

Toto je koncept úvahy. Úvahy **velice subjektivní a místy velice emotivně formulované**. Ne vše myslím až tak vyhrcočeně, jak to píšu – občas jsem něco formuloval ostřeji, asi jako v „hospodské diskuzi“. Abych ukázal extrém. Protože na nich je každý vývoj či každý trend lépe vidět. Není to myšleno tak, že vše popisované je úplně špatně... jen to dobré je obecně známo, tak na to neplýtvám bajty a píšu o těch společensky přehlížených negativních moderních věcí obecně považovaných za pozitivní.

A je to koncept. Napsal jsem ho, abych si zachytil některé své postřehy a názory. Ale **nemám potřebu to dokončovat v seriózní úvahu/esej/článek**. Stejně by to pořád bylo subjektivní. Zatím nemám potřebu toto téma zpracovat tak, aby výsledný text byl seriózně obhajitelný. Chtěl jsem to nechat jako emotivní výcuc toho nejostřejšího z mých názorů na dané téma. Takže z toho nebudu dělat normální článek. Ale současně mi bylo líto to nechat ležet úplně ladem, protože některé souvislosti, postřehy a úhly pohledu by snad možná mohly být pro někoho zajímavé. Takže **jsem se rozhodl zveřejnit koncept, nedoladěný text**. Obsahuje i neformulované poznámky. **Místy obsahuje jazykové chyby** a překlepy, za které bych jiné autory kritizoval a za které bych se u jiného svého článku styděl. Logická návaznost některých částí může být slabší, někde se můžu opakovat.

Takže je to i náhled pod pokličku, jak vypadá narychlo nadatlený nástřel v jeho surové podobě. Jen jsem opravil pár překlepů, doplnil asi dvě poznámky, které mě časem napadly a některé bodové poznámky jsem doplnil tak, aby byly při troše snaze srozumitelné nejen mně.

MA, 12.2.2011

Lidstvo otupuje

Martin Adámek, 7.2.2011

Lidstvo otupuje. Lidstvo otupuje, a ještě se v tom vyžívá. Masy lidí se dobrovolně vystavují degeneraci a přijde jim to být normální. Přijde jim to být nutné, přijde jim to být správné, moderní, žádoucí. Chvályhodné a cílehodné. „Ještě chvíli, a našetříme na novou plazmu.“ Ale k čemu? K sezení a tupému civění na předpřipravený program?

nastavení sync SW, nastavení připomínky v kalendáři a OWE(filtry) - ale novější ajfoun... proč? že ho chtějí všichni? Resp že na něj stály fronty desítky zaplacených brigádníků?

Lidi to žerou. Ono to funguje. Možná je hloupý ten, kdo se žene za tím, za čím se má povinně hnát, místo aby přemýšlel, co on osobně opravdu potřebuje. A možná jsem hloupý já, že se tomu dívím a že se nad tím pozastavuju.

Lidi musí mít pořád něco extra. V zimě teplo, v létě zimu. Jasně, taky v zimě topím, v létě zalezu do stínu a v noci si rozsvítím, abych stav přiblížil optimu. Ale převracet všechno na ruby? Proč si ve školní učebně musím brát na hlavu šátek, abych nenastydnul z klimatizace? Z klimatizace, kterou nemůžu vypnout? Nemyslím si, že jsem rozmazlený. Myslím, že spíš naopak – zvyknu si na aktuální teplotu a nevidím důvod ji měnit. Ale vadí mi, když mi pořád něco fouká na hlavu. Nejsem náročný, netrvám na tom, že si to musím jemně regulovat, byť původně to regulovat šlo. Stačilo by mi, kdyby to aspoň šlo přepnout na manuál, anebo aspoň úplně vypnout. Ano, úplně obyčejně vypnout. To bohužel nejde. Jsme ve třetím tisíciletí, kdy všechno musí být moderní a inteligentní. Musí? Ano, musí. Kdo to nařídil? Nevím. Média? Masy? Móda? Výrobci? Marketingová oddělení. Někdo, všichni, nikdo... to je vlastně jedno.

