hangyabolyhoz hasonlít. Az a mód, ahogyan az automobil felfalja a bolygót, összevethető a bibliai sáskajárással. Ez az analógia különösen szembeszökő a híres német gyártmányú *volkswagen* [népautó – *a ford.*] esetében, amely valóban egy rovarhoz vagy sáskához hasonlít és a köznyelv is „bogárnak” nevezi. A *Bibliában* igazából különös kapcsolatot fedezhetünk fel az eddig tárgyalt szimbólumok: a rovarok és a lovak között. *János jelenéseiben* azt olvashatjuk, hogy *sáskák* jönnek majd – a skorpiók erejével –, amelyek olyanok, *mint a lovak*, fém páncél fedi testüket és nagy zajt csapnak, megjelenésük együtt jár a föld mélyének kiürülésével, a mélység kútjának füstje pedig elsötétíti a Napot és a levegőt. Egy további, asztrológiailag is jelentős szimbólum a rák, a bezárt mikrokozmosz állatövi képe, amely lényegileg felcserélhető a teknősbékával, noha nem olyan lassú. A rák szaggatott, elinduló-megálló, rohanó-megálló futása nagyon hasonlít a városi autóforgalomra, és közvetett, kerülő utakon járó mozgása is párhuzamba állítható a motordugattyúk mozgásából fakadó energia meglehetősen sajátos (olykor egyenesen az ösztönnel ellentétes) áthelyeződésével a kerekek forgásába, amelyek „meghajtása” indirekt, áttételes.

Eme szilárd külső burokkal bíró technológiából az ember számára természetesen az következik, hogy maga is rákszerűvé válik, minél többet tölt életéből – a fogantatástól a halálig – automobiljának védőpáncélzata alatt. Egyre otthonosabban érzi magát a páncélban, mint a friss levegőn sétálgatva. Ha a természettel kíván kapcsolatba kerülni, elrobog egy szép kilátással bíró helyre, az autóban ülve megnézi a naplementét, közben CD-t hallgat és élvezi a *drive-thru* pénzen megvásárolt *drive-thru* ételeket és söröket. Az erre irányuló új technikai törekvések révén egyre több módszert fejlesztenek ki, hogy lehetővé tegyék, az autósok úgy tudják leélni életüket, hogy a kocsiból ki sem szállnak. Sőt, a jövő technológiájára vonatkozó elképzelésekben már azt feltételezik, hogy az autósok fizikailag is összekapcsolódnak majd autóikkal különféle biotechnológiai eszközök révén, és valóban a járművek részeivé válnak. Természetesen, az ember minél inkább magáévá teszi ezt a szilárd külső vázat, egzisztenciája annál inkább eltávolodik a természet érintetlen alkotásától – fokozottabban elkülönül a valóságtól – és annál inkább elsorvadnak a

