

A large red five-pointed star is positioned at the top center, with a red circular arc passing through its points. The background is a scenic view of Lake Baikal, showing clear turquoise water, a rocky shoreline with green trees, and a blue sky.

EXPEDITION

BAIKAL

БАЙКАЛ

7.-15. 6. 2019

(Dodatečný) úvod

Tahle pdf-kniha nikdy neplánovala vzniknout. Má smysl nejspíš jen pro mě a moje souputníky na cestě, páč zážitky jsou obtížně přenositelné. Občas se mě ale na Expedici Bajkal a na život v Rusku kamarádi ptají. Tak proto vznikla.

Je nekvalitním exportem z fotoknihy naší expedice na Bajkal v červnu 2019, jejímž obsahem byl vlastně něco jako záznam mého deníku cesty s kamarády Transsibiřskou magistrálou za Ural, k nejhlubšímu jezeru na světě (kdybys chtěl vidět ty skvělé fotky v lepším rozlišení, přijď na návštěvu, popijeme a ukážu Ti originál fotoknihy).

Famózní cesta, kterou si budu pamatovat do konce života, mě přivedla k zásadní otázce: kolik fotografií a příběhů z nádraží našinec potřebuje, aby pochopil Rusko? Lze to vůbec? Pro jistotu jsem proto nafotil všechna. Od Moskvy po Irkutsk se před námi odvíjela panoramatická přehlídka stanic, kde se vlak zastavil — někdy proto, aby nastoupili lidé, jindy aby si vydechla lokomotiva, a mám pocit, že občas jen proto, abych mohl přidat další střípek do mé domácí sbírky fotek nádraží. Nekonečná cesta přes časová pásma byla samozřejmě i skvělým cílem: to co se dělo ve vlaku, na nádražích nebo se střídalo za oknem, řeklo o zemi víc, než tejdén v Moskvě nebo v Petrohradu.

S lehkým pobavením, za pomoci českobudějovického pivního nákladu, přivezeného na rúdlu moskevským importérem na tamní nádraží i čaje v plecháčku z věčného samovaru) jsme si užili půvabů Transsibiřské magistrály, kde neustále se měnící čas měří jen tikot kolejí a baterie vypitých Budvarů. Ve vagónech jsme poznali poezii průvodčích a děžurných, do které přibývaly až absurdní drobné příběhy lidí, které jsme ve vlaku či po trati, jakož i pravidla, co platí jen někdy a zákazy, které se dodržují, dokud někdo nezamrká. Absurdní paradoxy ruské reality – minulé i současné – se nám předváděly bez studu a líčidel.

A pak přijde Bajkal — zrcadlo, které připouští kýč, a přesto ho promění v krásu. Ostrov Olchon, opředený legendami, který nevystupuje jako kulisa, ale jako postava s vlastní náladou: vítr má hlas, Bajkal má trpělivost a břehy mají paměť. Mezi snímky, které by klidně mohly kandidovat na kalendář „svět, jak má být“, se pletou momenty, které přibíjí vážnost (návštěva gulagu), ale typickou ruskou absurdnost si stejně zachovají.

Neodpustil jsem si jemná šťouchnutí do kulturních nedorozumění, ale snad z toho čouhá i respekt k lidem, které jsem potkal. Dělán si legraci, kde si o to situace říká, jinde dávám prostor respektu k lidem, co jsme potkali.

V drobných obrazech jsem se taky snažil zachytit ozvěnu dávných stop českých legionářů — ne jako nějakou školní poučku, spíš jako výraz obdivu a pozdrav přes století.

Pokud jsi názoru, že realita je nejlepší scenárista, máš rád vlaky, a jsi zvědavý, jaký příběh bude mít další stanice, tak nabízím tenhle přepis. Návod „jak přežít Transsib“ to není, protože mýtus, že v Rusku nejde přežít, tímto chci vyvrátit, aniž bych se za nějakýho fanatického rusofila považoval.

Protože to, co Rusko předvádí dnes - za to obyčejný ruský člověk, Petrohradská Ermitáž, Tolstého nebo Čechovovy knihy, Kandinského obrazy, Čajkovského nebo Rachmaninova muzika, film Moskva slzám nevěří - ani tenhle deník z Expedice Bajkal nemůžou ;-).

Milan, listopad 2025

PÁTEK, 7. ČERVNA 2019

08:45 Sraz na letišti Praha Ruzyně, Terminal 1
10:10 Odlet SU 2011 do Moskvy
13:50 Přílet na letišti Sheremetyevo, Terminal E
(místní čas, GMT+3, tj. +1 proti odletu)
násl. Taxi do Českého domu (cca 45 min.)
násl. Check-in, Český dům,
3-я Тверская-Ямская ул., 36/40, Москва
násl. dle domluvy

SOBOTA, 8. ČERVNA 2019

ráno Snídaně
násl. Prohlídka Moskvy
Nákup potravin do vlaku

22:30 Check-in, Yaroslavskiy Vokzal,
Комсомольская пл., 5, Москва
23:45 Odjezd Trans-Siberian Express „ВОСТОК“
Moskva – Irkutsk – (Beijing)
Поезд / Train 020ЩЦ



BOARDING PASS / ПОСАДОЧНЫЙ ТАЛОН

Issued by / Выдан



PNR Code / Код брони

JJMLMQ

Passenger name / Фамилия пассажира

BAIKAL EXPEDITION 2019

From / От

PRAGUE / PRG

To / До

MOSCOW SHEREMET / SVO

Carrier/Flight /
Перевозчик/Рейс

SU 2011

Class/Date /
Класс/Дата

N 07 JUN

Boarding time /
Время посадки

09:30

Depart time /
Время вылета

10:10

Gate / Выход

B4

Seat / Место

21A 21B
21C 21D
21E



Gate closes 20 minutes before departure

Посадка заканчивается за 20 минут до вылета

Gate is subject to change
Выход может быть изменен

Electronic ticket

5553499493375

Passenger coupon / Купон для пассажира



Passenger name / Фамилия пассажира

BAIKAL EXPEDITION 2019

TERMINAL: 1

From / От

PRAGUE / PRG

To / До

MOSCOW SHEREMET / SVO

AEROFLOT

Flight No /
Номер рейса

SU 2011

Class/Date /
Класс/Дата

N 07 JUN

Time /
Время

10:10

Boarding time /
Время посадки

09:30

Seq. No

37

Gate / Выход

B4

Seat / Место

21A 21B 21E
21C 21D

5553499493375

MOSKVA



7.-8.6. 2019



125047 Moskva, 3 Tverskaja (směrem k 30-40)
Tel.: +7 495 787 78 55, 8P. linka: +420 234 668 111
moscow@czcenter.cz, czechydom@czcenter.cz
www.czcentermoscow.ru, czechydom.ru
www.facebook.com/czechydommoscow

CZECH CENTER - CZECH HOUSE MOSCOW



ЧЕШСКИЙ ЦЕНТР - ЧЕШСКИЙ ДОМ
ČESKÉ CENTRUM - ČESKÝ DŮM

ČESKÉ CENTRUM - ČESKÝ DŮM MOSKVA

VÍTÁME VÁS / WELCOME



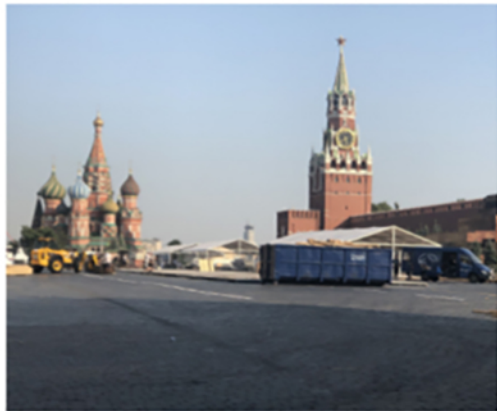
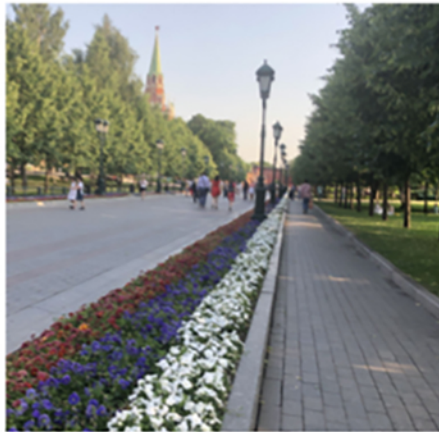
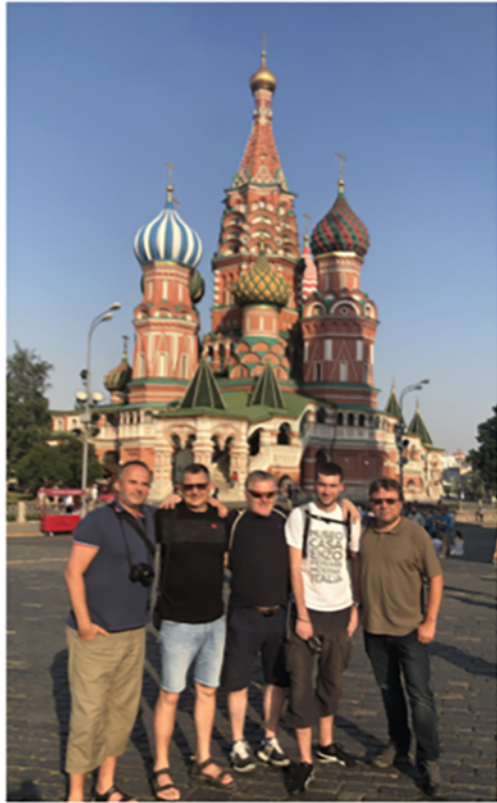
Přijímá / Receives
710-712-714

Jízdenka / Ticket
BAIKAL
EXPEDITION

Informace / Information

7-8.6.









TRANS-SIBIŘSKÝ EXPRES #20 "VOSTOK" MOSKVA → PEKING, 8. června 2019
Маршрут поезда 020Щ «Восток» Москва → Пекин на 8 июня 2019



Stanice Станция	časové pásmo	km	PŘÍJEZD Прибытие místní čas	ve stanici	ODJEZD Отправление místní čas	čas mezi stanicemi	celkem na cestě	km/h mezi stanicemi	prům. rychlost
1 Moskva Yaroslavsky Москва Ярославская	UTC+3	0			8.6. 23:45				
2 Vladimir Владимир	UTC+3	210	9.6. 02:26	(0:26)	9.6. 02:52	2:41:00	2:41:00	78,26	78,26
3 Nizhnyj Novgorod Нижний Новгород	UTC+3	461	9.6. 05:37	(0:12)	9.6. 05:49	2:45:00	5:52:00	91,27	78,58
4 Semenov Семёнов	UTC+3	530	9.6. 06:39	(0:02)	9.6. 06:41	0:50:00	6:54:00	82,80	76,81
5 Vyatka - Kirov Киров	UTC+3	917	9.6. 11:48	(0:15)	9.6. 12:03	5:07:00	12:03:00	75,64	76,10
6 St. Balezino Балезино	UTC+4	1 154	9.6. 16:31	(0:26)	9.6. 16:57	3:28:00	15:46:00	68,37	73,19
7 Perm-2 Пермь-2	UTC+5	1 397	9.6. 21:41	(0:20)	9.6. 22:01	3:44:00	19:56:00	65,09	70,08
8 Yekaterinburg Екатеринбург	UTC+5	1 778	10.6. 03:14	(0:28)	10.6. 03:42	5:13:00	25:29:00	73,04	69,77
9 Tyumen Тюмень	UTC+5	2 104	10.6. 07:55	(0:20)	10.6. 08:15	4:13:00	30:10:00	77,31	69,75
10 Ishim Ишим	UTC+5	2 393	10.6. 12:00	(0:15)	10.6. 12:15	3:45:00	34:15:00	77,07	69,87
11 Omsk Омск	UTC+6	2 676	10.6. 16:20	(0:41)	10.6. 17:01	3:05:00	37:35:00	91,78	71,20
12 Barabinsk Барабинск	UTC+7	3 000	10.6. 21:25	(0:30)	10.6. 21:55	3:24:00	41:40:00	95,29	72,00
13 Novosibirsk Новосибирск	UTC+7	3 303	11.6. 01:26	(0:18)	11.6. 01:44	3:31:00	45:41:00	86,16	72,30
14 Yurga 1 Юрга-1	UTC+7	3 459	11.6. 03:52	(0:02)	11.6. 03:54	2:08:00	48:07:00	73,13	71,89
15 Yashkino Яшкино	UTC+7	3 505	11.6. 04:33	(0:02)	11.6. 04:35	0:39:00	48:48:00	70,77	71,82
16 Tayga Тайга	UTC+7	3 532	11.6. 05:02	(0:04)	11.6. 05:06	0:27:00	49:17:00	60,00	71,67
17 Mariinsk Мариинск	UTC+7	3 680	11.6. 06:59	(0:34)	11.6. 07:33	1:53:00	51:14:00	78,58	71,83
18 Krasnoyarsk Красноярск	UTC+7	4 065	11.6. 12:58	(0:22)	11.6. 13:20	5:25:00	57:13:00	71,08	71,05
19 Kansk Канск	UTC+7	4 312	11.6. 17:02	(0:01)	11.6. 17:03	3:42:00	61:17:00	66,76	70,36
20 Ilansky Иланская	UTC+7	4 344	11.6. 17:37	(0:20)	11.6. 17:57	0:34:00	61:52:00	56,47	70,22
21 Nizhneudinsk Нижнеудинск	UTC+8	4 647	11.6. 23:48	(0:13)	12.6. 00:01	4:51:00	67:03:00	62,47	69,31
22 Zima Зима	UTC+8	4 902	12.6. 03:25	(0:30)	12.6. 03:55	3:24:00	70:40:00	75,00	69,37
23 Irkutsk Иркутск	UTC+8	5 153	12.6. 07:40	(0:23)	12.6. 08:03	3:45:00	74:55:00	66,93	68,78



Transsibiřská magistrála (Транссибирская магистраль) neboli **Transsib** (Транссиб) je nejdelší železniční trať na světě. Hlavní dopravní tepna Ruska měří z Moskvy do Vladivostoku 9 288 km. Stavba byla zahájena za vlády ruského cara Alexandra III. a trvala 26 let.

