

AŽ BUDE DĚDEČEK VE 3D

Blíží se část roku, kdy budeme opět vzpomínat na naše zesnulé. Ne vždy ale musí být téma smrti smutné. Podívali jsme se na ně z trochu jiného úhlu. Zaujal nás nápad podnikavce, který přinesl virtuální nesmrtelnost. Skenuje lidi, a když zemřou, jejich příbuzní si je mohou zase „zapnout“. Na další dvoustraně si prohlédněte, jaká auta nás odvezou na onen svět. Některá vypadají, jako by vyjela z garáží gangsterů.

TEXT: PAVEL HRABICA
FOTO: PROFIMEDIA.CZ

Fikke? Sci-fi? Podvod? Budoucnost? Michael Klein ze společnosti Afterlife se domnívá, že jeho myšlenka by mohla přinést zásadní změnu do vzpomínek na předky. Místo truchlení na hřbitovech a postávání u kamenných hrobů by lidé přicházeli do speciálních center, kde by jim technika pomohla vrátit jejich zesnulé blízké v takřka reálné podobě.

INSPIROVALO HO SCI-FI LAPIDÁRIUM

Přede mnou sedí drobný mladý muž, jehož hlas jsem předtím slyšel jenom z rádia. Vypadá přesně tak, jak jsem si ho představoval. Tak jak si představujeme lidi, kteří se pohybují ve světě zemřelých. Klid, vážnost, úcta, pochopení. Je přesvědčený, že dokáže živým „zprostředkovat“ jejich zesnulé do daleké budoucnosti i přes staletí. „Vždyť si vezmete, kolik hrobů zaniká, protože se lidé přestěhují, příbuzní pak přestanou na hrob jezdit, neplatí za něj a hrob se zruší,“ říká Michael Klein. Nakonec po předcích nezůstane žádná stopa, za desetiletí se poztrácejí rodinné fotografie. A stopa po dávné rodinné minulosti mizí.

„Inspiroval jsem se jedním knižním příběhem, četl jsem ho před pár lety. Hlavní hrdina přichází do lapidária, které funguje místo hřbitovů. Místo náhrobků tam jsou skříňky a on může skrze ně komunikovat se zemřelými,“ přibližuje Michael zrod svého nápadu. Když ho pak potkal i odchod blízkého člověka, uvědomil si, že něco podobného může jednou potkat i jeho a že by zase on možná nestihl říci lidem ze svého okolí, rodině ani přátelům, co ze svých zkušeností by jim rád předal, jaký k nim měl vztah a podobně.

SCHŮZKA S MRTVÝM

A tak se zrodila myšlenka zachytit speciálními skenery podobu člověka, nahrát jeho hlas, převést to vše do prostorové virtuální reality. Vše by bylo uloženo na externích počítačových serverech a příbuzní, kteří by měli ověřené vstupní kódy, by se mohli, kdykoli by o to požádali, s nebožtíkem v této podobě setkat. Jak to celé probíhá nebo bude probíhat? Zatím je totiž všechno ve fázi zkoušek a ověřování. Vžijte se do role člověka, který se ve zralém věku rozhodne předat svým následovníkům moudra, poselství, dalo by se říci to, co by jim sdělil na smrtelném loži. Jak je měl všechny rád, čím by se měli v životě řídit a podobně. Zjednodušeně řečeno, technici vás skenery natočí, jak tohle všechno vyprávíte, to se pak celé převede do trojrozměrného obrazu a jednou si vás vaši pozůstalí pustí. „Nebude to volně přístupné, třeba přes mobilní aplikaci a internet,“ vysvětluje autor nápadu. Na setkání s mrtvým se musíte objednat do setkávacího „pietního“ místa, zaplatíte určitý poplatek a můžete se oddat setkávání s člověkem, který už dávno nežije. Přístupové kódy by byly uchovány u notáře, s mrtvým by se proto nemohl setkat každý.

