

Zelená ideologie aneb Zlý brouk automobil

Luděk Frýbort

Hannover

DIE GRÜNE IDEOLOGIE ODER DER BÖSE KÄFER AUTOMOBIL

ABSTRACT Das langsam dahinsiechende ideologische Zeitalter zeugte sein spätes Produkt: die ideologisierte Ökologie. Wie jede Ideologie, braucht auch Ökologismus seine Feinde. Es sind: die Kernkraft, das tückische Gas CO₂, das Automobil. Kann die Eisenbahn das Automobil wirklich ersetzen? Umweltschutz als Vorwand des lokalen bzw. persönlichen Egoismus. Prestigedenken – Begleiterscheinung einer unreifen Gesellschaft.

SCHLÜSSELWÖRTER Wissenschaft; Ideologie; Automobil; Eisenbahn; Egoismus; Prestigedenken

ABSTRAKT Dohasínající věk ideologií zplodil svůj pozdní produkt: zideologizovanou ekologii. Jako každá ideologie, ani ekologismus se neobejde bez nepřátel. Jsou jimi: jaderná energie, potměšilý plyn CO₂ a automobil. Otázka nahraditelnosti automobilu železnicí. Ušlechtilá idea ochrany životního prostředí záminkou lokálního či osobního egoismu. Prestižní myšlení – průvodní jev nedozrálé společnosti.

KLÍČOVÁ SLOVA věda; ideologie; automobil; železnice; sobectví; prestižní myšlení

Ekologie je věda rozumná a potřebná, řešící otázku, jak srovnat potřeby moderního člověka s potřebami přírody, aby jedno nepřekáželo druhému. Ponechána sama sobě nezavdávala by podnět vzrušeným polemikám; oddělil se však od ní radikální, bojovný ekologismus, už ne věda, ale ideologie, což je značný rozdíl. Věda shromažďuje dostupné informace, hledá dosud neobjevené souvislosti, zkoumá je, klasifikuje, až nakonec na základě dosažených výsledků vytvoří teorii; pakli ji nové poznatky nepotvrdí, věda jim svou teorii přizpůsobí, nelze-li, zcela ji opustí. Ideologie postupuje obráceně: vytvoří nejdřív teorii, k níž pak stesává důkazy, hodící se vyzdvihuje, nehodící se zlehčuje či zamlčuje. Věda se může mýlit; hledá však bod, v němž se dopustila chyby a pokračuje správnějším směrem. Ideologie, neschopná přiznat omyl, se mýlit musí. Proto se neobejde bez nepřítele, na nějž lze svalit vinu.

Nepřáteli jsou v pojetí zeleného extremismu především tyto: jaderná energie, zhoubný plyn CO₂ a automobil. Prvně jmenované dva zloduchy pro tentokrát vynechme, ač by vydali na dlouhý separátní traktát, a podívejme se zblízka na třetího. V převrácené logice světa opravců, zaměřujících příčinu za následek a opačně, je automobil jakýsi divný, zlovolný brouk, který se odkudsi vyrojil a rejdí teď po silnicích, škodě světovému klimatu. Proč po nich rejdí, ptáme se? Inu protože mu je postavil nějaký mamlas, jemuž jsou zájmy životního prostředí lhostejné; kdyby mu je býval byl nepostavil, brouk by se nevyrojil, jak je nade vši pochybnost zřejmo. Nelze ovšem pominout mlčením, že brouk obsahuje kohosi, kdo sedí uvnitř a drží se volantu; proč tak činí... vezme, že onen kdosi

je nesvéprávný tupec, jenž kejhaje dětinskou radostí objíždí bez účelu a beze smyslu kolem, jen že to tak pěkně bručí. Kdyby totiž potřeboval skutečně odněkud někam dojet nebo cosi kamsi dopravit, nechal by auto autem a použil veřejného dopravního prostředku. Avšak dosti legrací.