Reálný dopad je, že barák, ve kterém učím, si myslí, že je chytřejší než já. Když začne sám od sebe, ze svého vlastního rozhodnutí, spouštět rolety na oknech učebny, tak musím počkat, až sjedou úplně dolů a samy se zastaví. Pak teprve arogantní namyšlený barák milostivě začne prostřednictvím dotykového panelu na katedře opětovně vnímat moje pokyny – a dovolí mi nechat ty rolety zase vyjet nahoru. Ke cti seběvědomé stavby je nutno říci, že mi aspoň dovolí při cvičení rolet rozsvítit v zatemňované učebně zářivky, abych relativně mohl pokračovat ve výuce. Je to neefektivní, neekonomické, neekologické, nelogické. Postavené na hlavu. Z ničeho nic se bezdůvodně začnou spouštět rolety, přestože po tom uživatelé místnosti netouží, a než se podaří je poslat zpět, tak je potřeba vevnitř svítit, přestože venku je světla dostatek.

Automatizována jsou i auta... v mém, z pohledu médií už asi lze říci postarším, voze je namontováno automatické rozsvícení světel, které je dílem místního autoelektrikáře. To rozsvítí denní (dříve, před namontováním denních, potkávací) světla poté, co nastartuji motor. A pár sekund po jeho zdechnutí (ta prodleva je tam kvůli nepřerušeni osvětlení při chycení motoru na křižovatce) se světla zhasnou. A navíc jde tento systém jedním vypínačem přímo na palubce vypnout. Nádhera. Zato když si koupíte fungl nového Volkswagena za cenu asi 20x vyšší než je tržní hodnota mého vozu, tak ten váš vůz rozsvítí potkávací ($2 \times 55 + 2 \times 5 = 120\text{W}$) světla hned jak otočíte klíčkem... a s těmi už rozsvícenými světly teprve startujete naftový motor. Funguje to takto šíleně, je to originál od výrobce a nedá se to vypnout. Podívám-li se na to pohledem elektrotechnika, má problém jediné řešení – bez soudu zastřelit toho, kdo toto řešení vymyslel a prosadil. Podíváme-li se na to pohledem marketingu, je možné, že časem VW nabídne to lepší řešení (za které si místní autoelektrikář řekl o pár stovek) s velkou slávou jako hi-tech za příplatek pět tisíc ...anebo to nechá v ceně tisíckrát dražšího vozu, ale bude se tvářit jako hrdina.

Opakovaně se tu opírám o VW – tak jen zdůrazňuji, že to není moje soukromá nenávisť vůči této značce. Naopak, mám ke germánským autům kladný vztah, takže o zkušenostech majitelů několik měsíců starých francouzských aut a jejich pěších výletech kvůli chybě v elektronice či jinde se tu radši nerozepisuji, protože to už by zaujatost byla. Jenže už ani z toho Německa holt nevyjíždí rozumně navržená auta.

automatizace aut - menší výdrž díů, motoru, pračky, ledničky, veškerá technika....

dřív se kritizoval malej vývoj a malá kvantita výroby... al mělo to kvalitu; dnes se všichni chlubí vývojem, mnohdy i falešně, a neřeší se, že výrobek nic nevydžít. Nesmí. Musí se prodat nový. Je tohle životní úroveň? Ne, to že si každých X let koupím nové to a nové tamto, to není vysoká životní úroveň. Vysoká životní úroveň by byla, kdybych si to prostě jenom koupit mohl. ale když si to koupit musím, protože předchozí kus odešel, tak v tom svoje pohodlí nespátřuji.

Že mám lepší a novější, a to že je ten můj komfort? Ha? Podívejte se na Favorita či Felicii nebo na malou městskou Corsu B – příklady (nej)levnějších automobilů 90.let. Všechny tyto vozy nabízejí 2D nastavení směru toku vzduchu z výdechů na palubní desce, a k nim nezávislou regulaci průtoku. Podívejte se na současnou verzi VW Passat, luxusního vozu, který s Touaregem a Phaetonem tvoří vlajkovou četou prestižní značky. Průtok vzduchu si už nezávisle na směru vzduchu nenastavíte. Bylo by to moc složité a drahé. Ale o dvě třídy nižší o dvacet let starší vozy levnější značky to mají. Nikdo se nad tím nepozastavuje, nikdo si toho nevšimne. „Tohle je novější, lepší, dražší. Tak o co ti jako jde? Neřeš detaily“ Jenže z detailů se skládá celek. Z prvků systém. A z nedodělků šmejd. Všichni koukají na marketingové výzkumy. Pět hvězdiček bezpečnosti – Hurá! Co to znamená? Znamená to, že máte šanci

