

CZĘŚĆ III

KIRGIZJA i TADŻYKISTAN

Dzień czterdziesty

10 maj 2010

Pierwszy postój wypadł nam w dniu dzisiejszym w Kegen, do którego dotarliśmy na oparach paliwa. Już wczoraj wieczorem zaczęło nam w Dyskotece sygnalizować niedobory paliwa. Psim swędem dojechaliśmy i kupiliśmy paliwo za prawie wszystkie nasze tengi. Później krótka wizyta na bazarze, który niestety „nie rabotał”. W sumie uprzedzano nas, że po Dniu Zwycięstwa raczej wszyscy będą odpoczywać. I to się potwierdziło. Ruszamy więc w kierunku granicy, do której zostało nam raptem dwadzieścia kilka km.

Droga przechodzi z dziurawego asfaltu miejscami w szutrową tarkę. A my jedziemy z duszą na ramieniu. Z Polski mamy przecież informację, że granica dla obcokrajowców w dalszym ciągu jest zamknięta. Z rozmowy z pracownikami naszych służb konsularnych również wynikało, że granica jest zamknięta, podobno próbowała ją kilka dni wcześniej sforsować – bez powodzenia – grupa Polaków. Poczesa nas jedynie informacja z konsulatu kirgiskiego, że granica jest otwarta. Ale tak naprawdę dopiero na granicy się wszystko okaże.

Docieramy do przejścia. To maleńkie przejście składa się z dwóch budyneczków i kilku baraków, a droga jest poprzecinana kilkoma szlabanami. Kazachscy celnicy nie kwapią się do rozpoczęcia działania i odsyłają nas do pograniczników. Tu otrzymujemy informację, że przejedziemy, że granica jest zamknięta tylko dla ruchu lokalnego, obcokrajowcy mogą ją przekraczać. Kamień z serca. Formalności po tej stronie granicy idą gładko do momentu oględzin samochodu Janusza. Podczas tej operacji z samochodu wypadł zegarek Janusza, który sobie upodobał kontrolujący. Janusz mu go odebrał, niemalże siłą, co zakończyło się szczegółowymi oględzinami samochodu. Przy naszym samochodzie nieco odpuścił, co nas kosztowało paczkę SNIKERS'ów, smycz z długopisem i składany scyzoryk.

Kirgizja wita nas chłodem i sympatycznymi pogranicznikami, więc po krótkiej rozmowie wjeżdżamy do Kirgizji (lub jak kto woli Kirgistanu). Cieszy nas to przeogromnie. Nareszcie jesteśmy.

Jedziemy górską doliną w kierunku Tjup. Wjeżdżamy coraz wyżej, co skutkuje się załamywaniem pogody. Zaczyna padać, a także mocno grzmieć i błyskać. Nie podoba się to nam, bo tracimy zapewne piękne widoki. Na szczęście, gdy dojeżdżamy w rejon jeziora Issyk Kul pogoda się poprawia. Wjeżdżamy do Tjup, gdzie mamy nadzieję wymienić gotówkę, coś zjeść i zrobić zakupy. Niestety – jedyny bank w miasteczku dzisiaj również nie pracuje, a w knajpce w której zgodzili się przyjąć zapłatę w tengach – podają ceny zaporowe.

Ruszamy dalej kierując się na wioskę Michajłowka. Nieciekawe miejsce, w którym po raz pierwszy widzimy jezioro Issyk Kul. Niestety – fajnego zjazdu tutaj nie ma, więc nie zatrzymujemy się. Chcieliśmy znaleźć nad jeziorem jakiś nocleg, ale wpieryw musimy załatwić lokalną walutę. Tak docieramy do Karakoł. Spore i raczej zaniedbane miasto, ale za to z czynnym kantorem walut, w którym wymieniamy dolary (1\$ = 45 somów) i euro (1E = 56 somów). Jest tu również kilka zamkniętych banków, niektóre nawet z bankomatami, ale nie mamy szczęścia – jeden nie obsługiwał kart VISA, drugi – nie miał w sobie gotówki.

Po zdobyciu gotówki wracamy się kawałek w kierunku niezwyklej budowli przypominającej chińską pagodę. Okazuje się, że jest to meczet zaprojektowany i wybudowany przez architekta, który przywędrował właśnie z Chin. Nie pozwolono nam niestety wejść do środka. Udało się jednak zajrzeć przez uchylone drzwi, a także przez okna. Oryginalna świątynia. Przy wejściu do meczetu zlokalizowany jest kiosk z dewocjonaliami, gdzie kupujemy kilka pamiątek.

Beata znajduje niezwykle knajpkę. W jednym z przydrożnych domów został zaaranżowany pojedynczy stolik z dość oryginalnymi miejscami do siedzenia. Serwują tutaj tylko jedno danie, i to na zimno, zwane – asz-lianfu. A obsługuje nas młoda dziewczyna – Adiła, która na dodatek chętnie pozuje do zdjęć. Była to młoda dziewczyna, która wychowała się w Irkucku i dopiero rok temu wróciła tutaj, w rodzinne strony. Przygoda z tą knajpką zapadnie nam w pamięć na długo. Zwłaszcza, że jedzenie było wyśmienite.

Z Karakoł kierujemy się na wschód, w góry. Nareszcie. Po przejechaniu ok. 40 km droga zawija ostro w prawo i zaczyna się piąć do góry. Startujemy z poziomu ok. 2000 m n.p.m. Jest chłodno i zaczyna ponownie padać deszcz. Docieramy do miejsca zablokowanego przez śnieg. Sprawdzamy twardość – jest szansa, że samochodziki to przejdą. Podejmuję pierwszą próbę – niestety zaczynam się grzebać w śniegu. Wycofuję się i puszczam Defa, który bierze tą przeszkodę siłowo i ... udaje się mu ją przejść. Skoro jemu się udało, nam może się również powieździe. Za drugą próbą – przechodzimy. Wjeżdżamy na wysokość ok. 2600 m n.p.m. (znaczy się, jesteśmy wyżej niż nasze tatrzańskie Rysy), gdzie znajdujemy spokojne miejsce na nocleg.

Dzień czterdziesty pierwszy

11 maj 2010

Poranek przy górskim potoczku, z kawusią serwowaną przez dobrego wujka Janusza to jest to. Mimo, że pada deszczyk, a wcześniej śnieg, a może grad. Nie mniej – w tak pięknym miejscu, gdzie ośnieżone szczyty wokoło nas – nic nie może zepsuć dobrego nastroju. Nawet to, że chłopaki serwują nam pobudkę o wścieklej porze. Ale nic to. Nawet to, że temperatura spadła do + 2 stopni nie psuje nam humorów.

Pomalutku ruszamy w góry. Droga pnie się coraz bardziej w górę. A my co kilkaset metrów robimy postoje, urzeczni pięknymi krajobrazami. I to mimo raczej przeciętnej pogody. Pierwszym punktem dzisiejszej wycieczki jest przełęcz Czong-Aszu położona na wysokości 3822 m n.p.m. Niestety po wjechaniu na wysokość ok. 3500 m droga znacznie się zmienia. Niestety – na gorsze. Pojawiają się ogromne ilości śniegu. Pierwszy odcinek ośnieżonej drogi Defender pokonuje bez zatrzymania, Dyskoteka również – ale po przekopaniu części śniegu. Wyżej zaczęło być nieciekawie, więc zostawiliśmy samochody i poszliśmy spacerkiem rozeznac drogę. Beata pierwsza spotkała Kirgizów próbujących sforsować przełęcz dwoma ładami Niwami. Niestety ich próba spełza na niczym i postanowili zawrócić. Bez specjalnego dumania i my zrobiliśmy nawrotkę.

Tyle, że od momentu zawrócenia Land Rover'ów zaczęła się impreza pieczętująca przyjaźń polsko – kirgiską. Cóż było zrobić? Pojawił się alkohol to i humory były lepsze, zwłaszcza że pojawiają się kolejne problemy. Pierwszy – jedna z ład na wybojach traci tylne zawieszenie.

W związku z czym do Dyskoteki trafia spokojna babcia z niegrzecznym wnuczkim, Defender natomiast wziął jedną babcię, pogranicznika i jeszcze jednego z pasażerów. W takim składzie próbujemy pokonać prosty ośnieżony kawałek drogi, którym wcześniej bez problemu podjechaliśmy do góry. W dół – niestety nie poszło tak łatwo. Zaczęliśmy kopać się w mokrym śniegu – poniekąd było to spowodowane przez to, że ciągnąłem jedną z Niw. Walka z śniegiem zajęła nam niestety parę godzin. Na zakończenie, kiedy już zeszło z nas ciśnienie zatrzymujemy nasze teraz już cztery maszyny i przystępujemy do biesiadowania – tym razem już bez alkoholu – pojawia się natomiast ichniejsze pieczywo i słodkości. Posiłek przerywa nam załamanie pogody – pojawia się mgła a potem śnieg z deszczem. Pakujemy więc babcię i wnuczka (a wnuczek miał na imię Bachtar) i zjechaliśmy do wioski, z której wczoraj atakowaliśmy przełęcz.

W Ak-bulag przyjmujemy zaproszenie na herbatę do mieszkania babci. Jesteśmy ugoszczeni po królewsku. Dostajemy świeży chleb, pyszne konfitury, domowej roboty masło i herbatkę. Czas spędzamy w miłym towarzystwie robiąc całą masę zdjęć. A gdy pojawiła się drukarka i zrobiliśmy pamiątkowe odbitki dla gospodarzy – jedna z babć została wystrojona w tradycyjny strój, co zapoczątkowało prawdziwą sesję zdjęciową. Tutaj zaprzyjaźniam się z dwoma wnuczkami dwunastoletnią Salime i czternastoletnią Tamarą, które również namawiają mnie na pamiątkowe fotki.

Po zakończeniu biesiadowania u pierwszego gospodarza zostajemy zaproszeni przez pogranicznika do jego domu. Tutaj sytuacja się powtarza – na herbatę zaprasza nas jego żona a zaprzyjaźniam się znowu z dziećmi. Młodszy jest syn, który od nas dostaje słodczyce a od Janusza kolorowanki i kredki, a starsza była dziewczynka – Akołoj, która od nas dostała troszkę przyborów szkolnych. Tutaj również powtarza się sytuacja ze zdjęciami – pogranicznik był przecież z nami na pierwszej

biesiadzie i widział, co potrafi nasza drukarka. Ale co tam – za kilka zdjęć mamy przecież okazję być w prawdziwych kirgiskich domach. A to przecież bezcenne.

Po miłym przyjęciu przyszła pora na pożegnanie. Wyjeżdżamy z Ak-bulag, które będziemy bardzo miło wspominać. Zanim je opuściliśmy, zatrzymujemy się przy pompie, gdzie nabieramy do zbiorników świeżej wody – przede wszystkim do podgrzewanego zbiornika w Defie – ten zbiornik przecież wykończyła Beata.

Wracamy do Karakoł. Zatrzymujemy się przy pięknej drewnianej katedrze, którą zwiedzamy dzięki uprzejmości dozorczy mimo, że było już po czasie – do tego miejsca dotarliśmy jednak dość późno. Później trafiliśmy jeszcze do lokalnej knajpki – byliśmy przecież bardzo wygłodzeni. Zamawiamy dwie potrawy – jedna o nazwie Bieszbarmak, to zapiekane mięso i chrząstki serwowane z ziemniaczkami, a druga – Kurdak, to makaron podawany z gotowanym mięsem i wywarem rosółowym. Nie mniej – obydwie potrawy były typowo kirgiskie.

Wieczorkiem zjeżdżamy w kierunku jeziora Issyk Kul, do którego nie udaje się nam jednak dojechać. Nie mniej – zmęczeni zatrzymujemy się w polu na nocleg.

Dzień czterdziesty drugi

12 maj 2010

Poranek nad Issyk Kul? Niestety nie. Byliśmy tak blisko, ale nic z tego jednak nie wyszło. Wszystko przez pola uprawne. Ale nie zamierzamy odpuszczać. Dzisiaj wieczorem musimy zatrzymać się nad jeziorkiem.

Ale do wieczora jeszcze daleko. Jako, że wczoraj położyliśmy się wcześniej, to i udało się nam dość wcześniej wstać. Plan na dzisiaj jest taki – dojechać do Barksun, gdzie zaczyna się droga w wysokie góry, ta sama, którą próbowaliśmy wczoraj zaatakować. A wieczór spędzimy nad jeziorem.