„*Role auta co čistě dopravního prostředku byla dávno překonána*“, praví postarší už, pro svou archetypálnost však významný článek v jedněch českých novinách. A dodává: „Železnice je ve srovnání se silnicí nesrovnatelně kapacitnější...“ K obojímu je co dodat. Překonání auta by se měla, logicky vzato, projevit útlumem silniční dopravy a rozkvětem kolejové, skutečnost však hovoří spíš o opaku. Ani úředně nařízená omezení nejsou nic platná, jak ukazuje příklad sousedního Německa, kde vlivná strana Zelených prosadila každoroční dodatečné zdaňování pohonných hmot. To ale nepřimělo tamní veřejnost, aby upustivši od automobilů přesedlala na dráhu, jakkoli nepřekonanou a kapacitní, naopak provoz na německých silnicích znamenitě zhoustl. A houstne dál navzdory cenám na tabulích benzinových čerpadel, ukazujících cifry dosud neslýchané. Pakli opustíme teorii, dle níž auta užívající a ty horentní ceny platící občan je rozmařilec mdlého rozumu, jenž neví co činí, musíme mít zato, že své auto k čemusi potřebuje. A potřebovat bude, i kdyby měly ceny u pump vyšplhat na trojnásobek, jak ostatně také nepřilíhli dávno navrhovali činitelé strany Zelených. Občan se prostě chová jinak, než mu přisuzuje mysl ideologa: uváží, co potřebuje především, co až pak, a co musí, jakáž pomoc, oželet. Pakli do kolonky „*především*“ vepsal svou potřebu

auta a deficit v peněženke vyrovnává, ač nerad, uskrovněním v oboru kultury či oblékání, má to svůj důvod, jenž by neměl být odbýván poučnými frázemi, ale vzat na vědomí.

Ve věci železničního provozu se náhledy různí. Německá spolková dráha (DB) poukazuje ve své publikaci na zhruba 3,5násobnou spotřebu energie osobního automobilu ve srovnání s železnicí, což je ale tak drobet švindlík. Komise, pověřená přezkoumáním toho údaje upozornila, že DB operuje s tzv. primární energií, jíž musí elektrárna vyrobit třikrát tolik než kolik jí nakonec doběhne po drátech k lokomotivě; i smrskává se hrdý údaj o 3,5násobném předstihu železnice před autem na málo víc než na nulu. Chlouba dopravní techniky, superrychlý vlak ICE, na tom není o nic lépe: v poměru ke kilometrům a počtu cestujících vykazuje zhruba touž spotřebu primární energie jako osobní automobil a ne o mnoho nižší než novější generace letadel. Inu, pozapomněla modrá armáda, že je jakýsi rozdíl mezi tím, co topič elektrárenský do kotle přiloží, a co posléze vláček pohání.