Po založení přístavu Vladivostok v roce 1860, který měl zajistit kontrolu nad pobřežím Tichého oceánu, vyvstala potřeba lepšího a rychlejšího dopravního spojení s evropskou částí Ruska. Roku 1891 byl zahájen ambiciózní plán na propojení Sibíře železniční tratí; stavělo se od obou konců proti sobě. Tam, kam dorazila trať, vznikala nová města. Některá zase zanikla, jiná se postupně stala velkoměsty. Roku 1929 se začalo s elektrifikací, která byla dokončena 25. prosince 2002. Rozlehlé travnaté stepi, nekonečné březové lesíky a občasné malebné dřevěné vesničky, kde to vypadá, že se zastavil čas, se střídají s rezavějícími pozůstatky sovětského průmyslu a se sibiřskými velkoměsty. Tak vypadá cesta na konec světa, nebo alespoň do Irkutsku. Cestování na této legendární, až 8 časových pásem protínající železniční trati je unikátním zážitkem, lze ztratit pojem o čase, zažít ruskou pohostinnost, nacpat se k prasknutí pirožkami či zjistit, že po pár samohonkách dokážete plynule rusky debatovat o historii carské velkoříše. Navíc když s sebou máte baterii chutných Budvarů...

Vladimir

9.6. 2:26

km 210

UTC+3

Nizhny Novgorod

9.6. 5:37

km 461

UTC+3



Semyonov

9.6. 6:39

km 530

UTC+3

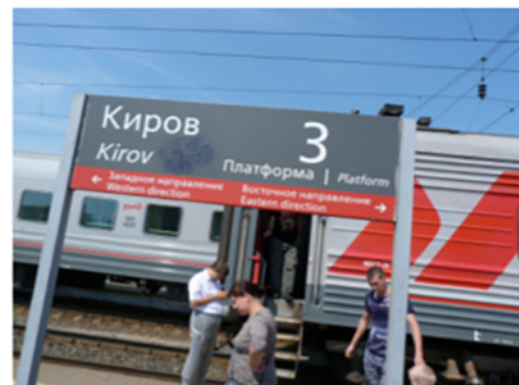


Kirov

9.6. 11:48

km 917

UTC+3



Balezino

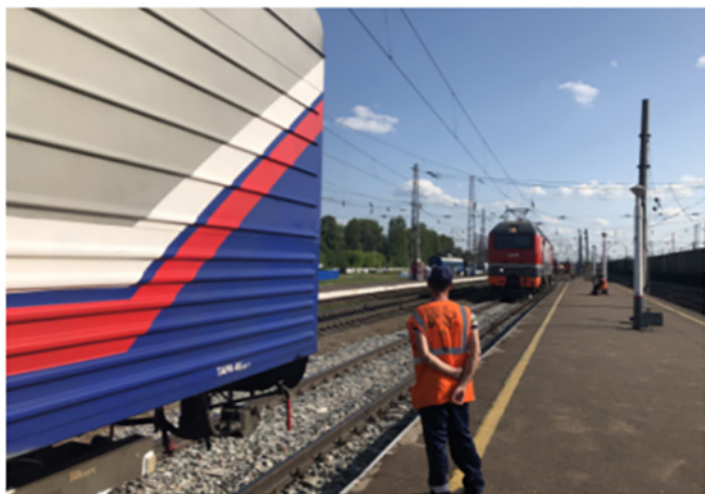
9.6. 16:31

km 1154

UTC+4

ST. BALEZINO

1.154 od Moskvy. 16,5 tis. obyvatel, má od r. 2012 status vesnice a je to důležitý dopravní bod na TS magistrale. Vlaky zde stojí alespoň 30 minut, protože se provádí technická údržba: zde se totiž mění střídavý proud (AC-accurat current) na proud stejnosměrný (DC-direct current).



Perm

9.6. 21:41

km 1397

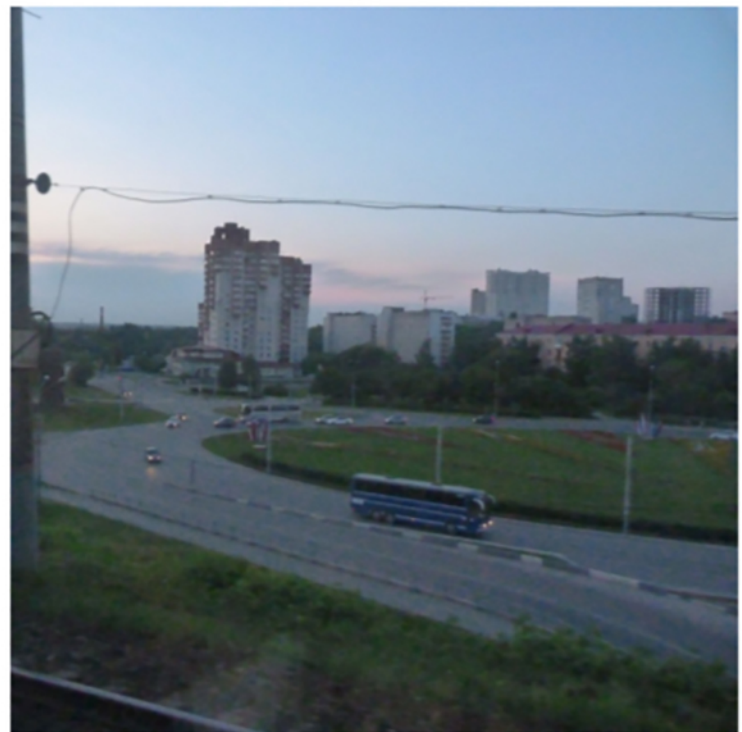
UTC+5



Perm

(1.397 km a 42 Budvarů od Moskvy, 3.756 km to go)

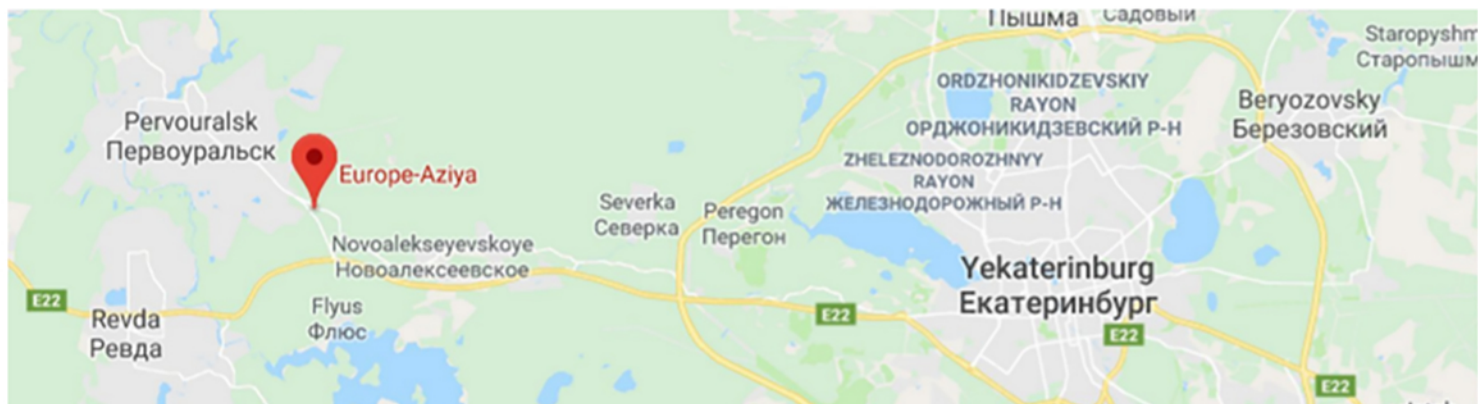
Město s 990.000 obyvateli (13. nejlidnatější v Rusku), za CCCP mělo přes milion obyvatel. V letech 1940-57 se jmenoval MOLOTOV, ne podle koktejlu, ale podle Stalinova ministra zahraničních věcí. Leží na řece Kama, což je jednak největší přítok Volhy a jednak nejhlubší řeka v Rusku. Perm je strategické město na Urale, nechal jej vybudovat car Petr Veliký (a taky Jekaterinburg). Z původní vesnice zde tak již v 19. století byla řada průmyslových závodů, opera, univerzita. Perm je naše poslední zastávka na evropském kontinentě, příští stanice Jekatěrinburg je již v Asii.



Geografické hranice, které oddělují Evropu a Asii, jsou Bospor, Dardanely, Kavkaz a Ural. Vodní hranice zahrnují Egejské moře, Černé moře, Kaspické moře a řeku Ural. Tato linie je také známá jako **euroasijská hranice**.

Vnitrostátní hranice mezi Evropou a Asií v Rusku však existuje víceméně jen na papíře. Mezi oběma kontinenty není žádný významný fyzický rozdíl, hranice je jen historickou a kulturní stavbou. Ale jak poznáme později, asijská Rusová fakt nejsou a nechtějí být Evropany.

Symbolická hranice mezi Evropou a Asií na trans-sibiřské magistrále je na 1.777 km, mezi Pervouralskem a Jekatěrinburgem, blízko železniční stanice Veršina. Je zde monument, ve dne viditelný z okna vlaku, ve směru do Jekaterinburgu po pravé straně.



Yekaterinburg

10.6. 3:14

km 1778

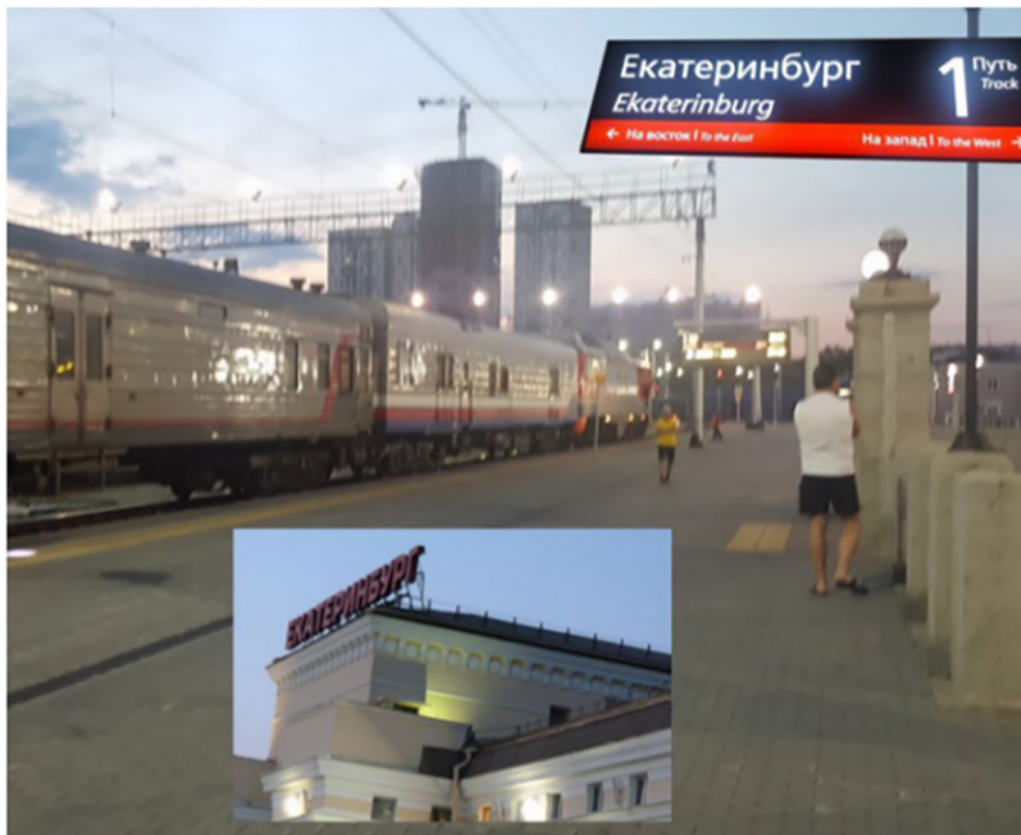
UTC+5

Jekatěrinburg

(3.375 km do Irkutsku / 1.778 km od Moskvy)

je s 1,5 mil. obyvatel 4. největší ruské město. Významem je však po Moskvě a St. Peterburgu třetím nejdůležitějším centrem Ruska. (Koneckonců Boris Jelcin z něj udělal záložní hlavní město, "kdyby v Moskvě pro vládu nebylo bezpečno".) Město založil v 18. stol. car Petr a pojmenoval jej po své ženě Kateřině. Za komoušů se město jmenovalo Sverdlovsk. Leží na asijské straně Uralu, je to vstupní místo do Sibiře a "okno do Asie", všude dokola je hafo surovin, což z oblasti činí strategickou zásobárnu ruské ekonomiky. V 21. století se objem obchodu, byznysu, turistiky násobí, význam města stoupá, město kvete. Je tu metro, 6 dálnic, 7 hlavních železničních tratí, letiště.

