

# ***CZĘŚĆ I***

## ***UKRAINA, ROSJA i MONGOLIA***

## Dzień pierwszy

### 1 kwiecień 2010

Po zakończeniu perturbacji mających związek z tylnym dyfrem Dyskoteki, a także otrzymaniem wiz, przyszedł czas na rozpoczęcie podróży.

Beata i ja ruszamy z Kuźnicy, żegnani przez moich rodziców. Mamy jeszcze jeden punkt pośredni – Siemianowice – jakby to wyglądało, gdybym się nie pożegnał z Tomaszkiem.

Potem ruszamy do punktu zbornego, którym są Mostki koło Starego Sącza – tam już na nas czeka Janusz, do którego ma dojechać również Rysiek. Nam udaje się dotrzeć przed Ryśkiem. W miłym towarzystwie oczekujemy jego przybycia. Gdy dotarł – pozostaje tylko przepakować się i ... ruszyć.

No i w końcu, z kilkudniowym opóźnieniem wyruszamy w trasę kolejnej wielkiej podróży.

Kierujemy się do Krościenka koło Ustrzyk, gdzie zamierzamy przekroczyć granicę z Ukrainą. Podróż po polskiej stronie przebiega bez żadnych perturbacji. Jedziemy raczej powolutku, ja muszę przecież dbać o nowe części, którym należy się powolne docieranie.

Na granicy – niewielka kolejka. W sumie oczekujemy ok. godzinę.

Po polskiej stronie formalności trwają bardzo krótko, ale po ukraińskiej – nie idzie tak gładko. Pierwsze – musimy wypełnić deklaracje celne, drugie – latanie z kwitkami też jest czasochłonne, na szczęście wyręcza nas sympatyczny celnik. No i po trzecie – samochody tak spodobały się celnikom, że zaprosili nasze autka na kanał, na rewizję. Na szczęście – skończyło się tylko na pogaduszkach, w czym wydatnie pomogły nam archiwalne nr Wypraw 4x4 z moimi artykułami i zdjęciami. Potem możemy już ruszać.

Pierwszy postój – to wymiana złotych na hrywny. A drugi – paręset metrów dalej – to tankowanie samochodów. Tu mamy okazję obserwować polsko – ukraiński patent na tankowanie aut do pełna. Ot – drewniany klocek. Przecież to takie proste.

Ruszamy w kierunku Lwowa. Przejazd ukraińskimi drogami to zawsze jest wyzwanie. Nawet dla takich samochodów jak nasze Land Rover'y. Nocą jest jeszcze trudniej. Widoczność zerowa, brak oświetlonych ulic czy domów, a na dodatek taka ilość dziur, że tylko słyszać nasze przekleństwa.

Udaje się nam przejechać ładnych parę km, zanim rozpoczynamy poszukiwania miejsca na nocleg. Udało się to gdzieś na trasie z Lwowa do Tarnopola. Zjechaliśmy do pierwszej wsi, potem w jedną z bocznych drózek gruntowych i przy wjeździe na pola spędziliśmy nasz pierwszy nocleg w samochodach.

Janusze Defender jest do takiego podróżowania dużo lepiej przygotowany, nie mniej – nasza Dyskoteka również zapewniła nam godziwy nocleg.

Pierwszy dzień za nami. I mimo, że to przecież prima aprilis, to udało nam się wszystko.

Oby tak dalej.

## Dzień drugi

2 kwiecień 2010

Pobudka.

Jest zimno. Nawet bardzo. Wcale nie chcemy wychodzić z ciepłutkich śpiworów. Ale co robić? Przecież kawał drogi przed nami. Chcąc nie chcąc – jakoś wygramoliłem się z samochodu. I co widzę? Że zapomniałem wieczorem zamknąć klapę bagażnika. Stąd tak zimno w samochodzie. Na szczęście w wyniku mojej głupoty (trzeba przecież rzeczy po imieniu nazywać) nic z samochodu nie zginęło. A był łatwy dostęp do sprzętu foto czy naszych laptopów. Znowu potwierdza się maksyma, że głupi zawsze ma szczęście.

Ruszamy. Autka wyglądają już off-road’owo, bo na ścieżce było sporo błota. Wzbudzamy sensacje na pierwszej stacji paliwowej, gdzie udaje nam się zrobić prowizoryczną toaletę.

Pierwszy postój zaplanowaliśmy w Tarnopolu. Udaje nam się wjechać do centrum, chociaż okupione jest to postojem w wielkowiejskich korkach. Przeciętne miasteczko, z nawet przyjemnym centrum (lokalizacja nad sztucznym zalewem, z całkiem sporym parkiem dodaje miastu sporo uroku). Robimy małe zakupy – przecież wypada zjeść śniadanie.

W sklepie wypatrujemy małe, solone rybki, podobne do szprotek. Są tak twarde, że nie sposób je pogryźć, więc cyckamy je, jak dziecko lizaka. W Tarnopolu rodzi się pomysł, żeby nadłożyć kawałek drogi (mimo, że ciężki tranzyt przed nami) i odwiedzić Zbaraż. Słynna twierdza, o której można poczytać w sienkiewiczowskim „Ogniem i Mieczem”. Zapachniało wielką historią, chociaż twierdza nie jest w najlepszym stanie. W wnętrzach urządzono kilka ciekawych wystaw lokalnego rękodziela. Naszą uwagę przykuły dwie – rzeźby w pniach drzewa i haftowane nicią wełnianą obrazy. Coś niezwykłego.

Ze Zbaraża kierujemy się na wschód. Mijamy kolejno miasta – Chmielnickij, Winnista, Nemiroff (czy ta nazwa czegoś nie przypomina?) i Uman, kierując się na Kirowograd.

Po drodze robimy tylko dwa postoje – pierwszy w lesie na kawę i towarzyskie pogaduchy, drugi – na ukraiński obiad. Beata po raz drugi w dniu dzisiejszym dokonuje wyboru. Na śniadanie była rybka, to co może być na obiad? Oczywiście – pyszna rybka. Ma dziewczyna rękę – bez dwóch zdań.

W tym miejscu wypada również wspomnieć o zdarzeniu, które chyba należałoby przemilczeć. Dwóch fantastycznych kierowców wykonuje rewelacyjny manewr polegający na wymijaniu dziur w asfalcie (a przy okazji wyprzedzaniu ciężarówki). Niestety – na środku drogi wymalowana była linia ciągła, a z 300 m dalej – patrol lokalnej milicji. Cóż – po ciężkich negocjacjach (a Janusz sprawdził się w roli negocjatora wyśmienicie) każdy z nas ma chudszy portfel o 25 \$ i 100 hrywien.

Cóż – za głupotę trzeba płacić – prawda?

Po przejechaniu ponad 660 km zdecydowaliśmy się na nocleg przed Kirowogradem. Ustawiliśmy nasze autka znowu na polu, tym razem przy jakiejś rzeczce i sporym bagienku, i udaliśmy się na zasłużony odpoczynek.

## Dzień trzeci

### 3 kwiecień 2010

Zimny poranek na bagnisku zmusił nas do gwałtownego zadziałania. Szybka toaleta, którą umożliwił nam Janusz ciepłą wodą (cóż – moje autko czekają pewnie kolejne modyfikacje) i ruszamy w trasę.

Pierwszy etap nie jest specjalnie męczący. Po kilkudziesięciu minutach docieramy do Kirowogradu, gdzie pod przymusem niemalże namawiamy Janusza na zwiedzanie. Samo miasto – typowe posowieckie blokowiska. W centrum miasta jednakże znajduje się parę architektonicznych perełek, zwłaszcza ulica Lenina w części bardzo ładnie odnowiona, ale i zamknięta dla ruchu szlabanami. Tutaj też robimy sobie małą przerwę – mały lokalik, świetna kawa i przepyszne ciastka. Wiem, rozpusta, ale co zrobić? Przecież czasem trzeba sobie dogodzić – prawda?

Wyjeżdżamy z Kirowogradu. Trasa robi się bardzo męcząca. Stan dróg jest katastrofalny, co uniemożliwia szybkie przemieszczanie się i wymaga wzmoczonej koncentracji. Z drugiej strony – pozwala się przyglądać do woli otoczeniu.

Mijając wioskę Znamionka zauważamy bardzo specyficzną cerkiew. Tu widać już bardzo wielką biedę, gdy na świątynie adaptuje się stary, blaszany garaż. Do tej pory, włączając się po świecie, zauważyliśmy pewną prawidłowość. Nawet najbiedniejsze miejsca starały się swoje świątynie przedstawiać w jak najbogatszy sposób. A tu – coś całkowicie przeciwnego. Ale liczy się fakt istnienia tego miejsca. W sumie to jest przecież najważniejsze.

Mijamy kolejne wsie. I tutaj pewna dygresja. Otóż ukraińskie wsie zupełnie nie przypominają polskich. Wsie budowane są raczej bez ładu i składu. Domy i zabudowania rozrzucone są przypadkowo. Najczęściej zlokalizowane są – co jest oczywiście wielką zaletą – z dala od głównych dróg, więc intensywny ruch drogowy nie jest specjalnie uciążliwy dla mieszkańców. Inna sprawa, że dzięki obwodnicom ruch kołowy idzie całkiem sprawnie. No – może szedłby całkiem sprawnie, gdyby na każdej roгатce czy skrzyżowaniu nie stał patrol milicji.

Mijając kolejne wioski podziwiamy starą zabudowę. Tutaj jakby czas się zatrzymał. Wprawdzie z każdego podwórka zieje wielką biedą (u nas chyba najbiedniejsze wsie na wschodzie są bogatymi w porównaniu z tym co tu się widzi), ale ludzie nie wyglądają na specjalnie nieszczęśliwych. Wydaje mi się jednak, że jest to kwestia braku świadomości, że może być lepiej. A może to jest tak, że im więcej się ma tym większa tendencja do narzekań? Ale to już raczej pozostawiłbym do rozstrzygnięcia socjologom. My przecież jesteśmy podróżnikami, których zadaniem jest poznawać nowe, a nie roztrząsać – komu jest lepiej – prawda?

Więc wróćmy do naszej trasy – we wsi Pantajewka poza kolorowymi zabudowaniami możemy podziwiać niewielki obelisk poświęcony pierwszemu rosyjskiemu kosmonaucie. Mowa tu oczywiście o Juri Gagarinie.

W każdym z mijanych miasteczek można podziwiać pomniki poświęcone bohaterom II Wojny Światowej. Bardzo często są to ustawione na cokołach czołgi czy wojskowe samoloty. Czasem wygląda to śmiesznie, biorąc pod uwagę dzisiejszą technikę i możliwości, nie mniej – wygląd pięćdziesiąt kilkuletniego czołgu skłania do refleksji.

Docieramy do Aleksandrii. Proszę tylko nie mylić jej ze słynnym egipskim miastem. Ta ukraińska ma wiele uroku. Niestety – miasto jest strasznie zdewastowane, zaniedbane. Mimo, że układ urbanistyczny i wiele zabudowań jest niezwykle urodziwych, to jednak stan techniczny z jednej strony, a z drugiej – pomieszczenie starej zabudowy z wielką płytą – tworzy raczej ponury nastrój tego miejsca. Zresztą – miasto to stanowi swoistą mieszankę starej zabudowy miejskiej z typowo wiejską.

Po przejechaniu kolejnych kilkudziesięciu km docieramy do sporego miasta Kremenczuk. Tutaj znajduje się przeprawa mostowa nad rzeką Dniepr. Potężna rzeka. Przejedźdżamy na drugą stronę dwupoziomowym mostem (drogowo – kolejowym), zastanawiając się dlaczego jedno z przęseł wyposażone jest w konkretną stalową kratownicę. Stanęło na tym, że prawdopodobnie w tym miejscu część kolejowa może być podnoszona do góry, umożliwiając wolny przepływ większym statkom. Ale pewności – rzecz jasna – nie mamy. Zatrzymujemy się w mieście na jakąś godzinkę. Czas ten wykorzystujemy na krótki odpoczynek na naddnieprzańskej plaży, a także na uzupełnieniu naszych zapasów. Janusz zadeklarował się na dzisiejszy wieczór jako kucharz. Kupił dwie solidne porcje karkówki. My – dwie butelki czerwonego Kagora, więc wieczorem może być wesoło.

Chłopaki robią się sławne. Przed wejściem do samochodów zostali poproszeni o autografy. A może któryś z nich to jakaś ważna i znana persona? A my (znaczy się ja z Beatą) tego nie zauważyliśmy.

Bez dalszej zwłoki ruszamy dalej. Tranzytujemy już niemalże bez przerwy i w ten sposób docieramy do przedmieść Charkowa. Duże przemysłowe miasto mijamy bokiem kierując się w stronę rosyjskiej granicy. W pewnym momencie zauważamy znak informujący o specyficznym miejscu – na obrzeżach miasta powstało małe mauzoleum upamiętniające ofiary Wielkiego Ukraińskiego Głodu. Bardzo smutna historia zakończona cierpieniem i śmiercią milionów Ukraińców. Ku przestrodze.

Okolo 20 km od granicy zjeżdżamy w prawo z głównej drogi i w tej okolicy znajdujemy małą leśną przecinkę, gdzie pakujemy się samochodami. Tutaj próbujemy rozpalić z mokrego drewna małe ognisko, na którym Janusz ma plan przyrządzić karkówkę. Niestety wilgotne drewno nie specjalnie chce z nami współpracować (mimo gazowego wspomaganie) więc Janusz się poddaje i w zamian przyrządza wyśmienitą kolację przy użyciu kuchenki gazowej. Po długim i męczącym dniu wszyscy rozpyłwiają się w zachwycie nad wspaniałą kolacją. A do tego poszły jeszcze dwie butelki pysznego ukraińskiego wina. Czego chcieć więcej?

## Dzień czwarty

### 4 kwiecień 2010

Niedziela wielkanocna. A Janusz zaskakuje nas po raz kolejny – tym razem ciepłą kawą. Jest niezastąpiony.

Święta. A my zamiast świętować i zgodnie z tradycją świątecznie się wyspać, zwijamy nasze samochodowe obozowisko, sprzątamy po sobie i ruszamy w kierunku granicy. Jedziemy już na oparach, bo już wczoraj nasze samochodziki zaczynały sygnalizować minimalny stan paliwa w baku.

Docieramy do przejścia granicznego.