VLASTNÍ HLAS NĚKDE V OBLACÍCH

Součástí technické části není jen obrazové snímání skenerem a okamžitá zvuková nahrávka. Do budoucna byste mohli dostat mikrofony, které byste týden či měsíc nosili stále u sebe, a zaznamenávala by se vaše slovní zásoba, tón a barva řeči. Tu by pak složitý software ukládal a analyzoval. „Zatím není k dispozici, jeho vývoj je drahý,“ říká Klein a dodává, že je to záležitost desítek milionů korun, což je zatím mimo jeho možnosti. Tento software by ale měl jednou umožnit takovou formu komunikace 3D pozůstalého se živými, že by byl nežijící člověk schopen ve virtuální realitě reagovat na otázky, mohl by si s vámi zkrátka popovídat. Vše by záleželo na množství uložených slov a dalších údajů, třeba i těch vizuálních. Podle Michaela Kleina tenhle způsob přenášení minulých životů do virtuální podoby posunuje neustálý vývoj techniky. „Mění se nosiče informací, minulostí jsou magnetofonové pásky a další prostředky. Předpokládám, že naskenované informace umístěné někde na cloudovém úložišti bude možné přehrávat i za desítky nebo stovky let,“ podotýká Klein.

Nejde mu, podle jeho slov, jen o technickou stránku věci. Když se takových záznamů jednou nashromáždí víc, další generace budou mít možnost sestavit si ve virtuální realitě setkání s lidmi mnoha generací, jak šly za sebou – cosi jako setkání mnoha pokolení. „Představa, že k vám hovoří předci z různých časových období, je pro mnohé přitažlivá, je to víc než jen postát u hrobu,“ myslí si Klein. „Naše společnost vytěsnila smrt na okraj, a když se začneme zabývat myšlenkami na to, co bude po nás, bývá někdy už pozdě, abychom zanechali nějaké svědectví a poselství,“ říká. ►

ŽIVOT PO ŽIVOTĚ (V MOBILU)

■ Tomáš Studeník založil webovou stránku, na které si mohou lidé zakládat profily svých předků i zajímavých lidí, ke kterým měli blízko. Vzpomínkový profil může obsahovat nejen texty a fotografie, ale i videa – usnadní tak okruhu



Hrob Karla Havlíčka Borovského

těch, kteří zesnulého znali, lépe a důkladněji vzpomínat. Kdo chce, může si objednat i kameninou destičku s QR kódem, jímž se hned po načtení dostanete přímo do vzpomínkového profilu. Podle Studeníka se tak může z návštěvy hřbitova stát naučná procházka. „Navíc nic nebrání tomu, aby si člověk takový profil připravil i sám pro sebe. Šťěstí přeje připraveným. Proč se nevěnovat ještě za života tomu, co bude po něm? Proč nedat vědět našim dětem, co je pro nás v životě důležité, co nás tady na Zemi baví a co nám život dává? Jednou by se mohli chtít zeptat. Ale budeme moci odpovědět?“ uvádí Tomáš Studeník. Jeden z hrobů s QR kódem najdete například na pražských Olšanech – je to místo odpočinku básníka, novináře a revolucionáře 19. století Karla Havlíčka Borovského.

JAPONSKÁ RVAČKA O MÍSTO

■ Adresa není důležitá jen za života, ale i po něm. Hrob na prestižním pohřebišti vyjde v zahraničí na desítky tisíc eur nebo dolarů. „V Moskvě patří k nejprestižnějším místům Vagaňkovský hřbitov,“ vysvětluje



Hřbitov v japonském Kjótu

ruský advokát Jevgenij Andrijanov. On sám zaplatil za hrob pro své rodiče na tomto pohřebišti třicet tisíc eur, ale to prý bylo ještě jedno z levnějších míst. Sto tisíc eur nebo odpovídající částka v dolarech jen za hrobové místo (třeba i starý hrob) není nic výjimečného. I v Česku vyjde „dobrá adresa“ na stovky tisíc. Například zpěvačka Hana Zagorová si pořídila hrobové místo na Vyšehradském hřbitově, kde spočívají ostatky českých kulturních a veřejných velikanů – například Emy Destiniové, Alfonse Muchy, ale i zpěváka Waldemara Matušky či bývalého premiéra Stanislava Grosse. V Japonsku, kde je všeobecně nouze o místo, vyjde rov na hřbitově až na dva miliony korun. A tak vymysleli hřbitovy na principu parkovacích domů pro auta nebo kola. Příbuzní se sejdou v místnosti, kam jim systémem výtahů pošlou náhrobek i s nádobou, kde jsou ostatky (urna) nebožtíka. Po truchlení odjede box zase na své místo ve „skladu“.