Udaje się nam wyjechać zgodnie z planem tylko z Lipienki. Na głównym skrzyżowaniu zauważamy brązową tablicę, która zaprasza nas do odwiedzenia Czerwonego Kanionu i Doliny Kwiatów. Tak więc z naszego pierwotnego planu nici, ale co tam. Mijamy wioskę Dziety-Ogjuz, za którą widać już skały z czerwonego piaskowca. Kilka km za miastem docieramy do kurortu o tej samej nazwie. Ale jeszcze nie ma sezonu, więc to miejsce wygląda raczej na opustoszałe. Inna sprawa, że jesteśmy tu wczesnym rankiem. Zaglądamy do małego sklepiku, gdzie udaje się nam kupić typowe kirgiskie czapki a także nieco artykułów spożywczych. W kurorcie droga się już kończy, więc chcąc nie chcąc wracamy po własnych śladach. Gdzieś w połowie drogi dzielącej nas od głównej szosy zauważamy mały mostek i polną drogę wijącą się wśród czerwonych skał. Zjeżdżamy na polną drogę i ruszamy przepiękną górską doliną. Próbujemy kilku dróg, Niestety – za każdym razem próba kończy się niepowodzeniem. Chociaż właściwie trudno to tak nazwać. Przejeżdżamy wśród tak pięknych krajobrazów, że właściwie trudno odpowiednie słowa znaleźć. Ostatnia nasza próba to kilku kilometrowy przejazd korytem rzeki. W ten sposób docieramy do pięknej, soczyście zielonej doliny, gdzie znajdujemy tylko dwie jurty, parę koni i owiec i świąty spokój. Idealne miejsce na poranną kawę i śniadanie. W drodze powrotnej Beata otwiera okno, siada na rancie drzwi i kręci film, dokumentujący uroki tych okolic. Mamy jednak wszyscy świadomość, że ani film, ani zdjęcia nie oddadzą uroku tych miejsc. Mimo, konieczności powrotu do głównej szosy, dokładnie do miejsca, skąd rano wyruszyliśmy, opuszczamy to miejsce zadowoleni.

Docieramy do Kyzyl-Suu. To nieciekawa miejscowość na trasie biegnącej wzdłuż jeziora. Nie mniej zatrzymujemy się, bo Janusz dostrzegł czynny bazarek. Ruszamy więc na zakupy. Kupujemy troszkę pamiątek – czapki. Poza tym jeszcze parę drobiazgów. W lokalnym barze próbujemy lokalnego, kirgiskiego kwasu, który jednak tylko Januszowi przypadł do gustu. Za to ja i Beata decydujemy się na obiadek - asz-lianfu jest pyszne, ale nie jest podane w takiej atmosferze, jak to w Karakoł.

Docieramy w końcu do Barksun, skąd ruszamy z krótką wycieczką w góry. Przejeżdżamy malowniczą okolicą ok. 60 km, mijając po drodze wiele ciężarówek (w tym cystern). Zastanawiamy się skąd one mogą jechać, bo droga nie przypomina autostrady. To raczej szutrówka pełna ostrych zakrętów (prawdziwe serpentyny), a różnica poziomów na tym dystansie przekracza 2500 m. W przewodniku doczytujemy, że w górach powstało kanadyjsko – kirgiskie konsorcjum zajmujące się wydobywaniem złota. I droga, po której jedziemy powstała właśnie do obsługi kopalni.

Przejeżdżamy pierwszą przełęcz Barksun, której wysokość wg naszej mapy to 3574 m n.p.m. Już ten wynik robi wrażenie, przecież taka trasa nie jest łatwa dla naszych samochodów, które męczą się to na jedyne to na dwójce.

Ale nie poprzestajemy na tym. Jedziemy jeszcze wyżej. Kierujemy się na przełęcz Sook, której wysokość to 4031 m n.p.m. By dotrzeć jednak do tej przełęczy musimy opuścić dobrą drogę wiodącą do kopalni i podążamy ścieżką wijącą się wśród śniegu. Po drodze mijamy samotnego konika, który chyba cierpiał na białą ślepotę. Docieramy na przełęcz, nasze GPS'y rejestrują, że pokonaliśmy naszymi samochodami barierę 4000 metrów. Na dworze temperatura spadła poniżej 2 stopni na plusie, ale nastroje panują gorące. W drodze powrotnej spotykamy pastucha na koniu, prowadzącego na naszą przełęcz stado koni, którego informujemy o chorym koniku. Obiecuje się nim zająć. Ruszamy w drogę powrotną. Jakies 20 km przed wioską Barksun widzimy wodospad zlokalizowany wysoko wśród skał, a u stóp góry, mały pomnik ku czci kosmonauty Juria Gagarina.

Późnym popołudniem udaje się nam dotrzeć w końcu do jeziora Issyk Kul. To piękne, potężne jezioro rozciąga się wśród pięknych górskich pasm. To największy akwen wodny w Kirgizji i jedno z największych jezior górskich, jakie widzieliśmy. Znajdujemy spokojną zatoczkę, gdzie biesiaduje kilkoro Kirgizów i przygotowujemy sobie zarówno kolację, jak i miejsce na nocleg. Jeszcze tylko kąpiel w chłodnych wodach jeziora – tylko Beatka się wyłamała i myje się w ciepłej wodzie z Defa. Niestety – temperatura wody nie zachęca do kąpeli. Za to z przyjemnością obserwujemy zachód słońca w górach, nad jeziorem, wsłuchując się w delikatny szum fal.

Dzień czterdziesty trzeci

13 maj 2010

Poranek nad jeziorem. Wstaję bardzo wcześnie, sporo przed godz. 5.00. Wczoraj miałem przyjemność oglądać zachód słońca, to chciałem zobaczyć również wschód nad górami. Niestety – o tej porze szczyty gór tonęły jeszcze w chmurach, więc jak niepyszny wróciłem do samochodu w celu kontynuowania przerwanej snu.

Chłopaki i dzisiaj nie mieli sumienia. Obudzili nas wcześnie. Ale w sumie to i dobrze, przed nami bowiem spory odcinek do przejechania. Początkowo jedziemy cały czas wzdłuż brzegu jeziora Issyk Kul, które mieni się czystą, granatową wodą. Po drodze mijamy sporo ośrodków wczasowych, które jednakże „złote lata” mają już dawno za sobą. Z punktu widzenia Europejczyków ośrodki te nie spełniają żadnych standardów. No – może z wyjątkiem jednego, który przyciąga naszą uwagę specyficzną, stylizowaną z jednej strony na islamską a z drugiej na tradycyjną architekturą. Trudno to słowami opisać. To trzeba po prostu zobaczyć.

Zaczynamy odczuwać potrzebę wypicia porannej kawy. Zjeżdżamy więc z głównej drogi w kierunku jeziora, do którego – jak się wydaje – mamy raptem kilkaset metrów. Niestety – nie mamy szczęścia i nie dojeżdżamy do tafli wody. Naturalną granicę stanowią wysokie sitowia, wśród których – co ciekawe – pasą się krowy. Znajdujemy więc małą polankę i tu obozujemy. Podczas gdy Beata szykuje kawę, ja wykorzystuję chwilę wolną, biorę maszynkę do golenia i ... ciach – nie mam ponad tygodniowego zarostu.

Pod koniec pikniku Janusz zauważa, że jeden z reflektorów drogowych w Defie przybrał jakąś nienaturalną pozycję. Przy użyciu ręcznika, pidżamy i taśmy spinającej bagaż mocujemy reflektor i ruszamy w poszukiwaniu spawacza.

Dojeżdżamy do wioski Ottuk, gdzie zjeżdżamy z głównej drogi opuszczając piękne okolice jeziora Issyk Kul. Zaczyna się kolejny górski etap. Kierujemy się na miejscowość Koczkor. Wcześniej mijamy piękne górskie jezioro Orto-Tokoj, którego lokalizacja wymusza całą serię zdjęć. Przyjemne miejsce na piknik, nie mniej – my już dzisiejszy limit pikników wyczerpaliśmy. Zanim udaje nam się dojechać do miasta w jednej z wiosek znajdujemy spawacza z oryginalną spawarką – jest to agregat prądowłórczy na przyczepce, podłączony kardanem z traktorkiem i on zasila transformator. Oryginalna konstrukcja. Pierwsza operacja to spawanie podstawki reflektora, która wychodzi na tyle dobrze, że decyduję się na spawanie oberwanych słupków w Dyskotece. Niestety – nie był to zbyt dobry pomysł, spawanie w tak „wymuszonej” pozycji kończy się tak naprawdę „obsmarkaniem” pęknięć. Suma summarum – może to zda egzamin, ale to okaże się dopiero za kilka dni.

W końcu, z pewnym opóźnieniem docieramy do Koczkor. Pierwsze co wypada zrobić, to odnaleźć bank bowiem zapasy lokalnej waluty dość szybko się nam wyczerpały. Po małych perypetiach w banku, gdzie nie wszystkie banknoty amerykańskich dolarów spełniają lokalne kryteria (odrzucono nam chyba z pięć banknotów) ruszamy na podbój miasteczka. Przede wszystkim odwiedzamy lokalny bazar, gdzie kupujemy owoce i troszkę zieleniny, a następnie lokujemy się w malutkiej knajpce, gdzie dostajemy przepyszne dania o swojskich nazwach – gulasz i kotlet. Gulasz to – jajko sadzone i opiekana kiełbaska, a kotlet wyglądem przypomina bardziej nasze karminadle. To wszystko jest podawane z ryżem, makaronem i kaszą gryczaną jednocześnie, a na dodatek zalane gęstym sosem. Co ciekawe – tak serwowane danie jest przepyszne i w oka

mgnieniu pałaszujemy nasze porcje. Nawet Beacie nie udało się niczego tym razem dla mnie zostawić. Po pysznym obiadku Janusz rzuca propozycję – idziemy do fryzjera. Dobry pomysł, więc szybko podejmujemy się jego realizacji. Janusz przycina swoją fryzurkę wprowadzając pewien ład na głowie, ja decyduję się na bardziej radykalne rozwiązanie. Rysiek przespał wizytę u fryzjera a Beatka nie podjęła związanego z takową wizytą ryzyka.

Dalsza część dnia to przejazd górkami w kierunku Osh. Niestety – drogi w tej części Kirgizji są zdecydowanie gorsze niż w rejonie jeziora, więc i tempo jazdy nam mocno spada. Mijamy miejscowość Czajek i wiele wiosek po drodze, w końcu docieramy do Agał, za którą wioską zostajemy zatrzymani przez pasażera jednego z mijających nas samochodów. Okazuje się, że ten Kirgiz o imieniu Nurlan pracował w Niemczech z Polakami i nawet zna kilka słów po polsku. Od słowa do słowa i okazuje się, że jeden z jego przyjaciół z Osh prowadzi pensjonat, a także potrafi zorganizować pozwolenie do GBAO. Dostajemy od Nurlana namiary na tego człowieka i obietnicę, że jeszcze dzisiaj zaanonsuje naszą jutrzejszą u niego wizytę. Może coś to spotkanie ułatwi naszą podróż po Tadżykistanie. Jutro się wszystko okaże.

Dzisiaj udaje się nam przejechać jeszcze parę km, gdy Janusz znajduje urocze miejsce na nocleg. Po zjechaniu nad rzeczkę okazuje się, że to miejsce jest zamieszkane – jest tu mały domek i całkiem spore stado. Podczas gdy ekipa przygotowuje miejsce piknikowe, ja próbuję się skontaktować z bliskimi w Polsce. Nie udaje mi się ta sztuka, w zamian rozmawiam z Chinami – udaje mi się złapać siostrę na koncercie w Operze Narodowej w Pekinie. Przed rozmową z siostrą spotykam właściciela stada, który podjeżdża do mnie konno. Po krótkiej rozmowie otrzymuję od niego pozwolenie zostania w dolince, a w zamian zapraszam go do nas. Z godzinkę później Maksat (bo tak ma na imię młody właściciel stad) dociera do naszego obozowiska. Wspólna kawa, kilka zdjęć i miło wieczór nam minął.

Dzień czterdziesty czwarty

14 maj 2010

Noc minęła nieszczególnie. Mimo uroku miejsca, część z nas miała nocne sensacje żołądkowe. Nie specjalnie wiemy jednak dlaczego. Cóż – widać tak miało być.

Zgodnie z obietnicą rankiem pojawia się konno Maksat. Pierwsza biednego konika dosiadła Beata. Biedne zwierze cóż miało robić, zwłaszcza, że nasza koleżanka dostała jeszcze bicz i ochoczo biedne zwierze nim smagała. A że konik całkiem jednak głupi nie jest, swój rozumek ma, to też chodził jak mu Beatka zagrała. Drugi w kolejności ustawił się Rysiek. Ja i Janusz odpuściliśmy. Stwierdziliśmy, że to biedne zwierze nam nic złego nie zrobiło, byśmy musieli je naszymi osobami męczyć.

Ruszyliśmy w drogę. Pierwszy odcinek dzisiejszej drogi biegnie wzdłuż rzeki Kokomieriesz, malowniczym wąwozem. Niestety – droga jest kiepska, dziurawa, często bardzo wąska i obsypana różnej wielkości kamieniami. Za to pejzaże rekompensują nam trudy podróży. A w jednej z mijanych wiosek uwagę naszą zwróciła bardzo stara mogiła, Caryn Beja, jak dowiedzieliśmy się później od mieszkańców wioski.