Jo a vloni se tu na MS ve fotbale hrály 4 zápasy.



Tyumen

10.6. 7:55

km 2104

UTC+5

Tjumeň

(3.149 do cíle) je vůbec první ruské sídlo na Sibiři. V 1586 jej založili jako vojenské sídlo při ruské expanzi na východ. Díky poloze na splavných řekách je od založení důležitým uzlem pro průmysl, dopravu surovin. Říká se mu "hlavní město vesnic" zejména proto, že po staletí rostl bez jakýchkoli plánů, do šířky a architektura je eklectický mix různých stylů z různých období, z různého harampádí. Narodila se tu biatlonistka Kuzmina, olympijská vítězka za Slovensko.



Trat' je skvělá, moderní (to muselo stát prachů!). Příroda ale stále stejná - převážně břízy a borovice. Počasí letní, vlak klimatizovanej. Personál příšernej, ale díky Budvaru jsme oblíbeni. Zemljanky nevidim. Žasnu, že když je jednou za 100 km nějaký přejezd, uprostřed stepi, a u něj čeká třeba 15 aut. Ty šraňky musej bejt stažený půl dne nebo co....

Ishim

10.6. 12:00

km 2393

UTC+5

IŠIM

(ujeto 2.393 km) Až do bolševického převratu ve městě v r. 1919 se zde konal 2x ročně po dobu 198 let nejvýznamnější sibiřský obchodní trh, jehož tradici založil - kdo jiný než Petr Veliký. Ishim je konečnou evropské dálniční trasy E22 (z Británie přes Holandsko, Německo, Švédsko, Lotyšsko do Ruska). Taxi do Omsku odtud stojí 15.000 rublů, poučil mě místní policajt, který mě chtěl zatknout za to, že jsem pil Budvar na peróně. Éto zákon!, skazál on, ale nakonec jsme si potřásli rukou a jsem volnej. Odznáček nechťel.



V Išimi jsem poněkolkáté ověřil, že v Rusku je nejspíš národním sportem dobíhání vlaků, míněno zejména osobních. Ale v žádném stresu!, prostě normálka... Koukáš na to jako blázen! To takový Ivan stojí na peróně s bábuškou, manželkou a dětmi, vlak se rozjede, Ivan zapálí papirosu, v klidu pokouří, "Váňuško, sokol jásnýj, abys pomalu běžel", řekne matka, Váňa se poplácá po zádech s rodinou, oceluje děti a vydá se za vlakem. Na konci stanice se chytne na schodech vagónu tyče, zamává rodině a jede se...



Omsk

10.6. 16:20
km 2676
UTC+6

OMSK

(16:55 místní čas) Jsme za polovinou cesty!: ujeli jsme 2 676 km a zbývá nám už jen slaboučkých 2 477 km. Omsk, na řece Irtyš, s 1,1 mil. obyvateli je u nás profláklej zejména jako hokejové město, kde hrál Ярда Ярп, #68. A to ve městě není pětihvězdičkový hotel!! Nejluxusnější Maják Korpus Irtyš má 4 hvězdy a jednolůžák na dnes stojí 3.850 rublů (asi 1.370 Kč).

Město vzniklo 1716, aby chránilo východní ruskou hranici proti Kyrgyzům a nomádům. Sympatické na něm je, že v letech 1918-1920 bylo hlavním městem antibolševického Ruského státu pod vládou bělogvardějce admirála Kolčaka a drželo carské zlaté rezervy, které strážily československé sibiřské legie... O nich ještě bude řeč někdy příště, protože tady na Sibiři dávaly před sto lety bolševikovi pěkně zahulit.

Omsk má zelenobílé nádraží. :-) Když z něj vystoupíš, přímo proti Tobě Tě praskne do očí socha ... Lenina. Poohlédnout se kolem se moc nevyplatí, lepší je zalézt zpátky. V nádražní budově Ti mladá hosteska vnucuje SIM kartu s nelimitovanými daty a 800 minut hovorů po Rusku za - 240 rublů měsíčně!!!, což je necelých 86 Kč. Po návratu si musím povídat s T-Mobile...



Тариф «Х»	предоплата на месяц + 1 руб в месяц на выкл. отключено	100 минут в месяц «Безлимит на МТС России»	200 SMS в месяц	5 руб/мес	в сети МТС России	70 руб/мес	*111*101
Тарифы	БЕЗЛИМИТ	800 минут в месяц на выкл. отключено	800 SMS в месяц	включено в пакет	в сети МТС России + за границей	240 руб/мес (с 1 по 12 мес.)	*111*11

VLAK

Rychlík #20 Moskva-Peking má 9 vagónů: 2 poštovní, 6 spacích a jeden restaurační. V každém spacím vagónu je 9 kupé po 4 lůžkách, služebna a ložnice průvodčího, chodbička a na každém konci vagónu záchod. Bez wifi, zásuvky jen na chodbě, jedna na 2 kupé (soused má psa, tak jsme v pohodě).

V kupé jsou dvě a dvě lůžka, stolek, který nejde složit a nad dveřmi televize, která nefunguje, protože k nim nejsou antény. Vlak je zaplněn talk z půlky. Skupina německých gerontů (ta to má s polopenzí a tak mají rezervovaný restaurační vůz od 10-11 a 19-20), Nor někde od Guardemonu v mém věku s manželkou (jedou z Moskvy, budou 2 dny na Bajkale, den v Ulánbátar, den někde na farmě v Mongolsku a 3 dny v Pekingu a šup érem do Osla), nás 5 a pestrá paleta domorodců. Pokud o Rusech něžně říkám, že to jsou arogantní militantní hovada (něžně proto, že oni za to vlastně ani nemůžou), tak moji partáci souhlasně pokyvují.



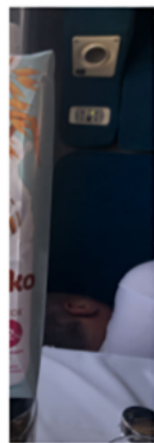
Lůžko je čisté, dostatečně tvrdé, ale pro nás ramenáče úzké. S Vlastíkem jsme si koupili celé kupé, tak jsme v pohodě, ale kamarádi jsou tam 3 (od Krasnojarsku budou 4) a to už je maso. Ale když se spodní postele složej, tak se dá s pivem tlachat i v pěti. Sprcha je ve vlaku jedna, stojí 150 rublů na neomezenou dobu, aspoň me nikdo nevyhazoval. Proud vody se nedá čekat jako doma, ale voda dosáhne všude. V ceně je i šampón a ručník, což jsem neriskoval, mám svoje.





STRAVOVÁNÍ

V Moskvě ve Špáru jsme nakoupili chleba, sýry, paštiky, konzervy, zeleninu a tak, protože prej ve vlaku je všechno drahý a mají jen hemenex. A vybavli jsme se drobněma rublama, protože prej po perónech po cestě běhají poslíčci s pirožky a sosískami. Všechno špatně... Druhé den už nákup z Moskvy leze krkem, zato v jídelňáku je výběr jak v Alcronu s cenama jako v Koruně (říká hoteliér ze Studánky u Rychnova n.K.), akorát hemenex nemají, resp. vedoucí Táňa neví, co to je. Po perónech neběhá žádná Honza Dítě, akorát občas nějaké čokl, ale jsou tam stánky s tyčinkami Mars, Snickers, Bounty a s marózenoje.. V Išumu si kucí koupili na první koleji grilovaný kuře. Grilovaný bylo teda na grilu, na nástupišti u první koleje si ho jen koupili. Naším následovníkům bych doporučil nastoupit do vlaku pouze s vodou a pár lahvičkama jako my. Ostatní se snadno a za pár šupů pořídí po cestě. V každém vagóně je samovar, který je hojně využíván: cestující si dělají čaj, kafe nebo instantní políčky. Jídelňák je něco! Vypadá jak Masarykův salón, je v rodinné péči matky Táni (52, obsluha) s dcerami-dvojčaty (34) Táňou (vedoucí) a Žeňou (kuchařka). Kromě toho, že tam pruská skupina (tázali jsme se Táni ml., zda ji nevádí obsluhovat je, když prohráli válku, ale nevěděla jakou) má tu polopenzi, do něj za celou dobu chodí jen ten norský pár, jinak z toho my máme klubovnu. A open account. A za tři plechovky máme dovoleno mít v ledničce naše kartóny s Budvary.



Barabinsk

10.6. 21:25

km 3000

UTC+7

BARABINSK

Sídlo s asi 30.000 obyvateli má status města od r. 1917,

když vzniklo asi o 10 let dříve. V lednu tu mají zimu až -47 stupňů, prej ani válenky nepomůžou a vodka zamzne, což je óčeň plócho. Za to teď v červnu v půl desátý večer je plus 15 stupňů a vodka údajně nezamrzá. Město existuje nejspíš proto, že z Omsku do Novosibirsku je to daleko a někde mezi prostě musí být výhybka, pošta, poliklinika, benzínka a tak. Kilometrovník ukazuje 3.000, takže od Omsku jsme 346 a do Novosibirsku 303 kiláčků.

Nutno podotknout, že v této zatím největší díře jsou první proaktivní perónní prodavači. "Žárenaja rýba!" je asi zdejší osvědčený vyvolávaný slogan, ale při bližším ohledání nabízeného produktu raději zůstáváme u svých zteplalých zásob a darů kuchyně naší klubovny.



Z čeho jsem litostivej je, že nejdou stahovat okna. Romantika s lokty v okně je nenávratně pryč v čase a směs nevyvětratelných oděrů, linoucích se z otevřených kupé jdo chodbičky e nezaměnitelná! Gentlemani a dámy by se cítili kompromitováni, ale na to se nehraje. Vzhledem k tropickým teplotám je třeba k dobru RŽD (Russkije železnyje dorogi) přiznat, že klimatizace funguje - pokud ji průvodčí zapne.

Toalety jsou udržovány, ale běda vám, když pozdě jako Vlasta zjistíte, že "30 minut před stanicí, ve stanicích a 30 minut po stanicí je sanitární zóna" a - nělžjá!". Děžúrnyj Andrej (na snímku vpravo), podle Vlasty samolibej buzerantskej blb s IQ 80, ode mě dostal slíbeno maróženoje v příští stanici, záchod Vlastovi otevřel a tak nakonec všechno dobře dopadlo tam, kam mělo.





Průvodčí jsou kapitola sama pro sebe. Asi to není bůhvíjak placená práce a dělá ji obskurní panoptikum 50+ lidiček, jejichž nezbytnou výbavou je pneumatika (kam se na ně hrabu, já mám proti nim galusku). Mají permaenentně zamračené ksichty a železnou kliku v ruce, kterou mohou libovolně zamykat hajzly, klimatizaci, průchody do dalších vagónů a s gusem té pravomoci využívají. Klikou taky posouvají digitální hodiny ve vlaku, když překročíme časové pásmo (ale Andrej na to kašle, my máme v našem vagónu č. 10 pořád Permský čas, tj. o 2 hodiny blbě). Když dostanou příležitost, s neskryvaným gusem buzerují a upozorňují, co všechno se nesmí. Já jsem ale s každým hned kámoš a Ljéňuška, Andrjoša i Svjetlana od sprchy jsou moji miláčky a můžu jít na záchod i 5 minut před stanicí :-)!