Przy próbie odczytania mojego paszportu padł system komputerowy na przejściu granicznym, więc na jakąś godzinę wstrzymano po ukraińskiej stronie ruch graniczny. W tym czasie pogranicznicy wdali się z nami w pogawędkę o podróżach. Myślałem, że to wystarczy w polubownym i uproszczonym załatwieniu sprawy. Niestety nie – Ukraińcy to straszni słuźbiści, więc zabrali się do skrupulatnego przeszukiwania naszych samochodów. Jeden z nich zaczął przeszukiwać moją Dyskotekę. Wystraszyłem się, że może odnaleźć mój nóż myśliwski (już raz miałem przez to przeprawę na ukraińskim przejściu granicznym), ale na szczęście go nie zauważył. Potem podobna kontrola przypadła w udziale Defenderowi. Nam przynajmniej oszczędzone było gmeranie w skrzyniach dachowych. Def nie miał tego szczęścia.

Po rosyjskiej stronie dużo większy porządek i sprawna obsługa. Celnik wyraźnie chętny do pomocy – bez niego pewnie wypełnialibyśmy deklaracje celne dużo dłużej. A potem z dokumentami do kolejnego okienka – wszystko szybko i w miłej atmosferze. Tutaj celnicy nie wyrazili ochoty przeglądania naszego bagażu, więc po kilkudziesięciu minutach jesteśmy w Rosji. Po raz pierwszy – rzecz jasna. Po przekroczeniu rozwiały się moje obawy. Miałem mały błąd w wizie rosyjskiej, na szczęście został niezauważony. Uff. A bałem się kłopotów formalnych.

Pierwsze co robimy po rosyjskiej stronie to uzupełnienie zapasów paliwa. Ceny na przyjemnym dla nas poziomie, bo około dwukrotnie taniej niż w Polsce. Nie jest to wprawdzie poziom znany z Iranu, ale i tak lżej dla naszych kieszeni.

Wjeżdżamy na przedmieścia Belgorodu. Od razu zatrzymuje nas patrol milicji. Na szczęście tym razem nie popełniliśmy żadnego wykroczenia. Młode chłopaki chcieli tylko pogadać. A my przecież znacznie wyróżniamy się z tłumu.

Omijamy miasto i kierujemy się na Woroneż. Jeszcze tylko krótki postój na zdjęcie pomnika motocyklisty, a także na wizytę w bankomacie i ruszamy dalej. Zaskakują nas drogi. Szerokie niczym autostrady i nawet w nienajgorszym stanie. Nie da ich się stanem porównać z ukraińskimi, które należą do najgorszych z mi znanych. Podróż upływa więc całkiem sprawnie. Po kilku godzinach dojeżdżamy do przedmieść Woroneża, by utknąć w gigantycznym korku. A sam Woroneż? Cóż – ogromne, zaniedbane przemysłowe miasto, które bez żalu mijamy bokiem.

Odjechaliśmy od miasta jakieś sto kilkadziesiąt km gdy zauważyliśmy mały budynek przy drodze. Ni to sklep ni to bar, w którym można zamówić kilka lokalnych specjałów – na początek zupy – solianka (zupa z kiszonych ogórków i suszonej kiełbasy) i horcio (zupa z baraniny z ryżem) a później pielieni (pierożki z mięsem) i żarkoje (mięso zapiekane razem z ziemniaczkami w glinianym garczku). Pycha.

Robi się ciemno. Późnym wieczorem docieramy do sporego miasta Tambow, które zza okien naszych samochodów robi zgoła odmienne wrażenie do tego, co widzieliśmy wcześniej. Szerokie ulice, czyste chodniki, odnowione budynki. Przyjemne i zadbane miasto. Szkoda, że nie mamy czasu by zostać tu chwilę.

Ruszamy dalej kierując się na wschód. W pewnym momencie na CB słyszymy polską rozmowę. I nie są to nasi chłopcy. Nawiązuję więc łączność i w ten sposób poznajemy dwóch polskich kierowców TIRów, którzy z ładunkiem udają się do Kazachstanu. Po kilkunastu minutach udaje się nam do nich dołączyć na jednym z parkingów. Od nich dowiadujemy się, że w Kazachstanie była straszna w skutkach powódź i wiele dróg jest w ogóle nie przejezdnych. Oni muszą zrobić koło liczące ponad 2000 km, by dotrzeć do celu. Nie są z tego specjalnie zadowoleni. A nam pozostaje mieć nadzieję, że zanim my dotrzemy na miejsce woda już zejdzie i pogoda nieco podsuszy podmokłe teraz tereny. Czas pokaże. Będziemy się tym martwić, gdy już dotrzemy na miejsce.

Po kilkudziesięciu kolejnych km zatrzymujemy się w lesie na nocleg. A tu wszędzie dookoła leży śnieg. A termometry niemiłosiernie pokazują temperaturę w okolicy 0 st. Celsjusza. Zapowiada się bardzo zimna noc.

## Dzień piąty

### 5 kwiecień 2010

Rano okazało się, że nocowaliśmy w rejonie jednostki wojskowej. W sumie fajnie, bo bezpiecznie. Tak sądzę.

Poranną toaletę w nietypowy sposób rozpoczął Rysiek. Rozbił lód, pod którym była spora (ale czysta – pamiętajmy, że byliśmy jednak w lesie) kałuża, w której – jak prawdziwy mors – wymył nogi. My patrzyliśmy na to z wyraźnym przerażeniem w oczach. Twardy zawodnik.

Po kawce ruszyliśmy dalej w drogę. Główną drogę opuściliśmy kilka km za Penzę. Później spokojną, prawie nie uczęszczaną drogą ruszyliśmy w kierunku Ulianowska. Co parę km mijaliśmy urocze wioski. Znaczy się – bardzo biedne, zaniedbane, ale ze swoistym klimatem. W jednej z nich, w Tieliegino, zatrzymaliśmy się i zrobiliśmy całą serię zdjęć drewnianych chałupek. Urocze. Nie mniej, życie w takich wioskach musi być bardzo surowe. Sądząc po wyglądzie domostw i ich otoczenia, rodziny je zamieszkujące pozbawione są jakichkolwiek wygód. Inna sprawa, że duża część domostw wygląda na opustoszałe, porzucone. Taka kolej rzeczy, że mieszkańcy uciekają do miast za łatwiejszym życiem. Tak przynajmniej nam się wydaje.

Docieramy do Inzy. Niewielkie miasteczko, zupełnie nie przypominające innych rosyjskich miast. Wygląda raczej na mocno rozrośniętą wieś, w którą wpleciono linię kolejową i kilka tartaków. Miejscami można było odnieść wrażenie, że w tym miejscu na gotowo buduje się całe domy z drewnianych bali. W tym mieście znaleźliśmy serwis samochodowy, i zdecydowałem się tu wymienić olej w tylnym dyfrze. Myślę, że przebieg ponad 2 tyś. km powinien wystarczyć na „docieranie” podzespołów. W serwisie też mała przygoda. Oczywiście – nasze samochody zrobiły wielkie wrażenie i miło było słuchać komentarzy chłopców tu pracujących. Ale do rzeczy. Zostałem wprowadzony na podnośnik mechaniczny, który pod Dyskoteką odmówił posłuszeństwa. Cóż – autko chyba jest dość ciężkie. Może coś w tych szyderstwach Czesława jednak jest? Trudno rzec, nie mniej – bagaże i wyposażenie swoje ważą. Ale żeby aż tyle? Coś mi się wydaje, że to jednak podnośnik był zepsuty ...

Mijamy kolejne wioski i miasteczka. Licznik kilometrów wskazuje niewiarygodne liczby. Rosja jest jednak potężnym krajem. Przeogromnym. A w każdej miejscinie coś jest wartego uwagi. Aż żal nas bierze, że mamy tak niewiele czasu. Że tak naprawdę nasza wizyta w Rosji to tylko tranzyt. Ale mamy już postanowienie – do Rosji musimy wrócić. Jest tu tyle do odkrycia ... Ten kraj jest niezwykły, urzekający.

GPS próbuje nas prowadzić najkrótszą drogą. Niestety – jest to tylko bezmyślna maszynka. Na jego bezsensowne działanie natrafiamy w malutkiej miejscinie Jejuskoje, gdzie wpiery próbuje nas przeprowadzić przez drewnianą kładkę przerzuconą dla pieszych przez rzeczkę, by docelowo zaprowadzić nas na wielkie wysypisko śmieci, na które zresztą z dużym trudem po błotnistym trakcie dojechaliśmy. Nasze autka wzięły na siebie solidną porcję błota. Jedyna korzyść – pozbyliśmy się naszych śmieci.



Docieramy do Ulianowska. Miasta, które swą nazwę zawdzięcza Leninowi (nazwa pochodzi od jego prawdziwego nazwiska). Na opłotkach miasta, tuż przy lotnisku, zlokalizowane jest muzeum rosyjskich (a właściwie radzieckich) samolotów. Na terenie muzeum stoi m.in. pierwszy pasażerski samolot ponaddziesięciopiętrowy – Tu-144. Niestety – nie mamy szczęścia. Gdy nam się udaje dotrzeć do muzeum, ono jest już zamknięte, a ochroniarz nie daje się jednak przekonać, by nas wpuścić. Jedyne co możemy to podziwiać samoloty przez płot. Szkoda, ale co zrobić?

Ruszamy dalej. Zmieniamy kierunek jazdy – teraz kierujemy się na północ. Wczesnym wieczorem wjeżdżamy do autonomicznej republiki Tatarstanu. A późną nocą docieramy do Kazania – stolicy regionu. Już z daleka miasto wita nas swoimi największymi atrakcjami. Przejeżdżając przez jeden z mostów mamy piękną panoramę na kazański Kreml. Nie obyło się bez nocnej sesji zdjęciowej. Później znajdujemy hotel – nasz wybór padł na Hotel Tatarstan, który zaoferował nam zrobienie „registrowki”, czyli dopełnienia formalności meldunkowych, obowiązkowych dla obcokrajowców. Sam hotel to typowy „komunistyczny” blok z wielkiej płyty. Ale w niczym nam to nie przeszkadza, zwłaszcza, że oferuje pierwszą od wyjazdu solidną kąpiel. Czysta przyjemność.

## Dzień szósty

6 kwiecień 2010

Poranek zaczynamy odmiennie, niż do tej pory. Znaczący się w hotelowej restauracji na śniadaniu. Śniadanie samo w sobie również różni się od tego, do czego jesteśmy przyzwyczajeni. Na śniadanie zaserwowano m.in. klopsy mielone, makaron i ryż, kompot z suszonych owoców. Do tego standardowy bufet. Nie mniej – wszystko nam smakowało i zniknęło w zastraszającym tempie z talerzy. Po śniadaniu ruszyliśmy do centrum. Mroźny poranek doskonale nadawał się na spacer. Ruszyliśmy więc w kierunku Kremla. Miasto Kazań zapadnie nam w pamięć swoim specyficznym bogactwem. Generalnie jest to wizytówka Tatarstanu i w tej roli sprawdza się wyśmienicie. Ale specyficzne bogactwo tego miejsca dla nas wynika z faktu, że pieniądze leżą tu – dosłownie – na ulicy. W przeciągu ok. 2 godzin znaleźliśmy kilkadziesiąt monet. Niezwykłe – prawda?

Do Kazania przyjechaliśmy specjalnie by zobaczyć Kreml. Miejsce, które swą urodą urzekło nas już wczorajszego wieczoru. W ciągu dnia prezentuje się równie pięknie. Jest to wydzielony obszar otoczony murami obronnymi, wewnątrz których zlokalizowane są m.in. – cerkiew, meczet, krzywa wieża i pałac prezydenta republiki. Z wieżą wiąże się pewna legenda – o księżniczce, która nie chciała wychodzić ponownie za mąż – nie mniej, zainteresowanych odsyłam do poszperania w Internecie i wyszukania tej legendy. Może się poszczęści ... Po powrocie ze spaceru odbieramy nasze „registrowki”, pakujemy bagaże do samochodów i ruszamy dalej w drogę.

Teraz kierujemy się na wschód. Pokonujemy kilometr za kilometrem. Mijamy kolejne wioski i miasta. Przejeżdżamy m.in. przez kolejną wielką rzekę – Kama. Rzeka skuta całkowicie lodem.

Kierujemy się do Ufy. Planujemy nawet wizytę w tym mieście, niestety niespodziewane okoliczności zmieniają nasze plany. Januszowi w Defie brakło paliwa. W związku z powyższym – bierzemy kanister i ruszamy na poszukiwanie stacji benzynowej. Jak na złość – w pobliżu nie ma żadnej. Najbliższą znajdujemy – jak się później okazało – dobre 25 km dalej. Dojeżdżając do stacji benzynowej zostajemy poddani kontroli przez milicję, podejrzewającą, że prowadzę pod wpływem alkoholu. Udaje mi się oficera wyprowadzić z błędu, ale zabiera to sporo czasu. W międzyczasie tankuję jeszcze swój samochodzik i wracamy z Januszem po Defa.

Później czeka nas jeszcze jedna przygoda. Zatrzymujemy się w przydrożnym barze na kolację. Dostajemy przepyszny czerwony barszcz. Robimy także zakupy. Gdy tylko ruszyliśmy zostajemy zatrzymani przez milicję, która – jakby na nas specjalnie czekała. No i nie obyło się bez kolejnej łapówki. Tak, tak – milicjanci wymusili od nas (a właściwie od Janusza, który ponownie sprawdził się w roli negocjatora) łapówkę. Co ciekawe – to samo przewinienie w tym miejscu wykonało kilka samochodów osobowych i ciężarówek. Ale oni, jako lokalni a nie „innostrajcy” nie zainteresowali milicjantów. Próbując nadgonić stracony czas w nocy przejechaliśmy spory odcinek Uralu. Może to i dobrze, bo po krętych drogach w ciągu dnia w dużym ruchu jechałoby się zdecydowanie gorzej. Na koniec dnia wyszukujemy sobie fajne miejsce w lesie na nocleg. Nie mniej, zanim udaje się nam „rozłożyć obozem” przyszło mi jeszcze wspomagać Defa, który utknął w pryzmie śniegu.

Tak bywa ...

A w nocy – temperatura spada poniżej – 5 st. Celsjusza. Zima wraca ...

## Dzień siódmy

7 kwiecień 2010

Główna magistrała przez Ural zapełnia się pomału ciężarówkami. Co kilka km znajdują się „stojanki”, znaczy się parkingi, na których kierowcy ciężarówek mogą zatrzymać się i odpocząć. Na jednej z takich „stojanek” widzimy obelisk symbolizujący granicę między Europą a Azją. Byłoby to bardzo fajne miejsce gdyby nie fakt, że zrobiono z niego śmietnisko. Brud, smród i ubóstwo. A na dodatek kilka bud, w którym handluje się czym popadnie (tudząco przypomina mi to naszą starą, chorzowską ul. Barską, tyle, że zlokalizowaną w środku lasu). Mijamy kolejne wielkie rosyjskie miasto – Czelabińsk. Zatrzymujemy się dopiero kilka km za miastem, gdzie w lesie organizujemy mały piknik – danie z torebki i kubek gorącej kawy, a nam już nic do szczęścia nie potrzeba.