Za miejscowością Tunuk dojeżdżamy do głównej magistrali M41. Tutaj pojawia się asfalt, nawet niezłej jakości, tyle że droga pnie się wysoko osiągając 3180 m n.p.m. na przełęczy Ala-Bel. Jest całkiem chłodno, temperatura spadła poniżej 5 stopni. A z przełęczy droga ostro poszła w dół, osiągając przy miejscowości Toktogul ok. 900 m, co daje ponad 2000 m różnicy poziomów. Tym razem na szczęście zjeżdżaliśmy w dół, ale za niedługo i my zaczniemy się wspinać. Przed miejscowością zaczynamy szukać zasięgu w naszych telefonach, bo dzisiaj przecież jest piątek, w poniedziałek mija nam termin wizy, a w Osh mamy przecież załatwić wizy. Próbujemy więc dodzwonić się do gospodarza Osh Guest House, którego namiary dostaliśmy wczoraj od poznanego Kirgiza. Udaje się nam do niego dodzwonić, nie mniej – wiele nie możemy wskórać. Potrzebne są kopie naszych dokumentów – wprawdzie robimy zdjęcia dokumentów i wysyłamy mailem, ale czy to pomoże w przyspieszeniu załatwienia sprawy pozwoleń do GBAO? Trudno powiedzieć. Czas pokaże. Mijamy Toktogul, później jeszcze Torkent za którym droga zawija z powrotem w góry, z których mamy przepiękny widok na jezioro Toktogul.

Docieramy do Kara-Kol, gdzie na rzece znajdują się kaskady wodne, niestety – nie mamy stosownych pozwoleń, więc nie mamy szans ich zobaczyć. Kierujemy się więc główną drogą biegnącą wzdłuż rzeki Naryn, a także wzdłuż jeziora zalewowego Kurp-Say, które powstało dzięki wybudowaniu sporej zapory niedaleko Tasz-Komur. Niestety – droga jest wąska co uniemożliwia częste zatrzymywanie i robienie zdjęć. Za to Beata kręci cały czas film, dokumentujący przejazd tą drogą. Jest to jeden z ładniejszych wąwozów, jaki miałem przyjemność w życiu zobaczyć. W Tasz-Komur zatrzymujemy się, z nadzieją znalezienia punktu dostępu do Internetu, niestety – nasze nadzieje okazują się płonne, w Kirgizji Internet jeszcze nie jest zbyt popularny.

Opuszczamy tereny górzyste i główna droga zaczyna prowadzić wzdłuż uzbeckiej granicy. Dziwny przebieg granicy uzbecko – kirgiskiej powoduje, że mimo, że w linii prostej do Osz mamy niespełna 70 km to musimy zrobić całkiem spore kółko, liczące ponad 170 km. Oczywiście można skrócić drogę jadąc przez terytorium Uzbekistanu, ale mamy tylko jednokrotną wizę, więc ten wariant musimy odpuścić.

Po drodze zatrzymujemy się w kawiarni serwującej lokalną kuchnię. Specyfika lokalu polega na tym, że siedzi się na dywanach ulokowanych na metalowych postumentach. Oczywiście – zanim usiądzie się przy stole należy pozbyć się obuwia. Niestety – taka operacja jest dość niebezpieczna, dlatego, chyba nie muszę wyjaśniać. Nie mniej – mimo, że lokal nie spełniał chyba żadnych możliwych standardów – zamówione dania były przepyszne. Zamówiliśmy coś w rodzaju rosółu z mięsa baraniego (co w menu zwane było „Kaburga”), a także przepyszne i dość konkretne żebro wołowe (czyli „Kuurdak”) serwowane z ziemniakami, ryżem, makaronem i kaszą gryczaną jednocześnie. Zwłaszcza to drugie danie było wyjątkowe smaczne.

Po samym posiłku, w miasteczku Bazar-Kurgan, po długim poszukiwaniu odnajdujemy kawiarenkę internetową, skąd wysyłamy dokumenty, Beata również tutaj robi małe zakupy. Zapada wieczór, ale musimy zrobić dzisiaj troszkę km. W dalszej podróży przeszkadzać zaczęła nam burza z piorunami, zatrzymujemy się więc przy trasie i udajemy się na zasłużony odpoczynek. A pioruny co raz rozświetlają okolicę dookoła.

Dzień czterdziesty piąty

15 maj 2010

O poranku budzi nas silny wiatr. Przygotowanie samochodu do drogi zajmuje nam zdecydowanie więcej czasu niż zwykle. Ale na siły natury nie ma rady. Z toalety na razie rezygnujemy. W tych warunkach po prostu się nie da.

Ruszamy w drogę. Początkowo nasza trasa wiedzie cały czas w dół by potem prowadzić nas po zielonej równinie, gdzie mijamy wioskę za wioską. Tempo jazdy zdecydowanie nam spada, ale mamy czas. W końcu jest raptem 8 godzina. Przed wjechaniem do Osz zjeżdżamy z głównej drogi i wśród pól uprawnych, przy małym strumyczku doprowadzamy się do jako takiego porządku. W końcu jedziemy do miasta – prawda?

Osz wita nas policyjnymi zaporami. Pierwszą przechodzimy gładko, ale na drugiej już utykamy – cóż, policjanci są bardzo ciekawi. Na szczęście jest to tylko rutynowa kontrola dokumentów i chwila przyjacielskiej rozmowy. Wjeżdżamy do miasta, gdzie przytłacza nas sposób jazdy lokalnych kierowców. W Kirgizji już na prowincji jeżdżą bardzo dziko, a w mieście jest tylko gorzej. Znajdujemy główną ulicę Kirgistan, zjeżdżamy na bok i na ulicy Aliszer Nawoi zostawiamy nasze samochody. Pierwsze co zamierzamy zrobić to odnaleźć Osh Guesthouse – słynny wśród „plecakowców” lokalny pensjonat. Odnalezienie go wcale nie jest takie proste – dlaczego? Brak żadnego oznakowania to raz, a dwa – pensjonat ulokowany jest na czwartym piętrze zwykłego bloku. Docieramy tam, rozmawiamy z gospodarzem o pozwoleniu na GBAO. Okazuje się, że najwcześniej może być na wtorek, a może dopiero na środę, co wiązałoby się z przedłużeniem kirgiskiej wizy. Dla nas to zarówno strata czasu jak i dodatkowe koszty. Mimo specyfiki tego miejsca (nie ma się co czarować – jest klimatyczne) rezygnujemy i próbujemy sprawę załatwić na własną rękę. Wg naszego przewodnika (a jest to angielskojęzyczny Lonely Planet) pozwolenie na GBAO załatwić może lokalne biuro podróży MUNDUZ-TOURIST. Ruszamy więc spacerkiem w kierunku wyznaczonym przez plan miasteczka, mijamy bazarki i ulicę Lenina kierujemy się na południe. Po drodze mijamy m.in. wielki pomnik Lenina a także lokalne urzędy (w tym m.in. OWIR).

Docieramy do wskazanego w przewodniku miejsca, gdzie okazuje się, że takowego biura tutaj nie ma. Na szczęście jeden z przechodniów wie, gdzie je przeniesiono i po kilku minutach spaceru docieramy na miejsce. Po kilku minutach rozmowy z pracownikiem biura przejmuje nas dyrektor, pan Jesidinow Umarzan. Od niego dowiadujemy się m.in. o zmianie procedury wydawania pozwoleń, a także o zmianie kosztów. Załatwienie pozwolenia w trybie pilnym, na jutro, kosztuje 86\$ od osoby. Oczywiście – nam się nie uda załatwić sprawy na jutro, głównie dlatego, że dzisiaj jest sobota a jutro – niedziela i nikt już nie pracuje. Jedyne co zadeklarowano nam, to poniedziałek po obiedzie. Oczywiście – nas, jako „innostralców” przyjęto wręcz po pańsku, zaproszono nas na patio za biurem, gdzie interesy z dyrektorem robiliśmy odpoczywając na kanapie i popijając herbatkę. Obsługiwało nas chyba z ośmiu pracowników tego biura, będąc natychmiast dostępnymi na każde skinienie szefa, który jak widać ma wielki postuch. Oczywiście – proponują nam również zakwaterowanie, z którego jednak – ze względu na koszty rezygnujemy.

Dalszą część dnia spędzamy spacerując po centrum miasta, a następnie odwiedzając lokalne bazarki. Po pierwszej bazarowej wizycie ręce mamy pełne pamiątek więc ruszamy w kierunku samochodów. W tym rejonie, gdzie parkowały nasze autka jest kilka hoteli, więc wysyłamy Beatę z Ryśkiem na rekonesans. Udaje nam się zadowolić Beatę chyba dopiero za piątym podejściem – ale znajduje dla nas za 1500 somów / dobę apartament składający się z dużej sypialni, drugiej nieco mniejszej, salonu i łazienki. Rozlokowujemy się dość sprawnie, nie mniej – mnie dopadają dzieciaki, którym rozdaję troszkę słodyczy. O tym fakcie za chwilę dowiadują się chyba wszystkie dzieciaki z osiedla, bo za każdym razem, gdy zbliżam się do samochodu dopadają mnie maluchy prosząc o słodycze. Jak później się okazało, maluchy nie dadzą nam już żyć do końca naszej wizyty w Osz. Zwąchały możliwość wyciągnięcia czegoś dla siebie, więc niby właściwie dlaczego miałyby taką okazję przepuścić. Takie życie – o swoje należy zaczynać walczyć już od najmłodszych lat, by w przyszłości do czegoś dojść – prawda?

W hoteliku bierzemy prysznic, niestety – Beata zużywa całą ciepłą wodę, więc my biedaki marzniemy w zimnej. Organizujemy się troszkę gospodarczo, a na dodatek udaje się nam przekonać naszą gospodynię do udostępnienia pralki, tak więc i pranie mamy z głowy. Po krótkim odpoczynku decydujemy się na jeszcze jeden spacer po bazarach.

Spacerując główną ulicą przyglądamy się ulicznym handlarzom. Na jednym z takich stoisk znajdujemy stare, ale za to oryginalne liczydło słusznych rozmiarów. Po krótkich targach nabyłem to cudo za 150 somów (co jest równowartością ok. 3 euro) ciesząc się z pięknej pamiątki i zarazem giftu dla Tomka. W końcu docieramy na bazar, gdzie po długim myszkowaniu odpoczywamy w lokalnym barze popijając wino, piwo i soczki. A co – raz się przecież żyje.

Późnym wieczorem odwiedzamy jeszcze internetową kafejkę – umówiłem się przecież z rodzicami i Tomkiem na rozmowę. Internet pracuje tak, jakby mu się w ogóle nie chciało, ale mimo to wystarczyło na krótką rozmowę z bliskimi. Kiedy my komunikowaliśmy się ze światem, Ryśkowi udało się wprosić na kirgiskie wesele. Ten to ma talent.

Dzień czterdziesty szósty

16 maj 2010

Niedziela. Człowiek powinien sobie pospać, odpocząć. Nic bardziej mylnego. Już o świcie jesteśmy na nogach – muezin z niezbyt odległego meczetu nie daje nam pospać. Takie życie. Zbieramy się więc niezbyt spieszenie by o 7.30 być już w knajpce na pysznym śniadaniu. Każde z nas dostało po 3 sadzone jajka, pysznej lepioszce (lokalna odmiana pieczywa) a także sałatce składającej się z pomidorów i ogórków. No pycha. Beatka była umówiona na 8.00 z fryzjerem, ale swoim zwyczajem się spóźniła, więc z wizyty porannej nic nie wyszło. Umówiła się na wieczór. Czas pokaże, czy to się również uda.

Z czystego lenistwa decydujemy się na taksówkę. Nasz wybór padł na wysłużonego Matiza. Tak – tutaj taksówkami są takie malutkie samochodziki. Z biedą pakujemy nasze cielska do tak małego samochodziku, przy czym z tyłu siadł Janusz i ja, a między nas Beata. Rysiek po pańsku jechał koło kierowcy. Autko niemalże jęczało z wysiłku. Ale radę dało. Kierowca podwiózł nas do centrum i wysadził w pobliżu Tronu Salomona.

Tron Salomona (dla nas dość swojska nazwa, bo miejsce o podobnej nazwie oglądaliśmy już podczas naszej ostatniej podróży po Iranie) to tak naprawdę trzy pagórki górujące nad miastem, w obrębie których zlokalizowanych jest kilka ciekawostek. Spacerkiem udajemy się na pierwszy szczyt, gdzie znajduje się malutki meczet zwany „Domem Babura”. Wewnątrz zmieści się może z pięć osób, a że pozwolono i nam wejść to poznaliśmy opiekuna świątyni, który opowiedział nam jej historię. Punktem kolejnym wycieczki jest specyficzny gład, po którym dla odpuszczenia grzechów należy trzykrotnie się ześlizgnąć. Tak naprawdę jest to atrakcja głównie chyba dla dzieci, nie mniej – Beata potraktowała sprawę bardzo poważnie i również wykonała stosowną procedurę, co nie omieszkaliśmy uwiecznić. Ostatnim punktem wycieczki jest dziwne, post sowieckie muzeum.

