

D-FENS: NÁRODNÍ DOPRAVČE, IDI NA CHUJ!

- CZ24 News | 9. července 2022

ČESKO: Upozornění pro management Českých drah: Cestující mají kognitivní funkce.

Dcera se vydala vlakem do Prahy na školní výlet. Byl to jeden z těch extrémně teplých červnových dnů. Totiž školní výlet. Třída měla namířeno na Vyšehrad, aby tam konfrontovali s realitou některé kapitoly českých dějin, například tu o Šemíkovi. Kvitoval jsem s povděkem, že mladý pan učitel bere děti na místa spojená s českou historií, snad z toho nebude mít nějaké potíže. Dcera disponovala představou, že tam potká Daniela Landu a vyžoudí z něj podpis, protože jednou v zimě jsme také šli s dětmi na Vyšehrad a potkali ho, jak nasedá do modrého Subaru a někam odjíždí, dokonce dětem zamával, což na ně udělalo velký dojem a po zbytek dne o ničem jiném nemluvíly.

I tento výlet byl spojen s dojmy. Vláček se z neznámých důvodů zastavil poblíž Chotovin za Tábořem a v jízdě nepokračoval. Půl hodiny nevěděl nikdo z cestujících nic, pak se začala různými neoficiálními kanály šířit informace, že vlak nikam nepojede, protože je přetržená trolej, což je u elektrické lokomotivy jednoznačné no-go. Národní dopravce neměl potřebu cestující zpravit o důvodech ani trvání výpadku, proč taky, jízdenky už zaplatili. Teplota ve vagonech postupně rostla, protože přestala fungovat klimatizace (pardon, ta vlastně nikdy fungovat nezačala). Po více než dvou hodinách bylo vařeným cestujícím milostivě dovoleno za liknavé asistence hasičů přelézt si do jiného vlaku, který národní dopravce „narychlo“ přistavil, ale ten dojel jen do Olbramovic, protože dále probíhala výluka. Do Prahy dorazily dětičky se tříhodinovým zpožděním, takže z toho výletu nic moc nezbylo. Dcera alespoň ví, že se má napříště Českým drahám vyhýbat jako čert kříži.

Dcera také zmínila, že vagóny byly sešlé a špinavé, sedadla rozvrzaná a celkově že jí to připadalo příšerné. Vysvětlil jsem dceři, že to jsou tytéž zhruba čtyřicet let staré východoněmecké vagóny, kterými jsem jezdil já v roce 1995 do Prahy na vysokou školu, a když všechno půjde podle očekávání, že i ona bude jezdit do Prahy na vysokou školu stejnými vagóny. Vzpomněl jsem si přitom na moji nedávnou cestu do Prahy vlakem, kterou jsem vykonal přesně 4. března t.r. Měl jsem nějaké jednání asi pět minut pěšky od Hlavního nádraží a proč tedy brát auto. Cesta proběhla celkem normálně, trvala i stejně dlouho jako před třiceti lety, ale dojem z těch hnusných smrdutých vagónů se zažranou špínou a výhled skrze upatlaná okna na betonové bariéry kolem trati ve mně zůstal dosud.



S výše popsáním pozoruhodným transportním výkonem je spojena ještě jedna story, která ke mně doputovala později. Dcera nejmenované vysoké úřednice měla namířeno z Budějovic do Prahy stejným spojem jako moje dcera, aby vykonala zkoušku na právnické fakultě. Když se vlak národního dopravce zastavil mezi poli a nehýbal se, propadla panice a začala volat maminku. Ta nelenila a požádala řidiče zaměstnaného na témže úřadě, aby nelenil, popadl služební Škodu Superb, dceru vytrhl ze světa precizní organizace a pedantické spolehlivosti národního dopravce a dopravil ji do školy opovrhovanou individuální dopravou. Řidič asi neviděl tu reklamu na České dráhy, ze které vyplývalo, že cesta autem je plná nástrah a problémů, zato vlak národního dopravce je oázou klidu a nevtravého luxusu. Na místě byl autem za padesát minut. Lokalizoval i zastavený vlak. Jenže vznikl problém. Z vlaku nebylo jak se dostat. Nakonec se mladá dáma protáhla oknem. Cesta autem do Prahy proběhla v pořádku, na zkoušku dorazila dokonce s 10-minutovým předstihem. Škoda, že tam taky neseděl herecký prostitut Trojan, možná by mu to napomohlo k lepšímu ztvárnění toho blazeovaného cestujícího, co cestuje do Ostravy a během popíjení kávy pokukuje po sličných spolucestujících a organizuje pomocí laptopu svoje pofidérní obchody, asi draží na aukru VHS kazety s oslím pornem.

Nyní se podíváme do Itálie, do země, která nemá v České republice tu nejlepší image, protože tam prý všichni na všechno serou, v zimě nepracují a v létě tančí. Trávil jsem tam letos dovolenou.

Pojali jsme myšlenku vypravit se do Říma, abychom shlédli to, co tam každý vidět chce. Předchůdce televizní zábavy Colosseum. fontánu di Trevi, Svatopetrské náměstí a další. Bydleli jsme u moře asi 50 km jižně od Říma a popravdě řečeno jsem nebyl příliš nadšený z představy, že bych jel do centra Říma autem. Provoz v Římě má svoje specifika, když trávíte většinu svého času mezi buranskými váhavými řidiči v Budějovicích, reflexy vám zakrní a k tomu z půjčovny otřesný neohrabaný VW T-Cross s litrovým tříválcem, pravděpodobně nejhorší auto v celé Itálii. Naštěstí se ukázalo, že pouhých osm kilometrů od nás, ve městě Cerveteri, je železniční stanice a z ní jezdí vlak přímo do stanice Roma Termini. Vlak tam dojde za nějakých 40 minut, což bych autem stejně rychleji nezvládl.