Niejako przy okazji postoju Janusz się łamie i otwiera maskę Defa. Planował zrobić to dopiero po przejechaniu 5 tyś. km, ale niepokojące odgłosy wydostające się spod maski zmusiły go do wcześniejszego przeglądu. Co się okazuje? Szlag trafił alternator. Na szczęście jest taki na zapasie, więc po ok. pół godzinie jesteśmy gotowi do dalszej drogi. Przy okazji – w Rosji bardzo dba się o wszelkiego rodzaju drogi. Czasem w sposób dość specyficzny, ale jednak. Widzieliśmy wiele ekip łatających dziury w drogach, myjących i naprawiających bariery, malujących pasy, etc. Najbardziej zdziwił nas sposób czyszczenia przydrożnych rowów. Niezależnie czy są to łąki, czy drzewa – jedzie ekipa i podpala określonej szerokości pas. Metoda skuteczna, bo w pasie przydrożnym nie zostaje nic – ani śmieci, ani chwasty. Nie mniej – metoda raczej kontrowersyjna (i mało bezpieczna).

Docieramy do Kurgan, gdzie zatrzymujemy się tylko na krótkie zakupy i uzupełnienie zapasów gotówki. Przejeżdżając przez miasto rzuciły się w oczy dwie rzeczy – betonowe blokowiska i niezwykle okazały dworzec kolejowy. Jadąc wzdłuż tego drugiego, odniosłem wrażenie, że jest on większy od wszystkich trzech warszawskich dworców razem wziętych. A nie jest to żadne wielkie miasto. Ot – jedno z wielu. Zresztą obserwując linie kolejowe, przejazdy i dworce można wysnuć wniosek, że Rosja jednak na kolei bazuje. Nie na transporcie drogowym czy lotniczym, a właśnie na kolejowym.

Ale cóż się dziwić, skoro ten kraj jest tak potężny? Przecież dystanse między dwoma dużymi miastami nierzadko mają po kilkaset kilometrów. Kilka km za miastem, jak już wróciliśmy na trasę, usłyszałem podejrzaną dźwięki wydobywające się z napędu mojej Dyskoteki. Na pierwszej stacji benzynowej zatrzymaliśmy się i dokonaliśmy wstępnych oględzin. Niestety – cały tylny most jest zalany olejem. Sprawdzam poziom oleju w moście – jest ok. Decydujemy się więc ruszać dalej. Ale już z duszą na ramieniu. Co kilkadziesiąt km sprawdzam czy coś się zmienia. Na razie jest to niewielki wyciek, ale co będzie dalej – nie mam rzecz jasna pojęcia.

Kierujemy się na Iszim. Po drodze tankujemy samochody. Średnie spalanie nie wypada zadowalająco. Ale co zrobić? Przecież to jest nasz dom na kółkach, więc zapakowany jest do granic możliwości, a przy okazji nieźle przeciążony.

Szukamy noclegu. Niestety – wzdłuż głównej drogi praktycznie nie ma lasu, więc nie specjalnie jest gdzie zjechać na dziki nocleg. A ruch jest na trasie ogromny – jest to objazd kazaskiego Pietropawłowska, więc ciągną tędy wszystkie TIR'y. W końcu znajdujemy w miarę suchą polankę i rozkładamy nasz „obóz”. Jeszcze tylko krótka imprezka w Defie, podczas której raczyliśmy się doskonałym czerwonym Kagorem i kładziemy się spać. A na dworze temperatura spadła poniżej – 7 st. Celsjusza.

## Dzień ósmy

### 8 kwiecień 2010

Czwartkowy poranek jest bardzo mroźny. Jest tak zimno, że nie jesteśmy w stanie ruszyć się ze śpiworów. Chłopaki w Defie mają ogrzewanie postojowe, ale my z Beatą tak przemarzliśmy. I nic nie pomogły zimowe śpiwory, ciepłe ubrania i polary. Zmarzliśmy tak, że rano marzyliśmy wyłącznie o tym, by uruchomić silnik i ruszyć w drogę. Zwinięcie się z miejsca noclegu było błyskawiczne. W kilka minut byliśmy gotowi do drogi. A jak już ruszyliśmy to z wielką ulgą i radością zaczęliśmy odtajać. Po pół godzinie w kabinie było ponad 18 stopni na plusie.

Za Iszimiem, gdy już wyjechaliśmy na główną drogę w kierunku Omska, zatrzymujemy się na stacji, gdzie Janusz uzupełnia zapasy wody (użytkowej – fajnie rozwiązany patent na ciepłą wodę w trasie – do skopiowania) a ja po raz kolejny sprawdzam olej w moście, a także w silniku. W tylnym dyfrze jest ok. Spadł natomiast poziom oleju w silniku, który od razu uzupełniłem.

Docieramy do Omska. Z daleka widać, że jest to ogromne przemysłowe miasto. Nie wjeżdżamy do centrum, tylko obwodnicą ruszamy na Nowosybirsk. Mijając miasto w pewnym momencie przekraczamy kolejną wielką rosyjską rzekę. Tym razem jest to Irtysz.

Nie lubię takiego jeżdżenia, gdzie wszystko omijamy z boku. Niestety – nie mamy wyboru. Nasze możliwości są ograniczone, podobnie jak długość ważności wiz. Ale już świta kolejny pomysł, by przyjechać na kolejną wyprawę właśnie do Rosji.

Nie udaje się nam dotrzeć do Nowosybirsk – zmęczenie daje się jednak ostro we znaki. Zjeżdżamy z głównej trasy kierując się znakami w kierunku jakiejś małej wioski. Po drodze znajdujemy ślad wryty w śniegu przez jakiś pług gąsienicowy, gdzie parkujemy nasze Land Rover'y i kładziemy się spać.

Noc jest mroźna. Temperatura spada poniżej minus 13 stopni. A my śpimy w samochodzie. A co – przecież twardym trzeba być ...

## Dzień dziewiąty

### 9 kwiecień 2010

Rankiem nie jesteśmy w stanie wybrać się ze śpiworów. Potworny (jak dla nas – rzecz jasna) mróz zmraża wszystko w samochodzie. Zamarzają nam szyby od wewnątrz (nota bene na szkle tworzą się fantazyjne wzory), zamarza woda w butelkach, zamarzają nam przede wszystkim chęci do opuszczenia naszych śpiworów.

W końcu jednak pokonujemy barierę psychiczną i ruszamy się. Pakujemy nasze graty, z biedą odpalamy samochody. A przed ruszeniem w dalszą drogę robimy z Januszem małą sesję zdjęciową. Pobliska wioska prezentuje się uroczo. A i nasze samochodziki schowane w ogromnej ilości śniegu wyglądają całkiem interesująco.

Po przejechaniu kilkudziesięciu km Janusz zauważa śmigłowiec stojący w polu. Oczywiście – musimy do niego podjechać. Ja z myślą o Tomku, któremu na pewno spodobałby się ten „helikopter” parkuję Dyskotekę przy samej maszynie i ...

Właściwie to ustawiam ją w cieniu łopat tego śmigłowca. Bo ta maszyna jest przeogromna. Nie miałem pojęcia, że śmigłowce mogą być tak potężne. Nasze obydwie samochody niemalże giną w jej cieniu. Jednak technika potrafi zaskakiwać. Zwłaszcza radziecka ...

Docieramy do przedmieść Nowosybirsk. Już z daleka widać, że jest to ogromne, przemysłowe miasto. Niestety – kolejne, które mijamy bokiem. Przekraczamy tylko Ob i ruszamy w kierunku Krasnojarska. Cały dzień mijają nam w samochodach. Niemalże bez zatrzymania dojeżdżamy do Krasnojarskiej Krainy. Kilkanaście km przed miastem, późną już nocą (oczywiście czasu lokalnego) zatrzymujemy się w jakiejś przydrożnej knajpce gdzie jemy całkiem smaczny posiłek, zakończony fantastycznym deserem (mamy przyjemność w smakowaniu lokalnych wypieków – wybraliśmy dwa słodkie torty, pycha).

Z Januszem decydujemy się na dalszą jazdę. W nocy udaje nam się jeszcze minąć Krasnojarsk (w okolicy którego przekraczamy Jenisej). Jechaliśmy jeszcze z dobrą godzinę, by w pewnym momencie zjechać z głównej drogi w las. Tym razem trafiamy na drogę techniczną dla służb utrzymujących w dobrym stanie rurociąg ropy naftowej. Nie wiele zastanawiając się parkujemy autka przy jakimś małym budynekczku i idziemy spać.

Przed snem jeszcze kontrola termometru – temperatura spadła poniżej minus 16 stopni. Dla nas jest to już masakra. Janusz z Ryśkiem dogrzewają się w samochodzie Webasto, natomiast ja z Beatą – musimy radzić sobie bez wygodki. Jest bardzo zimno ...

## Dzień dziesiąty

10 kwiecień 2010

Rano poruszenie. Beata mnie budzi informacją, że na dworze stoi jakiś samochód i ktoś próbuje się do nas dobijać. Ale ta informacja nie wzbudziła we mnie jakiegoś większego zainteresowania, obróciłem się ponoć na drugi bok i dalej smacznie spałem. Nie mniej po jakimś czasie się jednak ocknąłem, otworzyłem drzwi i zobaczyłem mundurowego. Ten na szczęście na mój widok się tylko uśmiechnął i kazał spać dalej. Ale było już po spaniu – zebraliśmy się i wyszliśmy z samochodu. Okazało się, że jest to ochroniarz pilnujący rurociągu – skończyło się na sympatycznej rozmowie i prezentacji adresów naszych stron internetowych.

Ruszyliśmy przemarznięci w drogę. Stopniowo, jak auto się rozgrzewało to i my zaczęliśmy odzyskiwać kolory. Odtajaliśmy w samochodzie. Ale suma summarum – zaczynamy przyzwyczajać się do spania w takich warunkach. Przecież to również jest przygoda – nie każdy może się pochwalić spaniem w takich syberyjskich warunkach – prawda?

Docieramy do Kańska. Kolejne szare, bez jakiegokolwiek wyrazu rosyjskie miasto. Znajdujemy za to lokal przypominający nasze dawne bary mleczne, gdzie zjadamy pyszne śniadanie. Oczywiście – przy okazji dokonujemy toalety, szczoteczki, mydła i ręczniki idą w ruch. Beata wpada w zachwyt widząc w jednej toalecie dwie muszle klozetowe, ja natomiast próbuję zrozumieć ideę wykonania graffiti na glazurze w łazience już na etapie produkcji w zakładach ceramicznych. Jakoś to musi przecież być.

Jedziemy na wschód. Pogodę mamy całkiem fajną. Jest przyjemny, słoneczny, ale i bardzo mroźny dzień. Docieramy do wioski Wierchnyj Ingasz, gdzie robimy przerwę w jeździe, zostawiamy nasze samochodziki i ruszamy na podbój kolorowej wioski z aparatami fotograficznymi. Drewniane, kolorowe, ale i biedne i zaniedbane domki prezentują się w naszych obiektywach niezwykle. Zastanawiam się nad życiem w tak surowych warunkach. Przecież jest już kwiecień, a tu zima hula pełną parą. Ale takie życie toczy się tu już od pokoleń, więc ludzie chyba już przywykli do skrajnie trudnych warunków pogodowych.

Jadąc w kierunku Irkucka poruszamy się niemalże cały czas równolegle do torów kolei transsyberyjskiej. Niemalże, bo od czasu do czasu ją przecinamy. Na jednym z takich przejazdów, przy zamkniętych szlabanach obserwujemy dodatkowe zabezpieczenia przed niesfornymi kierowcami. Otóż z drogi podnoszą się pod kątem ok. 45 st. specjalne stalowe płyty całkowicie uniemożliwiając wjazd na przejazd kolejowy. Dodatkowe zabezpieczenie istotne z tego względu, że na tej linii porusza się mnóstwo pociągów, niemalże jeden za drugim, więc zapory są zamknięte przez większą część dnia. A te płyty studzą zapały kierowców. Zniszczenie samochodu w kontakcie z tą płytą niemalże jest pewne.

Na przejeździe oczekujemy na przejazd pociągów z aparatami. W Rosji kolej chyba jest jeszcze na etapie strategicznej tajemnicy wojskowej, bo dróżniczka strasznie nas wymyśla kiedy zauważy, że robimy zdjęcia. Jest to o tyle nie zrozumiałe, że rosyjska kolej może budzić tylko uczucie zazdrości. Sam przecież jestem poniekąd kolejarzem z wykształcenia, więc chyba wiem co mówię. Ale co kraj to obyczaj, więc jak niepyszni wróciliśmy do samochodów. Ale co zrobiliśmy zdjęć, to nasze. A co ...

Ostatni odcinek drogi jest tragiczny. Asfalt pojawia się rzadko, a jeśli nawet to z taką ilością dziur, że tempo przejazdu spada diametralnie. Większość odcinków to suche pyłące szutry, a czasem mokre błota. Nasze samochody zaczynają wyglądać tak, jakby startowały w jakiejś imprezie przeprawowej. A to przecież główna magistrała drogowa. Poruszamy się w asyście wielkich amerykańskich osiemnastokołowców.

W małej wiosce Zamzor oglądamy urokliwy drewniany budynek dworcowy. Zastanawiam się również nad lokalizacją wioski. Mała wioska, szutrowa dróżka i magistrała kolejowa. Kolej w Rosji musi odgrywać znaczącą rolę. Nie tylko dla dużych miast, które łączy, ale także dla takich małych lokalnych społeczności, dla których tak naprawdę jest jedynym łączem ze światem zewnętrznym.

Przejeżdżamy przez Niżnejdinsk, gdzie podziwiamy starą drewnianą architekturę syberyjską i gdzie walczyliśmy z dziurawymi drogami. W pewnym momencie Janusz przez CB daje znać, że podobno nasz prezydent nie żyje. Jest to niewiarygodna informacja, więc zaraz dzwonię do rodziców. Niestety – informacja się potwierdza. Nad Smoleńskiem rozbija się polski prezydencki odrzutowiec Tu-154, a w wyniku katastrofy ginie polski Prezydent i wiele osób znanych z pierwszych stron gazet. Wielka tragedia. Staramy się słuchać na bieżąco rosyjskich wiadomości, które zdominowane zostały przez tę informację.