Novosibirsk

11.6. 1:26

km 3303

UTC+7



NOVOSIBIRSK

Třetí nejlidnatější město v mátičce Rusi, největší asijské ruské město má 1,6 mio. obyvatel a vzniklo coby město na trati TS magistrály v r. 1893 za cara Nikolaje ("éto ten, što vydal manifest, dla katórovo vsje děvočky nádo jebat' jest", říká Aleksej. Aleksej je voják ze sousedního kupé, který slouží na mongolských hranicích, z Mongolska pašuje vodku Čingischán a ve vlaku pije 60% samohonku ze křenu (!), což je nepřenositelný zážitek...

Bolševici se sice měsíc po VŘSR (pro nehistoriky: tj. v prosinci 1917) do města dostali s cílem jej taky zotročit, ale Československé legie spolu s bělogvardějci město hájili a drželi až do 1919, kdy je Red Army pobila jak žito.

Vedoucí perónu pochopil, že u nich na perónu, v jednu ráno, na počest města, nádo piť Budvar poté, co jsme mu objasnili, že Češi vypijí 140 litrů piva per kapíta ročně vklučáníje rebjónok.

Majestátná nádražní budova je ovšem zelenobílá a majestátný je ale zejména Ob, veletok, který jen tak někde neuvidíš. Škoda, že je noc, fotku řeky lze prodat jako "any city by night"...

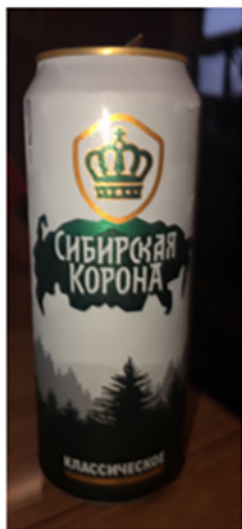


Yurga

11.6. 3:52

km 3459

UTC+7



JURGA

(3:52 ráno, 26 hod 38 min. do cíle) Sídlo 74. motostřelecké divize je městem teprve od r. 1948. Do rozpadu sojuzu mělo ke 100.000 obyvatel, dnes prý 80.000. Jestli to jsou všechno bigoš, se nedá zjistit, to je tajná strategická informace. Pro nás mnohem strategičtější informace je to, že nám zbývá 42 Budvarů. Táňa & spol. v jídelně disponují půllitrovkami piva Sibirskaja Korona, což je týlové zabezpečení, které je nutno nebrat na lehkou váhu. To je asi tak všechno. Dobré ráno



Yashkino

11.6. 4:33

km 3505

UTC+7

JAŠKINO

(1.648 km do cíle) Je sídlo se 14.000 obyvateli mezi Novosibirem a Krasnojarskem. Vzniklo jako místo na trati, u kterého vybudovali cementárnu. V Rusku je profláklé jako brand pro stejnojmenné sušenky, které prostě musíš milovat. Kromě toho jsou místní pyšní ještě na 4 školy a technické učňák, které mají a dokonce i mateřskou školu (dětský sad)!!! Proč tady ale vlak stavěl, netuším.



Tajga

11.6. 5:02
km 3532
UTC+7



TAJGA

je křižovatkou na transsibiřské magistrále už od 19. století. Taxík z Novosibirsku si to sem troufne podle inzerátu za 5 hodin (vlak to dá za 3,5 hodiny).

Tajga je sice přes 100 let "město", ale kromě kolejí a tygrů v okolí není jakkoli zaznamenáníhodné. Koleje je vidět, tygry ne. Vzhledem k tomu, že jsme tudy projížděli v 5 ráno, беру za vděk fotografiemi z cestovatelských webů.



Mariinsk

11.6. 6:59
km 3680
UTC+7

MARIINSK

Narozdíl od předchozích stanic, toto místo je nejenom na trati, ale vede skrz něj silniční tah Novosibirsk-Krasnojarsk, ale to je asi všechno.

Prostě tu v sedm ráno na půl hodiny staví vlak, no...



Nějak mě po ránu (teda je poledne, ale to je na dálkové trase jedno) nic podnětného nenapadá, ale pohledem ven to vypadá, že se indiferentní rovinatá krajina zalitá sluncem dnes změnila na mírně kopcovitou a oblačnou. Podařilo se mi zachytit záběry, které si nezdají se scénériemi z vynikajícího a nedoceněného filmu pana Menzela "Život a neobyčejná dobrodružství vojáka Čonkina".

Krasnoyarsk

11.6. 12:58

km 4065

UTC+7

KRASNOJARSK

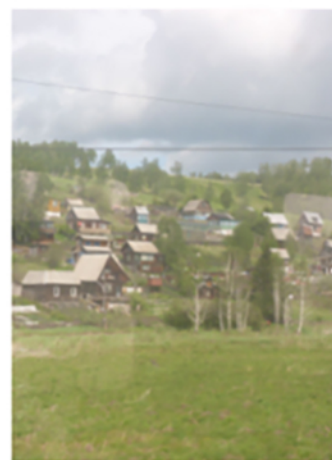
(km 4.065) Je důležitý dopravní uzel, protože zde nastupuje poslední člen expedice Kamil, který se tu zastavil postavit elektrárnu.

V okolí tohoto miliónového města u veletoku Jeniseje (tam, co Oleg zrní seje) je největší světové ložisko hliníku. Nebo aluminia? Větší polovina naší vědecky vzdělané výpravy se přiklání k hliníku, protože se Erich, který hlasoval pro aluminium s argumentem, že hliník je přece v Humpolci, urazil, zamkl se v kupé a zatáhl záclonky.

Zatímco u nás se třicetiletě válčilo, na Sibiři založili v 1628 hraniční město Krásny Jar, aby ochránilo Rus před útoky domorodců z okolí řek Kača a Jeniseje (to Oleg teprve začínal sít). Před sto lety městu usilovně pomáhaly Československé legie, které ho chránily před bolševickým terorem. Chlapci to vydrželi dva roky a na zdejších hřbitově za to mají pomník. Za Stalina bylo město centrem systému gulagů (Oleg sel o život). A po rozpadu CCCP se soudruzi, co privatizovali závody na zpracování hliníku, navzájem mordovali, oligarchové se podráždili, práskali se, kradli si kuličky. Problémy s vlastnictvím zdejších lukrativních továren i se způsoby zdejších byznysmenů přetrvávají dodnes. Městu proto přezdíváme Velký Burešov.

To nic nemění na tom, že Krasnojarská kavárna považuje město a okolí za nekrásnější místo v Sibiři. Co na to říká Oleg se nepodařilo zjistit. Stále seje u Jeniseje, občas sice sprostě kleje na to, co se kolem děje, jinak jemu vesele je.





Kansk

11.6. 17:02

km 4312

UTC+7

KANSK

(841 km do cíle) Minutová zastávka v městě, kde žije 90.000 lidí a počet klesá. Oblast je jedním z největších ložisk lignitu na světě, ve městě je letecká základna, ale nejzajímavější je, že odtud do příští stanice Ilanskyj budeme mít nejnižší průměrnou cestovní rychlost (56,5 km/h).

V klubovně vedeme při, proč zpomalujeme. Názory se různí: staré koleje / pojedeme do kopce / na trati budou stáda bůvolů, kterým je třeba dát přednost / lokomotiva už má dost.

Apropó, nejrychleji jsme jeli z Išim do Omsk (průměrně 91,7 km/h), Petrův krokoměr ukazoval až 144 km/h. Petr má krokoměr zapnutý už z Moskvy a prý podle něj zhubl už o 107 kilo.

Po cestě je nutné kulturně žít, tudíž hrajeme v klubovně hru Whiskuj, ve které se hádají filmové hlášky, filmová hudba a tak.



Wifi ve vlaku není a se světem se pojíme přes hotspot, který jsem udělal ze záložní Xperia se simkou od operátora MTS. Nejapný vtíp je v tom, že Xperia je starý piece of shit, blbě mapuje signál a při spuštění hotspotu se vybije do 250 minut, takže je skoro stále v nabíječce. Stará dobrá Nokia 6313 by posloužila líp. Větší problém je v tom, že MTS nemá pokrytí po celé trase. Takže zatímco na ajfounu vesele fluktuuji kvanta silných regionálních sítí, hotspot nefunguje.

Ve větších městech jsou přestávky až půl hodiny, v Omsku 40 minut. To s Vlastou a Tomášem vysmahneme přes rentgen před nádraží, abychom měli aspoň pocit, že jsme někde byli. Každá stanice je však vybavena jak na letišti, na bezpečnost je kladen velký důraz. Všude policajti, vstupní rentgeny, kontroly lidí i bagáže při vstupu do nádražní budovy i při vstupu na perón. Takže kvůli pár fotkám venku sundáváme opasky, hodinky. Jelikož jízdenky nám děžurnaja sebrala už v Moskvě, tak kontrolám svojí brilantní ruštinou s burjackým akcentem objasním, že "ja z pójezda Maskvá-Pekin i tólko fotečky sdělal" a to stačí. Jsou zvyklí. A v pohodě, sice velmi ostražití, ale bez arogance, zdvořilí. Koneckonců, moje přívětivá tvář vikinga v kombinaci s perfektním jazykovým vybavením jim evidentně konvenuje.

Hygiena: Ve vlaku je jedna sprcha. Kromě Norů do ní chodíme jenom my, někteří z nás tam byli i vícekrát :-). Zuby si čistíme na WC, kde se voda spouští tak, že zespodu musíš zatlačit do té kovové hubičky, z které voda vytéká. To zaměstná jednu ruku a zaplní umyvadélko. KOrnout z obou dlaní neuděláš ani náhodou. Já mám s sebou plecháček, takže tím problém řeším, jak to dělají ostatní - to jsem se ještě neptal... Dál bych to nerozváděl.

Ilansky

11.6. 17:37

km 4344

UTC+7



ILANSKYJ

(809 km do cíle) Původně vesnice ze 17. století je zaznamenaná tím, že jsme zde viděli v protisměru projet vlak se 140 vagóny koksu. Lokomotiva - 70 vagónů - 2 lokomotivy - 70 vagónů-lokomotiva. Vlak dlouhý asi 5 minut. Vagóny mix: válečné dobytčáky až po letošní faceliftovou produkci, lokomotivy všechny červené, umyté, v jednotném brandu.



RŽD (ruskyje železnyje dorogi) je překvapivě slušnej oddíl. Vlaky jezdí na minutu na čas, nádraží jsou čistá, jednotně brandovaná, personál vyceпованей. Říkala včera Táňa ml., servírka z klubovny, že třeba ve tři ráno může do vlaku přistoupit inspektor, který provede prověrku personálu, každému dá dejchnout, zkontroluje, jestli je v samovaru a ve sprše voda, na záchodech papír a mejdlo a když najde jakýkoli prblém, může kohokoli vyhodit třeba i na příští stanici. A proto ona si pivo s námi ani teď po půlnoci nedá, protože se bojí o místo. Donutila nás k dohodě, že kdyby nějaký takovej bourák nastoupil, tak nás vzbudí a my si bleskem odneseme kartóny s Budvarem z její lednice, protože by jinak měla problém. Vzhledem k tomu, že Vlasta skandálně podcenil velikost dodávky, obava z revizora bude dnešní noc už lichá. Žádnýmu inspektorovi stejně náš vlak БОСТОК nestojí za námahu, a tak u nás ve vagónu 10 na hajzlu není v zásobníku mejdlo už od Moskvy. Protože 30 minut před a po nelze použít toaletu, je někdy třeba jít do stanice. Což je překvapení, ale zaplat'bůh aspoň za to....

Nizhneudinsk

11.6. 23:48
km 4647
UTC+8



NIŽNĚUDINSK

(předposlední zastávka, 506 km do cíle) Město velké asi jako Tábor, ale asi o 250 let mladší, je dnes zejména materiální základnou a opravnou zbraní a techniky Centrálního vojenského okruhu ruské armády. Před 32 lety sem stáhli z Mongolska 93. motostřeleckou divizi, která tu nyní má hnízdo. To prosím nikde nešířit, jelikož je to tajná vojenská informace, kterou Tomáš získal za pirožek v nádražním bufetu. Nádvakem za spropitné 5 rublů jsme se dozvěděli, že v lednu tu je až -50 stupňů a pirožky na peróně stojí třikrát tolik. Jsme už v našem nejzažším časovém pásmu, 6 hodin napřed od Prahy a tak zůstaneme až do soboty. Rozloučili jsme se s naší klubovnou/jídelňákem, s dvojčaty Táňou a Žeňou jsme se vyfotili. Dozvěděli se, že na hranice (Zabajskala) to mají ještě den a půl, tj. celkem 5 dní a po 4 dnech jedou stejným vlakem zpátky. Tuto cestu absolvují 4x v řadě, což jim zabere měsíc. Jejich měsíční plat za to je 13.000 rublů (cca 4.600 Kč). K tomu mají provizi 1% z útraty. Vzhledem k tomu, že do jídelňáku kromě německých důchodkyň, Norů a nás nikdo za celou dobu nepáchl, je nám jich líto.