prežít, když do něčeho narazíte. Hezký, to se může hodit. Ale co prevence? Podívejte se na řidičův výhled z vozu třetího tisíciletí, a z vozu 90. let 20. století. To je něco úplně jiného. Divím se, že to vůbec pustí na silnici. Nemluvě o srovnání s výhledem ze škodovky stovky (70. léta). Že měla nižší pasivní bezpečnost? Jasně, měla. Ale jezdíme proto, abychom bourali (s úsměvem na tváři, jaká je ta bouračka žůžo, a že je to příjemné zpestření víkendů, když víme, že se nám nemůže nic stát), nebo proto, abychom v pořádku dojeli? A můžeme v pořádku dojet, když řidič nebude mít výhled? Budeme za chvíli všichni jezdit ótéčky (obrněnými transportéry) ?

Auto je celkově dost složité zařízení, za které výrobce (zatím stále) oprávněně požaduje větší sumu peněz. Byl by takový brutální finanční nárůst, kdyby auto mělo dvě zadní mlhová světla? Stejně přišla móda montáže té jediné mlhovky doprostřed, místo doleva, tak to samostatná montáž samostatného tělesa doprostřed nárazníku vyjde nakonec na větší peníze, než na kolik by vyšlo přidání jednoho drátu do pravého světla (Opel Combo B má vzadu symetricky vlevo i vpravo dvouvláknovku 20/5W, vlevo je zapojená jako obrysová a mlhová, ale vpravo jen jako obrysová... žárovka se stejně pořád kupuje 20/5W, takže na tom se neušetří, patice tam je taky... tak proč tam není ten dvoumetrový kus drátu, aby svítla i pravá mlhovka? ... úspora deseti korun na autě za třista tisíc a pokles bezpečnosti... hlavně že všichni sledují hvězdičky NCAP, aby věděli, jak dopadnou, až do nějakého auta v mlze narazí) A že stačí jen jedna mlhovka? Ale ano, stačí, zákon to povoluje. Dřív stačovalo vzadu jediné běžné koncové světlo. Že to dnes nestačí? Ano, nestačí, dnes vzadu musí být (aspoň) dvě obrasová světla. A v mlze? V mlze těch 4-5W není z dálky vidět, tzn. auto má v tu chvíli jen jedno světlo. Když v něm za jízdy praskne žárovka (jen málokteré auto na to upozorní a jen v málokterém moderním autě se žárovky mění snadno), tak je auto zezadu de facto neosvětlené, protože nějakých 5W běžné obrysovky se v mlze nepočítá.

V posledních letech se u aut občas mluví o natáčení světel podle směru jízdy. Tatra ho měla v polovině 20.století, Citroën v jeho dvou třetinách. Mobily Siemens S10, S10a, SL10 a S25 měly 4 barevný displej. Od řady 35 byl už zase černobílý, aby se s řadou 55 mohlo slavnostně ukázat 256 barev. Fabie z určitého období mají zakrnělé pravé zrcátko. Občas se musí něco zrušit, aby se to zase mohlo slavnostně představit jako novinka.

V Orwellově 1984 W.Smith na Ministerstvu pravdy opravuje starý novinový titulek „příděl čokolády neklesne pod 30g“ na nový „zvýšíme příděl čokolády z 20 na 25 g“... a za chvíli se jeho kolega raduje, že příděl čokolády bude nově 25 g. Třeba se také jednou budeme radovat, že nějaká automobilka začíná v rámci aktivní bezpečnosti zkoumat výhled z vozu nebo nastavitelnost výdechů topení. To bude radosti, to bude novinka, ať žije vývoj!

Přibližně okolo přelomu tisíciletí se začaly ve větší míře objevovat malé řadicí páky (joysticky) u volantu (ano, románské dodávky je měly už v polovině devadesátých let, ale více se rozšířily později). Sláva, novinka. Ale škodovky, trabanty, wartburky i spousty dalších vozů měly řazení pod volantem už před desítkami let. A u škodovek se pak houfně předělávalo na modernější řazení na podlaze. Je tohle normální? Ano, normální to je. A je to smysluplné? Těžko.