Dalsza droga upływa w ciszy, w refleksji. Trawimy otrzymane informacje.

Zjeżdżamy z głównej drogi, docieramy do wioski Bargadaj, gdzie na skraju organizujemy nocleg.

## Dzień jedenasty

11 kwiecień 2010

Budzą nas krowy przechodzące koło nas na pastwisko. Wstajemy i próbujemy odtajać. Za nami kolejna zimna noc. Odpalamy samochody i ruszamy w drogę. Jest za zimno na kawę czy śniadanie. Wolimy odtajać i zatrzymać się w jakiejś przydrożnej knajpcie. Nie wyjeżdżamy jednak najkrótszą drogą. Wyjeżdżamy tak, by móc przyjrzeć się małej wiosce, w której nocowaliśmy. Znowu z każdego podwórka wygląda wielka bieda. Ale zabudowania ładne, drewniane. Dość typowe dla tego regionu.

Kierujemy się na Irkuck. W dalszym ciągu przejeżdżamy wzdłuż linii kolei transsyberyjskiej. Z nudów Beata liczy wagony w kolejnych przejeżdżających koło nas pociągach. A składy idą jeden po drugim. W zdecydowanej większości towarowe. Niektóre pociągi ciągnięte są przez trzy lokomotywy. Ale czemuż się dziwić, skoro składy potrafią mieć nawet 100 wagonów? Oczywiście, o ile można wierzyć obliczeniom Beaty ... Wjeżdżamy do Irkucka. Oczywiście – pierwsze to robimy zdjęcia przy potężnym obelisku witającym nas nazwą miasta. Przedmieścia Irkucka są stosunkowo nowoczesne. Nie specjalnie odróżniają się od typowych miast europejskich. No – może klimat nie do końca ten. Dojeżdżamy do centrum. Parkujemy na przybrzeżnym parkingu. Przy Angarze. Znaczą się, przy jedynej rzece wypływającej z Bajkału. Potężna rzeka. W okolicy całkiem sporo do zobaczenia. Wpierw sobór Zbawiciela, potem najstarsza świątynia w mieście – cerkiew Objawienia Pańskiego. Obydwie – całkiem skromne jeśli chodzi o wystrój wewnątrz. Bardzo odbiegają od znanych nam cerkwi na Ukrainie czy w Rosji. Druga cerkiew zlokalizowana jest przy placu Kirowa, na którym znajduje się obelisk poświęcony pamięci Sybiraków. Ulicą Powstańców Polskich kierujemy się na centrum. Spacerując wzdłuż ulicy Lenina podziwiamy kontrasty zabudowy. Z jednej strony typowe drewniane domki syberyjskie, z drugiej – normalna, potężna, betonowa zabudowa sowiecka. Ale jakoś to w sumie razem koreluje. Odwiedzamy również nową część centrum Irkucka, gdzie znajdują się drogie sklepy. Właściwie – jest to typowe centrum handlowe. W jednym z takich kompleksów sklepów sami robimy zakupy. Jedyne czego nie udaje się nam kupić to czapek syberyjskich. Ale cóż, nie wszystko można mieć. Zanim ruszyliśmy w dalszą drogę wybraliśmy się na wycieczkę do miejsca, gdzie na rzece Angarze zacumowany jest stary angielski lodołamacz „Angara”. Kiedyś nie była udostępniana turystą, teraz – swobodnie można odbyć krótką wycieczkę w przeszłość. Przewodnik oprowadza nas po statku, opowiadając różne historie i anegdotki. Najciekawsza jest chyba ta, jak statek dostał się z Anglii na Bajkał. Otóż przyjechał ... koleją. W ramach zwiedzania otrzymaliśmy możliwość postrzelania na okrętowej strzelnicy oraz zostaliśmy poczęstowani herbatką. Ruszyliśmy dalej. Wpierw przejechaliśmy zaporę na Angarze, a następnie kierując się wskazówkami GPS-a ruszyliśmy w kierunku Bajkału – najgłębszego jeziora świata i największego światowego zbiornika słodkiej wody pitnej. Niestety – pogoda znowu nie dopisała i zimową aurą przebijaliśmy się górkami drogami w kierunku na Ułan Ude. Nad Bajkał dotarliśmy późną nocą. Zatrzymaliśmy się na wzgórzu, skąd prawdopodobnie rozciąga się znakomity widok na jezioro. Niestety – widoczność niemalże zerowa. Nie przeszkodziło nam to w zorganizowaniu nocnej sesji zdjęciowej. Późną już nocą znaleźliśmy nocleg w Turbazie Bajkał – jest to baza turystyczna z całkiem sympatycznym hotelem niedaleko miejscowości Utulik. Skoro mamy nocleg w tak komfortowych warunkach – czeka nas jeszcze masa pracy. Przede wszystkim wielkie pranie. Ale także kilka tak mało istotnych spraw jak np. kąpiel. Na szczęście hotel nie oferował dostępu do Internetu, dzięki czemu mogliśmy się jednak wyspać. Krótka bo krótka, ale jednak ...



## Dzień dwunasty

### 12 kwiecień 2010

Dzień zaczynamy spacerem nad Bajkał. No jakże by to miało być, gdybyśmy z bliska go nie obejrzeni. No, w sumie to i tak nie wiele zobaczyliśmy, bo jezioro jest jeszcze pokryte grubą taflą lodu. I chyba nie prędko rozmarznie. Ale co się dziwić, skoro temperatury w kwietniu w nocy oscylują poniżej minus 15 stopni, a w dzień – około minus 7 stopni.

Przez kilkadziesiąt km główna szosa na Ułan Ude biegnie wzdłuż wybrzeża jeziora. Dzięki temu mamy okazję się przyglądać wielkiej ośnieżonej równinie. Cóż – latem pewnie jest tu przepięknie, nie mniej – zima również ma swoje uroki.

Na śniadanie zatrzymujemy się w przydrożnej kawiarence, gdzie wzbudzamy sporą sensację bo rozsiadamy się z naszymi elektronicznymi zabawkami zastanawiając się jak ułożyć dalszą marszrutę.

Nie planowaliśmy udać się do Ułan Ude – stolicy Buriacji. Nasze GPS-y sygnalizowały, że mniej więcej w połowie drogi będzie biegła droga na skróty, przez góry. Może i biegnie, ale w tej ilości śniegu nie udało się nam jej niestety odnaleźć. W związku z czym nadrobimy pewnie z 200 km ale ruszamy do stolicy republiki. I w sumie dobrze się stało, bo to całkiem sympatyczne miasto. Wjeżdżając do miasta spojrzałem na licznik przejechanych km – od miejsca wyjazdu, z mojej Kuźnicy, dzieli nas dystans 7994 km – Rosja jest jednak przeogromna. To robi wrażenie. Poruszamy się po szerokich prospektach. W pewnym momencie troszkę pogubiliśmy się. Zrobiliśmy może niezbyt idealny manewr na jednym ze skrzyżowań, a akurat przejeżdżał koło nas radiowóz. Janusz przestraszył się i usłyszał wezwanie przez megafon, które w jego odczuciu było poleceniem wydanym przez milicjantów. Na szczęście okazało się, że był to tylko dworcowy megafon ...

Miasto zaskakuje nas nowoczesnością i porządkiem, chociaż przypadkowo trafiamy również do dzielnic z typową drewnianą zabudową. Ale te są już w zdecydowanej mniejszości. Parkujemy w okolicach dworca kolejowego, nad którym musimy przejść udając się do centrum. Sam dworzec jest ogromny. Dziesiątki składów – pasażerskich i towarowych czeka właśnie na odprawę. A wszystko ładnie – porządek jak się patrzy. Nam pozostaje tylko zazdrość, że nasze PKP nie daje sobie rady z takim utrzymaniem własnej infrastruktury. Miasto słynie z największej głowy Lenina. Tak – w samym centrum, na ogromnym placu znajduje się specyficzny obelisk – gigantyczna głowa Lenina. I sprawia ona wrażenie, jakby nikomu nie przeszkadzała. Nikt tu nie usuwa tej specyficznej atrakcji turystycznej, jak to miało miejsce w innych regionach. Poza tym w centrum znajduje się kilka ładnych zabudowań. Po krótkim spacerze wracamy do samochodów, przemarznięci do szpiku kości i ruszamy dalej. Przed nami już zostaje tylko droga do granicy. Niestety – wiemy, że przejście nie pracuje w godzinach nocnych, więc w odległości ok. 50 km od granicy zjeżdżamy w las, gdzie po szybkiej kolacji i tradycyjnej Defowej imprezie udajemy się na spoczynek. Przed nami kolejna mroźna noc. Pociuszające jest tylko to, że jedziemy na południe.

## Dzień trzynasty

13 kwiecień 2010

Jako, że spaliśmy niemalże przy samej granicy dzień tak naprawdę zaczynamy od dojazdu do przejścia granicznego. Tutaj zostajemy przepuszczeni przez lokalnych kierowców samochodów dostawczych i praktycznie od razu jesteśmy wpuszczeni na teren przejścia. Pierwsza to kontrola celna. Celnik spisał wszystkie dokumenty, popatrzył na auto i jego wyposażenie i zapytał co wolimy – rentgena czy wyjmowanie wszystkich gratów i kontrolę. Wybraliśmy rzecz jasna rentgena, więc cofnięto nas na stosowne stanowisko, gdzie po ok. 10 min było już po wszystkim. Swoją drogą – sprzętem Rosjanie dysponują pierwsza klasa. Potem jeszcze kontrola paszportów i wbicie stosownych pieczętek i jesteśmy praktycznie wolni. Na ostatniej bramce jeszcze chwilę rozmawiam z żołnierzem, który pochodzi z Kaliningradu i ruszamy w kierunku Mongolii. Przedtem jeszcze dopytujemy się o czas pracy przejścia granicznego – bazując na otrzymanych informacjach, wiemy, że przejścia pracuje codziennie (także w soboty i niedziele) od rana do wieczora. Nocami przejście jest nieczynne. Przejście obsługuje wyłącznie ruch samochodowy. Piesi mogą skorzystać z przejścia wyłącznie na zasadzie autostopu w którymś z pojazdów.

Mongolskie przejście przypomina mi to, które zapamiętałem z granicy syryjskiej. Urzędnicy mają wprawdzie komputery, ale i tak wszystko z wielkim namaszczaniem wpisywane jest do stosownych ksiąg. A delikwent próbujący przekroczyć granicę lata z kwitkami od okienka do okienka. W pierwszym okienku, jeszcze przy szlabanach, spisują nasze i naszych pojazdów dokumenty oraz wydają nam stosowne druczki celne do wypełnienia. Drugi budynek – to opłata sanitarna. Nie wiadomo za co, ale dostaliśmy stosowny kwit za uiszczenie stosownej opłaty. Następnie podjeżdżamy pod główny budynek odpraw. Wpierw żołnierz ustawia nas grzecznie w kolejce za czerwoną linią (to bardzo ważne). Następnie dostajemy kartę do wypełnienia.

W kolejnym kroku urzędnik wzywa nas pojedynczo do okienka i stempluje nasze paszporty. Później – podbicie deklaracji celnych – osobno samochody, osobno – pozostałe deklarowane przedmioty i gotówka. Otrzymujemy również stosowny kwit, który zostanie nam odebrany na przejściu, którym będziemy Mongolię opuszczać. Wydawałoby się, że to już wszystko, że po wymianie pieniędzy (na terenie terminala są dwie placówki bankowe) możemy jechać dalej. Ale nie – w następnym budyńeczku kupujemy obowiązkowe ubezpieczenie OC na nasze samochody. No i Mongolia stoi przed nami otworem. Wyjeżdżamy z przejścia i zatrzymujemy się przy pierwszej mijanej restauracji. Minęło przecież południe, a my jeszcze nic nie zjedliśmy. Zanim zdecydowaliśmy się co zamówić, do restauracji wkracza mężczyzna i grzecznie mówi, że nie dopełniliśmy jakichś formalności i że proszą nas z powrotem na przejście. Wracam ja wraz z Januszem, a na miejscu okazuje się, że strażnik zamykający przejście nie widział naszych paszportów. 5 min później byliśmy z powrotem w restauracji. Zamówiliśmy bulion z pierogami (Rysiek – dla odmiany z makaronem) a na drugie danie befsztyk z jajkiem i gulasz. Zupy – pycha. Reszta – niezłe, ale jakieś takie mało „mongolskie”.

Dojeżdżamy do miejscowości Dulaanhan, gdzie mieszczą się warsztaty produkujące łuki i strzały. Oczywiście – nie mamy pojęcia jak dotrzeć do tych warsztatów. Na budynkach brakuje jakichkolwiek oznaczeń. A jako że koniec języka za przewodnika – zatrzymałem się przy starszym spacerowiczu i zagadnąłem po rosyjsku. Konwersacja przebiegała opornie, ale skutecznie. I jego i mój rosyjski był na podobnym poziomie. Nie mniej – doprowadził nas do warsztatu, gdzie podziwialiśmy piękne łuki.

Chcieliśmy nawet kupić dwa na pamiątki, ale podane ceny przerosły nasze możliwości finansowe, więc odpuściliśmy. Nie mniej wizyta była ciekawa, a jeszcze fajniejsza była mina synka rzemieślników, gdy dostał kolorowanki i słodycze.

Po przejechaniu kilkudziesięciu km decydujemy się na zjazd z asfaltu i podróżowanie off-road'owe. Nareszcie. Oczywiście – tempo podróży zdecydowanie spadło, ale przecież od dzisiaj już nie tranzytujemy, tylko podróżujemy i zwiedzamy.

Jako pierwszy punkt docelowy wybraliśmy klasztor w Amarbajasgalant. Wpisane koordynaty w urządzeniu GPS pozwoliły na wybranie kierunku przejazdu. Jechaliśmy powolutku, ale cały czas do celu. Myny nasze zrzedły nieco, gdy dotarliśmy do rzeki Orchon, która zdecydowanie przekraczała możliwości techniczne naszych samochodów. Jadąc wzdłuż rzeki musieliśmy wrócić do głównej drogi, by skorzystać z mostu i przeprowić się na drugą stronę. Zanim jednak dotarliśmy do głównej szosy, minęliśmy kilka pojedynczych siedlisk, gdzie podziwialiśmy m.in. jurty. Przy jednym z takich gospodarstw zatrzymaliśmy się a Janusz przekupił małego chłopczyka kredkami i kolorowankami. W ten sposób nasze archiwum wzbogaciło się o kilka zdjęć.