vele született fizikai képességei. A tradicionális ember, bármely korban élt is, élete során rengeteget gyalogolt. A tradicionális életmód sokkal inkább lokális, helyhez kötött, de megkövetelt olykor zarándokutakat, és a lovaglás mellett a gyalogszerrel történő vándorlás volt a helyváltoztatás szokásos módja. Az emberi mozgásnak ez az egyedülálló módja nem hasonlítható egyetlen ma élő vagy már kihalt teremtmény járásmódjához sem. A jobb és a bal váltakozása a sétában szervesen hozzátartozik az emberi létformához, közvetlen analógiában állva az agy két féltekéjével, ily módon egy eléggé biológiai, ám éppoly szimbolikus értelemben véve a séta párhuzamba állítható a gondolkodás alapműveleteivel. A modern ember nagyon keveset sétál. Inkább vezet. Ami azt jelenti, hogy ül. Idejének egyre nagyobb részét tölti automobiljának fémből és üvegből készült védőburka mögött. A láb mozgása a pedálok, illetve automata váltós autókban csak a gázpedál taposására redukálódott. Inkább a test felső része, a fej és a karok, a kezek működnek vezetés közben, ami nagymértékben agyi, fejközpontú tevékenység a sétáláshoz képest. A vezetéssel együtt járó gondolkodás fizikátlan és absztrakt. Következésképpen e téren, amint más tekintetben is, a modern ember fizikailag legyengül, mentálisan pedig megkeményedik. Szüksége van a védőpáncélzatra, mert önmagában egyre satnyábbá és sebezhetőbbé válik. Ez technicizált korunk emberének tragikus paradoxona – minél hatalmasabb a technikája, ő maga élőlényként annál gyengébb lesz. Eltörpül saját óriásai mellett. Kis ember a nagy gépben, olyan, mint Óz, a nagy varázsló. A modern mitológia jól tükrözi ezt a képet a technikailag fejlett „idegenek” avagy földönkívüli lények tipikus ábrázolásában – sápadt, töpördött lények elcsökevényesedett végtagokkal és hatalmas fejjel. Az ember kiüríti és kifordítja magát technikájába. Belső képességeit apránként külső készülékekre cseréli. Ez a kozmikus ciklus menete. Az ember egy ciklus kezdetekor a *leginkább* mikrokozmosz. Azonban elveszíti ezt a teljességet, és a ciklus folyamán mikrokozmosz erői visszaáramlanak a makrokozmoszba. Minden egyes technikai előrelépés valamilyen tekintetben megkárosítja őseredeti összetartatlanságát. Az ember önmaga kiürítésével hódítja meg a természetet. A természet meghódításával ilyenformán tulajdonképpen önmagát teszi tönkre. A tűz felfedezése gyengítette az ember belső tüzét. A cipő feltalálásával kárt tett a lábában. Az írásbeliség elsorvasztotta emlékezőtehetségét. Jelenleg éppen az emberi idegrendszer tárgyiasítjuk számítógépek, az immunrendszert pedig oltóanyagok formájában. Az emberi mikrokozmosz egyre jobban elveszíti épességét, integritását a makrokozmoszsal szemben. A ciklikus hanyatlás egyfajta külsővé tétel, *objektívizálás*: a szilárd külső vázzal rendelkező automobil ennek a leképeződése korunkban. A már említett állatövi szimbólum, a rák kapcsán néhány további megjegyzést kell most tennünk. A modern nyugati asztrológia konvenciói szerint a zodiákus a Kos csillagképpel kezdődik és így a Kos az emberi testen a fejnek felel meg. Egy korábbi szimbolikus rend szerint az

állatöv viszont a Rákkal kezdődik és ez a jegy feleltethető meg a fejnek. Ebben a jelképrendszerben az analógia a rák és a szilárd külső burokkal bíró emberi koponya között áll fenn. A nagyobb ciklusok szimbolikájában a Rák az őskor és a primordiális ember teljességének jelképe. Ám a kezdet egyúttal vég is, és itt egy állatövi szimbolika is megerősíti a modern ember rákszerűvé alakulását: ahogy a ciklus vége közeleg, és az ember saját alkotásaiba üritve eltárgyasította benső erőit, az ősi szimbolika paródiába fordul, az automobiljában ülő modern ember pedig a ciklus kezdetén meglévő primordiális, mikrokozmoszikus egység ellenképévé alakul.

