

Monika a Jirka Vackovi

TransAsia

vlakem kolem Asie
se skládacími koly

„Nejnáročnější kniha z nejnáročnější expedice“ tak nějak bychom označili náš čtvrtý vydavatelský počín, neboť jsme při jeho tvorbě museli spravedlivě rozdělit náš volný čas mezi něj a naší půlroční dcerku Báru. Kniha je především o nás, naší cestě, pocitech a názorech v tu danou chvíli a nezabývá se do hloubky kulturou jednotlivých států. Je věnovaná nám, našim blízkým a všem milovníkům nezávislého cestování. Své příznivce si zcela určitě opět najde mezi kritiky špatné gramatiky a českého jazyka. Každopádně komu chce, ať se líbí!

© Text a foto: Monika a Jirka Vackovi

ISBN 978-80-904770-3-2

Obsah

| | |
|----------------------------|-----|
| Zrod expedice TransAsia | 2 |
| Únavná cesta do Petrohradu | 4 |
| Rusko | 8 |
| Mongolsko | 46 |
| Čína | 68 |
| Tibet | 92 |
| Nepál | 114 |
| Indie | 132 |
| Írán | 190 |
| Turecko a přes Balkán domů | 224 |
| Železnice | 238 |
| Závěrem | 260 |
| Víza | 262 |



MONGOLSKO



Počet obyvatel (2013) 2,85 milionů

Hl. město (počet obyvatel) Ulánbátar (1,2 mil.)

Úřední jazyk mongolština

Měna a kurz (2011) Tugrik, 100 MNT – 1,4 Kč

Počet dní v zemi 9

Na skládačkách ujeta 288 km



Na mongolské straně hranice nás okamžitě překvapil usměvavý a příjemný celník. „Odkud jste, kam jedete? Vítejte v Mongolsku!“ povídá dobrou angličtinou. Radost ze života a ochota z něj přímo sálala. Nebýt toho, že jsme hned s koly museli zas přeskákat několik obrubníků, cítili bychom se i my skvěle. Dostali jsme k vyplnění imigrační papírek a jeli k celní budově. Jirka šel dovnitř a já venku hlídala kola. „Odkud jste, kam jedete?“ „Do Süchbátaru na vlak.“ „Ten jede v devět, máte na to 2 hodiny a čeká vás 25 km!“ „Je to aspoň po rovině nebo z kopce?“ „Spíše z kopce.“ Tak to bychom ho mohli stihnout. Vtom si pro mě přišla úřednice, že mám jít dovnitř něco vyplnit. Jirku jsem seznámila s informacemi a uvnitř jsme se postupně vyměnili. „Minka a není tu o hodinu míň?“ „Asi ne, když mi tvrdil, že máme do odjezdu vlaku dvě hodiny.“

Venku jsme oba rychle sedli na kola a opustili hraniční přechod. Prosvíštěli jsme kolem několika babek měnících peníze, minuli dva bankomaty u cesty a předjížděli pomalu jedoucí nákladák. „Proč jede tak pomalu?“ Hulákali jsme na sebe ze skládaček. Záhy jsme to pochopili a mačkali brzdy jako divý, abychom v plně

Foto na levé straně: Klášter Gandantegčinen Khiid

Seznamování s chudou mongolskou krajinou – pohled zpět k ruským hranicím





Changcheng 🌐 - Dlouhá zeď, je systém opevnění táhnoucí se severní Čínou od východu, z pobřeží zálivu Bohai z místa zvaného Shanhaiguan, na západ, kde končí v průsmyku Jiayuguan v poušti Gobi, důležitém místě na Hedvábné cestě, kde se nacházela celnice. Kromě hlavního „tahu“ má několik odboček, jež kopírovaly hranice některých samostatných států. Její historie sahá až do 5-3 století př. n. l., kdy byly budovány první obranné zdi říšemi v údolí čínských řek, aby čelily nájezdům kočovným kmenům ze severu. 220 př. n. l. císař první centralizované čínské říše Qin Shihuangdi propojil již existující zdi v mohutnou jedolitou zeď, aby jeho říši před nájezdníky uchránila. Z této původní zdi se dochovaly pouze malé zbytky. I následující dynastie budovaly obranné zdi, dnešní podobu však Zeď získala až za dynastie Ming (1473-1620), kdy byla přebudovaná do velkolepých rozměrů za použití kvalitních a trvanlivých materiálů (kámen, cihla, žula, atd.) v závislosti na místních zdrojích. Při její stavbě v kopcovitém neprostupném terénu tehdy zahynulo obrovské množství lidí, převážně zajatců a trestanců. Zeď měří 3460 km a se všemi odbočkami má neuvěřitelných více jak 8000 km. (Délky Zdi jsou různými zdroji uváděny odlišně.) Do dnešní doby se zdaleka nedochovala Zeď celá. Některé úseky se nedochovaly vůbec, z jiných jsou ruiny a jen několik málo jich bylo zrekonstruováno. Ty nejznámější se nachází několik kilometrů severně od Pekingu a ročně je navštíví miliony turistů. Nejznámějšími z nich jsou Badalin (cca 70 km od Pekingu) či Mutianyu (cca 90 km), nebo méně navštěvované Simatai (cca 110 km) a Jinshanling (cca 130 km), z kterého jsou naše obrázky.