Zima

12.6. 3:25
km 4902
UTC+8

ZIMA

Poslední zastávka na naší pouti, z které to bude už jen asi jako z Břeclavi přes Českou Třebovou na Wilsoňák.

Vesnice Staraja zima se datuje od 1743

a brzy se stala vyhledávaným odpočinkovým místem na koňské stezce z Moskvy. Dovede si někdo vůbec představit jet sem z Moskvy na koni? Tvl, to byli mazáci!

Dnes tudy, kromě TS magistrály vede i federální dálnice M53, přesto se odtud lidi už mohou stěhovat za lepším a z nějakých 50.000 za Brežněva jich tu je dnes okolo 32 tisíc.





KAMILŮV SLOUPEK

Vstávám (3,02 local time), budu muset vzít za Milana tu (Starou) Zimu, aby mi už odpustil pozdní nástup na tohle ruské soustředění :-). Mimochodem právě díky nočnímu stihání vlaku letadlem přes půl Sibíře jsem zažil po přistání v Krasnojarsku kus opravdového Ruska. Můj nový kamarád Sergej, který vedle mě seděl v letadle z Moskvy, vzdělaný sympaťák každým coulem, mi nabídl odvoz z letiště do města a trochu "avtoturistiky", abych tam taky něco viděl. Dva kamarádi, kteří pro nás přijeli, byli taky fajn a následoval přesun do města plný výjevů, které člověk vidí obvykle na youtube pod heslem autodoprava v Rusku, bohužel "live". Dvouproudá (něcojako)silnice je používána běžně jako dálnice se čtyřmi (chvillemi i více) "pruhy", auta se před/podjíždí a ve velkých rychlostech se pak různými triky (občas i trochu zázrakem) všechna nějak vejdou na tenhle kus špatného asfaltu. Ona ostatně i přistávací dráha krasnojarského letiště po dosednutí našeho velkého A-330 (velkostroj, který ČSA v jediném exempláři používají na Soul, létá ve veliké zemi vnitrostátní lety, a to s mnohem lepším cateringem než náš národní low-costový aeroklub) rozhoupala povážlivě letadlo výbuchy od podvozku, což Sergej komentoval lakonicky "privjět v Rosiji" a kvalita této runwaye naznačila, jak to bude vypadat s dopravní infrastrukturou v okolí. Paradoxně nejhorší je přímo ve městě, slovo tankodrom by uráželo poctivou výcvikovou plochu pro obrněnce a styl jízdy místních "za ruljom" k ní tak nějak po rusku prostě patří (a zjevně se s léty vůbec nemění). Polovina aut v této bojující smečce vozidel má řízení vpravo, nikoli z důvodu lásky k Anglii, ale jsou dovezená dálnévýchodní cestou z Japonska, což je za Uralem, jak se ostatně přesvědčíme všude, běžný standard. Ono v tomhle typu "bojového" trafficu je možná lepší moc nevidět a s typicky ruskou kombinací asertivity a mystiky jet slepě kupředu.. Končím, bude Zima (pouze názvem, ve vagonu No.5 vedro k zalknutí). Kamil



Jestliže jsem z 3-denní cesty vlakem měl obavy, tak zážitky z cesty je přebily. Když se zajímáš, leccos se od místních dozvíš. Kdy bych si pomyslel, že se dostanu do takových míst. Skutečnost předčila očekávání. Cesta byla (taky) cíl a je to najisto miň komerční záležitost než coast-to-coast v USA. A nikdo po mě nechtěl otisky prstů. Což mě připomíná minihistorku z odletu z Ruzyně, kde ve frontě na odbavení se mě nějaká komisiční uniformovaná slečna ptala, jak jsem se dostal na letiště? Po mém údivu co je jí po tom, jsem byl upozorněn, že stojím ve frontě na let do Philadelphia. Tak tam fakt nepoletím a coast-to-coast nehrozí. I když - never say never.

Irkutsk

12.6. 7:40

km 5153

UTC+8

IRKUTSK

Po 68 hod. jsme v cíli naší trans-sibiřské cesty po kolejích! Ještě se do města nad Angarou vrátíme, teď jen z nádraží okolo obskurních taxikářů (welcome to 80's!) k autu a autobusu a hurá do přírody!



STŘEDA, 12. ČERVNA 2019

IRKUTSK - TAŽERANSKÁ STEP - ZÁTOKA AJA -
JESKYNĚ V TAŽERANSKÉ STEPI - OSTROV OLCHON

- 07:40 Plánovaný příjezd do Irkutska
(místní čas, GMT+8, tj. +5 proti odjezdu)
Setkání s průvodcem:
Vladimir Musienko, +79041448585
násl. Snídaně v kavárně v Irkutsku
09:30 Cesta do zátoky Aja

Odjezd do Tažeranské stepi (oblast osady Jelancy), cesta trvá 4 hodiny. Téměř 40 km se táhne podél silnice step, unikátní přírodní krajina bohatá na minerály a jsou zde solná jezera se sirovodíkovým bahnem. V Tažeranské stepi navštívíme zátoku Aja, chráněnou před větry vysokými výběžky a kolmými útesy, s půlkruhovou písečnou pláží.

- 14.00 Příjezd, oběd na ohni
rybí polévka ucha ze síha omula nebo jiných
bajkalských ryb)
násl. Jeskyně Mečta (sestup za poplatek)

Třípatrová jeskyně Mečta (Sen) se nachází v zátocce Maloje Orso, má mnoho jeskynních sálů a chodeb a je nejkrásnější jeskyně na Bajkale.

- 18:00 Příjezd k trajektu, převoz na ostrov Olchon
19:00 Příjezd do vesnice Chužir
násl. Ubytování v rekreačním středisku na pobřeží
Chužirského zálivu

Ubytování ve 4 chatkách, teplá voda, sprcha, WC v samostatné budově.

- 19:30 Večeře
20:00 Výlet na skálu Šamanka (na mysu Burchan)
22 00 Návrat do rekreačního střediska



Namísto slíbené snídaně v kavárně v Irkutsku nás Alenka, Světlana a Voloda, naši průvodci na následující 3 dny, odvázejí někam na sever do Burjacké oblasti. Po 90 minutách cesty, která prý z Irkutsku celkem bude trvat hodinu, zastavujeme uprostřed stepi, plné lejn od krav a jaků, abychom vypustili Budvary, kteréžto jsou dnes dosud jediným naším chlebem vezdejším (byť z Moskvy námi importovaným). Nesměle žádáme zastávku u pumpy, třeba tam budou mít kafe a sendviče? Prej ne a tak Petr nabízí otevřít lančmit...

Konečně dojíždíme do něčeho, co vypadá jak overstop na Route 66. Šerif nás nevitá, za to je tu pumpa, kostel a hlavně motorest, kde na nás čekají se "snídaní": burjacka polivka (súpčik), jehněčí v těstě :-), palačinky s kondenzovaným mlíkem (bliny). Country saloon in the middle of nowhere.



Po zastávce u pumpy, kde jsme si dali překvapivě dobré espresso a přes silnici viděli z bílých kamenů vystavěný nápis "I love Bajkal" jsme opustili Road 66 a vydali se cestou starou jak sám Bajkal do míst, kam prachaté turisty nevozí, protože tu není hotel. Je to vedle německých dálnic místo, kde je neomezená rychlost, což Žeňa demonstruje. Jede 60 a máme hlavy otlučené o strop. Ale stálo to za to, jsme u Bajkalu!



Jezera si ještě užijeme na ostrově Olchon, nyní nás čeká Ilja, aby nám ukázal něco z národního parku. Ilja nemá(!) syna Vladimíra, což považujeme za šlendrián, chlapec se mohl mít se svým jménem po otci lip...



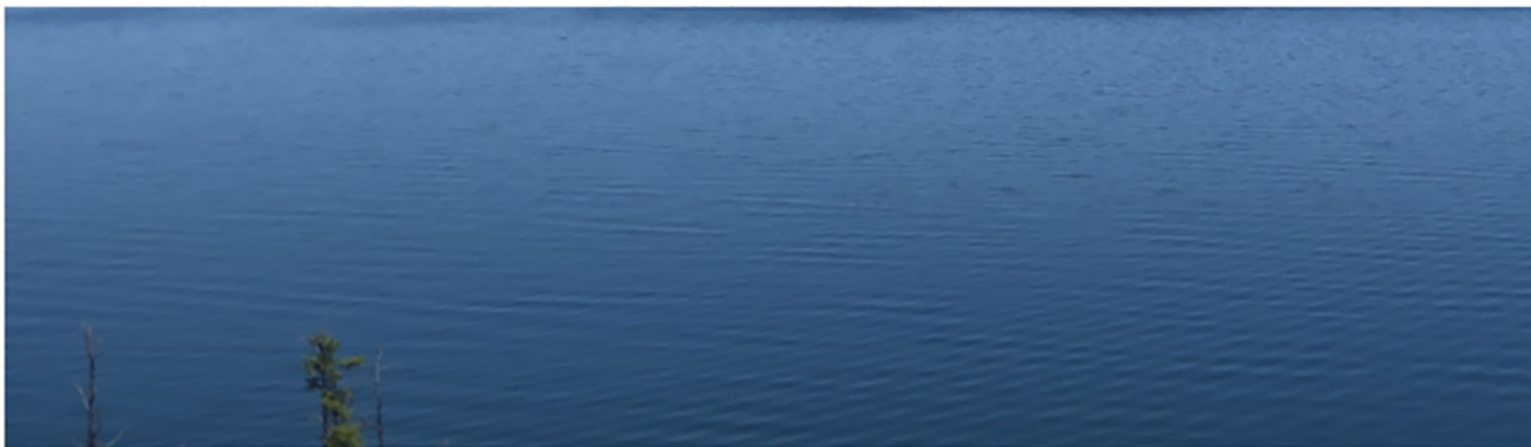
Vlevo hora YORD, na kterou nesmí vystoupit nikdo jiný, než šaman. Do roku 1918 a znovu od roku 2000 pod horou probíhá jednou za dva roky obřad, na který přijde třeba 5.000 lidí, až od Jakutska. Je to největší místní svátek, chlapi soutěží v trojboji: lukostřelba, jízda na koni a něco jako wrestling.

Na další stránce je bezejmenná hora, na které jsou 2.500 let staré rytiny, Erich říká, že "pravěké grafiti". Bez jakékoli ochrany, uprostřed přírody. Nikoho nenapadne připsat, že tu byl taky.