Znaczy pewnie muzeum jest bardzo ciekawe, ale forma architektoniczna tego miejsca przeraża. Jest to budynek w formie czaszy wybudowany na bazie jednej z okolicznych jaskiń. W asyście mieszkańców Osz, poubieranych w odświętne, kolorowe tradycyjne stroje zesłiliśmy do ulicy Gapara Ajtiewa przy której zlokalizowany jest motoryzacyjny bazar. W gąszczu stoisk próbowaliśmy znaleźć segery do Dyskoteki, co oczywiście nam się nie udało, za to odnalazłem stoisko z polskimi produktami do prac blacharskich i lakierniczych. Miły akcent.

Wróciliśmy spacerkiem do centrum oglądając po drodze z zewnątrz (niestety do środka nam nie udało się zajrzeć) mauzoleum Asafa ibn Burija. Po drodze minęliśmy jeszcze nieco zapuszczony muzulmański cmentarz i dotarliśmy do „rozrywkowego” centrum Osz. Na małym placu znajduje się duża fontanna a wokół kilka knajpek.

Próbowaliśmy ulokować się w jakiejś knajpce próbując zamówić kawę i piwo, ale – mimo obecności tej pierwszej w menu – nie udało nam się jej zamówić. W pobliżu placu znajduje się jeszcze jedna ciekawostka – trzy poziomowa, ogromna jurta, w której zorganizowane jest małe tradycyjne muzeum, w którym z przyjemnością oglądamy kolekcję ubrań, tekstyliów i przeróżnego lokalnego rękodzieła. A przede wszystkim oglądamy misterną konstrukcję samej jurty – pamiętać należy, że suma summarum jest to przecież rodzaj namiotu, tutaj aż trzy kondygnacyjnego.

Pod koniec wizyty w jurcie dwoje z nas (znaczy się Janusz i ja) dostaje „małpiego rozumu”, co skutkuje przebieraniem się w lokalne stroje i pozowaniem Beacie do zdjęć. Ale czasem – dla odreagowania – warto.

Wymyśliliśmy sobie jeszcze spacer do dwóch meczetów. Pierwszy – Rabat Abdulkana - znajduje się głównego blisko wejścia na tron Salomona, okazał się jednak niedostępny dla turystów. Byłem zapytaniem u Imama, ale ten nie wyraził jednak zgody. Ruszyliśmy więc wąską uliczką w poszukiwaniu drugiego meczetu – Mohameda Jusuf Bai Hodži Ogiego. Zanim jednak znaleźliśmy meczet – uliczka, którą spacerowaliśmy okazała się atrakcją sama w sobie. Panowała tu sielankowa wiejska atmosfera, w niczym nie przypominająca ruchliwych bazarów i ulic Osz. Po drodze minęliśmy kilka grup dzieciaków chętnie pozujących nam do zdjęć. Spokojnym spacerkiem dotarliśmy do meczetu, gdzie mamy więcej szczęścia – nie dość, że pozwolono nam wszystkim (w tym Beacie) wejść do środka, to możemy nawet zrobić kilka zdjęć. Zwiedzanie meczetu przerwało nam wezwanie muezina na modły, nie mniej – wyszliśmy sami, nikt nas nie wyprasał.

Dzień jest przepiękny, temperatura przekracza zapewne 30 stopni, więc powolnym, leniwym spacerkiem wracamy w kierunku hotelu. Oczywiście trasa naszego spaceru wiedzie po raz kolejny przez bazar, nie mniej – spacerujemy nie znanymi nam jeszcze zakamarkami. Bazarowe życie zaskakuje nas praktycznie na każdym kroku. To niezwykle, żywy organizm. Tego jednak nie potrafię opisać, to po prostu trzeba przeżyć.

Wieczór kończymy wizytą w kafejce internetowej, kontaktując się z naszymi bliskimi.

Dzień czterdziesty siódmy

17 maj 2010

Poranek mija leniwie. Tak naprawdę to poza śniadaniem nie mamy pomysłu na dzisiejszy dzień. Przymusowy postój w Osz związany jest z uzyskaniem „permitu” na GBAO. Na śniadanie wracamy do naszej wczorajszej knajpki, gdzie – a jakże – ponownie zamawiamy ichniejszą jajecznicę, chociaż tym razem dla odmiany jedna porcja jest z parówką a druga z kiełbasą przypominającą nieco mortadelę. Ale i tak wszystko pałaszujemy ze smakiem.

Zgodnie z pierwotną umową w biurze turystycznym pojawia się koło godziny 13. Niestety – naszych pozwoleń nie ma, otrzymujemy za to informacje, że będą koło godziny 15. Ruszamy więc spacerkiem do centrum Osz, gdzie rozdzielamy się – Janusz szuka ponownie Internetu, a reszta wycieczki wybiera knajpkę na obiad. Ponownie o umówionej godzinie stawiamy się w MUNDUZ-TOURIST, ale jeszcze pozwoleń nie ma. Nie mniej – otrzymujemy informacje, że pozwolenia nam przyznano, czekamy tylko na wydruk. W końcu po godzinie 17 mamy pozwolenia i ruszamy w drogę. Niestety – duża część dnia jest stracona, a pewności, czy uda się nam do granicy dotrzeć – nie mamy. Naszym problemem jest kirgiska wiza, która w dniu dzisiejszym się kończy. A przekroczenie terminu wizy wiąże się z dużymi opłatami.

Ruszamy więc w drogę. Z Osz wyjeżdżamy w miarę sprawnie, kupując przy okazji za resztki pieniędzy paliwo, do samego Gulczo droga jest elegancka, a podróż mija nam bez większych przygód (z wyjątkiem mandatu Janusza za przekroczenie prędkości). Droga wspina się na 2400 m n.p.m. a my mamy przepiękne widoki. Za miasteczkiem droga się psuje. Nie ma już asfaltu, jedziemy szutrową drogą co raz mijając maszyny budowlane – na tym odcinku powstaje nowa droga, ale kiedy powstanie – trudno rzec. Gdzieś ze 20 km przed Saritasz (ostatnia miejscowość w Kirgistanie na naszej trasie) droga zaczyna się wspinać ostro w górę. W asyście ciężkich samochodów ciężarowych zdobywamy przełęcz Taldik (na ponad 3600 m wysokości). Niestety – jazda po tej trasie wzbija tumany kurzu, widoczność jest niemalże zerowa. Pogoda również nam nie dopisuje – wokół nas jest albo mgła, albo nisko zawieszona chmurka. Na przełęczy na chwilę się zatrzymujemy, w końcu samochodzik także musi złapać oddech, a poza tym, wypadało poczekać na Defa. Chwilę oddechu wykorzystałem chciałem na zrobienie kilku zdjęć, co nie do końca mi się chyba udało – zostaliśmy zaproszeni przez grupkę Kirgizów na imieniny starszej pani. Beacie przypadło w udziale złożyć w naszym imieniu solenizantce życzenia. No i wypicie za jej zdrowie również ...

Późnym wieczorem mijamy Saritasz, z którego wiodą drogi w kierunku granic. Jedna w kierunku Chin, druga – w kierunku Tadżykistanu. Nas oczywiście interesuje ta druga, na której kilka km za miastem pojawia się nawet asfalt.

Około 21 godziny docieramy do kirgiskiego przejścia. Jest zamknięte – przed nami szlaban z zawieszoną kłódką i kilka budynków, w których na szczęście pali się światło. Zostawiam mój samochodzik z włączonymi reflektorami, z nadzieją, że ktoś nas zauważy. Poskutkowało – po kilku minutach pojawia się żołnierz, otwiera szlaban i kieruje do „tamoźni”, czyli do celnika. Tutaj – bez problemów, więc po kilku minutach jedziemy w kierunku biura straży granicznej. Rozmawia z nami trzech żołnierz. Jeden z nich zauważa, że w dniu dzisiejszym kończy się nam wiza, co od razu skutkuje nie do końca sympatyczną sytuacją. Chłopaki wymyślili, że doba na przejściu granicznym kończy się o 20 i że musimy wracać do stolicy w celu przedłużenia wizy.

Pomysł absurdalny, bo stracilibyśmy ze 3 dni na tę operację, nie mówiąc już o pieniądzach za „sztraf”. Po krótkiej rozmowie zostaliśmy wyproszeni z pokoju – chyba mieli potrzebę omówienia sprawy między sobą. Po kilku minutach zostaję poproszony ponownie do biura, gdzie pogranicznik krótko i zwięźle przekazuje informację, że jak ja dogadam się z jego kolegą on załatwi papiery tak, by wsio było w porządku. Dla mnie ewidentne wyłudzenie łapówki, ale co zrobić? Na szczęście stanęło na 40 \$. Ruszamy w kierunku przejścia tadżyckiego, ulokowanego ok. 20 km dalej, na wysokiej przełęczy Kyzyl-Art (mającej 4280 m wysokości, co jest naszym rekordem). Po drodze na stopa zabieramy dwóch tadżyckich celników. Przejście graniczne to obraz nędzy i rozpacz. Pogranicznicy mają biuro zrobione w stalowej rurze o średnicy ok. 2,5 m, a służba celna, narkotykowa i drogową – w kontenerach morskich. Przejście wygląda jak pobojuwisko, jest ciemne, brak chyba prądu, chociaż w kontenerach jest zasilanie akumulatorowe. Budzimy po kolei wszystkich urzędników, załatwienie formalności kończy się po dobrej godzinie, zwłaszcza, że w międzyczasie integrujemy się z oficerami służb przeciw narkotykowych. Koszt wjazdu do Tadżykistanu to 160 somani opłat celnych i 100 somani opłat drogowych (co łącznie dało 65 \$). Cóż było zrobić? Zapłaciliśmy i tyle.

Odjechaliśmy, a właściwie zjechaliśmy z przejścia może ze 3 km i na wysokości powyżej 4200 m urządziliśmy nocleg.

Dzień czterdziesty ósmy

18 maj 2010

Noc była ciężka. A poranek – wręcz koszmarny. Obudziłem się z bólem głowy. Byłem nieprzytomny i pozbawiony jakiejkolwiek funkcji myślenia. Ciśnienie spadło do ok. 560 hPa co okazało się dla nas zabójcze w skutkach. W nocy temperatura spadła jeszcze poniżej zera i sypnęło śniegiem. Ale jakoś nie cieszyły nas otaczające plenery w zimowym wdzianku. Może tylko Rysiek zniósł te warunki w miarę dobrze. Resztę położyła „choroba wysokościowa” i każde z nas chciało jak najszybciej zjechać gdzieś na dół. Tyle, że tego „dołu” w tym rejonie nie ma.

Kierujemy się na wioskę Karakul, ułożoną na brzegu pięknego górskiego jeziora o tej samej nazwie. Jazda zajmuje nam prawie dwie godziny. Droga przeciętna, zimno, ślisko, samochody ledwo jadą na tych wysokościach – daje odczuć się spadek możliwości naszych silników. No i z nami przecież nie jest najlepiej. Jedyne co moja pamięć rejestruje to ogrodzenie biegnące wzdłuż drogi. Wiemy, że w odległości kilkunastu km od drogi znajduje się chińska granica, ale po co wzdłuż drogi biegnie bariera złożona z betonowych słupów połączonych gęstą siatką z drutu kolczastego – tego nie wiemy.

Docieramy do wioski. Jedynym naszym marzeniem jest znalezienie jakiejś kafejki, gdzie zamierzamy odpocząć. Znajdujemy mały, dość obskurny budynek z opisem „stołownaja”, gdzie jak się okazuje możemy zjeść śniadanie. Lokal jest prawie pozbawiony wyposażenia.

Tak naprawdę, w części dla gości znajdują się tylko dywaniki i maty rozłożone na podłodze oraz dwa niewysokie stoliki. Jesteśmy dzisiaj pierwszymi gośćmi, więc gospodyni dopiero przygotowuje lokal na naszą wizytę. Kiedy ja i Janusz dogorywamy Beata zajmuje się robieniem zdjęć. Po kilkunastu minutach dostajemy dania – makaron z mięsem i ziemniakami i gulasz, który bardziej przypomina naszą zupę pomidorową. W wyniku niedomówienia – rosyjski gospodyni jest podobnego poziomu jak mój, różni się tylko zakresem – otrzymujemy podwójne porcje. Na szczęście dostajemy również kawę. Mnie po posiłku zdecydowanie się poprawia, Janusza jednak kawa wykończyła. Z nim nie jest ciekawie. Beacie już całkiem przeszło, a Rysiek zachowuje się, jak gdyby nigdy nic. Szczęściarz.