Po przekroczeniu rzeki asfaltem zrobiliśmy może kilkanaście km i znowu zjechaliśmy na polne (a może stepowe) drogi. Zaczęło się już zmierzchać, więc wybraliśmy sobie miejsce na nocleg, zrobiliśmy szybką kolację a po niej małą imprezkę, po czym padliśmy zmęczeni w naszych maszynach.

## Dzień czternasty

14 kwiecień 2010

Dzisiejsza noc nie była tak mroźna jak poprzednie, co nie oznacza, że spaliśmy w super komfortowych warunkach. Bądź co bądź niskie temperatury, wspomagane górskim powietrzem znowu utrudniły nam poranne wstawanie. A może już taki nasz urok? Do klasztoru w Amarbajasgalant pozostało nam, wg GPS'a, ok. 20 km w linii prostej. Myśleliśmy, że uda się nam ten dystans pokonać szybko i śniadanie z kawką zjemy przy klasztorze. Bardzo się myliliśmy.

W górach – zima w pełni. Wiele odcinków dróg jest jeszcze nie przejezdnych z powodu zalegającego śniegu. Wymusza to na nas objazdy. Staramy się tak jeździć, by nie wchodzić nikomu w szkodę. I generalnie się nam to udaje. Nie mniej – jazda po mokrym i bardzo śliskim, a miejscami również mocno zaśnieżonym terenie daje się nam ostro we znaki. Raz nawet udało się nam wpaść Dyskoteką w poślizg, który o mało co nie skończył się wywrotką. I wcale nie jechaliśmy szybko. Omijając zaśnieżoną dolinę decydujemy się na przejazd drogą prowadzącą do górskiej przełęczy. Na jednym z podjazdów zalegał śnieg, który okazał się przeszkodą nie do przebycia dla naszego autka. Niestety – wyjeżdżaliśmy za pomocą wyciągarki z Defendera. Kiedy w końcu udało się nam wjechać na szczyt zrobiliśmy sobie krótki piknik. Kawa i ciastka, a dookoła piękne góry. Miejsce trafiło się nam idealne. Nie mniej – z wybranej trasy również musieliśmy zrezygnować – za dużo śniegu. Wróciliśmy więc do doliny i objazdem kierowaliśmy się na wybrany klasztor. Po przejechaniu kilku kolejnych km Janusz zaatakował nieckę pokrytą lodem. Niestety – lód nie wytrzymał i koła Defa się zapadły, unieruchamiając skutecznie samochód. Tym razem ja interweniowałem moim samochodzikiem ratując Defa z opresji. Gdy udało się złapać pod kołami twardy grunt Janusz przejechał nieszczęsną nieckę. A gdy i mnie się ta sztuka powiodła okazało się, że w Defie mamy uszkodzoną jedną oponę.

Przejechanie krótkiego w sumie odcinka, bo ok. 12 km, zajęło nam blisko 5 godzin. Niezwykły poranek. W końcu docieramy do buddyjskiego klasztoru w Amarbajasgalant. Rozmawialiśmy na migi z wioskowym chłopakiem, który zapytał czy chcemy zobaczyć klasztor. Oczywiście, że chcieliśmy, więc chłopak sprowadził mnicha. Sympatyczny młody mnich, oprowadził nas po całym klasztorze, nie zamieniając z nami ani jednego słowa. Nie znał ani rosyjskiego, ani angielskiego, ani tym bardziej polskiego. A my – mongolskiego również przecież nie znamy. Nie mniej – klasztor zrobił na nas ogromne wrażenie. Jest wprawdzie nieco zaniedbany, ale zabudowa przypominająca stare chińskie budynki, niezwykle się komponuje z górskim otoczeniem. Niestety – klasztor nie jest łatwo dostępny. Właściwie bez samochodu terenowego ciężko się tam dostać, zwłaszcza zimą czy wczesną wiosną. Szkoda – bo miejsce naprawdę jest niezwykle. Przed klasztorem urządziliśmy bezkrwawe łowy na Tarbagany, czyli małe stepowe zwierzątka kryjące się w norach wydrążonych w ziemi. Bardzo małe, sympatyczne i ciekawskie zwierzątka. Udało się nam jednak jednego „upolować”.

Z klasztoru kierujemy się na Erdenet, gdzie podziwiamy potężne odkrywkowe wyrobisko rud miedzi. Podobno jest to jedna z największych tego typu odkrywek na świecie. Z jednego z otaczających odkrywkę wzgórz można podziwiać pracę potężnych maszyn, które z tej perspektywy wyglądają jak zabawki, mimo, że w rzeczywistości są to maszyny wielokrotnie większe od normalnych samochodów. Z Erdenet kierujemy się na Burgan, skąd zamierzamy ruszyć krótszą, aczkolwiek dużo trudniejszą drogą w kierunku stolicy Mongolii – Ułan Bator. Droga asfaltowa szybko się kończy przechodząc w zniszczoną szutrowkę. Udaje się nam zrobić raptem kilkadziesiąt km i w małej miejscowości rezygnujemy z dalszej jazdy i ustawiamy nasze zmotoryzowane obozowisko.

## Dzień piętnasty

15 kwiecień 2010

Poranek w nowym miejscu. To lubię. Zwłaszcza, gdy tak jak dzisiaj pojawia się niespodzianka w postaci pięknych, górskich okolic. Wczoraj, gdy dotarliśmy na miejsce nic jeszcze nie wskazywało, że będzie tu tak pięknie. Gdyby jeszcze nie ten mróz ...

Ale nie można mieć przecież wszystkiego.

Ruszamy w kierunku Daszynczilen. Mijamy małe miasteczko Bureghangaj, gdzie jeszcze dopytujemy się o drogę i ruszamy pełną parą. Jedziemy stepem w asyście ogromnych ilości kurzu. Mimo, że jest jeszcze bardzo zimno, to jest również bardzo sucho, czego efektem jest kurz penetrujący nasze samochody. Patrząc na nie z zewnątrz trudno je rozpoznać. Są niemalże całe piaskowego koloru.

Jedziemy krajową drogą. No – może droga to zbyt dużo powiedziane. Właściwie to poruszamy się polnym traktem. A jak powszechnie wiadomo, to na takich ścieżkach trudno szukać znaków, drogowskazów. Jedynym naszym wsparciem są GPS'y, w które wprowadziliśmy stosowne koordynaty.

Beata zabrała się za lekturę przewodnika po regionie, po którym właśnie podróżujemy. Znalazła informację o ruinach Har Buch. Zresztą nie tylko informacje, ale również dokładne koordynaty, więc nadłożyliśmy drogę i ruszyliśmy na poszukiwanie ruin miasta Kitanów. A Kitanowie to plemię żyjące w czasach Czyngis-Chana (tak nam się przynajmniej wydaje), więc nie mogliśmy tego miejsca odpuścić. Do dzisiejszych czasów przetrwało raptem kilka fragmentów zabudowy, wykonanej z łupków kamiennych, na dodatek na co dzień wykorzystywanych przez pasterzy do zamykania stada. Obok ruin można zobaczyć niewielkie muzeum, z kolei za – znajduje się stara, kamienna stupa, w której czas jakiś temu odnaleziono wiele cennych tekstów (w tym m.in. dokumenty zapisane w „jasnym” języku Zajca Pandity).

Za Har Buch wjeżdżamy na główną drogę. Niestety, a może na szczęście, asfaltu jeszcze na tej głównej drodze nie ma. Właściwie, to droga jest przygotowana do asfaltowania, ale kiedy to zrobią – nie wiadomo. Nie mniej, po tej drodze, wykonanej z grubego tłucznia, właściwie nie da się jeździć, więc omijamy ją szerokim łukiem i kontynuujemy naszą podróż – na razie – po stepowych polnych drózkach.

Nie mniej, po ujechaniu kilkunastu km pojawia się asfalt, który ma doprowadzić nas do samej stolicy. Zanim jednak do tego dochodzi zatrzymujemy się w małej wiosce Bajanhanga, gdzie planowaliśmy uzupełnić nasze zapasy żywnościowe. Planowaliśmy, bo chłopaki wyniuchali lokalny bar. A że potrzeba integracji w nas wszystkich jest bardzo silna to po zakupach zaszliśmy do baru na obiad. Było to dobre posunięcie, bo pojedliśmy po pańsku. Dania nie są może zbyt różnorodne, natomiast na pewno smaczne i syte. A to nam do szczęścia wystarcza.

Zatrzymujemy się jeszcze nad rzeką w okolicach osady Lun. Tutaj wszyscy uzupełniamy zapasy wody użytkowej z rzeki (bo pitną to jednak na razie kupujemy w butelkach), a ja i Rysiek relaksujemy się mocząc nasze zmęczone nóżki w lodowato zimnej wodzie. Na Ryśku, który jest przecież Morsem (znaczy się miłośnikiem zimowych morskich kąpielii) to żadne wyzwanie, dla mnie – wręcz przeciwnie.

Do Ułan Bator docieramy późnym popołudniem. Pierwsze wrażenie – biedne i byle jakie przedmieścia, a także ogromny ruch na drogach – a jest to o tyle niezwykle, że jeżdżąc po mongolskich drogach, nawet tych głównych, bardzo rzadko trafiamy na samochody.

Docieramy bezbłędnie do klasztoru Gandan. Ta buddyjska świątynia znacznie różni się od tej, którą mieliśmy przyjemność podziwiać w Amarbajagalant. Ta tutaj różniła się lokalizacją (klasztor został dość szczelnie obudowany miejskimi zabudowaniami) oraz komercjalizacją – to miejsce jest często odwiedzane, i nawet dzisiejszego wieczoru, mimo, że wszystko jest już pozamykane, po kompleksie świątynnym kręci się sporo ludzi. Nam udało się zajrzeć tylko do przyklasztornej szkoły, pozaczepiać młodych mnichów (nowicjuszy) i przyglądać się pracy „młynków modlitewnych”.

Kolejnym punktem dzisiejszego wieczornego programu jest wizyta na placu Suche Batora. To główne miejsce, ściśle centrum stolicy. Tutaj znajduje się m.in. budynek parlamentu z pomnikiem Czyngis-Chana, pomnik bohatera mongolskiego Suche Batora, budynek opery i baletu, a także całkiem sporo współczesnej zabudowy. Ta część Mongolii w niczym nie wyróżnia się od miast europejskich. Spacerkiem maszerujemy po głównej arterii – alei Pokoju, gdzie wstępujemy na pocztę (wysłać kartki do najbliższych) i do banku (pomieniać diengi – z czegoś przecież trzeba żyć).

Stolica nie zachwycała nas, więc zdecydowaliśmy się jeszcze tego wieczoru opuścić miasto. Zanim to jednak zrobiliśmy wykonaliśmy mały objazd po stolicy.

A późnym wieczorem dotarliśmy do obrzeży Parku Narodowego Hutsai, gdzie spędziliśmy kolejną noc pod niezwykle pięknym, pełnym gwiazd niebie.

## Dzień szesnasty

16 kwiecień 2010

Rankiem zebraliśmy się bardzo szybko.

I ruszyliśmy w kierunku parku. Przy głównej bramie wjazdowej znajdują się zabudowania dyrekcji parku (gdzie można wynająć przewodnika) a także kemping „jurtowy”.

Nam w przydziale przypadła młoda przewodniczka, w związku z czym Janusz zaanektował zarówno przewodniczką jak i również Beatę i ruszył z kopyta do przodu. A ja z Ryśkiem nie daliśmy rady utrzymać jego tempa. A w parku? Cóż – spodziewaliśmy się czegoś na wzór SAFARI, a otrzymaliśmy wycieczkę po pięknych, zielonych górach, przypominających nam zarówno nasze Bieszczady jak i Karkonosze. W parku mamy przyjemność podziwiać Jaki, dzikie konie, a także – w oddali – stado lokalnych jeleni.

Już podczas wycieczki po parku zaczęło mi coś niespokojnie brzęczeć w samochodzie. Po wyjechaniu na główną drogę, asfaltową, niepokojący dźwięk się tylko nasilił. Początkowo był to pisk podobny do tego, jaki wydaje źle naciągnięty pasek klinowy, ale wizyta pod samochodem pozwoliła zweryfikować wstępną, błędną diagnozę. Wybite krzyżaki przedniego wału kardana. Nie pozostaje nic innego, jak położyć się pod samochodem i zdemontować wał. Po tej operacji ruszamy dalej, do najbliższej wioski – Lun - z nadzieją, że znajdziemy jakiś warsztat. Znaleźliśmy wulkanizatora. Niestety – odnieśliśmy wrażenie, że krzyżak i wał widział on po raz pierwszy, więc musieliśmy się zabrać samo do roboty. Janusz wykazał się większymi umiejętnościami ode mnie i pokazał co i jak zrobić w warunkach polowych. Na szczęście – zapasowe krzyżaki mam w skrzyni na dachu. Niestety – cała zabawa z awarią wału zabrała nam prawie cały dzień. Gdy już skończyłem, słońce zaczęło się zbliżać ku zachodowi.

Zanim ruszyliśmy w dalszą drogę podjechaliśmy jeszcze do lokalnego baru na pyszną obiado – kolację.

A potem ruszyliśmy w dalszą drogę, próbując dogonić stracony czas. Po ujechaniu ja wiem – ze 150 km – zjechaliśmy na step szukać miejsca na nocleg.

A dzisiejszy wieczór jest wyjątkowo ciepły. Na dworze jest koło 6 stopni, tym razem na plusie. Decydujemy się więc – znaczy ja i Beata – na nieco dokładniejsze mycie, niemalże kąpiel. W warunkach polowych – za umywalkę służył nam tylny zderzak naszej Dyskoteki. Czyściutcy poszliśmy spać.

A do Har Horin, czyli dawnej stolicy imperium zostało nam może z 60 km.

## Dzień siedemnasty

17 kwiecień 2010

Wita nas ciepły poranek. Jeden z pierwszych podczas naszej podróży. Do tej pory ciężko było wstawać, bo na dworze szalał mróz. A dzisiaj zupełnie inaczej. Pierwszy widok po przebudzeniu to Rysiek biorący kąpiel. Zarówno mnie jak i Beatę zachęciło to do kontynuacji snu.

Ruszamy w dalszą drogę. Har Horin (czasem nazywany również Karakorum) czeka na nas ze swoimi atrakcjami. Do miasteczka wjeżdżamy przez ozdobną bramę. A pierwsze co się rzuca w oczy to mur klasztoru. Nie musimy więc niczego szukać – wszystko jest na miejscu.