V Cerveteri se dalo zaparkovat auto poblíž nádraží a to zdarma. Byla tam dvě dostatečně velká parkoviště napojená přímo na podchod pod nádražím. Byl jsem dezorientovaný z toho, že nemusím nikomu nic platit, protože jsem z České republiky navyklý, že za zaparkování auta po mně vždy nějaký lokální zkurvysyn požaduje peníze. V Budějovicích je například nutné zaplatit parkovné ve špinavém klaustrofobním cikánském Mercury Centru, pokud chcete pokračovat ekologicky vlakem, a vemte jed na to, že se na to radši vybodnete a pojedete autem až do cíle.

Jízdenka se kupovala na konkrétní vlak přes aplikaci, cena jízenek pro dva dospělé a dvě děti byla celých šest euro. Každopádně ve srovnání s autem to bylo více než konkurenceschopné. Vzpomněl jsem si přitom na jarní výlet do Tábora, kdy jsem v rámci antiekologické výchovy vyhlásil den bez auta a nechal děti pochodovat dva kilometry pěšky na nádraží ve sněhové vánici, aby je náhodou někdy nenapadlo podporovat Fridays For Future. Jízdné na obdobnou vzdálenost pro stejné cestující v hnusných starých špinavých vagónech u národního dopravce činilo 269 Kč.

Vlak přijel na čas, jednalo se moderní soupravu dopravce Trenitalia s dvoupatrovými vagóny. Nejednalo se o žádnou výkladní skříň italské železniční dopravy, ale o regionální spoj pro socky, imigranty a turisty. Ve vlaku bylo přesto čisto a klimatizace fungovala. Italové si asi nestačili dosud nakoupit pokrokové lokomotivy Zátopek od inženýrů z Plzně, aby poznali, co je to rychlost, takže se museli loudat maximálně 150 km/h. V Itálii také neměli zapotřebí postavit kolem trati betonové mantinely a tak bylo z vlaku vidět ven, cesta tudíž nebyla tak depresivní. Jelikož jsme za jeden den nestihli obejít všechno a také jsme se nechtěli účastnit podpory secondary ticketingu u vstupu do kolosea, vykonali jsme později ještě jeden výlet do stejných míst a v tomto případě jsme celý plán mírně modifikovali. Opět jsme nechali auto v Cerveteri, ale jeli tentokrát jen do stanice Roma St. Pietro, která je, jak plyne z názvu, poblíž hranic městského státu Vatikán. Odtud jsme uspořádali výlet do Vatikánu, abychom se na stanici St. Pietro opět vrátili a za další šokující 2 eura dojeli na Roma Termini. V této druhé misi jsme byli konfrontováni se zpožděním celých 6 minut, ke kterému došlo ve stanici Roma Trastevere a které bylo předem oznámeno palubním rozhlasem v italštině a angličtině a to včetně vysvětlení důvodu, kterým bylo čekání na protijedoucí vlak. Tato cesta se odehrála navíc moderní a velmi dobře vypadající soupravou Hitachi, která se pohybovala až nepřírozeně potichu. Dojímá mě snaha národního dopravce široce prezentovat komfortní prvky jejich spojů, například nebývalý luxus v podobě 230V zásuvky ve vybraných vagónech. To je jako by na nemocnici vyvěsili billboard „naše pacienty před operací uspáváme“. V soupravě Hitachi se nacházela zásuvka pod každou dvojicí sedadel a to včetně USB portu pro nabíjení různých mobilních zařízení.

Jedinou kaňkou na tomto skvěle fungujícím systému bylo, že v Itálii se prostředcích hromadné dopravy docela intenzivně hraje na pandemii, takže cestující musejí mít během cesty nasazené náhubky. Asi 80% cestujících to navíc ještě dodržuje. Kromě toho pobíhá vlakem nějaký cornuto s policejní legitimací a pokřikuje na cestující bez masky nějaké nesmysly v italštině. Vůbec to nedokážu pochopit, respirátory v minulosti žádné z covidových vln nezabránilly a není mi jasné, proč právě nyní očekávají italské autority od stejného opatření jiný výsledek. Chápal jsem to jako určitý akt víry a rituál k uctění covidového ježíška.

A tak národní dopravče, jdi do prdele.

Nevím, kolik prachů se povedlo vytahat italské železniční společnosti z kapes italských daňových poplatníků, aby tento systém mohla provozovat, a zda je to srovnatelné s tím, kolik peněz vytahaly České dráhy z našich kapes na ten jejich ušmudalný bordel na kolečkách. Také nevím, kolik italských politiků se zašívá v jejich řídicích orgánech a jaké mafie jí promyšleně pouštějí žilou. Je mi to i nějak tak jedno. Nějak mi dává problém zpracovat, jak je možné, že italská železnice jezdí levněji za použití modernějších vlaků, s vyššími náklady na energie, vyššími mzdovými náklady a celkově v prostředí, které je „nákladovější“, navíc zjevně nabízí kvalitnější dopravu. Tak si národní dopravče nastrkej ty svoje služby do prdele, i se svým managementem, hercem Trojanem a zinscenovanými scénkami pro televizní diváky. Doporučuji každému, aby se odebral do vysmívané Itálie a svezl se vlakem, hned mu dojde, za jakého hejla ho management Českých drah má.