Na pamiątkę gospodyni otrzymuje od nas jedno ze zdjęć autorstwa Beatki (znowu przydała się nam drukareczka), po czym gospodyni prosi nas jeszcze o zdjęcie z rodziną. A przy okazji – całe dzisiejsze śniadanie zamknęło się kwotą 40 somani (my płacimy 10 \$, bo jeszcze lokalnej waluty nie mamy).

W asyście dzieciaków z całej chyba wioski ruszamy w dalszą drogę. Zatrzymujemy się za wioską by móc w spokoju podejść do brzegu tego ogromnego jeziora. Karakul jest najwyżej położonym jeziorem w tej części świata, wg naszych GPS'ów leży na wysokości ponad 3900 m n.p.m. Rysiek udowadnia nam, że jest prawdziwym marsem biorąc kąpiel w wodach jeziora – przypomnę tylko, że temperatura na dworze to ok. 3 stopni. Dla mnie zgroza – mnie udało się zamoczyć tylko jeden palec, co skwapliwie uwieczniła Beata na zdjęciu.

Jeśli ktoś z nas zakładał, że to już koniec wysokogórskich atrakcji na dzisiaj, to był w wielkim błędzie. Mniej więcej w połowie drogi do Murgab droga wspina się na kolejną przełęcz – tym razem jest to „pierewał” Ak-bajtal, gdzie droga wspina się na wysokość 4655 m (wg mapy, bowiem nasze GPS'y pokazują nawet nieco więcej). Tym razem najbardziej chyba odczuwają to nasze Land Rover'y. Są słabe i kopcą nieprzeciętnie. Podczas ruszania pod górę zostawiamy za naszymi samochodami chmury czarnego dymu i nieprzeciętny smród. Czy jest to tylko efekt wysokości? Trudno powiedzieć.

Może jesteśmy przewrażliwieni, może to już oznaki poważniejszych usterek (o tym wariantcie nie chcemy jednak myśleć), a może to efekt krystalicznie czystego wysokogórskiego powietrza? Miejmy nadzieję, że właśnie to ostatnie.

Popołudniem docieramy do Murgab. Jest to małe, zamieszkałe przez raptem 6000 mieszkańców, miasteczko, z nieciekawą glinianą zabudową i małym kontenerowym bazarem. Jest to jednak główny ośrodek turystyczny i administracyjny w tej części GBAO, więc mamy nadzieję, że tutaj uda nam się dokonać pewnych formalności. Przede wszystkim odnajdujemy bank, gdzie wymieniamy dolary (euro tutaj niestety nie funkcjonuje) i gdzie próbujemy dokonać zakupu paliwa. Niestety – na jedynej w miasteczku stacji paliw nie ma oleju napędowego. Jest to o tyle kłopotliwe, że ja mam raptem 1/4 baku, a Defender jedzie już prawie na rezerwie. Po obiedzie i krótkiej wizycie na bazarze ruszamy w dalszą drogę. Na końcu miasteczka znajduje się zamknięty na kłódkę szlaban, a pilnujący go milicjant zaprasza mnie do swojego pokoiku z dokumentami. Podczas rozmowy dowiaduję się, że planowana przez nas droga przez Langar do Iszkaszimu jest nieprzejezdna, bowiem została zabrana przez wezbraną rzekę.

Przy szlabanie spotkaliśmy jeszcze podróżującego samotnie na motocyklu Ukraińca, który tylko „dolał oliwy do ognia” informując, że na „Pamir Highway” jest nieprzejezdny odcinek – droga została zasypana śniegiem. A my nie mamy już w takim razie żadnej alternatywy, bowiem tak naprawdę przez GBAO biegają tylko te dwie drogi. Za radą milicjanta wracamy się do miasteczka, gdzie przy okazji załatwimy na milicji „registrowkę” i może dowiemy się czegoś więcej. Tak poznajemy Rusłana – oficera milicji zajmującego się sprawami emigracyjnymi i dzięki niemu mamy najświeższe informacje. Wiemy, że droga do Langar nie jest przejezdna, ale „Pamir Highway” jest już oczyszczona ze śniegu.

Ruszamy więc w dalszą drogę. Na nocleg zatrzymujemy się w okolicy Basz-Gunbaz. Co dalej – będziemy się zastanawiać jutro. Na razie przed nami kolejna zimna, wysokogórska noc. Mam nadzieję, że jutrzejszy poranek będzie lepszy od dzisiejszego, że udało się nam już zaaklimatyzować, a także, że jutro dostaniemy jakieś bardziej pomyślne wieści odnośnie warunków na drogach w GBAO. A tak na marginesie – wypadłoby chyba rozwinąć skrót GBAO – „Gorno Badakszan Awtonomicznyj Oblast” czyli Autonomiczny Okręg Górnego Badakszanu. A tak po prawdzie to teren zajmowany przez góry Pamir. Miejsce niezwykle, trudnodostępne a przyciągające.

Dzień czterdziesty dziewiąty

19 maj 2010

Wczoraj wieczorem nic nie zapowiadało ładnej pogody. A tym czasem, bladym świtem, budzi nas słońeczko. Na niebie nie ma ani jednej chmurki, ale przed 5 rano wieje silny wiatr i jest mroźno. Więc po zrobieniu kilku zdjęć z lubością wracam do śpiwora. Ponownie budzę się, tym razem przy okazji budząc Beatę, po godzinie 7. Zwijamy obozowisko, przelewamy paliwo z kanistrów do baku Defa i ruszamy pomału przed siebie.

Nie ujechaliśmy nawet kilku km, gdy rozradowany Janusz krzyczy przez CB że ma dla nas niespodziankę. Dojeżdżamy do nich, myśląc, że udało się im zdobyć paliwo (z którym u nas niestety jest już bardzo krucho) a oni znaleźli lokalną gastronomię. Też dobrze. Bar to tak naprawdę wolnostojący budynek oddalony od najbliższej miejscowości o dobre 10 km. Zachodzimy więc z ochotą, a na śniadanko dostajemy gorącą herbatę i pyszną rybę. Do tego, rzecz oczywista, lepszka domowej roboty. Ryba jest przepyszna, każdy z nas dostał po cztery kawałki. Tylko sposób przyrządzenia pozostaje tajemnicą – ryba nie była ani wędzona, ani suszona. Smakuje wybornie. Nawet Beata, która jest przecież wyprawowym „francuskim pieskiem” zajada ze smakiem. Ba – je tak łapczywie, że dławi się rybią ością. Na szczęście – po kilku litrach wylanych też – jej przygoda kończy się dobrze. Po śniadaniu robimy pamiątkowe fotki (drukarka znowu robi furorę) i zaczynamy się zbierać. Janusz jeszcze pyta naszego gospodarza (o imieniu Kalejbi) o możliwości zakupu paliwa, na co ten oferuje, że pojedzie z nami do miasteczka i coś tam załatwi. Dojeżdżamy razem do miasteczka Alichur, gdzie w jednym z gospodarstw kupujemy 30 dm3 paliwa z beczki do Defa. Dla nas niestety nie wystarczyło, ale dobre i to.

Kilkanaście km za miastem drogi się rozchodzą. Kierując się na Chorog, do wyboru mamy dwie drogi. Pierwsza – to magistrała M41 zwana również „Pamir Highway”. To główna droga, częściowo nawet o niezłej nawierzchni asfaltowej.

Druga droga – podobno znacznie ciekawsza, polecana m.in. przez naszego kumpla Elwooda – wiedzie doliną rzeki Pamir. I tą drogą decydujemy się kontynuować naszą podróż, mimo informacji z milicji w Murgab, że prawdopodobnie nie jest przejezdna. Jest to droga szutrowa. Pierwszy odcinek, wiodący przez przełęcz Kargusz pokonujemy dość szybko. Za przełęczą znajduje się jednostka wojskowa i punkt kontrolny. Zostajemy tutaj spisani, a żołnierz uprzejmie nas informuje, że właśnie dotarliśmy do rzeki Pamir, za którą rozpościerają się nie tylko przepiękne góry, ale także Afganistan. Sam punkt kontrolny był bardzo interesujący. Na ścianach rozwieszono informacje przydatne żołnierzom.

I tak – znalazłem tutaj kopie paszportów z różnych krajów świata, pozwolenia na pobyt w GBAO, instrukcje pomiaru odległości obiektu, wzory flag poszczególnych państw Azji Centralnej, a także – rysunki śmigłowców i samolotów, tak by żołnierz był w stanie zidentyfikować obiekt latający. Zabawne, ale takie właśnie jest życie. Od żołnierzy otrzymujemy informację, że droga dla naszych samochodów na pewno będzie przejezdna. Ruszamy więc dalej.

Droga biegnąc doliną rzeki Pamir jest grzechu warta. Okolice są przepiękne. Po obydwóch stronach rzeki ciągną się pasma wysokich gór. Nad nami górują pięcio- i sześciotysięczniki. Niezwykłe widoki. W pewnym momencie, z ust Janusza, pada propozycja, by obrzucić Afganistan kamieniami. Może to i głupie, ale zatrzymujemy się i ruszamy nad rzekę.

Po prawdzie to tylko mnie udało się przerzucić kamieniem rzekę i zostawić swój mały ślad na afgańskiej ziemi. Mam nadzieję, że konflikt na tych terenach zakończy się niebawem, bo jest to jeden z kierunków, który chciałbym w przyszłości obrać. Dlatego naszą zabawę traktuję raczej poważnie i mój ślad pozwoli mi tu kiedyś dotrzeć.

Mniej więcej w połowie drogi do miejscowości Langar spotykamy dwójkę ludzi, którym skończyło się paliwo w UAZ'ie, i którzy koczują w tym miejscu bez jedzenia już dwa dni. Janusz daje im chleb i paczkę ryżu a ja oferuję holowanie samochodu do odległego ok. 30 km miasteczka. Z holowania rezygnują, więc ruszamy dalej. Droga snuje się stokami górskimi, a na niej zaczynają pojawiać się atrakcje. Droga jest coraz węższa, miejscami z bieda mieści się jeden samochód, no i pojawia się masę kamieni – znak, że schodzą tutaj lawiny. Dojeżdżamy do miejsca, gdzie całkiem niedawno musiała zejść lawina, bo leżą tutaj spore głazy. Część kamieni udaje się nam usunąć ręcznie, jeden głaz Janusz przeciąga wyciągarką, a sporej części nie udaje się nam w żaden sposób ruszyć, więc po prostu po nich przejeżdżamy. Miejscami było bardzo gorąco. Ale daliśmy radę. Po minięciu najtrudniejszego odcinka spotykamy dwóch młodych Tadżyków. Informują oni nas, że za ok. 7 km droga jest niestety nieprzejezdna i że powinniśmy zawrócić. Jak niewierni Tomaszę mówimy im, że musimy się sami przekonać. Po przejechaniu tego odcinka widzimy, że jednak mieli rację. Drogę blokuje UAZ, którego właściciel tutaj zostawił i poszedł pewnie pieszo do miasteczka.

Cóż było zrobić? Piknik, rzecz jasna. Beata gotuje nam fast food'owy obiadek, który podaje razem z kawą i w tym miejscu spędzamy dobrą godzinę. Nie ma co – niestety musimy wracać. Nic nie poradzimy. Wyrwa w drodze ma ze 3 m szerokości i z 6 głębokości. Wracamy więc drogą, którą tutaj przyjechaliśmy.

Po drodze przejmujemy chłopaków, którzy jak się okazało jechali razem ze spotkanym UAZ'em i teraz niosą im paliwo, i podwozimy ich na miejsce. Potem zostaje już nam tylko droga powrotna po własnym śladzie, mijamy raz jeszcze jednostkę wojskową, gdzie ponownie jesteśmy spisywani i wczesnym wieczorem docieramy do asfaltu. Jako, że rezerwa świeci mi się już od dłuższego czasu, przed wjechaniem na główną drogę zatrzymuję się i zdejmuję jeden z kanistrów, który wiozę na dachu. A w kanistrze mam jeszcze paliwo, które zatankowaliśmy w Rosji, nad Bajkałem.

Mijamy wioskę Tagatkaki, gdzie mieliśmy nadzieję znaleźć jakąś przyjemną „gostinicę”, nie mając jednak szczęścia zatrzymujemy się za wioską i udajemy się na spoczynek. Zasłużony zresztą, bo dzisiejsza droga dała nam w kość.

Dzień pięćdziesiąty

20 maj 2010

Noc była bardzo ciężka. Ciśnienie i temperatura zrobiły swoje. W Dyskotece mieliśmy nad ranem prawie minus 2 stopnie. Ale cóż się dziwić, skoro jesteśmy na wysokości ponad 4000 m. Samopoczucie paskudne. W głowie się kołacze, nic się nie chce. Nawet samochód nie specjalnie chce odpalić. A niebo zaciągnięte ciężkimi chmurami.