Visszatérve a görög szóhasználathoz, a vezetés közben szokásos ülő helyzet és a séta egyenes testtartásának ebből következő elutasítása, valamint a gondolat, hogy egy ilyen életmód elkerülhetetlenül roncsolja az emberi létforma eredeti integritását és képességeit, a démiurgosz, Héphaisztosz sántaságára emlékeztet. Általában úgy vélik, hogy Héphaisztosz akkor sántult meg, amikor az Olümposzról Lémnosz szigetére zuhant, valójában viszont már születésétől fogva sánta volt, egy fogyatékos isten az olümposziak között. Az automobil technológiája éppen ebben a tekintetben héphaisztoszi. Héphaisztosz sánta: testének alsó fele elsorvadt. Fortélyos készülékeivel és találmányaival játszadozva biceg fel s alá. Az autós – lévén alteste lényegtelen – szintén héphaisztoszi lény, szimbolikusan sánta. Homérosz trójai háborúról szóló beszámolójában a Héphaisztoszról szóló sorok között hátborzongató előrevetítést olvashatjuk a héphaisztoszi gépezetként bemutatott önmozgó járműnek.³ A történet szerint a kovácsisten műhelyének kohójában háromlábú székeket készített, amelyek oda-vissza gurulnak az istenek gyűléseire, önmaguktól mozgó, intelligens alkotásokként. Ugyanebben a passzusban találkozunk az „arany szolgálólányokkal”, akik noha fémből készültek, önmaguktól mozognak, valamint a *nűsz*, az értelem adományát is megkapták; ezek, mint már többen is helyesen megállapították, a modern robotok előképei. A modern technika létrehozta Héphaisztosz műhelyének furcsa szerkezeteit, az automobil éppen ezeknek a mondabeli önjáró székeknek a megvalósítása. Héphaisztosz megkötő, leláncoló isten is, és figyeljük csak meg, hogy az utasok beszíjjazzák magukat a gépkocsik kabinjába a biztonsági övekkel. De semmilyen értelemben sem részesül a modern technika a héphaisztoszi megszenteltségben: inkább az jellemzi, hogy ellopta a technikai eljárásokat az istentől, aki maga is eltűnt az ember démiurgoszi mámorának és a föld kifosztásának köszönhetően. Szükségszerűen démonikus és diabolikus erők kapcsolódnak egy ilyen technikához, és csakugyan megfigyelhetjük ennek bizonyos aspektusait abban, ahogyan egyes emberek az autók megszállottaivá válnak, az „országúti dühöngés” és a „sebesség démona” jelenségében, amikor egyébként jómodorú emberek agresszív, mániákus vezetőkkel alakulnak, valamint azon egyéb formákban, amelyekben az autókkal kapcsolatos lelki megszállottság megnyilvánul. Minden

ördögi technológia emberi áldozatokat követel, akiknek életét maga alá gyúri a technika. A televízió ennek legnyilvánvalóbb példája. Többségünkre hatásos van, bizonyos embereket azonban teljesen magába szippant és ténylegesen tönkretesz. Az autóval ugyanez a helyzet. A megszállottság természetét talán mikrokozmoszra összeomlásoként írhatnánk le. Gép nélkül nem marad semmi. Autója nélkül a modern ember zátonyra fut és leled. Ahogy a költő mondja, „*a középpont összeroppan*”.⁴ Az idők végezetén az emberek olyanokká válnak, mint a gyökerétől elszakadt számarkóró avagy *ördögsekér*, eszeveszetten és céltalanul gurulnak egyik helyről a másikra, s közben úgy élik meg rákszerű életüket mint egy szeszélyes utazást a semmibe, a szélvédőn keresztül vetett futó pillantásokkal a valóságra. A tradicionális jelképrendszerek olyan szempontokat és módszereket biztosítanak, amelyek segítenek az említett dolgok diabolikus természetének megértésében.

Fordította: UMENHOFFER ISTVÁN

Jegyzetek

¹ [Első megjelenése: *Vincit Omnia Veritas*, II. évf. 2006. június, 2. sz. Forrás: <http://religioperennis.org/documents/blacks/automobile.pdf>]