Tak nejdřív je řazení na podlaze. Pak se dá (50.léta) pod volant, že je to tak lepší. Pak se vrací na podlahu (60. léta), a u mnoha už dávno jezdících aut se stěhuje z pod volantu na podlahu (což se samo neudělá). Přitom Avie, vyráběné od konce 60. let v Československu podle francouzské licence, mají řazení pod volantem. Soudobé osobní a dodávkové automobily mají moderní řazení na podlaze. Románské dodávky 80.let mají řazení pod volantem, pak ho vylepší na joystick vedle volantu, a za deset let to převezmou další automobilky. Osobně se těším na návrat řazení na podlahu, jsem na něj zvyklý...

To se to musí pořád měnit? Vždycky někdo řekne, co je zrovna in, co teď letí, co teď musí každý mít, a kdo to nemá, ten je neschopnej (že si to nesehnal) nebo dokonce divnej (že to

nechce). Ovečky, ovečky, pojd'te domů! A ovečky běží poslušně přes celou tělocvičnu, od extrému k extrému. Na věčné časy a nikdy jinak.

Přestalo se dělat řazení pod volantem, teď se dělá na podlaze? Bomba! To musím mít taky... honem si to u svého auta musím předělat (reálně se dělo u Octavií, Felicií, Stejšen...). Protože to tak je pro mě lepší? Protože jsem se já rozhodl, že mi to tak více vyhovuje a lépe funguje? Ne. Protože to teď musejí mít všichni. A že předtím bylo moderní to, co teď neletí, a zase to moderní bude? To se neví, nebo se to nepřipouští, nebo se to nebere jako podstatné. I když k některým změnám tam a zase zpátky jsou samozřejmě důvody, to se nedá popřít. Zadomotory se zavedly kvůli požadavkům na cenu a hmotnost. Když tyto požadavky přestaly být aktuálním problémem, vrátil se motor dopředu, aby se na základě daného vozu mohlo stvořit více variací.

Ale přestože tu některé změny a vývoj kritizují, nejsem samozřejmě proti vývoji. Jsem proti přehnanému vývoji v oblasti inteligence (Tedy spíše sebevědomí při samostatném rozhodování) neživých věcí a jsem proti dočasnému rušení kvalit výrobků, aby mohly být zase představovány jako novinky. A rozhodně jsem proti tomu, když marketing brání dobrým nápadům v cestě k lidem – třeba takový český systém Twin Door u Superbu chtělo německé vedení koncernu zadržet, protože VW Passat ho nemá. A Passat je lepší než Superb. A tak to má být. Haleluja. Ať žije demokratický západní investor, umožňující svobodný rozvoj značky, o kterou pečuje. Hlavně že jsme se vymanili z násilného plánování RVHP, které nám zakázalo výrobu nadějných automobilů. Teď tu máme šlechtěného investora. Když češi udělají na prototypu nové verze škodovky něco, v čem je tento vůz lepší, než srovnatelný německý VW, tak si vedení koncernu pozve na kobereček... Čechy. Protože si dovolili být v něčem lepší.

Rozvodové řetězy v motorech byly koncem minulého století nahrazeny méně kvalitními řemeny. Aby pak zase byly u novějších modelů nahrazovány řetězy.

Nejsem fanatik, líbí se mi například představa, že auto po detekci nárazu samo zavolá tísňovou linku, nahlásí GPS souřadnice, nahlásí sílu nárazu a volaného operátora tísňové linky přes handsfree hlasově spojí se svojí posádkou. Ano, to je rozumné. Ale to se týká tísňového stavu. Ale nechat za sebe rozhodovat zbytečně a ve všem?

Třeba automatická ruční brzda. Sama se po vypnutí motoru (nebo kdy?) zatáhne, řidič ji nemá pod kontrolou, neví, kdy se mu zatáhne a kdy povolí. Co tažení nepojízdného auta nebo jeho natahování na podvalník?

A i když je ručka jen tlačítková, bez automatiky, tak nejde použít na řízený smyk, ale ani na citlivé dobrzdění při výpadku nebo nemožnosti použít nožní brzdy, nebo při couvání kopce na sněhu, kdy použitím normální ručky bráním smyku předních kol a můžu řídit. Navíc normální mechanická ručka je prostě jistota, což tlačítko a počítač rozhodně není.