Klasztor buddyjski Erdene Dzun w Har Horin składa się z kilku budynków i otaczającego go muru, na który składa się 108 stup. Wewnątrz murów znajduje się kompleks świątynny i gospodarczy, znaczy się – mieszkalny. Poza tym w obrębie murów znajdują się kramy z pamiątkami, których właściciele uwzięli się na nas próbując sprzedać nam dosłownie wszystko. Ale byliśmy dzielni, więc robiąc zakupy staraliśmy się kierować zdrowym rozsądkiem. Staraliśmy się, nie mniej było to dość trudne. Oczywiście ulegliśmy pokusie zakupów pamiątek, zwłaszcza, że jest to przecież całkiem fajny rytuał, tutaj wzbogacony o jeszcze jedną atrakcję w postaci bariery komunikacyjnej. Kupiliśmy kilka fajnych pamiątek, targując się zaciekle. Wydaje się nam jednak, że przepłacaliśmy, bo sprzedający dość szybko zgadzali się na nasze warunki cenowe (a było to nieraz 3-4 razy mniej, niż cena wyjściowa).

Dzisiaj nie mieliśmy szczęścia. Ze względu na lokalne święto klasztor był zamknięty. Cóż – przygotowania mają wyższy priorytet. Za to udało nam się zajrzeć do części mieszkalnej i tu pstryknąć kilka fotek.

Po wizycie w klasztorze ruszyliśmy na podbój miasteczka Har Horin. Niestety jest to zwykłe, szare mongolskie miasteczko, któremu przygnębiającej atmosfery dzisiaj dodał silny wiatr niosący masę piasku. Zrobiliśmy sobie rundkę po miejscowym bazaru, na którym stoiska przypominały raczej kontenery czy blaszane garaże, niż sklepy. A w drodze powrotnej zajrzeliśmy do małego baru serwującego lokalne przysmaki. Właściwie to zaoferowano nam smażone w głębokim oleju duże pierogi z mięsem i prawdziwą mongolską herbatę (która nie dość, że jest tłusta i słona, to została okraszona mlekiem). O ile herbata nie wzbudziła w nas okrzyków zachwyty, o tyle pierogi były rewelacyjne. Odnoszę wrażenie, że kuchnia mongolska coraz bardziej mi pasuje.

Po obiadku na dworze zaczęło się przejaśniać, więc wyruszyliśmy na poszukiwanie kamiennego żółwia, który, jak powiadają, jest jedyną pamiątką, która pozostała po czasach dawnej świetności imperium. Należy przy tym pamiętać, że miasteczko w czasach Czyngis-Chana było stolicą imperium.

A tu nic. Prawie nic nie przypomina czasów dawnej świetności.

Kilka km za miastem znajduje się kilka miejsc, w których turysta może przenocować, także w jurtach. Ale przede wszystkim zaczyna się tu teren Parku Narodowego „Dolina rzeki Orchon”.

Podjęliśmy męską decyzję – zmieniamy nieco nasze plany i ruszamy w kierunku Gobi. No w sumie przecież jak to by wyglądało – być w Mongolii a nie odwiedzić pustyni Gobi? Nie może być ...



Droga z Har Horin wypadła nam przez Szanch, gdzie znajduje się mniejszy klasztor. Podobnie jak w stolicy i ten był dzisiaj zamknięty dla turystów. Za to gospodarz obiektu udostępnił nam niejako w zamian jurcję do zwiedzenia. Bardzo fajne, przemyślane i dobrze zorganizowane mieszkanie. I to całkiem spore, mimo, że takim się wcale nie wydaje.

Kierujemy się cały czas na południe. Po jakimś czasie zanika droga asfaltowa przechodząc w szeroki szuter. Niestety, droga jest zniszczona przez deszcze i warunki atmosferyczne, więc tempo znacząco spada. Docieramy do Hujirt – brzydkiego miasteczka słynącego z gorących źródeł. Niestety – jedyne jakie znaleźliśmy znajdowały się w zamkniętym hotelu. Z drugiej strony – jak chłopaki się dowiedziały, że to hotelowe źródła to ich entuzjazm związany z kąpielą oklapł. Więc ucieszyli się, że nic z kąpeli nie wyszło.

Wjechaliśmy w wysokie góry. Miejscami wysokość przekracza 1800 m n.p.m. No i mamy przepiękną pogodę, jest bardzo ciepło. Skutek – roztopiły błoto na drodze. Po drodze spotykamy parę Australijczyków podróżujących po okolicy wysłużonym UAZ-em. Krótka rozmowa – wiemy, że pracują w Mongolii na rzecz jakiejś państwowej organizacji zdrowia. Oni również nas ostrzegają, że dalej błoto jest ogromne. Ale nic to – przecież nie zrezygnujemy z przejazdu. Ruszyliśmy dziarsko i się zaczęło. Podmokłe trawy i masę błota w dolinkach, a na dodatek – rwące potoczki. Przejazd nieco nam zajął. Ale zabawa była przednia – warto jednak było zainwestować w MT-ki. Po przejechaniu dobrych kilkudziesięciu km nasze auta przestały przypominać samochody. Tyle błota nasze auta już dawno nie widziały. W pewnym momencie doznaliśmy szoku. W środku błota stoi wielka, japońska Toyota (Grand Mark II – model w Europie nie oferowany) utopiona po osie. Jesteśmy pełni podziwu, jak on aż tu dojechał. Nie zostawiliśmy ich bez pomocy, nie mniej – pierwsza próba wyciągnięcia autka spełzała na niczym, kierowca bowiem autko chciał wyciągać na pasie tkaniny, jakim Mongołowie opasają się w pasie. Druga – już na naszej taśmie i szeklach – była udana. Nie mniej – samochodzik kolegów wyglądał rozpaczliwie.

W końcu dotarliśmy do asfaltu, wzdłuż którego płynie tymczasowa rzeczka. Rzeczka, w której próbujemy obmyć samochody. Niestety – bezskutecznie. Podróżujemy główną drogą biegnącą między Chudžirt a Arwajcheer. Na jednej z przełęczy stoi biedny domek z opisem „bar”. Zatrzymujemy się i poznajemy starsze małżeństwo. Ja idę podłubać przy samochodzie, w czym z ochotą pomaga mi gospodarz. Reszta wycieczki zamówiła obiad, który gospodyni przyrządza od podstaw. Czeka nas domowy obiad. W międzyczasie próbujemy zrobić sobie z gospodarzami kilka zdjęć. Początkowo nie są zbyt chętni, ale gdy wydrukowaliśmy im odbitki, to wzruszenie zrobiło swoje. Później już bez skrupowania pozwolili na kolejne zdjęcia. No i rozluźniła się atmosfera, mimo, że bariery komunikacyjnej nie udało się nam pokonać. A na koniec obiad – coś pysznego. Nie wiemy co nam zaserwowali, ale było to przepyszne. No – może z wyjątkiem herbaty. A przy okazji – mieliśmy propozycję noclegu, ale chałupka była zbyt mała. Miała dwie izby – pierwsza – gospodarzy, gdzie mieszkają i gotują, druga – przeznaczona dla gości z dwoma łóżeczkami. A domostwo nie ma sieci elektrycznej. Jedyne zasilanie to mały wiatraczek i akumulatory.

W Arwajcheer zatrzymujemy się tylko na stacji benzynowej i przy małym sklepie. A potem zjeżdżamy z asfaltu i polnymi, a właściwie stepowymi drogami kierujemy się na Gobi. W pewnym momencie atakuje nas zima. Na dworze temperatura przekracza 10 stopni na plusie, a mimo to – zaczyna sypać śnieg. A my zmęczeni całodniową jazdą zaczynamy szukać noclegu. Stajemy na stepie i kładziemy się w samochodach. Jest w miarę ciepło, ale wieje bardzo silny wiatr.

## Dzień osiemnasty

18 kwiecień 2010

Kolejny wietrzny poranek.

A my jedziemy cały czas na południe. Droga miejscami jest bardzo monotonna. Roślinność jest bardzo uboga. Coraz częściej mamy tylko kamienie i piach. Nie mniej – cały czas jedziemy. Jak już rozgrzaliśmy się w samochodach zatrzymujemy się na kawę. Podchwytuję pomysł Janusza i zabieram się za ... golenie. Mała miseczka pełna wody, pozycja za kierownicą i lusterko wsteczne – nic więcej nie potrzeba. Po tej operacji jestem piękny i gładki.

Docieramy do Gushin-U. Mała osada na pustkowiu. Może ze dwie ulice na krzyż, a Janusz z Ryśkiem się nam zgubili. Po długich nawoływaniach w końcu się odnaleźliśmy. Osada jest dla nas tylko punktem pośrednim. Nie oferuje nic ciekawego, więc praktycznie bez zatrzymania ruszamy dalej. Kierujemy się na Bogd. Jedną z nielicznych wiosek, które mamy na naszej mapie na GPS'ie.

Jedziemy równiną. Jazda nawet całkiem sprawnie nam idzie. Czasem udało się nam wrzucić nawet piąty bieg. A w tle – piękne, wysokie, ośnieżone szczyty. Góry mające ponad 3000 m n.p.m. Po drodze mijamy kilka „pustynnych” barów, które z żalem omijamy. Docieramy do Bogd. Zatrzymujemy się na centralnym placu miasteczka wzbudzając niemałą sensację. Beata odnajduje jakąś knajpkę. Jak zwykle nie udaje się nam z nikim dogadać. Praktycznie nikt nie zna ani angielskiego ani rosyjskiego. Na szczęście wiemy już jak się nazywają podstawowe potrawy – zamawiamy więc obiadek. Przyrządzanie znowu trwa ponad godzinę, więc mamy troszkę czasu. Przeglądamy nasze wcześniejsze zdjęcia, a potem robimy sesję małej dziewczynce. Po zrobieniu odbitki znowu zyskujemy sympatię kucharek. Fajnie było, mimo, że tym razem jedzenie nie jest zbyt smaczne. Ale nic to – będzie lepiej.

Kierujemy się na Hongor. Miejsce, gdzie znajduje się największa piaskowa wydma na Gobi. Podobno najśłynniejsze miejsce na pustyni. Ale nas nie specjalnie interesują miejsca komercyjne. Włóczymy się własnymi ścieżkami. Wpierw jedziemy wzdłuż pięknych pasm górskich a potem zaczynają się tereny pustynne. Tutaj często gubimy drogę. Więcej jedziemy na azymut (mając wbite koordynaty) niż po drogach. Tak jadąc trafiamy na – jak nazwał to Janusz – „wielką dziurę” w pustyni. Próbujemy ją objechać, ale okazuje się to niemożliwe. Wjeżdżamy więc w tą dziurę i się zaczęło. Po kilku km trafiamy na jurkę hodowców wielbłądów. Początkowo rozmowa idzie bardzo trudno, ale w jakiś cudowny sposób Beata przekonuje gospodarza na przejażdżkę wielbłądem. Podchodzi do nas żona gospodarza z dziećmi, którym dajemy małe prezenty i robimy zdjęcia. Początkowo podchodzą do nas nieufnie, ale po wykonaniu kilku odbitek sytuacja diametralnie się zmienia. Częstość nas zsiadłym mlekiem i białym serem (wycieczce bardzo smakuje, ja niestety muszę z poczęstunku zrezygnować). Próbujemy zapytać się o nocleg, na co nasz gospodarz zabiera motorem Ryśka i ... mamy nocleg w jurcie. Oczywiście przyjmujemy zaproszenie, zwłaszcza, że nocować będziemy w drugiej jurcie, nie będąc przeszkodą dla rodziny gospodarza. Nie mniej „Waldek” (jak nazwał naszego gospodarza Janusz) zaprasza nas do jurty, częstuje wielbłądzim mlekiem i herbatą. I zaczyna się impreza.

Początek – gospodarz pokazuje nam swój dobytek – telewizor i antena satelitarna zasilana 12V z akumulatora samochodowego ładowanego za dnia z ogniwa fotowoltalicznego. Potem w ruch idą dwie butelki wina. Rysiek znalazł szachy więc byliśmy świadkami międzynarodowego pojedynku – gospodarz walczył z Ryśkiem, ale mecz nie został rozstrzygnięty. W międzyczasie – na BBC oglądamy wiadomości z Polski, z przykryj uroczystości – BBC transmitowało z krakowskiego zamku na Wawelu pogrzeb naszego prezydenta. Po zakończeniu pojedynku szachowego namówiliśmy gospodarza na wyłączenie telewizora, a w między czasie w ruch poszła butelka lokalnej wódki – Czyngis-Chan. Kondycja biesiadników mocno w tym miejscu przykłała, a co było dalej, delikatnie przemilczę ... Dodam tylko, że gospodarz dość często zaczął wskazywać na ból głowy ... Gwoździem do trumny naszej imprezy była łącka śliwowica, którą został pokonany potomek Czyngis-Chana.

W jucie rozkładamy nasze śpiwory i idziemy spać. Razem z gospodarzem.

## Dzień dziewiętnasty

19 kwiecień 2010

Janusz z „Waldkiem” wstają dużo wcześniej niż reszta. Beaty nie dało się wręcz dobudzić. Nie mniej, o nieprzyzwoitej porze zbieramy się i ruszamy. Ale zanim udaje nam się wyruszyć – dotrzymujemy obietnicy danej wczoraj gospodarzowi – robię jeszcze zdjęcie jego synowi, a z odbitki cieszą się jak dzieci.

Ruszamy w kierunku prawdziwej pustyni. Chociaż w tym miejscu warto zadać sobie pytanie – cóż to jest prawdziwa pustynia? Dla większości to tylko piasek. A to nie do końca chyba jest prawda. Większość terenów pustynnych Gobi to kamienie. Piasku jest niewiele. Generalnie – prawda jest taka, że pustynia to miejsce, gdzie nie ma życia (a właściwie występuje w bardzo ograniczonym zakresie). Ale to chyba temat na osobne rozważania.

Nie mniej – jesteśmy na Gobi. Kamienie i piach. I od czasu do czasu pojedyncze jurty. I tu zastanawiamy się, jak ludzie potrafią tu żyć. Jest to bardzo trudny wybór. Nie wydaje mi się, by dla mnie to było możliwe – zobaczyć, poznać – ok. Ale żyć? To nie dla mnie.

Gobi jest jednak bardzo wymagająca. Przekonał się o tym Janusz niszcząc amortyzator tylny. Wpierw urwało się mocowanie tłoczyska, potem – rozleciał się cały amortyzator. Drogi właściwie nie ma.auta podskakują, tłuką się po dziurach. I mamy tego efekty. Zamiast pić kawkę i jeść śniadanko – siedzimy pod samochodami. Ale to cała przyjemność podróży samochodami. Usterki też muszą być ...

