

De Brede en de Smalle auto weg

Op een brede autoweg – de W1 – zoefden duizenden auto's voort met een onbekende bestemming. De meeste chauffeurs beseften net dat aan het eind van het traject een gapende afgrond wachtte. Zij maakten zich niet zo druk om wat er zou gebeuren als ze aan het eind van de rit waren. Waarschijnlijk lag er daarachter gewoon niets. De afgrond was ontstaan door een enorme explosie ten gevolge van een menselijke fout en zo onmetelijk diep dat hij niet meer te dichten was. Pal naast de W1 lag nog een 2^e autoweg, de K1. Daar was het aanmerkelijk minder druk. De weg was ook wat smaller. De bestuurders van de voertuigen op de K1 wisten wel waar ze op afreden. Toch kon je aan hun gezichten eigenlijk nauwelijks iets merken. En de snelheid van hun wagens lag net zo hoog als op de W1. Vrijwel onbewogen stoven ze af op hun ondergang.

Smal paadje

Was er dan werkelijk geen ontkomen aan? Ja toch. Op veel plaatsen waren er afritten naar een smal; kronkelend paadje. Dat kwam ook bij de afgrond uit, maar op het eind van dat smalle paadje lag een stevige brug naar de overkant van de afgrond. Wie dat smalle weggetje opging belandde uiteindelijk in een heerlijk land waar nooit meer gevaar was. Het paadje was echter zo smal dat je er niet per auto verder kon. Je moest bij die afrit trouwens nog veel meer achterlaten. Je kon daar alleen maar lopen en helemaal niets meenemen. Het paadje was dan ook niet erg in trek.

Langs de K1 stonden op regelmatige afstanden gebouwen waar de automobilisten ingelicht werden over de route die ze reden. Daar werd hun steeds voorgehouden dat ze op de verkeerde weg zaten. Een enkele keer maakte dat indruk maar meestal knikten ze instemmend om vervolgens weer in te stappen en weg te rijden: richting afgrond. De enorme kloof was ontstaan door eigen schuld, dat moest iedereen op de K1 met zijn verstand toegeven. Maar in hun hart dachten ze er anders over. De verbindingswegen tussen de W1 en K1 werden maar weinig gebruikt. En als ze al bereden werden dan was dat van de K1 naar de W1. Andersom kwam maar zelden voor.

Rijstroken

De K1 was verdeeld in verschillende rijstroken: links, midden en rechts. Er werd namelijk nogal verschillend gedacht over de manier om van de weg af te komen. Zeker, er was een zeer gezaghebbend routeboek, waarin nadrukkelijk over de afgrond en de brug werd geschreven. Dat gebruikten ze allemaal. Maar de inhoud ervan werd op allerlei manieren uitgelegd. Sommigen zeiden dat het vrijwel onmogelijk was om van de K1 af te komen. Het enige wat je kon doen was je zo netjes mogelijk gedragen. Ook zochten ze het in het zoveel mogelijk bezoeken van de bijeenkomsten in de gebouwen waar gewaarschuwd werd tegen de afgrond. Ze bestudeerden intensief het routeboek en allerlei werken die daar op gebaseerd waren. Meer konden ze toch niet doen. Heimelijk hoopten ze dat de afgrond aan het einde van de rijstrook dan toch wat minder diep zou zijn. Er waren er ook die zeiden dat je zelf kon kiezen. Je veranderde gewoon van richting en je

zat op het smalle pad. En dat kon best in je eigen auto. Sommigen meenden zelfs dat aan het einde van de rijstrook op de K1 een brug klaar lag. Een enkeling voelde wel dat hij verkeerd zat, maar dat hij toch niet van de weg af wilde. Zowel links als rechts inhalen kwam voor. De koers bleef echter gelijk en het smalle paadje angstig stil.

Jaloers

Zodra kinderen hun rijbewijs hadden, stapten ze uit de auto van hun vader en moeder en reden met eigen vervoer mee in de stroom van de K1. Een deel van de jeugd ging toch liever op de W1 rijden. De verkeersregels langs de W1 waren daar veel soepeler en er werd veel meer vertier geboden. Zo bleven de beide autowegen druk bevolkt met mensen die regelrecht op hun ondergang af stevenden. Die van de W1 beseften dat niet of wilden er niet van horen. Die van de K1 wisten het wel, maar hadden er nauwelijks last van. Het resultaat was hetzelfde. Eigenlijk vormden de W1 en de K1 één weg.

Het kan nog

Er liepen verscheidene mensen op het smalle pad, maar je hoorde er niet altijd wat van. Toch waren er veel wandelaars die mensen van de K1 en W1 jaloers maakten. Als zij vertelden over de prachtige natuur waar het pad soms langs voerde, over de heerlijk toekomst die wachtte aan het eind van de route. Maar vooral over de Gids die hen leidde, ook als het donker was. In hun hand hadden ze een boek, hun reisboek, waar ze alles konden lezen over die Gids. De route was onbekend, maar ze wisten wel waar ze naar toe gingen. Het grootste wonder was de Brug die over de afgrond lag. De wandelaars op het smalle pad waren diep en diep verwonderd over die stevige Brug. De kloof was er gekomen door eigen schuld, maar de Brug was gebouwd zonder de inspanning van de wandelaars. Plus dat de wandelaar helemaal geen tol hoefde te betalen om over de Brug te mogen lopen. De tol was al betaald door de Man aan de overkant van de Brug. Die man was ook Degene die de opdracht heeft gegeven om de Brug te laten maken. Deze man wenkt altijd: staat altijd bij de brug en spoort elke wandelaar om stapje voor stapje, steeds dichterbij Hem te komen. Hij begroet elke wandelaar, persoonlijk, en heet hen welkom in de heerlijke toekomst.

De beide wegen liggen er nog. De K1 is in de loop van de tijd steeds breder geworden. Maar: het smalle pad ligt er ook nog steeds. Onbereikbaar voor automobilisten. Toegankelijk voor voetgangers die alles op moeten offeren om de Brug, voor niets te mogen betreden.

VRAGEN

1. Wat houdt het in “geestelijk de weg kwijt” te zijn? (Her)ken je dat?
2. Wat is het verschil tussen:
 - a. het aanwijzen van de weg
 - b. het banen van de weg
 - c. of zelf de weg te zijn?
3. Hoe maakt Jezus zich bekend?
4. Wat voor consequenties heeft het dat de Heere Jezus de Enige Weg is? Ook voor ander wereldgodsdiensten? En waarom wordt daar vandaag de dag zo aan getornd denk je?
5. Wat houdt je tegen om de goede weg te gaan?
6. Hoe weet je dat je op de goede weg bent? Zijn er aanwijzingen? En wat persoonlijk: Waar ben je zelf naartoe op weg?
7. Jullie hebben allemaal dat A4tje gelezen. Wat vond je opvallend? En wat sprak je juist wel/niet aan?