U mnohých aut se po zaparkování automaticky sklápějí zrcátka. Tak to si hned říká o stržení motorku (nebo i když bude s ochranou, příp. to bude servomotorek, tak aspoň o nepoužitelnost zrcátek), když při odjezdu mrzne. U elektrických oken se to stává, když je lidská obsluha nedočkavá a chce okno stáhnout dříve, než se dveře prohřejí od topení – strhnou se převody stahování oken. A u zrcátek to auto udělá samo. Navíc, pokud někam přesně nacouvá a hned za pravým zrcátkem bude překážka, tak po vypnutí motoru (nebo zamknutí auta, nebo kdy se to provádí) automatika to zrcátko omlátí o sloup, nebo k čemu to přesně najede.

A ještě pokud jde o hon za bezpečností (což je něco jako hon za ekologií, když se zakážou žárovky a nařídí se osazovat výrobně ekologicky náročné zářivky i tam, kde se svítí dvě

hodiny ročně, nebo když se omezuje prodej starých aut mezi lidmi, a místo aby funkční auto dosloužilo, což by při popojždění za barákem při vození materiálu nebyla velká emisní škoda, tak se auto musí s většími emisemi zlikvidovat a nahradit novým), tak já osobně rád jezdím po okresních silnicích, protože se po nich příjemně jede, člověk pořád něco dělá, udržuje si pozornost. Zatímco na dálnici upadnete do monotónní letargie, ani nevíte jak. A pak každou chvíli někdo na dálnici smete někoho chodícího okolo stojícího auta. A to i když to smetávající auto je kamion, který by na okresce nejel o mnoho pomaleji než na dálnici. A na dálnici má lepší výhled, větší počet a šířku pruhů... samá trendy pozitiva a cool sociální jistoty. A přitom na okresce by si přijíždějící řidič toho stojícího auta, potažmo pak toho chodícího řidiče, všiml, protože je nucen koukat na silnici. Pokud nekouká, skončí v poli. Pokud nekouká na rovné dálnici, skončí v lidech nebo v autech s lidmi. Navíc jsem se chvilku před rozpesáním této úvahy dočetl (a bylo to jedním z posledních impulsů pro vznik tohoto textu), že jakýsi americký novinář Tom Vanderbilt vydal knihu, ve které dochází mj. k tomu, že jízda po „nebezpečné“ horské úzké klikaté silničce nad prudkým srázem je bezpečnější než jízda po „bezpečné“ moderní široké dálnici s únikovými pruhy. Prostě proto, že řidič jedoucí po klikaté horské silničce jede pomalu a před každou zatáčkou zatroubí (formuloval bych to asi „chová potřebný respekt“), zatímco řidič jedoucí po moderní dálnici jede, jako by byl nesmrtelný. Do toho ještě vstupuje i nadměrné značení a řízení dopravy, kdy člověk kouká na semafor místo na provoz (to je také citace z knihy; a plně odpovídá mé zkušenosti); a podle toho, co jsem před pár lety četl v tisku, jakýsi holandský vynálezce kruhového objezdu nedlouho před svoji smrtí přišel s myšlenkou, že by se z města odstranily všechny značky a chodníky, auta i chodci by sdíleli společný prostor a řidiči by se podle toho chovali – formuloval to tehdy tak, že by po centru města jezdili jako po kempu. Ta myšlenka se mi tehdy, jak jsem se o ní dočetl, zalíbila, a konstatoval jsem, že na to přece není potřeba vymýšlet žádný převratný zákon – máme přece ve vyhláše obytnou zónu, ve které mohou chodci třeba hrát na silnici fotbal, jen mají povinnost řidiči uvolnit cestu. Do nejužšího centra města jako stvořené. Navíc by to novými časovými poměry lidí při pohybu po nejužším centru motivovalo k většímu chování a menšímu ježdění, což je jediná šance, jak zachovat nějaký rozumný stav dopravy.