Zapowiada się ciężki poranek, zwłaszcza, że zamierzamy zaatakować przełęcz Kojtezi (ponad 4222 m n.p.m.), która wg spotkanego w Murgab ukraińskiego motocyklisty jest zasypana śniegiem. Ale cóż zrobić? Innej drogi nie ma. Ruszamy więc niemrawo mijając chińskie ciężarówki wspinające się również na przełęcz. Z każdym km pogoda się pogarsza. Zaczyna padać śnieg, a temperatura spada do prawie minus 5 stopni. Również na drodze zalega sporo śniegu, więc tempo naszej jazdy jest raczej „mrówcze”. Docieramy do przełęczy. Najgorsze jest dopiero przed nami. Teraz jedziemy wąskim korytarzem wrytym w śniegu przez ciężkie gąsienicowe spychacze. Wykonany przez nie tor jest wąski, tylko co kilkaset metrów są porobione mijanki. Na górze w śniegu stoi uwięziona jedna chińska ciężarówka. Nam udaje się ją powolutku ominąć. A potem jest już z górki. Z każdym kolejnym km droga staje się lepsza, śnieg i ciężkie chmury ustępują, a temperatura i ciśnienie rosną. Jedyne co nas zaczęło martwić to biały dym wydobywający się z naszych rur wydechowych. Ubytku wody w układach chłodzenia nie stwierdziliśmy więc cóż to mogłoby jeszcze być? Trudno powiedzieć.

Docieramy do wioski Dżilandzi, gdzie powinna być stacja benzynowa. Kiedyś zapewne była czynna, teraz po niej zostały tylko zniszczone dwa dystrybutory, wiata i zrujnowany budynek. Przed nami kawał drogi, a paliwa jak na lekarstwo. Coś mam wrażenie, że Tadżykistan będzie się nam kojarzył z problemami paliwowymi. Cóż było zrobić? Ruszamy dalej z nadzieją, że może któryś z kierowców TIR'ów się nad nami zlituje. Tak myśląc podjeżdżamy do dwóch chińskich ciężarówek parkujących przy głównej drodze. Próba kontaktu z kierowcami spełza na niczym. Jedyne słowo jakie pada z ich ust to „Chinese” i wymowny gest zakrytych ust. Nie byłem, nawet gestykulując, w stanie się z nimi dogadać. A ciekawostką jest, że na tej trasie praktycznie tylko chińskie ciężarówki przewożą ładunki. Kierowcy mogliby znać chociaż kilka słów rosyjskich, przecież ja nie nauczę się chińskiego.

Zatrzymujemy się w jednej z mijanych wiosek. Rysiek nagabuje stojących przy sklepie mieszkańców i po chwili rozmowy jeden z nich wsiada do Defa i prowadzi nas do gospodarza, u którego kupujemy 10 dm³ ropy. Tym razem dostało się paliwo Dyskotece, która już sygnalizowała brak. Ale taka ilość nie rozwiązuje naszych problemów. Nie mniej dostajemy zapewnienie, że kilkanaście km dalej dostaniemy paliwo.

Rzeczywiście, po przejechaniu takiego właśnie odcinka dostrzegam napis na małej tabliczce – „benzin” i „soljarka”. A soljarka to nic innego jak olej napędowy niezbędny dla naszych silników (w końcu to przecież diesle). Zatrzymujemy się i przystępujemy do specyficznego tankowania. Soljarka znajduje się w zbiorniku ulokowanym za małym budyneczkiem. Na zbiorniku zamontowana jest ręczna pompka, z której pompowy nalewa paliwo do małego, ok. 10 litrowego pojemnika, którym wlewamy paliwo do baku. W Dyskotece czynność została powtórzona 13-krotnie, Def zadowolili się 7-mioma wiaderkami. Tak jeszcze nie tankowałem, nawet w Afryce zawsze był jakiś dystrybutor na stacji paliw. Ale co tam – najważniejsze jest, że mamy w końcu paliwo.

I całe ciśnienie z nas zeszło. W dużo lepszych humorach ruszyliśmy dalej. Do pełni szczęścia brakowało nam już tylko kawy i jakiegoś ciepłego posiłku. A jako, że nie udało się nam w żadnej z mijanych wioszek znaleźć jakiegokolwiek jadłodajni, to w końcu decydujemy się na zjazd z drogi. Zatrzymujemy się przy rzece Gunt na krótki popas. Podczas gdy Beata z Januszem zajęli się przygotowywaniem posiłku, ja wybrałem się nad brzeg rzeki w celach czysto higienicznych. Kąpiel w górskiej rzece, gdy na zewnątrz temperatura z ledwością dobija do 8 stopni, jest nie lada wyzwaniem. Beata przyrządziła pyszny makaron z sosem i kukurydzą. Mniem.

Dzisiejsza droga prowadzi malowniczą doliną rzeki Gunt. A skoro „Pamir Highway”, którą jedziemy jest mało atrakcyjna, to jak musi wyglądać droga, którą wczoraj nie udało się nam przejechać? Coraz bardziej wszyscy żalujemy, że nasz czas w Tadżykistanie jest tak mocno ograniczony. Na włączkę po Pamirze trzeba by zarezerwować z dobry miesiąc, a nie te marne kilka dni. Coś mi się wydaje, że i tu trzeba będzie kiedyś powrócić.

Docieramy do wioski Bogew, oddalonej od stolicy GBAO o kilkanaście km. Tutaj zauważam znak kierujący nas na świątynię ognia. Zjeżdżamy więc z drogi i wąskimi ścieżkami między małymi domkami ruszamy na poszukiwanie tej świątyni. Niestety nie idzie nam to zbyt sprawnie, więc w końcu zatrzymuję się i pytam o drogę. Dwóch małych chłopców oferuje nam pomoc, co wiąże się z ich przejażdżką Dyskoteką. Starszy ma może z 7 lat, młodszy góra 4. I kompletnie nie mówią po rosyjsku, co w żaden sposób nie przeszkadza im prowadzić nas na pieszą wycieczkę po skałkach, bo świątynia (a właściwie jej ruiny) znajdują się na szczycie wzniesienia górującego nad wioską. Mimo znaczącej stromizny naszym małym przewodnikom wspinaczka idzie wyśmienicie – starszy młodszego musi od czasu do czasu wesprzeć, ale cóż to. Na szczycie znajdują się ruiny dwóch zabudowań, ale nie to jest dla nas główną atrakcją. Ze szczytu rozpościerają się wspaniałe widoki. Warto się było pomęczyć. Na dole nasi przewodnicy dostają kilka prezentów i pamiątkowe zdjęcie z „kierownikiem”.

Docieramy do punktu kontroli milicyjnej. Podczas kontroli pojawia się w końcu pytanie o pozwolenie na wjazd do GBAO. A zdobyte z wielkim trudem w Osz kwitki załatwiają sprawę.

Chorog – stolica GBAO, to byle jakie miasteczko malowniczo położone. Właściwie to nie specjalnie mamy powody by tu się zatrzymać, więc po wizycie w banku, zakupach i krótkim spacerze ruszamy w dalszą drogę. Kierujemy się na północ, co oznacza, że będziemy za chwilę żegnali się z Pamirem. Zanim opuszczamy miasto, kątem okiem zauważam Unimoga przerobionego na kampera. Oczywiście podjeżdżamy do tego samochodu i poznajemy dwoje niemieckich podróżników rodem z Monachium - Mathias'a i Stephanie. Ta dwójka swoim samochodem jest w pięcioletniej podróży dookoła świata. Tylko im pozazdrościć.

Poczułem się jak początkujący. Gdzież tam moim wyprawom równać się z takim przedsięwzięciem. Nie mniej – będziemy za nich trzymać kciuki i może kiedyś znowu uda się nam na szlaku spotkać.

Tutaj również powróciły moje marzenia. Sam również w przyszłości chciałbym wybrać się w taką daleką podróż, realizowaną spokojnie, bez nerwów czy zbędnego pośpiechu. Tak, by wjechać do danego państwa czy regionu i spędzać w nim nie 2-3 dni, a 2-3 tygodnie, a może nawet miesiąc. Oczywiście uwarunkowane jest to z jednej strony zdobyciem odpowiedniej ilości środków finansowych, by w ogóle myśleć o zrezygnowaniu z pracy zawodowej, a z drugiej strony przygotowaniu odpowiedniego samochodu, będącego moim domem w podróży.

Dyskoteka jest bardzo wdzięcznym samochodem, wygodnym, o dużych możliwościach, zarówno trakcyjno – terenowych, jak i ładunkowych. Ale jest to już samochód wiekowy, mocno wyeksploatowany, któremu należy się już zasłużony odpoczynek. Poza tym – Dyskoteka jest samochodem dość ciasnym w codziennym użytkowaniu, co dobre jest w 2 –3 miesięcznej podróży, ale na pewno nie wystarczającym w rocznej, a może i dłuższej. Podczas jazdy często podobne myśli mi kołają się po głowie, co może oznaczać, że należałoby się zacząć zastanawiać nad budową drugiego samochodu wyprawowego, który będzie jednak bardziej kamperem. Oczywiście na samochód klasy Unimog to raczej liczyć nie mogę, ale biorąc jako podstawę solidnego pick-up'a – czemu nie. Czas pokaże co z tych pomysłów uda mi się zrealizować.

Wracając jednak do naszych przygód - odjechaliśmy od Chorog dobre 60 km i przed wioską Ruszan zboczyliśmy w prawo, by zobaczyć dolinę rzeki Bartang – miejsce polecane przez poznanych Niemców. Ale sprawdzimy to dopiero jutro. Nad rzeką wynajdujemy płaskie miejsce, parkujemy nasze maszyny i udajemy się na spoczynek. Mam nadzieję, że dzisiejsza noc będzie spokojniejsza – dzisiaj śpimy raptem na wysokości 2000 m.

Jeszcze tylko kolacja, toaleta i jesteśmy gotowi do snu.

Dzień pięćdziesiąty pierwszy

21 maj 2010

Miejsce, które wybraliśmy na nocleg, położone jest wśród wysokich gór. Na stokach jest pełno różnej wielkości kamieni, które w nocy nas niepokoiły. Co rusz słyszeliśmy, jak staczają się kamienie. Dusza na ramieniu. Nie mniej, udało się nam w miarę spokojnie ją przespać. Klimat na tej wysokości jest dla nas dużo bardziej przyswajalny.

Kierujemy się w górę doliny rzeki Bartang. Mijana droga podzielona jest jakby na odcinki. Na przemian przejeżdżamy zielonymi wioskami i szarymi górami. Nie mamy dzisiaj zbyt ładnej pogody. Wprawdzie jest ciepło i nie pada, ale niebo jest zachmurzone. A szare chmury sprawiają, że zdjęcia nie oddają całego uroku tej doliny.

Po przejechaniu ok. 40 km docieramy do małej wioski Siponyj. Zapytany o drogę staruszek zaprasza nas na herbatę. Próbujemy grzecznie podziękować, ale staruszek nie dał za wygraną. Tak więc trafiamy do pamińskiego domu. Jak takowy wygląda? Jest to prosty budynek, o glinianych ścianach i drewnianym stropie. Składa się z jednej izby, w centralnym punkcie stoi żelazny piecyk.

Przy wejściu znajduje się mała kuchnia, a główna część zrobiona jest na podwyższeniu i wyłożona została dywanami. Gospodarze częstują nas zieloną herbatą i słodyczami. Niestety – duża różnica wieku i trudności językowe powodują, że tym razem nie udaje się nam nawiązać rozmowy. Po wizycie ruszyliśmy w drogę powrotną. Po ujechaniu kilku km zatrzymujemy się na poranną kawkę nad brzegiem rzeki. Podczas gdy Beata zajęła się przygotowaniem jedzenia i kawy, ja kładę się pod Dyskoteką i wymieniam olej w tylnym dyferencjale. Niestety cały czas mam wyciek z tylnego dyfra – olej ucieka przez simmering i przez jedną ze śrub. Martwi mnie przede wszystkim uszczelnienie, bo podczas wymiany układu różnicowego wymieniłem pierścien uszczelniający – Niestety, jak widać nie dało to pożądanego efektu.

Opuszczamy dolinę rzeki Bartang tylko po to, by kontynuować podróż doliną rzeki Pandż. Rzeka ta stanowi także granicę między Tadżykistanem a Afganistanem. Dzięki temu, że główna droga M41 biegnie cały czas wzdłuż rzeki, mamy okazję podziwiać życie zarówno po jednej jak i drugiej stronie. Fascynuje nas zwłaszcza ta niedostępna, afgańska. Przejazd drogą jest mozolny. Nawierzchnia drogi jest w fatalnym stanie, udaje nam się osiągnąć średnią prędkość ok. 30 km/h. Nie narzekamy zbytnio, bo widoki są przednie, co parę minut i tak się zatrzymujemy by zrobić parę zdjęć.