² [A földalatti világ felszínre hozásával és „kiszabadításával” kapcsolatban lásd még René Guénon: A kohászat jelentősége. In Uő: *A mennyiség uralma és az idők jelei*. I. m. 172–179. o. „(...) a tradicionális szimbolizmus szerint a fémek nemcsak – mint már jeleztük – a »földalatti tűzzel« vannak kapcsolatban, hanem az »elrejtett kincscsel« is, minthogy e két dolog szorosan összetartozik, éspedig olyan okokból kifolyólag, amelyeket ezúttal nem részletezhetünk, de amelyek valamiképpen annak magyarázata felé mutatnak, hogy az emberi beavatkozások hogyan képesek bizonyos természeti katalizmusokat kiváltani, helyesebben »kiszabadítani«. Bárhogy is legyen, a »kincsekről« szóló összes – hogy mai nyelvezetet használjunk – »legenda« világosan mutatja, hogy őrzőik, akik nem egyebek, mint a hozzájuk kapcsolódó szubtilis befolyások, olyan »pszichikus entitások«, amelyek végzetesen veszélyesek lehetnek azokra, akik e kincseket a szükséges »kvalifikációk« hiányában és nem eléggé óvatosan közelítik meg; de milyen óvatosságot lehet elvárni ilyen esetekben a modernektől? (...) Kétségtelen, hogy folyton-folyvást a »természet erőinek leigázásáról« dicsekednek, ámde bizonyosan még csak nem is gyanítják, hogy ezeken az – általuk kizárólag korporálisnak tekintett – erőkön túl másmilyen rend is létezhet, amelynek a látható erők valójában csupán hordozói és – hogy úgy mondjuk – külső képmásai; az már egészen más dolog, hogy eljöhet a nap, amikor majd ezek a szubtilis »entitások« fellázadnak, hogy ellene forduljanak azoknak, akik ezt elmulasztották felismerni.” (Bujfi Ferenc fordítása) – *a szerk.*]

³ [Lásd Homérosz: *Iliász*, XVIII. ének. – *a ford.*]

„Míg az ezüstlábú Thetisz elment Héphaisztosznak
csillagos és örök ércházába, mely égilakók közt
fénylett, s melyet a Sántító maga épített volt.
Őt a fuvók mellett izzadva találta, amint épp

sürgött: hús háromlábast készítve a tűznél,
 hogy palotájának fala mellett rakja ki sorban.
 Aztán mindje alá aranyos kereket helyezett el,
 hogy gyűlésbe gurulhasson valamennyi magától,
 és onnan hazafuthasson: bámult, aki látta.
 Készen volt már mind, csak a nagyszerü-mívü fülek még
 nem voltak rajtuk, s ehhez szögeket kalapált most.
 Éppen ezen munkált okos elméjével az isten,
 s ekkor ezüstlábú Thetisz istennő odalépett.

[...]

És elvitte fuvóit a lángtól, majd valamennyi
 dolgos szerszámát az ezüst ládába berakta;
 majd pedig orcáját s a kezét letörölte szivaccsal,
 és mellét, a bozontosat, és jóizmu nyakát is;
 vette khitónját, vastag botját fogta kezébe,
 és bicegett kifelé: szolgálók gyámolították;
 drága aranyból vannak ezek, de akárcsak az élők.
 Van szívükben erő és ész, és szólni tudnak,
 és őket munkára az égilakók tanították.”

(Devecseri Gábor fordítása)

⁴ [Lásd William Butler Yeats: *A Második Eljövétel. – a ford.*]

„Egyre csak forognak az örült örvények.
 A sólyom nem hallja a solymász szavát.
 A lét szétesik, a középpont összeroppan,
 s anarchiába süllyed a világ.
 Vérfolyam hömpölyög, míg az ártatlanság
 szentségét aljas kezek fojtják vízbe.
 Hitét veszti mind, ki tiszta, ám a legaljasabbak
 vad, szenvedélyes áhítatba merülnek.

Valami nagy változás közeledik...

Biztosan a Második Eljövétel közeledik.
 A Második Eljövétel! Alig mondatik ki e szó,
 s a Világ Lelke máris hatalmas, kaotikus
 festményként tárul szemem elé: valahol
 a sivatag homokjában egy oroszlántestű,
 Emberfejű sziluett néz maga elé könnyörtelen
 tekintettel, akár a nap, kinyújtóztatva lomha lábait,
 míg körülötte sivatagi madarak cikáznak örült árnyakként.
 A sötétség ismét lehull, ám most már tudom jól,
 hogy hús évszázad kőbe zárt álom csupán lidércnyomásba
 fordult át a bölcsőben szunnyadva.
 Itt az idő, de vajon miféle pokolfajzat tart
 Betlehem felé, hogy megszülethessen?”

(Kántás Balázs fordítása)