Téma cyklostezek nechci otvírat příliš podrobně, protože už jsem se k němu docela dost navyjadřoval jinde a jindy – tak jen stručně: jsou nebezpečné. Tedy ty ve městech, ty co jsou pojaté jako chodníky. Kolo je tam opticky-psychologicky odstrčeno do pozice chodce, kterého vzhledem k jeho rychlosti není potřeba hlídat z takové vzdálenosti a s takovým předstihem, jako cyklistu. Osobně jsem viděl nehody, které z jízdy cyklisty na separovaném vyvýšeném pásu vyplynuly – řidič takto odděleného cyklistu při souběžné jízdě nevnímá, protože ho nepředjíždí, cyklista je mimo silnici. A jak auto těsně po minutí zahne doprava do vedlejší ulice, tak je malér. Navíc, a to nechápu, i když se taková cyklostezka zrovna staví doslova z gruntu, s asi metr hlubokým výkopem, tak je stejně vybavena obrubníky na začátku i na konci. To ničí kolo, taková stezka je nepoužitelná. Řešení? Velice snadné. Když chcete pro cyklisty něco extra mermomocí dělat (stačilo by nechat nás na pokoji; jen neukázněné cyklisty jakož i neukázněné motoristy donutit k osvětlení a k respektu), tak teda udělejte vyhrazený pruh, který ale bude oddělen jen vodorovným značením (bílou čarou, příp. celoplošným barevným podkladem, budete-li na tom trvat), ale hlavně ho proboha nechte v úrovni silnice. A neoddělujte ho stromečky ani ničím takovým, ať je s námi počítáno. I když mezi cyklisty a motoristy dáte ocelová svodidla, tak budou k ničemu, pokud dojde ke střetu na křižovatce, kde motorista a cyklista se sebou moc nepočítají, když ke křižovatce přijeli v oddělených světech. Navíc je někdy s kvalitou a sjízdností stezky potíž, někdy je potíž i s její šířkou... takže vyhrazený pruh, který je fyzicky součástí silnice, nejen že cyklistu a motoristu udrží ve vzájemném povědomí a v bdělosti, ale mj. také cyklistovi umožní pokračovat v jiné stopě, pokud bude cyklopruh nepoužitelný. Samozřejmě ale cyklista musí

při takovém přejezdu ze svého pruhu do pruhu hlavního dát přednost všemu, co v tom pruhu jede... a pokud to neudělá, tak je to přirozený výběr

Jsem sice cyklista, navíc v minulosti dost aktivní po mnoha stránkách, mj. bojující za bezpečnost cyklistiky... ale ta musí vycházet především ze zodpovědného přístupu cyklistů samotných (článek a rozhlasovou relaci o tom, na co si mají dát pozor motoristé, aby cyklisty zbytečně nesráželi, mám sice na svědomí také, ale více je toho na cyklistech). Vytváření jakýchsi umělých koridorů nedává smysl a nepřinese reálné zvýšení bezpečnosti. Pravidla silničního provozu jsou, pokud jde o soužití motoristů s cyklisty, jasná a dostačující (resp. budou dostačující, až bude zrušena povinnost použít „cyklostezku“ ať se děje, co se děje) a jde jen o to, aby se obě strany naučily vzájemnému respektu. Je jasné, co kdo musí, je jasné, kdo má kdy přednost, tak pak už stačí jen brát na ostatní ohled; a ta pravidla znát a respektovat – není potřeba vytvářet pravidla nová, ani realizovat nějaké megastavby. Pokud stavební úprava, tak vyhrazený pruh, který je ale fyzicky součástí silnice. Ve zjednodušeném rychlém povrchním pohledu to možná nevypadá logicky, ale pokusil jsem se to výše vysvětlit – jde o oboustranné uvědomění si situace. Umělá bezpečnostní opatření pro neschopné a bezohledné účastníky silničního provozu (ať už mají motor, nebo ne) jsou zbytečná a navíc kontraproduktivní. Je to podobné, jako když nevidomý člověk jde po nástupišti metra těsně podél kolejí – díky tomu ví, na čem přesně je. Cituji nevidomého aktivistu, jehož přednášku o bezbariérovosti staveb jsem před pár lety navštívil: „Když jsem blízko nebezpečí, jsem v bezpečí.“ A stejně je to s cyklostezkami a vším dalším. Dejte lidem pocit bezpečí a nezranitelnosti, a začnou se dít věci...