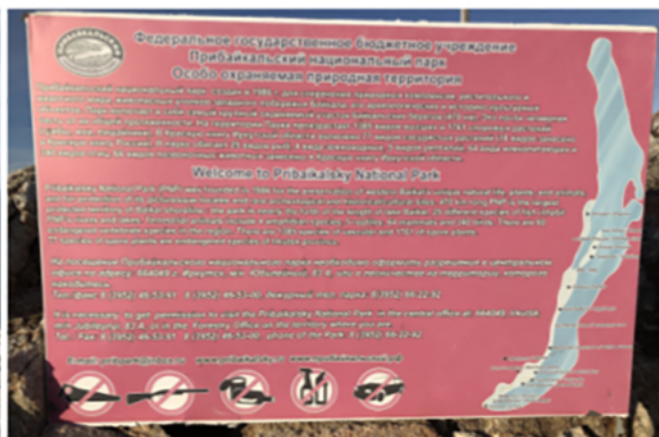


BAJKAL

- * ...Bajkalské jezero je staré asi 25 -35 milionů let.
- * ...je pokládáno za nejhlubší jezero na světě. Maximální hloubka dosahuje 1642 m, z toho 1185,5 m leží pod hladinou moře.
- * ...Na dně jezera se nachází dalších 7 km hluboká sedimentární vrstva, takže jezero je vlastně 8-11 km hluboké. Nachází se v nejhlubší kontinentální trhlíně na Zemi.
- * ...Jezero má 636 km na délku a 79 km na šířku.
- * ...Celková plocha je 31.722 km². ...to je zhruba jako celá Belgie, bohužel Brusel není proláklina..
- * ...Bajkal se každý rok rozšiřuje. Trhlina je geologicky aktivní a každý rok se rozšíří o 2 cm.
- * ...Hory kolem se neustále pohybují nahoru a dolů. Nejrychleji, rychlostí 2,7 cm za rok, se pohybuje Severomujský hřeben
- * ...Na Bajkale existuje asi 100 plynových vulkánů.
- * ...aktivní sopky lze nalézt v údolní kotlině, která je známá jako údolí Tunkinskaja. Kotlina je vlastně pokračování Bajkalské trhliny.
- * ...Jezero Bajkal zažije okolo 2000 zemětřesení ročně. Tsanaskoe zemětřesení v roce 1862 mělo více než 10 bodů Richterovy stupnice. Celých 200 kilometrů čtverečních půdy skončilo pod vodou. O domov přišlo více než 1300 lidí.
- * ...Rybáři a místní obyvatelé, stejně jako zástupci vědecké komunity mnohokrát nad Bajkalem pozorovali zářící koule. Podle místních obyvatel jsou to zdejší duchové.
- * ...Na fotografiích pořízených z vesmíru byly na ledě jezera Bajkal nalezeny tmavé kruhy o průměru 5-7 kilometrů, které se objevují na stejných místech, ale ne každý rok.
- * ...Na jezeře Bajkal se odehrávají neskutečné bouře. Výška vln často dosahuje až 4-6 metrů.
- * ...Z jezera Bajkal teče jediná řeka - Angara.
- * ...Do Bajkalského jezera proudí asi 544 různých toků, z nichž některé jsou sezónní.
- * ...Bajkal má 20 % veškeré sladké vody na planetě.
- * ...Voda v Bajkalském jezeře je nejčistší na světě. V některých oblastech je vidět až do hloubky 40 metrů.
- * ...Voda v jezeře se kompletně obnoví přibližně jednou za 383 let.
- * ...Ve vodách Bajkalu žije 1455 živočišných druhů, které nenajdeme nikde jinde. Počet se po každém novém průzkumu zvyšuje. Vzhledem k transparentnosti ledu a absence mraků v zimě, voda vypadá díky řasám, jako by pod ledem kvetla.
- * ...Čas od času se v jezeře a přilehlých řekách objeví velké množství mrtvých ryb. Vědci se domnívají, že je to způsobeno masivními emisemi zemního plynu.
- * ...V zimním období se na ledu tvoří trhliny, které mohou mít až 30 km délku a 3 m šířku. Praskliny v ledu obohacují vodu o kyslík, díky čemuž mohou ryby dýchat.
- * ...Na břehu jezera Bajkal existuje mnoho jeskyní. Když jezero v zimě zamrzá, vlny vytvářejí v jeskyních úžasné rampouchy.
- * ...Na Bajkale je téměř vždy perfektní počasí.
- * ...Na Bajkale neznají Budvar. Jsme tudíž osvětlení věrozhvěsti.



Zátoka Maloje Orso nabídla možnost téměř 3D záběrů. A pod hladinou jsou 80 m hluboké a 1,5 km dlouhé jeskyně, skály v zátoce jsou podle Ilji 2 miliardy let staré.



V národním parku jsou báječné scenérie a dbá se na hygienu.

Naše speleologická výprava OKD Bajkal se spustila do 25 miliónu let staré jeskyně, hluboké 80 m. Dali jsme s obtížemi sestup do 36 m,



Oběd, plánovaný na 14:00 jsme konečně objevili v 18:30. S českou výpravou se přišla najíst celá vesnice. Polívka s chutnou rybou, zeleninový talíř a uzený omul. Místní kořalka a zbytek našich Budvarů .

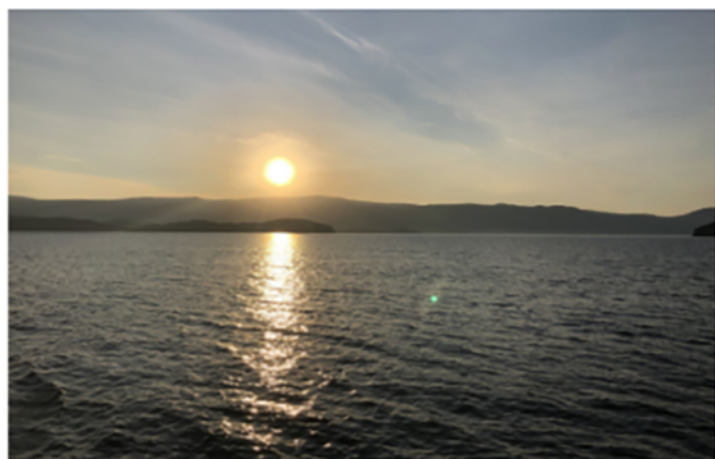


Potkali jsme při obědě motorkáře z Irkutsku. Chlapci od 30 do 60 let s úctou vzpomínali na československé legionáře, kteří před sto lety pro admirála Kolčaka bránili transsibiřskou magistrálu před útoky bolševických povstaleckých jednotek a na Sibiři zanechali naší vlasti velmi dobrou pověst, kterou si snad ani nezasloužíme. O čs. legiích a o Kolčakovi bude určitě řeč v Irkutsku, u admirálovy sochy.





Při přesunu na ostrov Olchon, kde strávíme následující dva dny, nás provází neuvěřitelné hejno much a komárů. To je podraz jaxviňa, na www.nabajkalbezrepelentu.ru ubezpečovali, že tady žádný hmyz není!!!

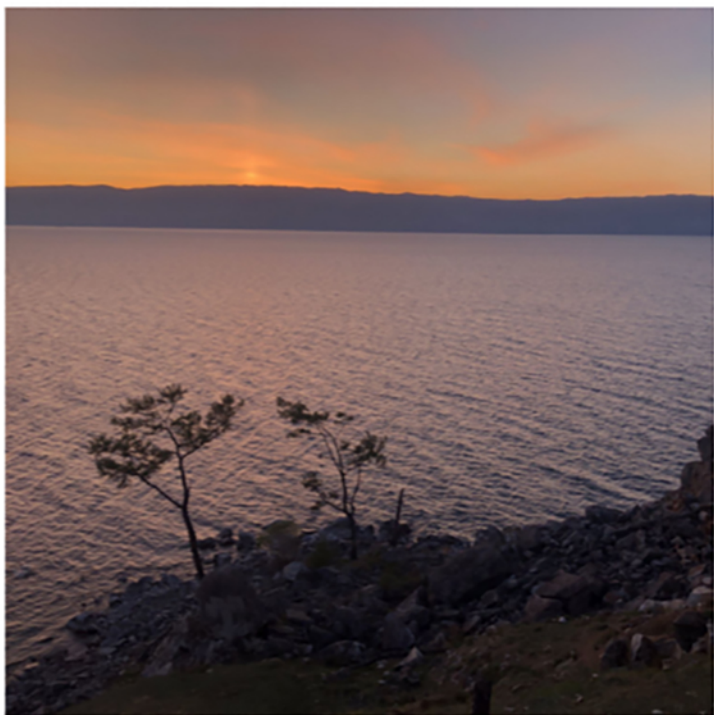
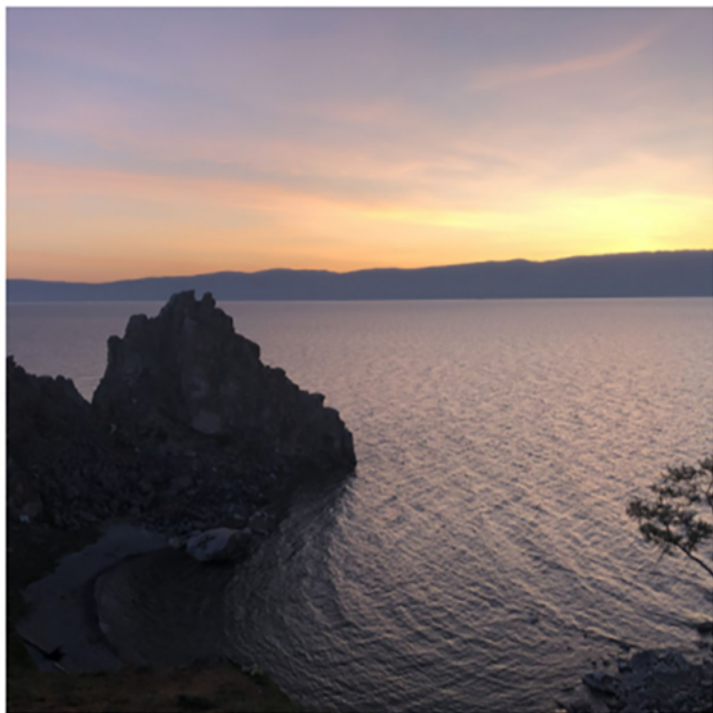
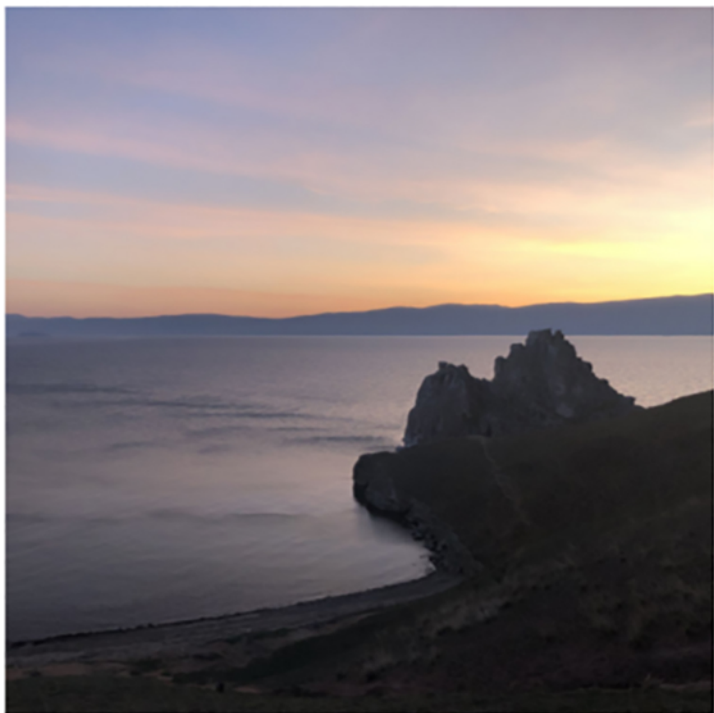


Středobodem ostrova Olchon (čti Alchón) je skála **Šamanka**, svatyně všech mágů celého světa. Setkávají se tu buddhisté s vyznavači šamanismu. Šamanismus je souhrn náboženských, magických, mystických a mytologických představ a rituálních praktik, známý u mnoha kultur v různých oblastech světa, existující nejspíš už od dob paleolitických lovců a sběračů. Šamanismus je archaická technika extáze, respektive dosažení změněného stavu vědomí. Klíčové jsou rovněž sociální role šamana v jeho komunitě, jeho psychické a fyzické dispozice, vyvolení a iniciace, pomocní ochranní duchové a komunikace s nimi, vnější atributy, techniky k dosažení extáze aj. Osoba praktikující šamanismus se nazývá šaman. Ve své komunitě má významnou pozici prostředníka mezi lidmi a světem duchů, případně bohů, léčitele, věštce a psychopompa. Vystupuje jako privilegovaná bytost, která je v kontaktu jak se světem profánním, tak posvátným. Výjimečně býval šaman zároveň politickým vůdcem skupiny.

Ke skále se přistupuje posvátně jako k oltáři. Je opředená spoustou legend. Výzvu Šamani celého světa, spojte se! jsem ale nenašel. Večer je tu zima i pro ostřílené Vikingy.

Nad skálou je zasazeno 13 sloupů pro 13 bajkalských bohů, kteří stráží pobřeží jezera. Okolí Šamanky má své kouzlo. Dříve koňům obvazovali kopyta kůží, když museli chodit kolem, aby nerušili šamany, kteří jediní na horu mohli. Je to vlastně takovej šamanskej Vatikán.





Bydlíme na TURBÁZE (turistěčeskaja báza), což je oplocený chatkový tábor na adrese Pracovní ul. č. 1g. (což chápeme jako "1. pracovní tábor" neboli gulag). V našem gulagu je asi 6 chatek a jedna velitelská pro Pepu. Šaman Pepa zjistil, že ve společném sociálním zařízení jsou dvě sprchy, 2 evropské a 2 turecké záchody. Šaman Kamil zase neomylně našel politiocko-výchovnou místnost, kde budeme mít večeri a snídaně. Zítra, pokud nás nedonutí do lomu, navštívíme sever ostrova.



ČTVRTEK, 13. ČERVNA 2019

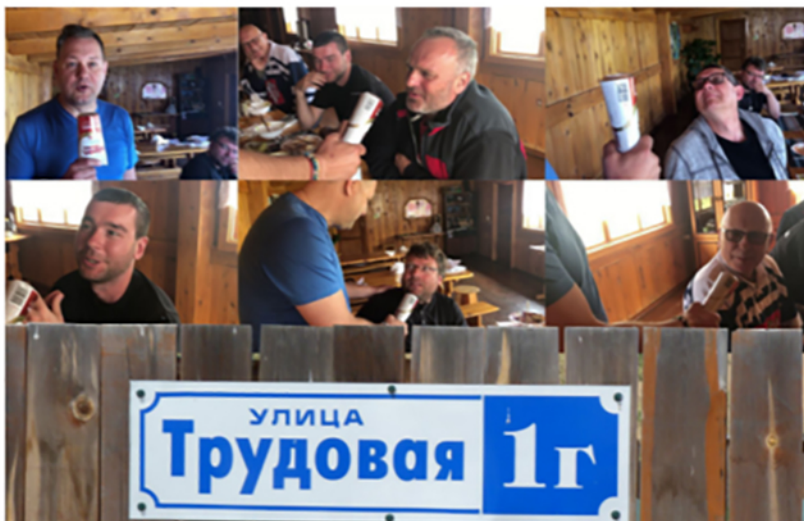
OSTROV OLCHON - MYS CHOBOJ - RUSKÁ SAUNA

09:00 Snídaně
10:00 Výlet na mys Choboj

Cesta auty podél celého západního pobřeží ostrova až k nejsevernější části. Nádherný výhled na Maloje more a horský hřeben Primorskij chrebet. Trasa vede severní částí ostrova, nejmalebnějšími místy Olchonu, kde je množství úžasných objektů pro fotografování: vesnice, kopce, písečné duny, „chodící stromy“.