CESTA K EVERESTU ☸

Na další den se všichni moc těšili a nikomu nevadilo brzké vstávání. Čekal nás přejezd do kempu pod nejvyšší horu planety.

Po odbočení z Cesty přátelství proběhla důležitá kontrola, zda máme všechna potřebná povolení k vjezdu k Mt. Everestu. Poté jsme jeli už jen kamenitou cestou a šplhali se do dalšího průsmyku. Počasí nebylo nic moc, obloha byla od ranních hodin dost zatažená. Na vyhlídce, odkud je možno vidět pás osmitisícovek včetně Everestu jsme v prvních minutách neviděli vůbec nic. Už jsme se chystali odjet, když se začala oblačnost roztrhávat a hory se nám pomalu ukazovaly! „Ještě tu chvíli počkáme!“ A vyplatilo se. Po dvaceti

minutách se výhled podstatně zlepšil a všichni okamžitě nadšeně fotili. Vznikla tu i první a zároveň poslední společná fotka celé skupiny.

Následoval sjezd do údolí, kde se zastavilo na oběd v jedné malé vesničce. „Tady byla druhá možnost ubytování.“ Seznamoval nás průvodce. Skromná ubytovnička byla přímo nad restaurací. Všichni asi byli rádi, že dnešní noc spali v Šakararu. Vesničku jsme si prošli křížem krážem a pozorovali život v ní. Bylo tu několik obchodů a větší škola. Děti se dnes učily venku na slunci. Po ulici jezdily povozy s malými koňmi, ty jsme v Tibetu zatím moc neviděli.

Tibetský venkov

Kláster Rongpu



V údolí, už jen pár stovek metrů od základního „turistického“ tábora pod Mt. Everestem, jsme se ještě zastavili u nejvýše položeného kláštera na světě – Ronghpu, proti kterému se nachází turistická ubytovna. Potom s námi džípy popojely do stanového tábora, kde pro nás bylo vyčleněno několik vedle sebe stojících stanů. Opět jsme se ubytovali s Janou a Petrem. Po krátkém zabydlení jsme si roztroušení do malých skupinek vyšli na vyhlídku kus nad tábor. Za dobrého počasí je z ní pěkný pohled na Mt. Everest. I když nepršelo, viditelnost bohužel ideální nebyla. Postávali jsme na menším kopečku ověšeném modlitebními vlajkami. Za tento kopeček se smí jen s dalším povolením a cesta vede do horolezeckého základního tábora.

Everest stále vidět nebyl, všichni jsme byli zklamaní a ošlehaní mrazivým větrem. Asi po hodině čekání se mraky nad horou trochu rozestoupily a my měli možnost spatřit, kde se nejvyšší hora světa nachází a kam až sahá. Když jsem pochopila, že počasí se více nejspíš neumoudří, vyrazily jsme s Petrou zpět do stanového tábora. Nešly jsme širokou cestou pro džípy, ale vybíraly jsme si cestičku mezi většimi či menšími kameny a balvany a občas došly k říčce, která svádí vodu z hor.