že se začnete divit, jaké nebezpečí dokáže z řetězu utržený občan vytvořit, přestože (protože) používá váš „bezpečný“ produkt (ať už jde o bezpečné pancéřovo-airbagové auto s elektronikou řízeným podvozkem, nebo o cyklostezky oddělující cyklisty od motoristů tak, že se potkávají „jen“ na křižovatkách... což je bohužel ve městech docela často.) Vidí, že jste to za něj vyřešili, tak vypne mozek, a neštěstí je na světě.

A pak mě fascinuje ještě jedna věc. Závratné investice, jejichž efekt je následně něčím potlačen. Jedu si to takhle na padesátikilovém jízdním kole s brašnami po ruské okresní silnici, jihovýchodně od Kaliningradu, užívám si nádherný asfalt, radost pohledět a hlavně pojet... když tu náhle začíná obec, a s ní hrbolatá dlažba. Nádherné řešení. Nevěřím, že tady někdo jezdí rychle. Žádné retardéry, žádné omalovánky, šrafovánky, ani ostrůvky. A přesto bych se tu jako chodec cítil bezpečně.

A pak si vybavím typickou obytnou zónu mezi rodinnými domy tak, jak je stavěna u nás. Za spoustu peněz se udělá superhladký asfalt... a ten se pak dovybaví retardéry, aby řidiči nebláznili. Tak proč se, ježišmarja, ten asfalt vůbec dělal? To je jako dva dny malovat na betonovou plochu nádherný obraz a pak hned, před jeho odevzdáním, než si ho někdo stihne užít, na něj během pěti minut vylít několik plechovek barvy...

A to není vše, co mě na tom porovnání zaujalo... Představte si, že média ukáží tu ruskou starou hrbolatou dlažbu v centru města. A pak ukáží tu moderní českou ulici s nádherným zánovním asfaltem a pruhovanými zánovními retardéry. Masové médium to ukáže, nechá diváky porovnat... a masy diváků, troufám si tvrdit, si pomyslí, že u nás je to lepší. Ale, proboha, v čem? Že jsme víc proinvestovali (samozřejmě ve prospěch známé rakouské firmy, jejíž značkové, leč ne kvalitní, dílo stejně čeká reklamace...)? Ano, to jediné. A pak ještě, že vypadáme cool. Že můžeme jezdit rychleji? Ne. Že můžeme jezdit s menším opotřebením auta? Ne! Souvislé hrboly, jakž takž pravidelné a připomínající sinusovku, jak je silnice zvlněná, si řidič očíhá, a pak jede podle nich. Zatímco po hladkém asfaltu jede, pak to před retardérem zašlápne (já, využíváje zkušeností z kola, pak těsně před retardérem odbrzdím a

trochu přidám, abych odlehčil přední nápravu) a auto opotřebovává. Brzdy i tlumiče. A rychlejší to není a bezpečnost také vyjde nastejno... anebo je menší, protože hustota retardérů není závratná – ve srovnání s ruskou dlažební stálou sinusovkou. Ale to naše řešení vypadá lépe. Je sexy, asi jako ajfoun. A je vidět, že na něj máme. Tím to končí.

Občas mám pocit, že lidstvo (lépe řečeno lidmi najaté úřady) má potřebu nosit kýble s vodou tam a zase zpátky. Když jsem se hlásil na střední školu, vyplňoval jsem dvě přihlášky. Pak se to změnilo na jednu, všichni se bouřili, že je to málo, studenti se budou bát jít na lepší školu. Tak se to změnilo na tři. To zase bylo moc, školy byly administrativně přetěžovány, celý systém byl příliš živý, všechno se všem měnilo pod rukama, nevědělo se, kdo kam nakonec nastoupí a kdo může koho přijmout. Tak se to změnilo zase na dvě. Eh. Tolik práce, peněz, chaosu, složitostí, komplikací a problémů. A proč? Jen aby se ukázalo, že je vývoj. Abychom se mohli pochlubit, jak pořád něco měníme. A to je dobře? Automaticky, samo o sobě? Vždycky se řekne, jak se to teď zlepšilo oproti předchozímu stavu, ale že dřív už to bylo tak jako dnes (někdy v něčem i lépe), to se neřeší.