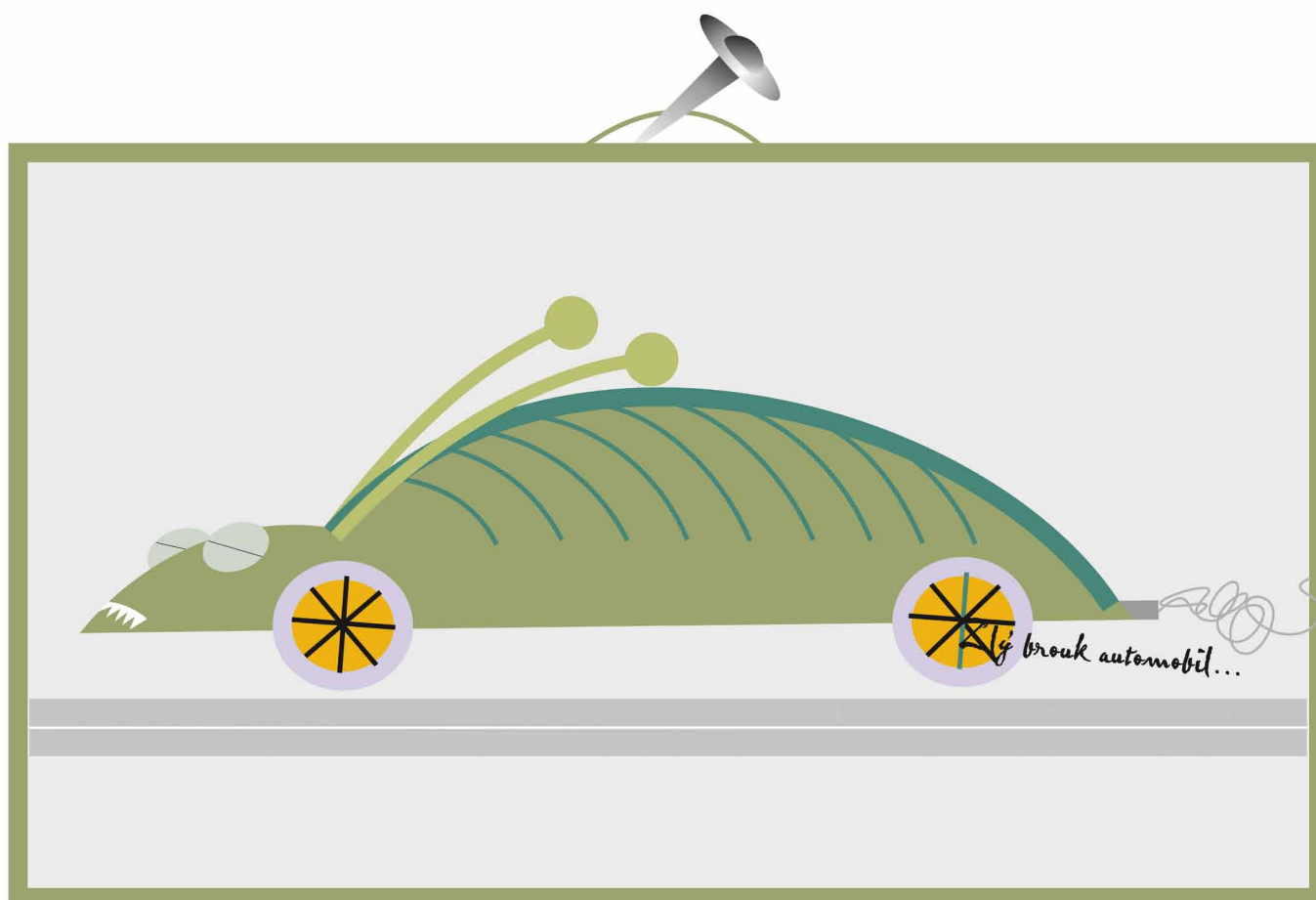
S nesrovnatelnou železniční kapacitou je tomu ještě ošemetněji, pakli ovšem nebyla míněna nesrovnatelnost v záporném smyslu. Kapacitu silnic lze zvyšovat, i když obtížně a ne zadarmo: dvoupruhové dálnice rozšířit o třetí pruh (leckde v USA najdeme dálnice až desetipruhové), postavit či dokončit okruhy kolem měst a provést i jiné stavební úpravy, aniž by krajina slyšitelně zaúpěla. Železnice to má složitější: v Německu zveřejněná studie vypočetla, že kdyby měla dráha převzít jen desetinu silniční dopravy, musela by svou kapacitu zdvojnásobit. Jelikož nelze, aby si vlaky jezdily dvacet metrů za zadkem jako nákladáky, vyžádala by si realizace takového projektu zdvojnásobení plochy kolejišť. Kdyby se měl uskutečnit zelený sen o přesunutí veškeré dopravy ze silnice na dráhu... ať někdo spočítá, jakou plochu by z krajiny ukrojily takto se rozmnoživší koleje, nádraží, překladiště a celý ostatní ajzboňácký folklor, a kolik by jí ještě zbylo k užívání člověku, když už pomíneme tu chudinku přírodu. Nářky ekologů-samouků nad zabetonováním krajiny se v té souvislosti poslouchají obzvlášť dobře.

Jako vesměs, i v tomto případě rozjásaná mysl vizionářova předbíhá násobilkou, což lze, byť i obtížně, chápat. Lokálním sobectvím zbarvená doporučení typu – nevedte silniční obchvat kolem naší vesnice, veďte jej kolem Úholiček – nejsou hodna pochopení ani úvahy, ale vhození do popelnice. Totéž ve většině případů platí o návrzích zákazů a omezení, halící stejné sobectví v ušlechtilé roucho ochrany vzácné květeny či hmyzu. Podrobíme-li je zkoušce, zjistíme obvykle, že okolí ani tak neslyne výskytem vzácných broučků, jako spíš vlivných pánů s dobrými styky, jimž se nelíbí, když jim auta dělají rámus pod barákem, i rádi by hodili tu nesnáz na krk jiným. Nechme toho. Jistěže si zaslouží ochrany zvířectvo a květena; snad je tolerovatelné ušlechtilé vrtáctví vizionářovo, nedovedoucí si spočíst, jakou paseku by nadělalo uskutečnění jeho snu. Egoismus, ať soukromý nebo obecní, ochrany ani tolerance hoden není, i kdyby nebylo těch příšerných miliard, co nás všechny stojí mnohaleté soudy, průtahy a odklady. Ne. Sny jsou od toho, aby se snily. Realizovány se měnívají v šaškárnu, nezřídka v malér netušených rozměrů.