NA POSLEDNÍ VYJÍŽDCE

Možná si vybavíte jeden z dílů seriálu Vyprávěj, kde si Radoslav Brzobohatý pořídil vyřazenou dvanáctsettrojku s tím, že ji přestaví na obytný vůz. A jak ho trápila převodovka, když mu permanentně naskakoval „špacír kvalt“, tedy rychlost upravená na pomalou chůzi pohřebního průvodu. Tak to si scenáristé nevymysleli.

TEXT: PAVEL HRABICA

Zatížení spojky u pohřebního vozu, který má ruční řazení, je enormní. Dnes už je u pohřebáků samozřejmostí samočinná spojka. Pohřební průvod jde krokem, někdy i delší vzdálenosti a už samotná první rychlost je bez přidržování spojky příliš rychlá na pomalu jdoucí smuteční hosty. Je-li hřbitov navíc na kopci, může to být pro spojku konečná. A před rokem 1989, kdy měly pohřební služby, až na výjimky, v garážích jen Škodu 1203 (nebo předtím Škodu 1202 STW), se někdy stávalo, že vyhořela spojka nebo se přehřál motor. Problémem Škody 1203, která v 90. letech v českém pohřebnictví dosluhovala, bylo, že se při pomalé jízdě také přehřívala kvůli chybějící podložce v palivovém čerpadle. „Navíc baterie nebyla u motoru, ale vzadu,“ vzpomíná Jaroslav Mangl, muž, který hned v roce 1990 založil v Československu první soukromou pohřební službu a dnes je i předsou Asociace pohřebních služeb. „Kabel vedl pod celou ložnou plochou, a pokud se někde uklepal, tak nebyvalo nic neobvyklého, že pozůstalí auto tlačili.“

KINETICKÁ ENERGIE ČTYŘ RAKVÍ

Ale dvanáctsettrojkám, a stejně tak černým skříňovým aviím, do kterých se vešlo dvanáct rakví, už v českém pohřebnictví odzvonilo. Nahradily je povětšinou moderní dodávky do 3,5 tuny. Když mají



PAVEL HRABICA



PAVEL HRABICA



BINZ

- 1 Bílá barva je dnes běžná.
- 2 Lincoln Town Car jezdí i v Česku.
- 3 Binz se specializuje na přestavbu mercedesů.
- 4 Do dodávek se vejdou dvě až čtyři rakve.
- 5 Amerika pro jednoho zákazníka.
- 6 Luxusní interiér od Binzu.



PAVEL HRABICA



WIKIMEDIACOMMONS



BINZ

pozůstalí zájem, může jejich zesnulého odvézt limuzína. Může vás ale na poslední cestě doprovodit jakékoli auto, do kterého se vejde rakev? „Pro pohřební auta platí pravidla, která stanovuje nedávno novelizovaný zákon o pohřebnictví,“ vysvětluje David Borovička z pohřebního ústavu Elpis. „Zákon určuje, co všechno musí takový vůz splňovat, jaké má mít vlastnosti. Důležité je, že v technickém průkazu najdete, že se jedná o kategorii speciální automobil – pohřební vůz.“ Jak připomíná, není to zase tak dlouho, kdy bylo možné, že auto přes týden sloužilo jako obyčejná dodávka na převoz zboží a o víkendech vozilo nebožtíky. Tyhle případy byly ale spíš venkovská záležitost, na vesnicích, kde bývá pohřbů méně než ve městech. Předpisy, které musí dnešní „pohřebák“ splňovat, jsou dost přísné a střídat bedýnky se zeleninou nebo nábytek přes týden a v sobotu a v neděli s rakvemi, to už podle dnešních předpisů není možné. Vůz musí mít například pevnou přepážku, která odolá při havárii a ochrání posádku. Protože takové dvě plně naložené rakve vyvinou v rychlosti už jen padesát kilometrů v hodině slušnou kinetickou energii. Auto vezoucí dvě nebo čtyři rakve musí něco vydržet. „Pokud vezete čtyři rakve se zemřelými, může to být i přes čtyři sta kilogramů,“ vysvětluje Borovička. V nákladním prostoru bývá i nějaké hydraulické zařízení pro manipulaci s rakvemi v patrovém uspořádání. „Potom počítejte s váhou dvou zaměstnanců pohřební služby. Takže u větších dodávek jsou třeba zesílená listová pera na zadní nápravě.“ Pro tyto „speciální automobily“ jsou nařízena ještě mnohá další pravidla. Je-li převoz zesnulého delší než osm hodin nebo pět set kilometrů, má být v autě chlazení. Například u našich sousedů na Slovensku je chlazení povinné ve všech pohřebních automobilech, bez ohledu na dobu a vzdálenost převozu. Podle pohřebního zákona platí pro úložný prostor, že musí být snadno omyvatelný a dezinfikovatelný. Solidní pohřební ústav si dnes také už nedovolí mít dodávku uvnitř jen s holými stěnami, vnitřní obložení bývá v barvě dřeva, navíc osvětlené LED diodami.