telestěny- orwell (1984) a Bradbury (451) měli děsivě správný odhad
není čas ani potřeba číst nebo psát... a studenti pak neumí nejen psát, ale už ani mluvit nebo poslouchat

kalkulačky – něteří studenti VŠ pak nezvládají zlomky a jiné základy matematiky, které dříve zvládal každý od deseti let do smrti (www.adamek.cz/basne/autenticke/tahnete-na-kolena-kalkulacku/)

gps; navigac mapa... pojem, kde je, kam jede... úplně mimo

-lidé ztrácí všeobecný přehled, základní znalosti a hlavně schopnost hrubého odhadu

vyskytuje se nezanedbatelné množství jedinců, kteří když se uťuknou nebo ukouknou na kalkulačce nebo GPS (což se může stát každému) nebo když nepočítají se stejnými názvy různých míst, tak neodhalí fatální chybu a jsou schopni jet někam úplně jinam, třeba do jiného kraje, konce republiky, úplně jiným směrem... jako tupí roboti, tupé ovce. Podle šipky. Nejsou schopni pohledu do dálky, jakým směrem mají zhruba jet... prostě šipka ukazuje tady doleva, tak tady doleva. A všechno se to považuje za vymoženost. Dokážu si představit, že kdyby média přišla se zprávou „ten a ten stát má o x % menší saturaci automobilů GPS navigacemi“, tak to masy diváků budou chápat tak, že my jsme na tom líp. Líp? A proč jako? V čem přesně? Že jsme závislí na krámech, které za nás musí přemýšlet (my tu schopnost samozřejmě ztrácíme, to je naprosto přirozené) a že jim bezmezně věříme? To je výhra? To je ta vospělost?

+uz se prokazuje, ze nahravani prednasek a zpristupnovani nahravek studentum snizuje dlouhodobou použitelnost znalosti pro studenty (drasticky dopad u SZZ - viz konference Informatika 2011)

České univerzálně-pracovní boty po léta stejný, jen maj nedavno nove reflex. plochy; + něčí ironická poznámka že „to je teda vývoj“. Ale ony fungují líp, než boty módnějších značek. Styl myšlení, lidi naočkování, že musí být pořád něco nového... Není náhodou lepší vyrábět s nižší kvantitou (z pohledu jednotlivé ho kupce nkupovat s menší frekvencí) ale s o to větší kvalitou?? K čemu mi je každé dva roky nový kus, když pořádně nefunguje... Chci jeden, co mi vydrží pět let a bude fungovat.

lidstvo jako bozi...snaha stvořit něco nového (umělá inteligence, RUR, www.adamek.cz/clanky/uvahy/vyvoj-pocitacu-budoucnost-lidstva/)

Možná jsem jen paranoidní v důsledku konzumace Čapka (RUR) a Bradburyho (451°F) a zhlédnutí filmu Absurdistán, ale...

Možná si pomyslíte, že jsem škarohlíd. Ne, jen jsem jednou chtěl tato příbuzná témata shrnout, nedělám to pořád.

Možná si pomyslíte, že o věcech moc přemýšlím – to nehodlám komentovat, protože byste můj komentář obsahující slova tupost, stádo a ovce mohli chápat jako urážku.

Možná si pomyslíte, že mám asi moc času, když se tímhle zabývám – výmluva, je to otázka priorit... nemusíte pořád sedět před tělestěnou, můžete si místo toho něco přečíst; popřípadě se nemůžete tolik soustředit na to, abyste si pořídili čtvrtou telestěnu, když tu třetí máte teprve dva měsíce (trochu teď cituji Bradburyho), a můžete místo toho trochu přemýšlet o tom, co chcete, co máte chtít a co je důležité.

Jak zpívá polská skupina Brathanki, „Život není mít, ale být“.

Narozdíl od Čapka jsem to nepodal jako drama, narozdíl od Bradburyho jsem nevyprávěl příběh člověka, který se probere a relativně dobře dopadne, narozdíl od Orwella jsem neukázal člověka, který se pokusí o odpor a je sním zameteno. Ani jsem ve varování před hrozícím degenerativním vývojem lidstva nebyl tak názorný, jako film Absurdistán. Jen jsem úplně primitivně sdělil své názory a podložil je příklady. Třeba s něčím budete souhlasit, a s něčím zase ne. A třeba vás něco podnítl k nějaké úvaze a případně si všimnete, že nová verze čehokoliv nemusí být nutně lepší – a víc toho ani nechci.