Ale to všechno jsou ještě praktické a tudíž spočitatelné věci; zpolitizovaná ekologie však ráda operuje hodnotami ideálními, pro jejich neuchopitelnost obtížněji kritizovatelnými. Zmíněný archetypální článek vysvětluje kočičí život brouka automobila okolností, že v něm – citujme – „*spousta lidí spatřuje zhmotněný blahobyť a bohatství*“. A třeba i spatřuje, ale jde o to kterých lidí a za jakých okolností. Letmý pohled do okolního světa stvrzuje, že automobil co předmět prestižního producírování je úkaz přímo závislý jednak na stupni zámožnosti dotyčné společnosti, jednak na tom, je-li onen jev teprve čerstvý nebo už dlouhým trváním zevšednělý. V zemích českých jsme ovšem svědky producírování náramného, jak typem auta, tak způsobem jízdy. Až noviny přestanou obtýden přinášet zprávu, že se zase jeden poslanec či jiná VIP perzóna přerazila v autě, bude to znamením, že se v té věci začíná něco měnit, zatím ale tak daleko nejsme. To proto, že česká společnost už sice povystoupila po žebříčku zámožnosti, ale jen do půle, ne celá, a dosud se té novinky nenabažila. Když kolem rachotí osmnáctileté kostičky a já Pozoruhodný, já Vznešený je mohu pohrdavě předjíždět v pětilitrovém terénním voze či jiném zázraku techniky, to už je kus slasti. Pochopitelně. Chceme-li se vytahovat, musíme mít nad kým. V Německu je auto oblíbeným předmětem tlachání, ale té frajerské vytahovačnosti v tom není; nu, a v USA, kde je auto asi stejně prestižním symbolem jako boty či brejle, může být motorové producírování leda duševním projevem pubertálního hošíka, kterého to přejde, jen co se poprvé oholí. Naopak existují země, kde zhmotněním bohatství a blahobytu mohou být i kalhoty. Z čehož lze odvodit závěr i poučení: nepoměrujme celý svět tuzemským loktem. Jsou kraje, kde neplatí, nechce-li kdo vzbudit podiv, ano i smích.

Každý správný ideolog ovšem chápe, že pouhým nabádáním tu přiboudlou, měšťáckou pakáž k změně obyčejů nepřiměje, pročež to musí jít na komando. Autor výše zmiňovaného článku horlí proti „*nekontrolovanému rozvoji automobilismu*“, z čehož lze usoudit, že by jej rád kontroloval. Dirigoval, nařizoval, zakazoval, razítka, lejstra, kolký, tohle se smí, tamto ne, tohle je povoleno, ale jen někomu, tomu vystavíme bumážku, tamtomu ne (neboť nepochybujme, že by se kontrolovaný automobilismus stal rájem korupce a strejčkování)... ne, prosím. Tudy cesta nevede, leda k bohapustému plýtvání, jaké vždy vzejde z uměle navozeného nedostatku. A ovšem nezbytně i k závisti, prestižnímu nafukování a snobství.