Po drodze mijamy pojedyncze stada wielbłądów. Fajne, sympatyczne i fotogeniczne zwierzęta. Miny do zdjęć robią lepsze niż Janusz z Beatą razem wzięci. I jak tu się nie zatrzymać i nie zrobić fotek kilku?

Oczywiście Gobi to bardzo charakterystyczne i rozpoznawalne miejsce. A jako takie – wymaga uwiecznienia w naszej pamięci. W naszej i naszych bliskich. Musimy przywieźć jakieś pamiątki. Beata zaczyna zbierać kamienie. A na moją prośbę – nabrała dwa spore woreczki piasku – musimy coś w końcu przywieźć, prawda?

Kierujemy się na kolejne pustynne miasteczko – na Bajanling. Dotarcie zajęło sporo czasu. Ze względu na brak amortyzatora w Defenderze musimy zredukować tempo jazdy. Na dodatek – kilka km przed miastem w Dyskotece spaliło się łożysko napinacza paska klinowego. I znowu przerwa – wymiana zajmuje raptem kilkanaście minut, nie mniej ...

W Bajanling robimy sensację. Nasze samochody bardzo wyróżniają się z tłumu. Zresztą podobnie jak my. Brudni, cuchnący – no rewelacja. Znajdujemy bar, w którym serwują przepyszne pierogi. Jedyne czego nie udało nam się załatwić – to zakupy. W miasteczku znajdujemy studnię, gdzie uzupełniamy zapasy wody. A w międzyczasie – w ramach międzynarodowej współpracy pomagam w naprawie UAZ'a.

Kilkanaście km za Bajanling kończy się pustynia i zaczyna pasmo górskie, a my wjeżdżamy w przepiękny kanion. Aż miło się jedzie, szkoda tylko, że pogoda nie do końca pasuje. Beata cały czas kręci filmy z przejazdu, a ja – nie mogę się powstrzymać i cykam fotkę za fotką. Samochodami wjeżdżamy na wysokość prawie 2100 m n.p.m. co odbija się na temperaturach – późnym popołudniem temperatura spada do ok. 2 stopni powyżej zera.

Po przejechaniu kanionu Beata namawia nas na odwiedzinę jaskini. Niestety droga dojazdowa obfitowała w wertepy, przejazdy przez podmyte tereny, trawersy czy tereny usłane dużymi kamieniami. Chłopaków w Defie tak wytrzęsło, że prawie musiałem jej bronić. Nie mniej – miejsce, do którego nas doprowadziła urzekło nas i zostaliśmy tu na noc. Zanim rozbiliśmy nasze obozowisko wybraliśmy się na spacer połączony z penetracją jaskini. Ta druga skończyła się wielkim guzem na głowie Janusza i pyłem na naszych ubraniach.

A wieczorkiem – Janusz uruchomił po raz pierwszy prysznic w Defie. Jednakże – chętnych do zażycia odświeżającej kąpeli zbyt wielu w naszej ekipie nie znalazł. Tak naprawdę – kurz spłukać z siebie zdecydował się tylko Janusz i ja. Od dzisiaj Beatę i Ryśka nazywamy brudasami. A gorąca kąpiel w momencie, gdy na dworze temperatura waha się koło 0 to jest wyzwanie.

I jeszcze jedna mała dygresja. Dzisiaj licznik wyprawy przekroczył 10 tyś. km.

## Dzień dwudziesty

### 20 kwiecień 2010

Zmarzliśmy w nocy. A rano okazało się dlaczego. Wróciła zima. W nocy zaczął padać śnieg no i temperatura poleciała zdrowo na minus. Ale cóż tam jakiś mroźnik dla takich twardzieli jak my? Zebraliśmy się szybciotko, Janusz przygotował nam kawkę, która smakowała fantastycznie w tak pięknej scenerii. No i ruszyliśmy w dalszą drogę.

Mimo przygnębiającej pogody sceneria robi ogromne wrażenie. Mimo, że są to potężne połacie terenu, krajobraz nie jest tak przygnębiający jak Syberia. Tutaj wszystko się zmienia jak w kalejdoskopie. Raz góry, który do złudzenia przypominają nasze bieszczadzkie połoniny, raz step, raz sam piach. I wszystko mieni się piękną kolorystyką, chociaż dzisiaj biel śniegu zmienia nieco kontrasty. Niebo zaciągnięte ciemnymi chmurami. Cały czas uciekamy przed śnieżną burzą.

Dlatego dzisiejsze zdjęcia i filmy nie zrobią takiego wrażenia jak powinny, nie mniej – na nas to miejsce odcisnęło swoje piętno. Jest tu pięknie. Chociaż z drugiej strony nie możemy wyjść z podziwu dla ludzi, którzy zdecydowali się na życie w tym miejscu. Ale o tym już chyba wcześniej wspominałem.

Jedziemy sobie grzbietem pięknej połoniny, gdy w samochodzie zaśmierdziało i nagle przestał pracować alternator. Cóż się stało? Otwarcie maski i wszystko wiadomo – poleciało łożysko w napinaczu paska wieloklinowego. Pół godziny i po sprawie. Na szczęście części grzecznie leżały w skrzyni na dachu. Jak to mówią – lepiej nosić niż się prosić. Cóż ja bym zrobił na pustyni, oddalony od pierwszej miejscowości z 60 km bez części? Nie wiem i chyba nie chcę wiedzieć.

Mijamy miejscowość Bogd, bardzo kolorową jak na pustyńne warunki i udajemy się na północ w kierunku Bajanhongor, do którego docieramy po kilkugodzinnej, dość męczącej jeździe. Droga początkowo wiodła terenami pustynnymi, ale raczej pozbawionymi piasku, by później zacząć się wspinać na kolejne góry. Właściwie to jechaliśmy płaskowyżem, który malowniczo zlokalizowany był między dwoma ośnieżonymi pasmami górskimi.

Dotarliśmy do Bajanhongor, gdzie oddaliśmy się kilku prozaicznym czynnościom. Po pierwsze obiadek (pyszne zupy o konsystencji galarety i znane już nam smażone na oleju pierogi z mięsem), po drugie – wielkie zakupy w lokalnym supermarkecie. I tu pewna niespodzianka – bardzo dużo wyrobów polskiego pochodzenia – sałatki, marynaty, dżemy, cukier w kostkach czy nawet podpaski. A my robimy zapasy owoców, słodczy i wina. Po trzecie – wizyta w banku, gdzie wprowadziliśmy panią w konsternację widokiem naszej karty kredytowej. VISA urosła do takiego problemu, że musieliśmy wymienić Euro. No i po czwarte – znaleźliśmy mały warsztat, który dysponował spawarką – udało się doprowadzić zawieszenie Defendera do porządku – mongolskie chłopaki zorganizowali podobny amortyzator, podcinali mocowania ze starego, pokombinowali z Januszem i Def ma drugi tylny amortyzator. W międzyczasie na Gobi nastąpił solidny atak zimy. Ostatni dzisiaj odcinek drogi, w kierunku Ałtaju, pokonujemy w śnieżycy. Kto by pomyślał – zima na pustyni. Udało nam się od miasta odjechać jakieś 70 km, gdy na horyzoncie pojawiły się jakieś ruiny. Oczywiście – zaparkowaliśmy koło nich – osłaniają nas od wiatru.

Zmęczeni poszliśmy spać.

## Dzień dwudziesty pierwszy

**21 kwiecień 2010**

Znowu ciężko było wstać. W nocy zima zaatakowała w pełni. Napadało śniegu i mroził złapał. Rano w samochodzie mieliśmy poniżej minus 2 stopni. No rewelacja.

Z drugiej strony – pustynia którą podążamy w śniegowym płaszczu prezentuje się również znakomicie. Chociaż śnieg w znaczący sposób utrudnia jazdę – pod jego płaszczykiem ukryły się wszystkie drogi. Poza tym jest bardzo ślisko. To wszystko zmusza nas do wolniejszej i ostrożniejszej jazdy. Nie jest to specjalnie uciążliwe, dzięki temu mamy możliwość częstszego zatrzymywania się i podziwiania bajkowych, białych pejzaży.

Główna droga, na mapie zaznaczona na czerwono (czyli lepszych w Mongolii już nie ma) w niczym właściwie drogi nie przypomina. Właściwie – mamy polne ścieżki, chociaż czasem jest ich nawet ponad 10 koło siebie. Droga głównie jest kamienista, czasem pojawiają się pojedyncze piaskowe łachy. Beatka troszkę marudziła – że jej źle, że jej niedobrze, że zakrętów za dużo. I Ona off-road'em się para. Nie pojęte.

Kierujemy się na Ałtaj. Mijamy kolejne pustynne miasteczka, które tak naprawdę niczym się od siebie nie różnią. Przeciętne miasteczko to centralny plac, przy którym zwykle znajduje się szkoła, budynek urzędowy, świątynia, kilka sklepów. Dokoła stoją domki i jurty, wszystkie na placzkach ogrodzonych drewnianymi płotami. Ciekawy jestem, skąd oni deski biorą, bo drzew na pustyni jak na lekarstwo.

Miasteczka są nieciekawe. Dużo lepiej prezentują się pojedyncze gospodarstwa koczujących pasterzy. Najczęściej jest to jedna bądź dwie jurty, czasem zagroda dla zwierząt, czasem jakiś budynek gospodarczy. Miejsca takie leżą z reguły na uboczu, czasem oddalone od najbliższego miasteczka kilkadziesiąt km.

Do tej pory podczas spotkań z nomadami było zawsze wesoło i przyjaźnie. Mniej przyjazne bywają lokalne psy, które mają wystarczająco siły by gonić nas po kilka km. Najczęściej nasze kontakty z lokalnymi mieszkańcami zaczynamy od ... zaczepiania dzieci. Zrobienie dziecku fotki i obdarowanie słodyczami czy innymi prezentami pozwala zaskarbić sympatię dorosłych. A zrobienie odbitki ze zdjęcia całkowicie ich rozbraja.

Dzisiaj zrobiliśmy ponad 300 km po wybojach. A lokalne drogi potrafią niemiłe zaskoczyć. Dzisiaj udało nam się oderwać tylną oś na dobre pół metra do góry. Przy masie naszej Dyskoteki takie wydarzenie może być wielce destrukcyjne. Na szczęście – na razie nie uwidoczniła się żadna usterka z tego powodu. Lokalne drogi to także bardzo nieprzyjemna „tarka”. Jazda po takiej drodze powoduje, że plomby potrafią powypadać. A autko – sporo połączeń śrubowych nie wytrzyma tego. Więc po dłuższej jeździe wypada wyjąć skrzynię narzędziową i posprawdzać newralgiczne punkty.

Dzisiejszy dzień wielokrotnie nas zaskakuje. Przejechaliśmy summa summarum niewielki dystans a po drodze wielokrotnie zmieniały się warunki klimatyczne. Mieliśmy śnieg, deszcz, silne wiatry i upał. Podobnie – jak w kalejdoskopie – zmienia się teren. Raz typowe pustkowia, innym razem – połoniny prawie jak bieszczadzkie, a kiedy indziej znowu skałki. Przepiękne pejzaże, niesamowita kolorystyka rekompensuje nam trud podróży.

Dojechaliśmy do miasteczka Ałtaj. Lokalizacja – przepiękna. Dookoła piękne ośnieżone szczyty. Samo miasteczko – spore, zdecydowanie większe niż inne mijane po drodze. Wewnątrz nawet sporo bloków mieszkalnych. Niestety brudne i niezbyt sympatyczne. Wjeżdżając do miasteczka rzucam pomysł, że może warto by zatrzymać się w jakimś serwisie i przesmarować krzyżaki. Znaleźliśmy serwis, ale niestety – bez smarownicy. Za to skorzystaliśmy z warsztatu – wymieniliśmy olej silnikowy (Janusz pod przymusem bo pod samym serwisem puścił mu przewód do chłodnicy olejowej), filtry oleju, ja zmieniłem również olej w przednim moście. Poza tym sprawdziliśmy m.in. luzy na łożyskach. Zmitrężyliśmy sporo czasu w warsztacie, gdzie zebrało się całkiem spore gremium obserwatorów – komentatorów. W międzyczasie uwidoczniła się jeszcze jedna usterka w Defie – Janusz złapał gumę.

Po warsztatowej wizycie ruszyliśmy na poszukiwanie restauracji. Znaleźliśmy jedną. Wyglądała jak najgorsza speluna, taka typowa mordownia. Ale na szczęście posiłek przyrządzili całkiem przyzwoity. I w przyzwoitych cenach. Za 4 zupy, 2 główne dania i 5 kaw zapłaciliśmy w sumie równowartość 30 złotych.

Noc nas zastała w Ałtaju. Ruszyliśmy jednak na zachód. Po przejechaniu kilkunastu km Janusz poinformował nas, że musimy przymusowo szukać miejsca na nocleg. Nie udało mu się zlikwidować wycieku oleju. Musimy poczekać do rana i jeszcze raz zabrać się za pracę.

Jesteśmy na wysokości ok. 2000 m n.p.m. więc można się spodziewać warunków zimowych. Ale co tam. Jesteśmy już przecież zahartowani.



## Dzień dwudziesty drugi

**22 kwiecień 2010**

Wracamy na główną drogę i kierujemy się generalnie na wschód. Wg mapy – jedziemy główną drogą, niestety – w rzeczywistości nie możemy jej znaleźć. Tłuczemy się więc takimi drogami, że głowa boli. Najgorsze jest to, że Janusz nie poradził sobie wczoraj z wyciekami oleju i od rana dłubie przy Defie. Dla nas w sumie to dobra wiadomość, bo mamy troszkę więcej czasu na sen. Chłopaki wstali koło piątej rano (czasu lokalnego) nam dając pospać do szóstej. Dzisiaj więc ruszamy całkiem wcześnie i jest szansa, że uda nam się zrobić parę km. Po drodze jednak kilka razy zatrzymujemy się by sprawdzić poziom oleju w silnikach i w dyfrze. Podczas jednego z takich postojów Janusz zauważa, że cieknie mu również drugi przewód. Kolejny przymusowy postój.

A wg planu, powinniśmy już być dzisiaj w Rosji. Nie mniej – tutaj jest fajnie, że nie żałujemy wydłużenia pobytu.

Docieramy do Darvi. Brzydkie ale bardzo uporządkowane miasteczko. Całe życie skupia się wokół głównej ulicy. Tutaj jest szkoła, kilka sklepów, bar. Tutaj ludzie żyją właśnie na ulicy. My trafiamy do jednego z tych tanich barów. Na obiad dostajemy dwie porcje makaronu z ziemniakami i kawałkami mięsa oraz dwie porcje pierogów. Tym razem jedzenie nie było rewelacyjne, trafialiśmy już zdecydowanie lepiej. Ale nie ma co wybrzydzać – jemy i ruszamy na spacer po miasteczku.