Dále horami do oblasti Sasy, ta je pozoruhodná strmými svahy hor s lesíky a mysy pokrytými barevnými lišejníky. Zde majestátní bílý mramorový mys Sagan-Chušun (nazývaný také „Tři bratři“). Panoramatický výhled na bajkalské pohoří včetně mysu Rytj, poloostrova Svjatoj Nos a Barguzinského zálivu.

Oběd na trase v přírodě (na ohni).
18:00 Návrat do rekreačního střediska
19:00 Večeře
20:00 Ruská sauna na břehu jezera Bajkal



CHUŽIR

Je hlavní město ostrova Olchon, říká Aljenka. Olchon je největší a jediný obydlý ostrov na Bajkale. Vzdáleně připomíná San Juanillo na Kostarice: hliněné cesty, dřevěná stavení se střechami z čehokoliv po stranách ulic. Postavili ho až bolševici, aby zničilo kouzlo hory Šamanka, která zůstává na severním konci vesnice, pardon města. Do bolševického převratu nebyla stavba sídla zde myslitelná, místní si netroufli rušit duchy, sídlící ve skále. Ostrov je s pevninou spojen přívozem, který je zadarmo.

Severně od Chužiru je dlouhá pláž, která je v sezóně přeplněná jako Zlaté písky. Jezdí sem zejména Němci, Francouzi a Číňani. Rusové taky, ale spíše z okolí, rozuměj tak z okruhu asi 2.000 km.



Tepnou města je Bajkalská ulice, která vede napříč městem od jihu k severu a z města pokračuje až na mys Choboj, k nejsevernějšímu cípu ostrova.



Na Bajkalské třídě je největší hypermarket na ostrově. Supermarket Chorošij je velký a řešený asi jako Norma ve Vsetíně..



Hned po ranní kontrole čistoty uší a cimer, po bojovém rozdělení na turbáze jsme se přemístili na centrální náměstí, kde nám Alenka konečně mohla přednést svoje vlastní "stíchi" - báseň s názvem "Láska k ostrovu Olchon".

Poděkovali jsme námi složeným a společně recitovaným bonmotem, že my všichni Aljenku každý sám strašně chceme, protože má oči jak pomněnky (glazá kak nězabůdky). Alenku jsme dojali a za odměnu nám prozradila, že "ve svabódnoje vrémja zimoj ona guljáje pa Alchóně".





GULAG

Děti!, všichni pojďte sem! Teď vídte pozůstatky opravdického původního gulagu.

Gulag (**G**lavnoje **U**pravlenie **LAG**erej) byly bolševické otrocké pracovní tábory pro nepřátele komunistického režimu, u jejichž zrodu stáli Lenin a Dzeržinskij už v r. 1919. Úkolem nápravně-pracovních táborů byla ochrana komunistické společnosti "před sociálně zvláště nebezpečnými zločinci prostřednictvím jejich izolace spojené se společensky prospěšnou prací". Sibiřské lágry představovaly tábory smrti, která přicházela zpravidla v důsledku nemoci, odepření lékařské péče, umrznutí, hladu. Vězni museli nezřídka pracovat 16 i více hodin denně, s minimem stravy, bez patřičného nářadí, bez zkušeností a za daných podmínek s nesplnitelnými normami. Kdo normu nesplnil, nedostal svůj už tak hubený přiděl jídla. Dozorci si beztrestně dělali s vězni, co chtěli. V zimě se pracovalo v mrazu bez patřičného oblečení. Po celém Sovětském svazu vzniklo na 500 takových táborů, kde trestanci pracovali v příšerných podmínkách a za komunismu zde zahynuly milióny mnohdy velmi vzdělaných lidí. Počet internovaných osob byl i 13,5 mil. (1941), 4 mil. (1985) a ještě 850.000 v roce 1989. Z toho cca 20 000 osob ročně umíralo. Do r. 1956 se v gulagu ocitlo na 30 tisíc Čechoslováků, z toho přibližně pět tisíc pocházelo z území Čech, Moravy a Slezska. Z toho počtu pak zhruba polovina drsné podmínky v táborech nepřežila.

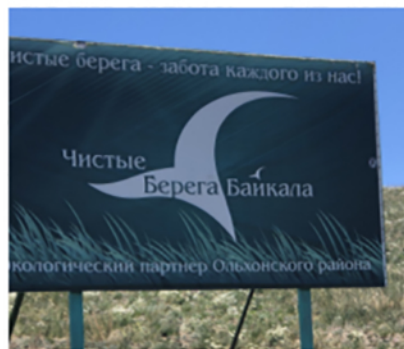
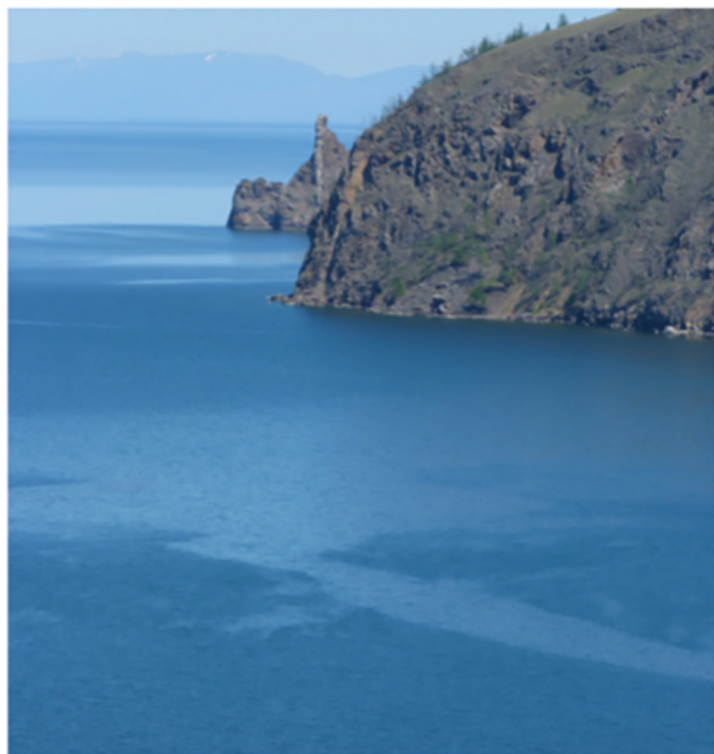
TOVARNA NA RYBÍ KONZERVY

Tady na ostrově Olchon vězni v gulagu pracovali v konzervárně. Dostávali minimum jídla, ale v jezeře mohli jíst vylovené ryby. OVšem jen ve vodě!, jakmile si vzali rybu na břehu, jako by ji ukradli a byli tvrdě trestáni. Toto jsou trosky ubikací, továrny a mola, z kterého překládali vylovené ryby. Podvili jsme se, že zde není žádná pamětní deska, nic co by zruďnou dobu připomínalo. "Éto bylo takaje vremja / to prostě byla taková doba", krčí rameny Svetlana, kterou by snad nenapadlo nás sem vzít, kdybychom si neřekli.



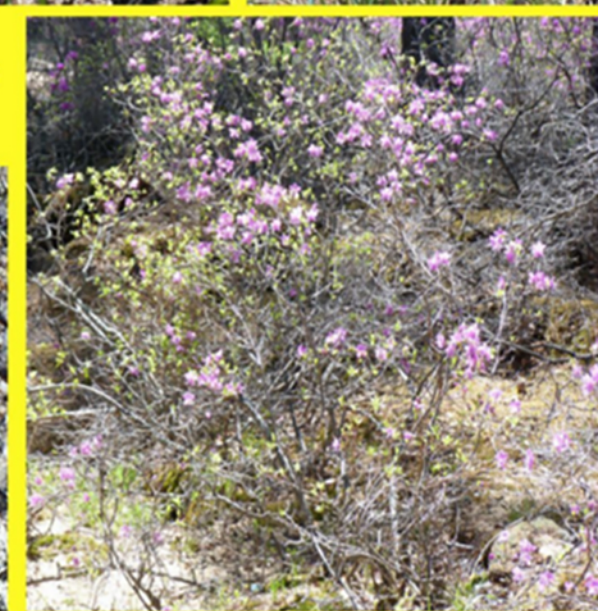
vlevo: kadibudka TURECKÁ KOLIBA (asi dárek soudruhů z Uherského Hradiště.)







**BAIKAL
FLORA**











Průhled helikoptérou, vlastně předním oknem našeho autobusu na silniční trasu, která nás čeká z nejsevernějšího cípu ostrova zpět do turbázy.

na levé straně nahoře: Vlastovy fotoúlovky tuleňů (ňirpiček), spolu se sysly (susliki) nejtypičtější volně žijící zvířecí obyvatelé Bajkalu.

Tuleň žije v hloubce 15-20 m, vydrží 30 minut bez vzduchu, potopí se až do hloubky 400 m bez skafandru díky své velmi silné vrstvě tuku a dožije se 50-60 let. Tulení mléko má 60% (!) tuku. Až na to mléko to jsou prakticky totožné parametry se sovětskou jadernou ponorkou třídy K-3.

niže: policejní dálniční kontrola před odbavovací budovou letiště Olchon a průhled do okna řídící věže







Volod'a, spojumajitel "naši" cestovky, nás tajnosnubně vyzval, že ho máme následovat na místo, kam vodí jen málo výprav. Luxusní kavárna pro cizince!, mrkal! Báli jsme se nejhoršího. A vskutku, zavedl nás do nejobskurnějšího areálu na ostrově, turbázu v centru. Shodli jsme se, že to by nevmyslel žádný architekt při zadání "stvoř největší kýč a máš na to kolik chceš". Chatky z Mrazíka s dřevěnými iónskými sloupy se střechami z vlnitého plechu. Uprostřed toho cirkusu CAFÉ FRANCAIS. Ta se vyznačuje tím, že obsluha - nezletilá francouzská občanka alžírského původu neumí vyslovit názvy ruských jídel v žádném jazyce (ostatně borš už je stejně "fin"). Nerozumí ani slovu "baguette", přestože jak já, se svým cizelovaným provánským i alsaským akcentem, ani světák Kamil dokonalou intonací domorodce ze St. Germain, jsme ji ho opakovali několikrát. Uspěl až intelektuál Erich, který ji napověděl "chljeb-kroasán, vole", abchom se dozvěděli, že pečivo taky došlo. Sibírska korona ze sedmého schodu našťestí je a chutná jak jsme zvyklí. Zabil to však zážitek z WC, podle Bedeckeru "nejlepší toalet na Sibiři", na který nás Volod'a explicitně pyšně upozornil. Nesmí se do něj močit a na závěr je třeba použít piliny na zásyp:-).

Raději jsme se vrátili na naši politicko-výchovnou světnici v gulagu, kde se přeme, kde je Pik Komunizma. Kamil je názoru, že PK není v Rusku, ale v CCCP jo, zatímco znalec Pepa se přiklání k názoru, že bude v Altaji. Životní pingl Pěťa se přiklání tu tam a tu tam, zatímco Erich zarytě mlčí. Tomáš neví, o čem je řeč, Vlasta má rýmu a je mu to jedno. Já se domnívám, že bude někde u Afghaništanu.

Nakonec ještě pár nočních scénérií od mých parťáků. Oni umí na snímky používat filtry, což je ale falešné a levicové.





PÁTEK, 14. ČERVNA 2019

VÝLET AUTY MALAJA JUŽNAJA + LODÍ MALÉ MOŘE

09:00 Snídaně
09:30 Výlet auty

Výlet auty po jižní straně ostrova. Zastávka na vyhlídkové plošině Polevoj stan nad jezerem Chanchoj, výhled na zátoky, mysy a hory.
Koupání v jezeře Chanchoj.

14:00 Návrat do Chužiru
14:30 Oběd
15.00 Hodinová plavba lodí po Malém moři

Výlet lodí na ostrovy Malého moře
Lod' projíždí kolem posvátného místa - mysu Burchan (skála Šamanka) a dlouhých písečných výběžků Sarajského zálivu, přiblíží se k ostrovu Belenkij. Dále k ostrovu Krokodýlek (Velký Tajnak), ostrov připomíná krokodýla. Ostrovy jsou hnízdištěm racků a kormoránů.