V PRŮVODU SI BERE DVACET LITRŮ

Kdo nenajde svůj vytoužený vůz doma, najde široký výběr hlavně ojetin tohoto druhu po celé Evropě. Ale než se i nabídka aut pro pohřební služby zlepšila, byla zahraniční černá dodávka nebo limuzína výjimečnou událostí každého honosnějšího pohřbu. „Když jsem se v roce 1990 vrátil z Německa do Československa, byly tu jen avie a Škody 1203,“ popisuje počátky změn v autoparcích Jaroslav Mangl. Z Německa, kam kdysi emigroval, si před téměř třiceti lety přivezl Ford Granada kombi. Ten si sám přestavěl na pohřební vůz. V branži se i díky pohřební limuzíně, která nebyla u nás obvyklá (až na pár starších pohřebních aut z dávnějších časů), stal „bílou vránou“. Později si pořídil ještě starší chevrolet. Až později koupil do firmy Ford Tranzit, ale tradici limuzín zůstala rodinná služba věrná. Třešničkou na dortu v garážích Elpisu je více než sedm metrů dlouhý Lincoln Town Car, klasická americká pohřební limuzína. Má pod kapotou čtyřlitrový benzinový motor, který si při ustálené jízdě po dálnici vezme okolo čtrnácti litrů, při jízdě v průvodu se můžete dostat až na dvacet litrů. Auto má dlouhou ložnou plochu s posuvnými válečky, protože v USA se nedělají rakve s nožičkami. Proto se musí u běžné české rakve před naložením do lincolnu nožičky odstranit. Jak často si pozůstalí limuzínu objednávají? To je prý různé. Většina pohřbů se odehrává ve městech, v krematoriích. Tam vozí nebožtíky den předem, auto nikdo nevidí. Na menších městech a na venkově, kde se pohřbívá rovnou na hřbitově, obřad bývá předtím ještě v kostele, následuje pohřební průvod, takže auto je vidět – tady se dobře vypadající pohřební vůz uplatní. Limuzíny v pohřebních ústavech nenajezdí moc kilometrů, užívají se jen k pohřbům.

LIMUZÍNÁM DOMINUJE MERCEDES

Dodávky toho musí odjezdit víc, slouží také k převozům zemřelých ještě před pohřby. Například v Pohřebním ústavu hl. města Prahy mění ►



POHŘEBNÍ SLUŽBA KOPAL

MR. POHŘEBNÍ AUTO

■ Volí se nejen miss. Návštěvníci a odborníci se na loňském veletrhu pohřebnictví v Lysé nad Labem shodli na tom, že nejkrásnějším automobilem tamní výstavy je Cadillac Escalade. „Vozidlo je jediné svého druhu v Evropě. Bylo vyrobené ve Spojených státech na zakázku a dovezené do Evropy,“ popisuje vůz majitel jabloneckého pohřebního ústavu Ladislav Kopal. „Objevíli jsme ho náhodou u dealera amerických vozů v Holandsku, který jej do ujetí dvaceti tisíc kilometrů zapůjčoval i s řidičem na luxusní pohřby po celé zemi.“



POHŘEBNÍ SLUŽBA KOPAL

vozy tak po třech letech, kdy mají najeto kolem 150 tisíc kilometrů. David Borovička říká, že u nich najezdí auta kolem dvaceti až třiceti tisíc ročně. Pokud se jedná o luxusní varianty, to se týká především limuzín, najdete v nich polstrování a další doplňky. České pohřební služby si většinou zcela nový automobil v provedení limuzína nepožijí. Jeho cena v luxusním provedení, ale ne se všemi doplňky, vychází na tři miliony korun. Takže u nás jezdí spíše starší vozy a typy dovezené nejčastěji z Německa. A nejčastěji to bývají pohřební vozy značky Mercedes. „Automobilka je už prodloužená pro potřeby pohřebnictví dodává firmě Binz, která se na přestavby specializuje,“ popisuje David Borovička. Od Binzu přebírají základní verze další úpravy. To, že se prodloužené verze vyrábějí přímo v továrně Mercedesu, je proto, že firma pak ručí nejen za kvalitu, ale i za to, že upravený automobil bude vyhovovat všem předpisům pro provoz, a hlavně – že všechny jeho systémy budou fungovat. Upravit běžnou řadu limuzín pro potřeby pohřebnictví ale není snadná záležitost. Nejde jen rozříznout stávající typ auta, navařit traverzy a prodloužit vůz o metr. Nejruznější bezpečnostní systémy, třeba ESP a další pomocníci pro jízdu, se chovají jinak ve standardním provedení vozu a jinak v prodloužené verzi navíc koncipované pro rakve. Vývoj pohřebních automobilů ze standardních verzí není snadný a na vylepšené typy a nové verze se vždy čeká déle než na klasický facelift.