Przed wioską Woznawd Janusz znajduje małą restauracyjkę. No – może to za dużo powiedziane. Jest to mały gliniany domek, w którym mieszkają gospodarze z dziećmi, a jadalnie mają urządzone na stoku za domem. Zresztą kuchnię również. Na obiad każde z nas dostaje miseczkę z mięsem jaka. Do tego – domowej roboty chleb. No i oczywiście herbata. Gospodarz przyniósł zawiniątko, z którego zaczął wyjmować swoje skarby – pokazał garść kamieni, które w jego przekonaniu były rubinami. Ja nie wypowiadałem się w tej kwestii – znawcą przecież nie jestem. Ale nader skromne życie prowadzone przez gospodarzy raczej temu przeczy.

Wczesnym wieczorem docieramy do miejsca, gdzie znajdujemy wraki wojskowych transporterów opancerzonych. Wg informacji otrzymanych od pilnujących nas wieczorem na miejscu noclegowym żołnierzy, to jeszcze pamiątki z wojny Sowiecko – Afgańskiej. Zresztą jest to nie jedyna pamiątka – po drodze mijamy wiele tablic informujących, że te tereny rozminowano całkiem niedawno dzięki finansowej pomocy Szwajcarii i Niemiec.

Wieczorem próbowaliśmy znaleźć jakąś kwaterę, co jednak skończyło się niepowodzeniem. Przy okazji zakupów w wioskowym sklepiku okazało się, że młodsze pokolenie Tadżyków nie zna już języka rosyjskiego, więc kontakt jest utrudniony. Oczywiście – na razie jest to obserwacja jednostkowa, ale jest to podobne do tego, co zaobserwowaliśmy na Kaukazie.

Wyjechaliśmy z wioski i kawałek dalej zatrzymujemy się przy opuszczonych zabudowaniach na nocleg.

Dzień pięćdziesiąty drugi

22 maj 2010

Dzisiaj zgodnie z planem powinniśmy dotrzeć do Duszanbe, stolicy Tadżykistanu. Niestety od samego rana męczą nas trudności. Pierwsza z nich to pogoda – od samego rana leje jak z cebra. Druga – to „fantastyczne” drogi. Ale może od początku, po kolei.

Z rana nie udało mi się już spotkać żołnierzy, którzy mieli nas pilnować. Coś mam wrażenie, że to ich pilnowanie miało tylko na celu skrycie się pod dachem. A że kosztowało nas to lepioskę i konserwę – nie wspomnę. Za to udało nam się szybko zebrać i ruszyć w dalszą drogę.

Pierwszy odcinek naszej trasy biegnie w dalszym ciągu doliną rzeki Pandż, czyli w dalszym ciągu afgańskim pograniczem. Mijane przez nas afgańskie wioski robią dużo większe wrażenie, niż ich tadżyckie odpowiedniki. A obserwowany typ zabudowy przypomina indiańskie puebla. Domy budowane są w koloniach, w taki sposób, jakby jeden budynek przyczepiony był do drugiego. Podobny typ zabudowy widzieliśmy już w Iranie, w Masuleh.

Szkoda tylko, że do Afganistanu tym razem nie możemy wjechać. Ale może kiedyś w przyszłości ...

Docieramy do Kalaikumb, gdzie droga rozchodzi się na dwie. Jedna wiedzie w dalszym ciągu afgańską granicą w kierunku Kulab, a druga – ta właściwa czyli w dalszym ciągu M41, w kierunku stolicy. Oczywiście wybieramy tę drugą – na Duszanbe.

Od samego początku droga wydaje się być bardzo atrakcyjna. Po pierwszym punkcie kontroli milicyjnej droga zaczyna się ostro wspinać. Początkowo jedziemy w deszczu, później wjeżdżamy w pas chmur i widoczność spada do zera. A gdy jesteśmy już na wysokości ok. 3000 m chmury rozrzedzają się, widoczność zdecydowanie się poprawia, za to droga staje się bardzo kręta i jakość nawierzchni ulega zdecydowanemu pogorszeniu. Co gorsza – z naprzeciwka zaczynają jechać jedna za drugą wielkie ciężarówki – KRAZ'y i KAMAZ'y. Jedziemy dalej i coraz wyżej.

Po przejechaniu kolejnych kilkunastu km utwardzona nawierzchnia ustępuje błotnistej breji. A prędkość spada nam do ok. 15 km/h. Miejskami to sam się zastanawiam, jak udało się nam co poniektóre odcinki przejechać. Obserwujemy również kierowców, którym ciężarówki odmówiły posłuszeństwa. Poza tym – szerokość tej głównej magistrali drogowej uniemożliwia mijanie się ciężarówek. Zresztą dzisiaj samochody ciężarowe podróżowały wyłącznie w kierunku przeciwnym do naszego. Postawiliśmy więc tezę (której nie będziemy mogli rzecz jasna zweryfikować), że w określone dni tygodnia ciężarówki jadą w kierunku południowym, a w inne – w północnym. Po drodze mijamy m.in. pola minowe (pozostałości jeszcze z czasów sowieckich). Tutaj padła propozycja dla naszej „górskiej kozy” (znaczy się Beaty), żeby sobie pohasała i się nieco „rozerwała”. Niestety – nie skorzystała z tej oferty. W pewnym momencie, przez CB, Janusz woła, że znalazł miejsce na popas. Jest to restauracyjka, gdzie za salę jadalną robi stary drewniany wóz, typu wozu Drzymały. Środek stanowi ceratka, która ma funkcjonalność stołu, a dookoła znajdują się małe maty, na których siedzimy. Zamawiamy jedzonko – dostajemy dwie porcje zupy z baraniny i dwie porcje podsmażanej baraniny. Dodatkami są jak zwykle lepioszki i herbata, a także rabarbar, kefir i miód. Zwłaszcza miód z lepioską przypada nam do gustu.

Zjeżdżamy z gór i dojeżdżamy do punktu drugiej kontroli milicyjnej. Po załatwieniu formalności ruszamy dalej, by zaraz za posterunkiem się zatrzymać. Niestety – woda zabrała most i trzeba się przebić przez rwący górski potok. Pomalutku wjeżdżam do wody i czuję uderzenie wody w boczne drzwi. Auto walczy z kamieniami i jakimś cudem z tej wody wyjeżdża. Defender przechodzi przez rzekę jakby na luzie, bez większego trudu.

Jedziemy sobie główną drogą, gdy Janusz przez radio informuje, że czeka nas ciężki off-road. Gdy do niego dojeżdżamy, widzimy tylko zamkniętą drogę. Ale zjazd w dół uświadamia nas, co nas czeka. Jedziemy po tak błotnistej drodze, że właściwie tylko cudem zachowujemy trakcję. Ja jadę na zredukowanej jedyńce i bez gazu. Autko pełza z prędkością ok. 5 km/h, ale cały czas jedzie. Objazd wytyczony jest blisko rzeki. Odcinek błota ma długość kilku km. W połowie drogi widzimy dwa wklejone samochody. Niwę i Land Cruisera. Kierowca Niwy jakoś daje radę, natomiast kierowca Toyoty prosi nas o pomoc. Cóż było zrobić? Podpinają stalową linkę do haka holowniczego Dyskoteki i pomalutku ruszam do przodu. O dziwo – Dyskoteka niemalże bez gazu wyciąga Toyotę z błota, ba – co więcej – ciągnie to autko do samego końca, gdy wyjeżdżamy z błota. A nie tak dawno sama była wyciągana z błota.

Docieramy do miejscowości małej miejscowości, do której prowadzi droga przez stalowy most, w której dokonujemy kolejnej już dzisiaj milicyjnej „registrowki”. Próbujemy jechać dalej, ale w rześystym deszczu nie jest to proste. Cały czas jedziemy za Toyotę. Docieramy do miejsca, gdzie rwący potok zaczyna przelewać się przez jezdnię. Tadżycki kierowca próbuje przejechać przez rwącą wodę, co kończy się zatrzymaniem samochodu w pułapce. Co więcej – woda przybiera na sile i zaczyna nieść duże kamienie, które z dużą siłą uderzają w uwięziony samochód. Na szczęście woda znalazła inne ujście, bo nie wiele brakowało do tego, by woda zepchnęła samochód z drogi. A dalej była spora stromizna, więc dla kierowcy i pasażerów taka przygoda mogłaby skończyć się tragicznie. Gdy woda nieco się uspokoiła przystąpiliśmy do wydobywania samochodu z błotnistej mazi i kamieni. Kosztowało nas to sporo wysiłku.

Po odgruzowaniu Toyoty Janusz wyciągnął ją przy pomocy wyciągarki. Niestety droga jest dla nas nieprzejezdna. Cóż zrobić? Wypada poczekać na pomoc. Wiemy już, że zostały odpowiednie służby poinformowane o zajściu, więc wypada tylko czekać na „traktory”. Niestety nie mamy zaprowiantowania, więc siadam do Defendera (tak, tak – wyludziłem w końcu od Janusza ten samochodzik) i razem z Ryśkiem wracamy do miasteczka, na zakupy. Droga powrotna też jest mocno sponiewierana. W sześciu czy siedmiu miejscach droga jest zniszczona bądź zasypana. Kilka przeszkód udaje mi się przejechać Defem, ale na ostatniej zmuszony jestem się wycofać. Na szczęście tutaj już dojechał spychacz i odgruzowuje drogę, więc po dwudziestu minutach czekania ruszamy dalej. Po zakupach wracamy do Janusza i Beaty, którzy okupują Dyskotekę. Defa oddaję w stanie niemalże nienaruszonym – z wyjątkiem zmiany barwy na rdzawoczerwoną. A to dla takiego estety jak Janusz jest nie do przyjęcia. Grozi mi myciem samochodu. Musi się wyzbyć złudzeń ...

Jako, że jest już dość późno, a ściągnięty traktor nie ma szans naprawić wszystkich poburzonych zniszczeń na drodze w dniu dzisiejszym znajdujemy spokojną polankę i udajemy się na spoczynek. Musimy odpocząć, bo ktoś to wie, co nas czeka w dniu jutrzejszym?

Dzień pięćdziesiąty trzeci

23 maj 2010

Poranek jest deszczowo – burzowy. A to niestety niezbyt dobrze nam wróży. Przed nami długa droga, a czasu już niezbyt wiele. Tak naprawdę już powinniśmy być dawno w Uzbekistanie. Ale co zrobić? Z naturą przecież nie wygramy. Na szczęście zniszczona wczoraj na naszych oczach droga jest już przejezdna, mimo, że zostało na niej sporo błota i kamieni. Pomalutku jedziemy dalej. To przecież najważniejsze. Niestety – nasza radość trwała bardzo krótko, bo po przejechaniu ok. 20 km trafiamy na korek, w którym stoi m.in. nasza zaprzyjaźniona Toyota. Co się dzieje? Otóż spływająca woda z gór uszkodziła główną drogę w kilkudziesięciu miejscach, a wielki spychacz dotarł dopiero tutaj. Cóż nam przyszło zrobić? Czekać. Jak się później okazało w tym właśnie miejscu uszkodzenia drogi były najbardziej dotkliwe i operatorowi spychacza praca zajęła tylko w tym miejscu ponad 2 godziny. A co będzie dalej? W żółtym tempie, po kilku kolejnych postojach, docieramy do granicy rejonu. Tutaj operator „fadromy” kończy swoją pracę, a ewentualnymi naprawami drogi powinna zająć się ekipa jadąca z drugiej strony, z kolejnego rejonu. Niestety – jakoś nie widzimy kolejki aut jadącej z naprzeciwka, która chociaż w najmniejszym stopniu przypominałaby naszą kolejkę. Dlaczego? Dlatego, że jakieś 2 km dalej jest kolejna wielka wyrwa w miejscu, gdzie winna być droga. I co robić? Wszyscy kierowcy grzecznie parkują samochody wzdłuż rzeki, zostawiając miejsce dla maszyn. I o dziwo – spychacz podjeżdża po raz ostatni i naprawia ten odcinek drogi.

Podczas, gdy prace remontowe na drodze trwają w najlepsze ja próbuję zintegrować się z lokalnymi kierowcami, co kończy się zablokowaniem zamka w tylnej klapie Dyskoteki. A naprawa zamka wymagała przede wszystkim otwarcia klapy. To z kolei było możliwe po ewakuacji bagaży i wnikięciu do środka bagażnika, czyli praca w dość oryginalnej pozycji, która bardziej do kobiety – gumy pasowała, niż do tak statecznej osoby jak ja ...