Vede ale cesta vůbec někudy? Nestojíme na rozcestí, jehož jedna směřovka ukazuje k ovzduší čím dál zamořenějšímu motorovými zplodinami a k dopravě ustrnulé v nekonečných zácpách, druhá k diktatuře samozvaných nápravců, jimž se ještě nepřihodilo, aby jejich recepty neskončily rozkladem hmotným i morálním? Ví Bůh, co přinese budoucnost; bude-li stejným tempem pokračovat množení nejen zlého brouka automobila, ale především obyvatelstva této nenafouknutelné planety (aspekt to varovnými scénáři kdovíproč opomíjený), nepotrvá dlouho a každá snaha o nápravu může být marná. Zatím, chtějme doufat, tak daleko nejsme. Snad ještě zbývá trocha času, jen jej nesmíme promarnit šlechetně se tvářícími bezúčelnostmi, nesmíme jednat proti zákonům vývoje. Tech-



Stáňa B. Bártová, *Zlý A brouk*, z cyklu návrhů na dřevěnou hračku, květen 2012, počítačová grafika.

nický i jiný rozvoj můžeme korigovat, ale vždy jen ve smyslu jeho přirozené logiky. Zkusíme-li jít proti ní, výsledkem je opak zamýšleného, v tomto případě kolabující doprava, rozvrácené hospodářství, nedostatek nejzákladnějších potřeb a korupce kam oko dohlédne, jak bychom to už pomalu mohli znát. Nechme snů o světě bez zlého brouka automobila, ale pracujme na vývoji stále úspornějších motorů, stále účinnějších pohonných hmot, čistších, cenově dostupných forem energie, neboť zázraky, do nichž se musí z daňového pytlíka nasypat pětinasobek toho, co samy vyprodukují, jsou... kdyby jen k ničemu. Rajskeho stavu nedosáhneme nikdy, ale aspoň stavu snesitelného a jakž takž ovladatelného, což by člověku s kusem historické zkušenosti mělo stačit.

Jako všechna možnost rozhodování o sobě samém, také možnost vybrat si mezi dopravou hromadnou a individuální je velký kus lidské svobody. Žádná, tudíž ani dopravní svoboda se však neobejde bez jisté ukázněnosti. Abychom z mnoha příkladů vybrali jeden: jsou země, kde dodržování předepsané rychlosti slouží důmyslné, oku řidičovu co možná neviditelné léčce, jejichž účelem není zklidnění dopravy, nýbrž naplnění věčně děravých erárních kas. Jsou země jiné, kde je řidič na změnu rychlosti dlouho a nepřehlédnutelně upozorňován, až nakonec stojí u silnice zdaleka viditelný, majáku podobný sloup, jež kdo bez ubrání plynu mine, musí být blázen,

slepec nebo milionář, jemuž na tisícovce nesejde. V prvním případě je řidič vychováván k otrocké nezodpovědnosti: stojí za tímhle křovím taková ta zamaskovaná bedna s očkem, či dokonce policajt s radarovou pistolí? Stojí-li, pokoríme se před majestátem práva. Nestojí-li, na právo se vykašleme. Tak se z občana stává nevolník, dbalý panských příkazů, jen když stojí nablízku dráb s lískovkou, tak se z veřejné moci stává nepřítel, jež oklamat nejenže není v rozporu s morálkou, nýbrž i zdrojem uspokojení. V druhém případě je občan ušetřen pocitu bezmoci a ponížení, jež v člověku dovede vyvolat lstivý záluď; i podrobí se příkazu ne z donucení, nýbrž že jej shledává rozumným, v souladu s jeho vlastní svobodou a v plné identifikaci s jeho státem. Jenže vykládejte to těm, kdo rádi komandují, tresty a omezení poddanou holotu k zářným zítřkům vedou, jak již podotknuto.

A ještě něco víc. Svět zbavený možnosti pohybu dle vlastního uvážení, rozhled omezený na humna rodné vsi, svět, v němž se lidé navzájem neznají, chovají o jakýchsi pronároděch tam za horama předsudečné představy, bojí se jich, nedůvěřují jim, je svět nabitý záští, každou chvílí překypující do vražedných zmatků. To už, doufejme, máme za sebou. Mimo jiné i díky rozvinutým dopravním systémům už dnes důvěrněji známe své bližší i vzdálenější sousedy, nevěříme už tolik nacionalistickým báchorkám, jakým holdovali ještě naši dědečkové, ne-

vidíme v kdekdo odvěkého nepřítele, v důsledku čehož když ne celý svět od pólu k pólu, aspoň civilizační oblast, označitel-ná slovem Západ, je místem jakéhos takéhos klidu a nenásilí. Střezme se zvrátit ten vývoj neužitečným spasitelstvím.