Jak už bylo řečeno, doba jednoho typu aut skončila. I pohřební služby si nyní mohou poměrně slušně vybírat. Vozový park je dnes nepoměrně pestřejší, i když i tady se už vystříbila flotila osvědčených značek a typů. Dominují ford, přibývají houfně mercedesy řady V, fiaty, volkswageny, hyundai, ale v podstatě záleží na přání zákazníka. Firmy, které se přestavbou zabývají, nemají problém upravit jakýkoli automobil. V Česku se přestavbami a vestavbami pohřebních automobilů zabývají tři čtyři společnosti. Některé z nich se postupem doby vypracovaly až na úroveň dodavatelů pro německé nebo nizozemské a další firmy v západní části Evropy.

Kdo se chce „oblékat“ podle poslední módy, jede do Francie. Kdo chce ohromit smuteční průvody špičkovým designem aut, zamíří k italským návrhářům. Ti určují design trendy v této specifické branži. Zatímco design pohřebních aut z německých firem zabývajících se přestavbami bývá konzervativní a vznešený, Italové si potrpí na někdy až futurologické ztvárnění. Jedinečné umělecké nadání nezapřou. Vozy upravované italskými stylisty podle Davida Borovičky udávají tón v branži. „V jiných zemích tyto trendy přijímají, ale až s víceletým zpožděním. To, co je od Italů na trhu nyní, by třeba u nás bylo momentálně nepřijatelné,“ myslí si David Borovička. Svět si v pohřebnictví podle něho musí nejdříve na italské karosářské „úlety“ zvyknout a až pak je pomalu akceptuje.

KROK SUN KLAPOVÝ KROK A TAKY POD NAPĚTÍM

Až na druhém místě, ale ne zcela pominutelné, jsou barvy. Také ty se, nejen v českém pohřebnictví, změnily. Pokud se jedná o dodávku, která slouží k převozům zemřelých, ne jako součást pohřebních průvodů, většinou je bílá nebo šedá, bývají i odstíny hnědé. Černý odstín totiž není v případě, kdy dodávky jezdí pro zesnulé právě do nemocnic nebo vyzvedávají zemřelého doma, příliš žádoucí. „Máme například pohřební mercedes stejného provedení s dlouhým prosklením obou bočních stěn ve dvou barvách, černé i bílé,“ doplňuje informace o barevnosti v pohřebnictví majitel jabloneckého pohřební služby Ladislav Kopal. „Někdo si přeje klasickou černou, ale jiní chtějí světlou, bílou nebo stříbrnou,“ dodává.

Komu jde o tradiční atmosféru, může si místo motorového převozu objednat odvoz kočárem, jak ho známe ze starých filmů. Tomu stačí dvě, maximálně čtyři koňské síly. Koně ale v garážích pohřebních ústavů už nenajdete. Na rozdíl od kočárů, ty se v některých ještě uchovávají. Dnes si je pohřební služby půjčují od chovatelů. Dříve se ale bez nich „funeráci“ neobešli. Ale i tady si můžete dopřát speciální „úpravu“ – jsou koně, kteří umějí klapavý pohřební krok. Je to odvoz absolutně ekologický.

Že ekologie proniká i do pohřebního automobilismu, o tom svědčí elektrická tesla přestavěná na pohřební limuzínu. Její přestavbu si vzala na bedra firma RemetzCar ve spolupráci se specialisty z Nizozemska. Pěší průvod jdoucí za takovým autem se nemusí děsit, že by inhaloval benzinové nebo naftové výpary. Cena tohoto zatím unikátního provedení je ale dosti vysoká – čtvrt milionu eur. ■