ZEMĚTŘESENÍ

Po návratu si Petr s Janou objednali od majitele stanu večeři, my s Jirkou se spokojili s čínskou instantní polévkou. Majitel nám uvnitř udržoval příjemné teplo suchými bobky v malých kamnech uprostřed stanu. Bohužel mu bobky uhasínaly a on se snažil oheň rozpálit, tím, že kvedlal kamny a sundal komínovou trubku. Podařilo se mu tímto náš stan úplně vyudit. „No nevdá, jdeme k sousedům, než se to tu vyvětrá.“

Do vedlejšího stanu jsme si nevdali ani bundy, jen jsme přeběhli. Povídali jsme si s ostatními účastníky zájezdu, když se



Himaláje
– Mt. Everest
je ta sněhová
„pyramida“
vlevo

Vnitřek
turistického
stanu, kde vás
vždy obsluhuje
jeho majitel

Turistický
tábor pod
Mt. Everestem



INDIE

Státem vlastněná Indická železnice (Indian Railways) spravuje více jak 65 000 km tratí, 7500 stanic, vypravuje 10 000 spojů denně, přepravuje více jak 25 milionů lidí a 2,8 milionů tun zboží denně a která zaměstnává na 1,6 milionů lidí (všechny údaje z r. 2012 a všechny stále rostou). Stinnou stránkou indické železnice je velká nehodovost a čistota. Sám jeden z indických ministrů železnici ve svém státě označil v r. 2012 za největší latrínu světa. Reagoval tak na exkrementy na tratích, které tam díky záchodům ve vlacích, díra na koleje, zanechává miliony Indů. Tento výrok se nám zdá dost trefný a jen doplníme, že se v Indii nejedná o problém pouze železnice!

Indie používá celkem čtyři typy rozvorů kolejí. Nejčastěji se setkáte se širokým rozvorem 1676 mm a to na 56 000 km tratí, dále „metrovým“ 1000 mm na 7000 km tratí a dvěma úzkými rozvory 762 mm a 610 mm na 2000 km tratí. Metrový rozvor je postupně upravován na široký, úzkorozchodné tratě jsou většinou horské soukromé tratě, u nichž se to do budoucna nepředpokládá. Jednak z finančních důvodů, ale hlavně kvůli lepší průchodnosti složitým terénem. Z celkové délky 65 000 km je 24 000 km elektrifikováno, primárně střídavým napětím 25 kV.



Kolejiště na nádražích jsou potřeba po odjezdu každého vlaku omýt od exkrementů

Nástupiště často praskají ve švech

Typy vlaků:

V Indii se nejčastěji setkáte s těmito typy vlaků (seřazené podle priority, kterou mají na trati):

Duronto Express: nejrychlejší spoje, které jedou bez zastávky přímo do cílové stanice. Většinou k dispozici třídy 1A, 2A, 3A, CC, SL, 2S. Jsou mírně levnější oproti Rajdhani.

Rajdhani Express: plně klimatizované nejluxusnější vlaky na velké vzdálenosti se servisem jídla. Třídy 1A, 2A, 3A.

Shatabdi Express: moderní expresy spojující velká města, poutní místa nebo turistické cíle na kratší vzdálenosti. Mají většinou pouze klimatizované vozy k sezení. Třída CC (někdy omezeně 1A pro bohaté).

Express/Mail: nejběžnější a nejvyužívanější typ vlaků. Jedná se o klasické rychlíky či spěšné vlaky poměrně často zastavujících. Existují v mnoha variantách tříd, od denních po několikadenní. Jelikož dávají na trati přednost výše zmíněným, nabírají často velká zpoždění. Třídy: všechny.

Passenger: osobní vlaky s nulovou prioritou na trati a nejmenším komfortem tedy i cenou. Není nutná rezervace místa, využívá je nejchudší vrstva obyvatel, jsou často totálně přeplněné, takže se sedí kolikrát i na střeše. Většinou pouze třída 2S. Těchto vlaků je nejvíce.

Existuje ještě několik variant těchto typů. Liší se většinou úrovní služeb a výbavy. Jedná se tedy o luxusnější nebo low-cost varianty. Každopádně pro představu je hierarchie a složení vlaků zhruba takové, jak je popsáno výše. Samostatnou skupinu tvoří zvláštní (poutní, turistické, atd.) a luxusní dovolenkové vlaky (něco na způsob Orient expresu).

Kupé třídy FC

Starší kupé třídy 1A

Vůz třídy SL



Třídy:

V Indii narazíte hned na několik tříd:

1A – First class AC: nejdražší a nejluxusnější třída, plně klimatizovaná. Kupé pro 2 a 4 osoby, koberec na zemi, jídlo, přikrývky, povlečení a ručníky v ceně. Vše je výrazně čistější, včetně toalet. Je asi tak 7x dražší než třída SL, někdy je tedy levnější let low-cost aerolinií.