Za miastem ciągnie się prosta, szeroka, szutrowa droga. Zatrzymujemy się kontrolnie, bo coś w Defie tylne koło powietrze gubi. Janusz dotknął wentyl, który został mu w ręce. Mamy więc kolejny postój serwisowy. Janusz wymienia swoje koło, ja – obydwie tyły zamieniam na zapasy. Beata z Ryśkiem robią nam kawę. Beatka w końcu decyduje się na kąpiel – w Defie jest przecież prysznic. Nas wygania poza zasięg spojrzenia i bierze prysznic kompletnie naga. Pasterze na stepie musieli mieć niezły ubaw. W tym miejscu miałem najromantyczniejszą toaletę w życiu – z widokiem na ośnieżone szczyty altajskiego masywu.

Diametralnie zmienia się również pogoda. Temperatura na zewnątrz przekracza plus 20 stopni, co przy sporym nasłonecznieniu powoduje takie nagrzanie samochodu, że po raz pierwszy podczas tej wyprawy uruchamiamy klimatyzację. Na dworze nie ma najmniejszego podmuchu wiatru, więc kurzy się niemłosiernie. Ale co zrobić – taki kraj.

W pewnym momencie, gdy mijaliśmy wioskę Zereg, Janusz na CB informuje nas, że minął kampera. Nam udaje się zatrzymać samochód, którym podróżuje para starszych holendrów. Pikapem Toyoty podróżują już dwa lata, a ich celem jest objechanie masywu Himalajów. Fantastyczna sprawa – fajnie mieć tyle czasu i nie przejmować się niczym dookoła. Oni dopiero dobrze poznają Mongolię. A u nas pojawiła się iskierka zazdrości. Nie mogło być inaczej – mamy fotki razem z Elmą i Henkiem. Więcej o ich podróży można dowiedzieć się odwiedzając strony [www.rondjemongolie.nl](http://www.rondjemongolie.nl) i [www.rondjehimalaya.nl](http://www.rondjehimalaya.nl).

Kierujemy się główną azjatycką drogą (o nr 4) mającej przynajmniej kilkanaście pasów w każdą stronę, w kierunku Howd. Po prawej stronie mieliśmy potężne jezioro Har-Us. Tutaj padł z mojej strony pomysł postoju i kąpeli, niestety – jezioro o tej porze roku przykrywa jeszcze gruba warstwa lodu. Za to udaje się nam odnaleźć resztki ruin słynnego muru Czyngis Chana, chociaż niektóre źródła mówią, że mur powstał dla ochrony terenów właśnie przed słynnym mongolskim przywódcą.

W Howd właściwie zatrzymujemy się tylko w celu uzupełnienia zapasów paliwa i wydania resztek tugrików. Mieliśmy jeszcze problem z obsługą stacji paliw, która będąc w stanie wskazującym na bardzo duże spożycie, nie mogła się doliczyć należności.

Wieczorna droga zaskoczyła nas niezbyt przyjemnie. Z mojej skrzyni biegów zaczęły się wydobywać nieprzyjemne dźwięki. Wchodzę pod samochód, a tam brzmi to jeszcze gorzej. Z duszą na ramieniu kontynuujemy jazdę, zastanawiając się, gdzie będziemy mieć najbliższy serwis Land Rover'a. Na szczęście samochód nie stanął, możemy jechać. Pytanie tylko – jak długo.

Późnym wieczorem znajdujemy spokojne miejsce na nocleg i udaliśmy się na spoczynek. Moja noc była nieco nerwowa. Przecież przed nami jest jeszcze tak ogromny dystans. Właściwie nie wiem co zrobić. Czas pokaże. Trzeba wierzyć w naszą Dyskotekę. Do tej pory szczęśliwie dowoziła mnie przecież do domu.

## Dzień dwudziesty trzeci

23 kwiecień 2010

Po przebudzeniu bardzo miła niespodzianka. Spaliśmy w przepięknej górskiej dolinie. Wprawdzie dookoła tylko kamienie, nie mniej – pejzaże wspaniałe. Tylko, że znowu robi się zimno. Ale co zrobić? Taki urok Mongolii. Ruszamy pomalutku dalej. Nie gonimy, bo trzeba oszczędzać moją skrzynię biegów. Zresztą – nie warto – jedziemy górkami dolinami, dookoła śnieg. Więc po co się śpieszyć? Jak się okazało spaliśmy kilka km od Bajan Enger. Kolejna brzydka osada, za to przepięknie położona.

Droga niestety nie jest najlepsza. Same wyboje. Autami rzuca niemiłosiernie. Ale co zrobić? Musimy dzisiaj być na granicy, w końcu jest piątek, a z tego co wiemy – w weekendy przejście na Tazantę nie pracuje. Więc śpieszymy się bardzo. Ruch na drodze nie jest wielki, mijamy raptem kilka mocno obciążonych samochodów. Gdyby to Czesław zobaczył, może przestałby ze mnie drwić. Mijamy miasteczko Tolbo i jezioro Tolbo nuur. Jezioro niestety w całości jest zamrożone, więc nawet nie proponuję kąpeli.

I tak dojeżdżamy do Olgij. To duże miasto, brzydkie, ale na szczęście nie widzieliśmy bloków. Za to droga się polepsza – wewnątrz miasta pojawiają się asfaltowe drogi, a nawet sygnalizacja świetlna. Znajdujemy dwa współczesne i stosunkowo nieciekawe meczety. Nie zatrzymujemy się i jedziemy dalej w kierunku granicy. A tu niespodzianka – z Olgij w kierunku granicy z Rosją biegnie piękna, równiutka asfaltowa droga. Niestety po dwudziestu kilku km się kończy i znowu (a może na szczęście) zaczyna się zwykła ścieżka. No, może nie taka zwykła, bo jest to ścieżka wspinająca się na wysokość ponad 2600 m n.p.m. Widoki piękne, ale na horyzoncie pojawia się ciemna, burzowa chmura. Droga nie jest też łatwa, jest bardzo stroma, czasem biegnie po sporych trawersach. Tak docieramy do ostatniej już mongolskiej (przed granicą) miejscowości Caganuur. Mała miejscowość, gdzie prawie nie widać już yurt, za to sporo domków podobnych do tych, które widzieliśmy na Syberii, znaczy się drewnianych. W miasteczku znajduje się również duża postsowiecka baza wojskowa (obecnie użytkowana przez lokalną armię, a także potężny teren ogrodzony płotem. Nam GPS podpowiedział dobrą trasę dokładnie przez teren ogrodzony, więc nie wiele myśląc wykorzystaliśmy jedną nie zamkniętą przęsło i wjechaliśmy do wewnątrz ogrodzenia. Po przejechaniu kilku km okazało się, że nie ma właściwie przejazdu, na szczęście brama którą znaleźliśmy była zamknięta tylko drutem, więc udało się nam ją opuścić. Nie mniej od razu podjechał jakiś Mongoł na motorku i nerwowymi gestami coś pokazywał. A my pojechaliśmy w kierunku granicy.

Gdy docieramy do Mjagani zaczyna się burza śnieżna. Po raz kolejny zmienia się ostro klimat. Temperatura spadła poniżej minus 5 stopni i pojawił się porywisty wiatr. Dojeżdżamy do pierwszej bramki przejścia granicznego, gdzie żołnierz informuje nas, że dopiero otwierają o godz. 14 czasu lokalnego – mamy więc ponad godzinę, więc wybieramy się do baru. Jeden z naganiaczy prowadzi nas do specyficznego baru – hotelu. Miejsce to składa się z dwóch małych izb, w jednej stoi kilka metalowych prycz i ta izba pełni rolę hotelu, druga to mały stolik, dwa łóżka pełniące rolę ław, kilka taboretów i żelazniok, na którym gotowane są potrawy. W momencie naszego przybycia w kuchni było ze czterech klientów i trzy kobiety – kucharki. Więc było całkiem tłoczno i wesoło.

W części hotelowej na przejazd przez granicę czeka rodzina z dwójką małych dzieci, starsze jest bardzo fotogeniczne. Po zrobieniu zdjęć przynoszę drukarkę i robię pamiątki dla dziecka i kucharek – czym wzbudzam chyba ich uznanie. Widać, że bardzo ich to zaskoczyło ale i ucieszyło. Na obiad dostajemy pierogi z mięsem i herbatkę. A po posiłku starsza pani przynosi torbę z pamiątkami – tu kupujemy fajne kaptcie i piękne ubrania, za całkiem przyzwoite pieniądze.

Ruszamy na przejście graniczne. Udało się nam zacząć procedurę, wypisaliśmy stosowne kwitki i zaczęliśmy odprawę celną, gdy jeden z pograniczników, łamaną angielszczyzną, informuje nas, że Rosjanie zamknęli przejście graniczne ze względu na gwałtowne opady śniegu. Cofnięto nas więc z granicy, sugerując nocleg w jednym z lokalnych hoteli. Zrezygnowaliśmy z tej przyjemności na rzecz noclegu w pięknej altajskiej atmosferze.

Zanim znaleźliśmy miejsce na postój wybraliśmy się (znaczy autor z Januszem) na wariacką wycieczkę na jeden z okolicznych szczytów. W połowie drogi jednak zrezygnowaliśmy – mróz i silny wiatr zmusił nas do odwrotu.

I jesteśmy kolejny dzień w plecy. Mam nauczkę na przyszłość – bezsensowne jest terminowe planowanie podróży, bo jednak wielu czynników nie jesteśmy w żaden sposób przewidzieć.

## Dzień dwudziesty czwarty

24 kwiecień 2010

Dzisiaj wypaliśmy się na zapas. Jako, że na przejście mieliśmy się zameldować dopiero ok. 10 godziny, a spaliśmy może z 5 km od granicy, mogliśmy sobie na takie rozpasanie pozwolić. Nie mniej, noc wcale do łatwych nie należała. Zima wczoraj zaatakowała w pełni, wieczorem temperatura spadła do ok. minus 10, a w nocy – strach pomyśleć. Było w każdym razie nieźle. Spanie w samochodzie w takich warunkach to naprawdę wielkie wyzwanie. Ale nie zamierzam nikogo o tym przekonywać, to trzeba po prostu spróbować.

Na granicy jesteśmy o czasie. Niestety jest już kolejka samochodów oczekujących. A pierwszy pogranicznik nie chce w ogóle na przejście nas wpuścić, tłumacząc, że droga jest zasypana, nieprzejezdna i nie wiadomo kiedy może być odśnieżona. My na to, że dla nas to nie pierwszyzna, że po to jeździmy właśnie takimi samochodami, żeby nie przejmować się takimi drobiazgami. W końcu pogadał z kimś przez radio i dał pozwolenie na wjazd. Na granicy osoba kontrolująca nasze paszporty to nikt inny, jak gospodyni z wczorajszego baru – hotelu. Ale dzisiaj jakoś tak bardziej służbowo do nas, nie tak przyjaźnie jak wczoraj. Widocznie tak trzeba. Podczas kontroli celnej uwidocznili się pewien problem. Celnicy znaleźli nasze pamiątkowe mongolskie kamienie i je najnormalniej w świecie zarekwirowali. Do niczego innego się nie przyczepili, mimo, że zajrzeli do każdej skrzyni, przepatrzyli nawet te na dachu z częściami i jedzeniem. Po rewizji zostaliśmy zaproszeni do biura, gdzie nasze kamienie zostały poddane dokładnym oględzinom. Po stwierdzeniu, że nie są to żadne kamienie wysokiej wartości pozwolono je nam zabrać.

Żegnamy więc Mongolię, obiecując sobie, że przyjedziemy tutaj na pewno na dłużej. Kraj zrobił na nas ogromne wrażenie. Mimo pozorowanej monotonii zaskoczył nas wielką różnorodnością krajobrazu, klimatu, flory i fauny. Nawet tereny pustynne były za każdym razem odmienne, nie wspominając już o górach.

Ponownie wita nas Rosja. Początki niestety do łatwych nie należą. Główna droga rzeczywiście jest zasypana, ale pogranicznicy wskazują ścieżkę wiodącą przez góry. Dobrej myśli ruszamy wskazaną drogą. Po przejechaniu kilku km zauważamy gesty ludzi proszących o pomoc. Mały SUV utknął w zaspie na głównej drodze. Nie wiele myśląc zjeżdżam na dół i podjeżdżam pod przysypany samochód. Niestety – utknąłem sam w zaspie. Próba jej opuszczenia skończyła się małą katastrofą. Ukręciłem lewy przedni przegub, który uniemożliwił dalszą jazdę. Samochód nie dość, że nie miał napędu, to jeszcze stracił możliwość skrętu. Cóż było robić? Trzeba było rozebrać uszkodzone podzespoły i spróbować je naprawić. Tyle, że warunki nie były ku temu sprzyjające. Na dworze mróz i silny wiatr, a na dodatek jesteśmy w strefie demarkacyjnej. Jest sobota, a przejście graniczne jest otwarte tylko do 18.00, a jutro nie pracują. Mamy troszkę czasu, ale niezbyt dużo. Szczęście w nieszczęściu jest takie, że mam uszkodzony przegub w skrzyni z częściami. Tyle, że nigdy wcześniej nie zdarzyło mi się takiej operacji przeprowadzać, ale i tu nieoceniona była pomoc Janusza. W niesprzyjających warunkach uporaliśmy się z awarią w niespełna 6 godzin.

W międzyczasie ciężkie spychacze gąsienicowe udrożniły główną drogę na tyle, że możliwy stał się nie tylko nasz przejazd ale i ciężkich ciągników siodłowych. W ich asyście docieramy do bramy przejścia gdzieś o 17.30. Czyli prawie na styk. Pierwsza bramka z kontrolą paszportów oddalona jest od właściwego przejścia o prawie 20 km. Na obowiązkową dezynfekcję docieramy na kilka minut przed 18. Po opłaceniu 108 rubli od samochodu i opłukaniu kół wpuszczono nas na teren przejścia granicznego.

Tutaj formalności idą gładko, i po ok. 30 minutach wjeżdżamy na teren Rosji.

Jedziemy drogą w kierunku na Nowosybirsk, która wiedzie piękną górską doliną. Wieczorem docieramy do małej miejscowości Aktasz, gdzie udaje nam się zameldować w małym motelu. Przed odpoczynkiem pozostaje jedynie odpowietrzyć hamulce w Dyskotece i umocować urwany chlapacz w Defie.

Tak skończył się ostatni dzień naszego pobytu w Mongolii.