Na závěr budiž podotknuto, že autor těchto řádek není zavilý automobilista, ba jezdí autem vcelku nerad a jen když to musí být, dáváje raději přednost svému kolu. Co napsal, nemá být apoteózou automobilismu, jen shrnutím zkušenosti poměrně dlouhého už života. Je takováto: principy dalšího rozvoje schopné nebývá nutno čerstvě vynalézat, jelikož se působením přirozených zákonitostí prosadí samy. Nemůžeme s jistotou zodpovědět věčnou otázku, co jest pravda, lze však určit, co pravda byla: to, co se v proměnách času osvědčilo. Jsme-li rozumní, je naším úkolem osvědčivší se rozvíjet, zdokonalovat a doplňovat, dávající dobrý pozor, abychom nesjeli na odstavnou kolej velkolepých, avšak nereálných přeludů. Jen tak můžeme dojít k použitelným výsledkům; vidiny nových, krásnějších, spravedlivějších atd. světů vedou bez výjimky k obrovitým, stěží už napravitelným malérům. Jakž historie nejméně posledního století dostatečně prokázala. Jenže, co naplat, jsou mezi námi a vždy budou alchymisté, pevně věřící v nalezení svého kamene mudrců; i můžeme se těšit na pokračování. Již vzhůru, blázni této země! Vpřed za praporem ideálu! A s ním rovnou do... ach, božebože. Musí to být? Nepoučíme se už jednou?

AUTOR

Frýbort, Luděk (25. 8. 1933, Jičín), český exilový spisovatel. Gymnasium s maturitou, k studiu nepřipouštěn. 1956 – 1958: práce v ÚÚG

(Ústřední Ústav Geologický) – geologické mapování, rudní prospekce; 1958: na udání kolegy komunisty a v důsledku svých protistátních aktivit (ilegální skauting, pomoc přáteli při nezdařeném pokusu o útěk na Západ) vyloučen z ÚÚG; 1958–1969: různá dělnická povolání – vrtný dělník, horník na uhelné šachtě; 1969–1970: polosoukromé provozování nákladní autodopravy až do zákazu této činnosti; 1970 – 1079: technik v podniku Stavební geologie – laboratorní práce, dozor na stavbě přehrady Přísečnice, činnost v oddělení Ochrany podzemních vod; září 1979: odchod do exilu; 1980–1995: technik v Dolnosaském úřadu pro geologii a nerostné suroviny (Niedersächsisches Landesamt für Geowissenschaften und Rohstoffe) v Hannoveru, na úkolu Ukládání radioaktivních odpadů (Endlagerung der radioaktiven Abfälle); od 1995 důchod.

Z prvního manželství syn Richard, 1974 manželka Silvia sudetoněmeckého původu, syn Erik.

Literární a publicistická činnost: Před odchodem do exilu úvahy a fejetony: *Lidová Demokracie*, týdeník *Naše rodina*, nepravidelně i jiná periodika. Poté řada exilových časopisů (německý *Hlas Boheimie*, jihoafrický *Našinec*, švýcarský *Zpravodaj* a *Polygon*). Od roku 1991 pravidelná rubrika Pohled zvenčí v listu Český Deník (Týdeník), po jeho zániku na politické stránce inzertních novin *Annonce*. V současnosti internetový deník *Neviditelný pes*, měsíčník *Nový Polygon*, nepravidelně švýcarský *Zpravodaj*. Knižní tvorba: 2000 sbírka úvah *Češi očima exulanta*; 2001 polohistorický román *Praotcové*; 2002 úvahy a pozorování z cest *Svět bez růžových brýlí*; 2003 sbírka úvah *Je na Západ cesta dlouhá*; 2004 historický román *Prokletí rodu Slavníkova*; 2006 román z nedávné minulosti *Mlýny boží i ďáblovy*; 2009 úvahy a pozorování z cest *Z blízka i z daleka bez růžových brýlí*. Vše ve vydavatelství *Annonce*. 2011 výběr esejů a fejetonů *Vlast naše Západ*, vydavatelství Euroslavica. Záliby a koníčky: Cestování, dějiny, neorganizovaný sport (kanoe, lyže, kolo), hra na flétnu a na dudy.

Kontakt: Luděk Frýbort, Regenwalder Str. 12, D-30629 Hannover, e-mail: ludekfrybort@web.de