2A – AC Two Tier: klimatizovaný vagon, kupé jsou oddělena pouze závěsy. V kupé jsou dvě palandy (4 postele) a podélně s uličkou taktéž palanda (2 postele) oddělená závěsem. Jízdné 5x dražší než SL. Třidu využívá vyšší střední třída.

3A – AC Three Tier: stejné jako 2A s tím rozdílem, že v kupé jsou nad sebou 3 postele. Jízdné 3,5x dražší než SL a 1,5 nižší než 2A. Využíváno většinou střední vrstvou.

FC – First Class: méně využívaná - původní 1. třída, nemá klimatizaci, jedná se o staré vagony a úměrně tomu vypadá i jejich stav. Jízdné 3x dražší než SL. Vyzkoušeli jsme hned na prvním našem úseku, výhodou bylo zamykatelné kupé pro dva a absence klimatizace.

CC – AC Chair Car: plně klimatizované vagony k sezení čili na kratší a denní přesuny. Dvě řady sedadel rozdělené uličkou. Jedna řada má sedačky 3, druhá 2. Novější vozy mají také lampičky ke čtení, ztmavená okna a záclonku. Standardem bývá i jídlo. Jízdné 2x dražší než SL. Bývá problém s většími zavazadly.

EC – Executive Class Chair Car: podobná třída jako CC, v řadě jsou jen 4 sedačky, ulička je tedy větší,

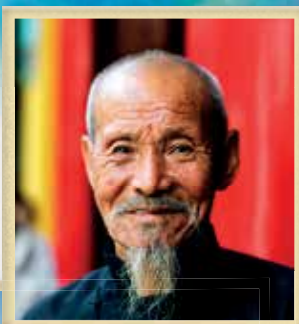
Vůz třídy CC





CHINA TOURS

Zažít Asii



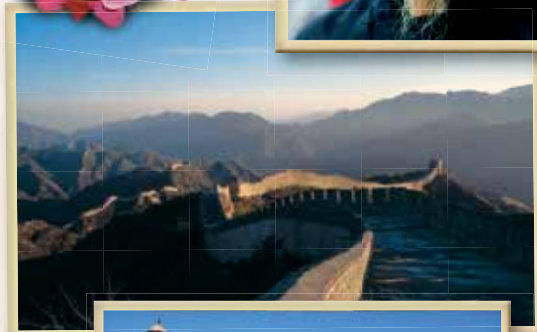
**specialista
na POZNÁVACÍ CESTY
do Číny a Asie**

Co nabízíme?

- klasické poznávací zájezdy
- individuální cesty na míru
- zakázkové programy
- gurmánské zájezdy
- cesty za golfem

Proč s námi?

- kvalitní originální programy
- vždy český odborný průvodce
- malé skupiny od 6 účastníků



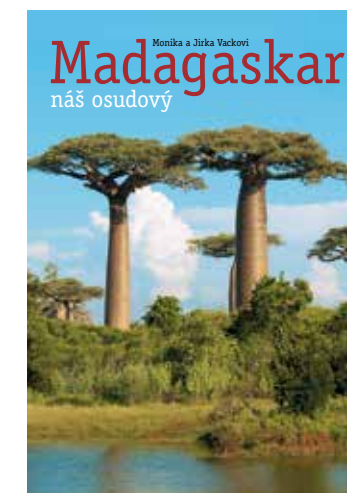
CHINA TOURS

Vítězné náměstí 2, 160 00 Praha 6
tel.: 222 958 203-4, 271 741 364
mobil: 731 440 070
e-mail: info@chinatours.cz



www.chinatours.cz

dříve vydané knihy



Monika a Jirka Vackovi

TransAsia

VLAKEM KOLEM ASIE SE SKLÁDACÍMI KOLY

Vydal: Jiří Vacek – Altiplano
www.altiplano.cz

Grafický návrh, zlom a zakreslení tras: Eva Adámková a Miroslav Šup (V-Press s.r.o.)
Kresba podkladu map: Blanka Šlesingerová
Tisk: Tiskárny Havlíčkův Brod, a. s.

1. vydání – prosinec 2013

© Text a foto: Monika a Jirka Vackovi

ISBN 978-80-904770-3-2