17:00 Odjezd z ostrova Olchon
násl. Večeře v kavárně na trase.
22:00 Příjezd do Irkutska
násl. Ubytování v pohodlném hotelu



Pracovní skupina z Prvního pracovního lágru (Trudovaja 1g) při kontrole před odjezdem na pracoviště:







Opouštíme ostrov Olchon. Bezpochyby zajímavé, legendami opředené místo. Kus světa na pár čtverečních kilometrech. Vesnice/ město jak ze střední Ameriky, doverské skály a cardiffské cliffy, výhledy jak na norských fjordech či z karibských ostrovů, kazašské stepi a vrchovina jak na skotských Orknejích. To všechno po ruském způsobu. K tomu navíc jezerní voda jak Evian, pro nás Vikingy s ideální teplotou okolo 8 stupňů. Čeká nás 5-hodinová cesta do Irkutsku (300 km), kam dorazíme snad okolo půlnoci.



Ruské průvodkyně

a průvodci od Murmansku po Vladivostok se vyznačují tím, že jsou děsně ukecaný. Vzpomínám v tomto kontextu s vděkem na frajera v Petrodvorci v Leningradě v roce 1987. Naše průvodkyně nás v každé komnatě zahrnula, v ruštině, takovým množstvím informací, že těžko bylo uchopit klíčové sdělení a nepamatoval jsem si vůbec nic. Tehdy jsem se raději "zapomněl" s za námi jdoucí skupinou švédských gymnazistek, kterou z ruštiny místní průvodkyně překládal do angličtiny asi dvoumetrový flegmouš. Příklad: průvodkyně Petrodvorce v jedné komnatě spustila: "A tato komnata má nejkrásnější výhled z okna ze všech oken na sever od Říma a proto ji nejraději obývaly manželky panovníků. Její vybavení bylo mnohokrát obměněno, býval tu nábytek od nejlepších římských architektů, benátských dekoratérů, z Avignonu sem komody

přivezli pro Alexandru Fjodorovnu na 7 spřeženích. Jediné, co se dochovalo je tato překrásná podlaha, mozaika kazet je vykládána z těch nejbarevnějších odstínů 80 let starých finských bříz, kterou pokládal sám vrchní carský podlahář Jurij Michajlovič Parketin." Popis komnaty dlouhán s rukami v kapsách přeložil blondýnkám s göteborgského gymnázia (a mě) lapidárně: "This floor is from Finland", všichni jsme byli spokojeni a šlo se dál.

Vzpomněl jsem si proto, že naše velní příjemné, ochotné a snaživé průvodkyně na Olchonu měly ambici přenést na nás historii všech zákoutí ostrova a Bajkalu vůbec za posledních 25 miliónů let během dvou dní. Uzavírali jsme sázky, kolik minut bude Světlaně trvat zodpovědět náš dotaz, co je nejtypičtější rostlina na Bajkale. Přednášku o druzích rododendronu jsme po osmi minutách rázně utli a donutili ubohou ženu k testu, zda by jí družka doktora Fábery pustila domů.

No a tahle zlatá Světlana, loučíc se s námi dnes se slzou v oku, vědouc, jaký aplaus měla včera Alenka se svojí básní "Ljubón k Olchonu", pojala názor, že aby náročnou výpravu českých intelektuálů uspokojila úplně, musí si přes noc pro nás taky připravit vlastní verše. Tak nám je přednesla. Byla v nich naše jména, zbytku jsme nerozuměli, ale genlemansky jsme báseň po hurónsku ocenili.

Na zpáteční cestě do Irkutsku ještě na ostrově začal vynechávat motor našeho minibusu. Nekompromisně jsme poradili bezradnému Volodovi, ať místo hledání lana raději sežene jiný, což byl donucen pojmout jako výborný nápad. Taky 210 km před cílem definitivně u motorestu s pumpou smutný Žeňa konečně pochopil, že jeho kára to má za sebou a my se těšíme na náhradního Žuka. Zastávky využíváme k večeři v motorestu U Naděždy. Burjacký majitel sice neví, že má Guinness (nejdříve že ne a milovníci přepáleného karamelu si tedy dávají náhradní Harp, aby - poté co po 4 půllitrech dochází - dostali informaci, že už není, ale je Guinness. Na udivenou připomínku, že jsme ho chtěli a on říkal, že ho nemá dostáváme lakonickou odpověď: "Nikomu nevěř"), ale za to ví, kde je Praha, protože "on má kousek za Prahou pobočku své restaurace". Zjišťujeme, že je někde pod Dubrovnikem. Na evidentně hloupé upozornění, že to je ale v Chorvatsku, 1.000 km daleko", nevzrušeně od pípy utrousí: "Nó vždyť říkám - kousek za Prahou".

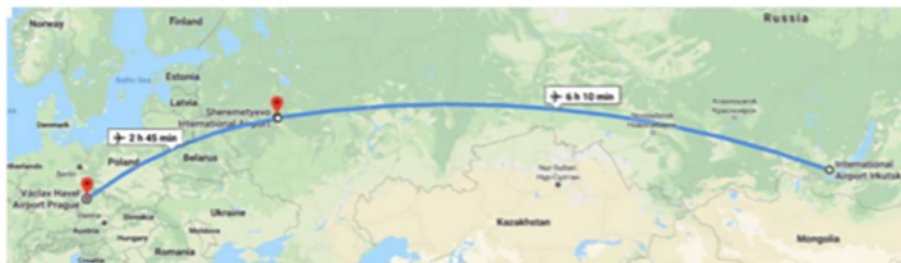
Může to znít jako dobrej fór, ale ruští Asiati - vzhledově k nerozeznání od Evropana nebo Amíka - jsou takoví. Do okruhu tak 2.000 km je všechno v dosahu, místní a blízko, zatímco co je za Uralem, je všechno indferentní "Evropa". Dalším jejich charakteristickým rysem je neuvěřitelná logistická schopnost: stojíme hodinu a čtvrt u benzínové pumpy, čekáme na náhradní minibus a když se rozjedeme na další cestu, tak po 15 km musíme stavět u pumpy, protože doprovodný Nissan s našimi zavazadly, který celou dobu čekal s námi, potřebuje natankovat...

Rozloučili jsme se s Žeňou a jeho chciplým motorem a pokračujeme dál, tentokrát s jiným Volodou a jeho skutečným japonským Mitsubishi. Voloda je z Chužiru, zná Irkutsk jak své boty a za 50 doláčů nám ráno za hodku a půl "po japonsky" the best of ukáže!



SOBOTA, 15. ČERVNA 2019

09:00	Snídaně
násl.	Transfer na letiště
11:45	příjezd Irkutsk International Airport ул. Ширямова, 13, Иркутск
13:00	Odlet SU 1563 do Moskvy
14:15	Přílet na letiště Sheremetyevo, Terminal B (místní čas, GMT+3, tj. -5 proti odletu) přesun na Terminal E
17:00	Odlet SU 2024 do Prahy
18:50	Přílet na letiště Ruzyně, Terminal 1 (místní čas, GMT+2, tj. -1 proti odletu)



IRKUTSK

Víte že:

... poblíž řeky Angary se rozkládá „130. kvartál“, tj. historické centrum města, plné starých kupeckých domů, předrevolučních obchodních domů, kostelů, divadel, muzeí, kaváren, vládních budov atd. převážně z doby po velkém požáru na konci 19. století. Je to živý městský skanzen původní dřevěné architektury, takový Pustevny ve velkém :-)

... na břehu Angary jsou dvě promenády, bohužel rozdělené průmyslovým areálem Russian Petroleum.

... Nižnaja naberežnaja Angary se táhne od Spasského chrámu k ústí říčky Ušakovky. Je tu vítězný oblouk Moskevská brána z roku 1813 k desátému výročí nástupu Alexandra I. na trůn.

... ve městě byl popraven admirál Kolčak, na místě popravy je vztyčen bílý kříž a nedaleko odtud má tento rozporuplně vnímaný bojovník proti bolševikovi svůj pomník.

... V Irkutsku je ulice Jaroslava Haška a restaurace U Švejka



Irkustk-centrum, 130. kvartál

Domy zde začaly vyrůstat již v 18. století, tehdy se jednalo o předměstí Irkutsku. Velká část domů se dochovala. V letech 2008-12 bylo 32 cenných domů zrestaurováno, postaveno 16 kopií zaniklých historických domů a 8 domů sem bylo přemístěno z jiných částí města. Vyrostlo množství nových domů v historickém stylu, vznikla promenáda se sochou babra (symbolu města), nachází se zde množství restaurací, kaváren, muzeí, hotelů a obchodů.

Na bulváru Gagarina, kromě četných historických budov a výhledů na Angaru, je pomník caru **Alexandru III.** z roku 1908 jako výraz uznání za panovníkovo úsilí o rozvoj Sibiře. Po smrtelné bolševické revoluci byl pomník pochopitelně neprodleně odstraněn, obnoven byl až v roce 2003.

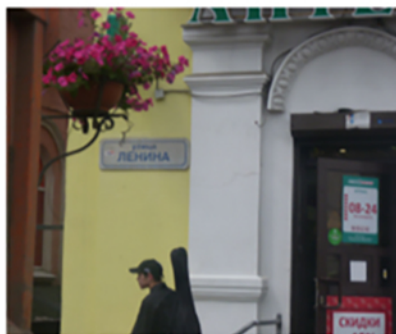
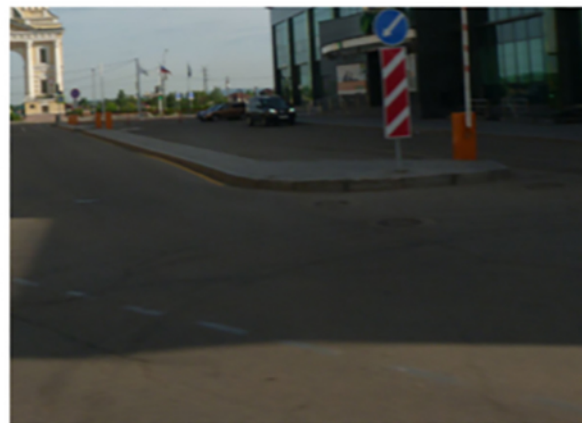
Alexandr III, byl předposlední ruský car, investor do rozvoje Sibiře a zakladatel trans-sibiřské železnice. Za jeho vlády Rusko nevedlo žádnou válku. Zemřel v r. 1891.



vpravo: Vítězný oblouk **Moskevská brána** z roku 1813 byl postaven k 10. výročí nástupu Alexandra I. na trůn.

Název získal podle orientace na západ, tedy k Moskvě (sic!).

Roku 1928 byl odstřelen, roku 2011 postavili jeho kopii.





BOARDING PASS / ПОСАДОЧНЫЙ ТАЛОН		PNR Code / Код брони	
Issued by / Выдан		JJMLMQ	
Passenger name / Фамилия пассажира BAIKAL EXPEDITION 2019			
From / От	To / До		
IRKUTSK / IKT	MOSCOW SHEREMET / SVO		
Carrier/Flight / Перевозчик/Рейс	Class/Date / Класс/Дата	Boarding time / Время посадки	Depart time / Время вылета
SU 1563	E 15 JUN	12:20	13:00
Gate / Выход		Seat / Место	
GATE		27A-27B-27C	
Board time / Время посадки		Time / Время	
12:20		13:00	
Flight No / Номер рейса		Class/Date / Класс/Дата	
SU 1563		E 15 JUN	
Board time / Время посадки		Seat / Место	
12:20		88	
Gate / Выход		Seat / Место	
GATE		27A-27B-27C	
Electronic ticket		27D-27E	
5553499493375		28A-28B	

BOARDING PASS / ПОСАДОЧНЫЙ ТАЛОН		PNR Code / Код брони	
Issued by / Выдан		JJMLMQ	
Passenger name / Фамилия пассажира BAIKAL EXPEDITION 2019			
From / От	To / До		
MOSCOW SHEREMET / SVO	PRAGUE / PRG		
Carrier/Flight / Перевозчик/Рейс	Class/Date / Класс/Дата	Boarding time / Время посадки	Depart time / Время вылета
SU 2024	E 15 JUN	16:20	17:00
Gate / Выход		Seat / Место	
TRME		26A-26B-26C	
Board time / Время посадки		Time / Время	
16:20		17:00	
Flight No / Номер рейса		Class/Date / Класс/Дата	
SU 2024		E 15 JUN	
Board time / Время посадки		Seat / Место	
16:20		49	
Gate / Выход		Seat / Место	
TRME		26A-26B-26C	
Electronic ticket		26D-26E	
5553499493375		27B-27C	



ПРАГА



МОСКВА



ИРКУТСК

...a to už je doopravdy všechno...