Po zakończeniu prac na tym odcinku pierwsze podejmują próbę przejazdu samochody osobowe. A jest ich tu kilka – są Łady, jakiś Hyunday, jest nawet mały Mercedes. Wszystkie samochody wklejają w błoto, więc niezbędna jest interwencja kierowców (wypychanie ręczne) jak i innych pojazdów (wyciąganie na linie). Szczególnie atrakcyjnie wygląda kombinacja – spychacz + lina + Łada. Tutaj pojawiły się już pierwsze pojazdy jadące z naprzeciwka, co sugerowałoby, że droga jest dalej przejezdna. I owszem, przejazd jest, co wcale nie oznacza, że droga jest łatwa i przyjemna. Dla przykładu – jedna z przeszkód wodnych, znaczy się – rwąca rzeka – umożliwia przejazd naszych samochodów (choć nie wiele brakło, a dla Defa by się to skończyło tragicznie), ale osobówki czy ciężarówki to zupełnie inna historia. Na szczęście w jednej z ciężarówek podróżuje pluton wojska, który od razu bierze się do pracy. W innym miejscu droga zasypana jest taką ilością kamieni, że przejazd naszymi samochodami jest ledwo możliwy – Dyskoteka z mozołem wspinała się kamień po kamieniu na zredukowanej jedyńce. A jak to pokonują Łady? Gdybym tego nie widział, to pewnie bym nie uwierzył, że jest to możliwe. Nie mniej – spływająca z gór woda, która była efektem dwudniowych opadów, zniszczyła w mniejszym bądź większym stopniu drogę średnio co 2 km. Wynika stąd, że tempo jazdy spadło nam w dniu dzisiejszym diametralnie. Trzeba było się uzbroić w cierpliwość i pomalutku jechać metr za metrem. A to wszystko dzieje się na głównej drodze, właściwie jedynym trakcie biegnącym przez Pamir do Duszanbe.

Docieramy do rozlewiska rzeki Waksz, do której wpada „strumyk” który po drodze narobił tyle szkód. Tutaj znajduje się posterunek milicji, gdzie po raz kolejny zostajemy zarejestrowani. A od tego miejsca droga jest już całkiem niezła. Czasami udaje się nam rozpędzić samochody do ok. 50 km/h co, biorąc pod uwagę nasze ostatnie ekscesy, jest prędkością mogącą przyprawić o zawrót głowy. Cały czas kierujemy się na wschód, po drodze mijamy ogromną odkrywkę, gdzie dziesiątki olbrzymich wywrotek (typu „Bielaz”) wywozi urobek w nieznanym kierunku. Niestety – nie udało się nam odkryć, cóż w tym miejscu jest pozyskiwane.

Przed nami ostatnia górską przełęcz i znowu odcinek kiepskiej drogi. Zmęczeni zatrzymujemy się w przydrożnym barze, do którego docieramy już w strugach deszczu. Mamy szczęście – trafiamy do knajpki z domowym jedzeniem, które jest po prostu pyszne. Siedzimy w pozycji kucznej na podłodze i zajadamy się baraniną z świeżą cebulką.

Docieramy do Rogun. I szok. Gwałtowna zmiana. Pojawia się cywilizacja. Ni stąd ni zowąd gruntowa dziurawa droga zmienia się w szeroką, równą jak stół, asfaltową szosę, na której nasza prędkość podróżna wzrasta do ok. 100 km/h. Wczesnym wieczorem docieramy do stolicy Tadżykistanu, w której niestety nie możemy się zatrzymać. Terminy wizowe już tak nas gonią, że to ładne, zadbane miasto tylko mijamy jadąc alejami Ajni i Rudaki. Ale cóż innego było zrobić?

Wyjeżdżając z Duszanbe na celownik bierzemy kierunek północny. Wg znaków – jedziemy na Ajni, Chodżand i Bostan. Do tego ostatniego mamy ponad 250 km. Mając świadomość braku czasu decydujemy się na jazdę nocą. Na rogatkach miasta czeka na nas niezbyt miła niespodzianka. Punkt poboru opłat drogowych. Chociaż z drugiej strony jest to sugestia, że droga powinna być nie tylko przejezdna, ale również całkiem niezłej jakości. Po zrobieniu kilkudziesięciu km i minięciu miejscowości Warzab wjeżdżamy w kolejną piękną górską dolinę. Nocą widzimy tylko kontury gór, więc zmieniamy plany i zatrzymujemy się na nocleg.

Dzień pięćdziesiąty czwarty

24 maj 2010

Miejsce noclegowe wybraliśmy dość ryzykownie. Auta stały u podnóża skalistej góry, a leżące na drodze kamienie i efekty lawin mieliśmy okazję podziwiać nader często. Na szczęście dzisiaj nic złego się nie wydarzyło, noc była bardzo spokojna, więc rano mogliśmy ruszyć w dalszą drogę.

Warto było zatrzymać się na noc. Wprawdzie doliną rzeki Warzab, którą jedziemy, prowadzi nowa, szeroka asfaltowa droga, nie mniej jest to droga która wije się wśród wysokich gór i jazda nią sprawia wiele przyjemności. Od razu przypomina nam się letni przejazd rumuńską Trasą Transfagaraską, tyle, że tutaj jest zdecydowanie mniej samochodów, a większość z nich stanowią stare, wysłużone KAMAZ'y.

Dojeżdżamy do tunelu. Wprawdzie nie jest jeszcze gotowy, ale w niczym to nie przeszkadza w jeździe. Cały ruch drogowy przeplata się w środku z brygadami i pojazdami budowlanców. Co ciekawe – w tunelu pracują wyłącznie Chińczycy, którzy chyba są odpowiedzialni za budowę dróg w Tadżykistanie. Widzieliśmy ich tutaj mnóstwo – zarówno ludzi, jak i samochody ciężarowe na chińskich „blachach” a także ciężki sprzęt budowlany. Z tunelem mają chyba jakieś większe problemy. Nie mniej gabaryty tunelu robią wrażenie. Docelowo będą chyba to dwie nitki o długości ok. 10 km każda. W pewnym momencie zauważamy stojącego w zatoczce Defa. Janusz przez CB sygnalizuje, żebyśmy jechali dalej i poczekali poza tunelem. Def się zagotował. Na pierwszym postoju poza tunelem okazało się, że poszedł układ sterujący wentylatorem elektrycznym chłodzenia. W moim samochodziku na szczęście takowego nie ma, u mnie jest „zwykła” wiskoza.

Piękną doliną, w otoczeniu wysokich skalistych i ośnieżonych szczytów zjeżdżamy do wioski Anzab, w której kupujemy od jednego z gospodarzy paliwo. Nauczeni doświadczeniem nie ryzykujemy jazdy na oparach, więc przy pierwszej okazji wypadało jednak paliwo zakupić. Podczas gdy gospodarz przelewa z beczki do butelek paliwo, jego żona częstuje nas mlekiem. Tylko pojawił się mały problem przy rozliczeniach, ale to pomińmy milczeniem.

Jadąc dalej doliną rzeki Fab docieramy w końcu do miasteczka Ajni, gdzie zatrzymujemy się na krótkie zakupy. Poza artykułami spożywczymi kupujemy w końcu 3 tadżyckie czapeczki. Tyle, że sprawiają takie jakieś tandetne wrażenie, ale cóż tam – ważne jest tylko to, że tutaj takie się właśnie nosi.

Tutaj też podziwiamy specyficzny sposób zabezpieczania zabytków architektonicznych. Otóż przy głównej drodze wybudowano w dawnych czasach gliniany minaret, który dzisiaj jest zabezpieczony dziwną konstrukcją metalowo – szklaną.

Za Ajni droga ponownie zaczyna się mocno wspinać. Początkowo jedziemy całkiem dobrym asfaltem, ale miejscami na drodze widać już efekty niszczącej siły spływającej z gór wody. Na szczęście nie ma tutaj sytuacji, którą mieliśmy wcześniej, gdzie trzeba było czekać na odtworzenie drogi. Tutaj od razu do pracy zabrali się Chińczycy, którzy budują tutaj nowe drogi. Już na pierwszym odcinku w Defie daje znać o sobie system chłodzenia. Janusz musi się zatrzymać, niezbędna jest przerwa na chłodzenie. Umawiamy się, że my Dyskoteką pojedziemy dalej sprawdzić, jak długie jest wzniesienie i czy można się po drodze zatrzymać. Tak dotarliśmy do małego parkingu, gdzie grupa młodych chłopaków sprzedawała lokalne specjały. Kupujemy tu troszkę suszonych owoców i orzechów.

Podczas naszych zakupów doganiają nas chłopaki, bo – jak to Janusz określił – w cudowny sposób przekonał Defa do dalszej jazdy. A droga wiję się stokami kolejnych gór i pnie się coraz wyżej. Miejscami obserwujemy porzucone wraki samochodów, dla których górską drogą okazała się za wąska. Często również mijamy pomniki przy drodze, ostrzegające, że w tych miejscach życie stracili nierozważni kierowcy.

Dojeżdżamy do miejsca, gdzie chińskie brygady budowlane prowadzą prace przy wjeździe do kolejnego tunelu na tej trasie. Niestety, a może na szczęście, ten tunel nie jest jeszcze wykończony na tyle, by udostępnić go do ruchu kołowego. Cały ruch odbywa się górą, gdzie już mocno zdewastowana droga wspina się na przełęcz Szahristan o wysokości 3378 m n.p.m. Okolice są przepiękne, pogoda wspaniała więc i widoczność jest bardzo dobra. Sprzyja to robieniu zdjęć, więc tak naprawdę co kilkaset metrów się zatrzymujemy, by zrobić kilka zdjęć.

Niestety droga jest w kiepskim stanie, a ruch spory, trasę próbuje pokonać sporo samochodów osobowych, którym jazda po takiej trasie (a pamiętajmy, że bądź co bądź jest to w dalszym ciągu jedna z głównych tras Tadżykistanu, łącząca Duszanbe z Uzbekistanem, Kirgizją a także Kazachstanem) sprawia wiele kłopotów. No i ponownie tempo naszej jazdy diametralnie spada. Na szczęście, po przekroczeniu przełęczy i przejechaniu może kolejnych 5 km z drugiej strony tunelu znowu jest dobra droga asfaltowa, którą podążamy cały czas na północ.

Droga asfaltowa jest niestety płatna. No i przydarzyła się nam mała przygoda – na jednym z punktów poboru opłat okazuje się, że nie mamy już wystarczająco dużo lokalnych środków płatniczych. Chłopak w okienku nie wie co z nami zrobić, woła szefa, który początkowo nie jest zbyt nam przychylny, ale w końcu decyduje się nas przepuścić bez pełnej opłaty, uprzedzając jednak, że dalej jest jeszcze jeden punkt opłat, gdzie ten numer już nie przejdzie. Chcąc uniknąć kłopotów zatrzymujemy się w Hodżand i wymieniamy 20 euro, tak by mieć czym się posiłkować w razie co. Oczywiście – jak później na ostatniej bramce się okazało – wymieniliśmy za dużo i z nadmiarem tadżyckiej waluty docieramy do przejścia granicznego.

Po tadżyckiej stronie nic nie wskazywało na kłopoty, ba – zaczęło się wręcz wesoło. Ale potem było już tylko gorzej. Trafiliśmy na starego służbistę, który zrobił nam kocioł w samochodzie. Musieliśmy wszystkie skrzynie i bagaże wypakować z samochodu po czym przenieść do pomieszczenia gdzie znajdowało się urządzenie rentgenowskie. Przy ilości naszych bagaży trwało to niemiłosiernie długo. Potem przyszła kolej na przegląd rzeczy osobistych, narzędzi, etc. Celnicy – nie wiadomo czego – szukali w tubkach ze smarem czy pastą do zębów. A szczyt ich „zaangażowania” uwiłocznł się przy liczeniu gotówki. Tak – musieliśmy w ich obecności przeliczyć gotówkę co do centa. A my – nauczeni doświadczeniem z innych granic – wpisaliśmy do deklaracji nie zgodne kwoty, tylko zaokrąglone i nieco zawyżone. Celnik bez skrupułów „ochrzanił” Beatę. Mnie się nie oberwało, bo miałem wpisane dokładnie tyle co miałem. Pomijając nadgorliwość, urzędnik popisał się koncertowym „chamstwem”. Cóż było zrobić? Cierpliwie przeczekać. W końcu udało się nam opuścić Tadżykistan i podjechać pod bramę przejścia z Uzbekistanem. Tu wcale nie lepiej się zaczęło. Przede wszystkim wpuszczono na teren przejścia tylko Dyskotekę. Defender został poza przejściem. Po Uzbeckiej stronie całkiem podobnie. Początkowo pogranicznicy i celnicy odnoszą się do nas niezbyt sympatycznie, traktując nas z góry. Tutaj również musimy wypakować wszystko z samochodu i zaczynamy transportować już graty na rentgena. Ale w pewnym momencie celnicy odpuścili, przywołali tylko psa, który wszystko obwąchał i mogłem zacząć pakować samochód.

Zostaje tylko kwestia wypełnienia wszystkich druczków i dokumentów i właściwie my jesteśmy gotowi.

Podczas, gdy ja zaczynam się pakować do terminala pozwolenie wjazdu dostał Janusz. I cała zabawa się powtarza. My opuszczamy teren przejścia i kilkaset metrów dalej zatrzymujemy się i we dwoje jemy późną kolację. I czekamy, czekamy, czekamy ... Przekroczenie granicy tadżycko – uzbeckiej zajęło nam dobrych kilka godzin. Zgroza. Kiedy Def pojawił się po stronie uzbeckiej było już dobrze po godz. 23. U lokalnych „koników” wymieniamy trochę dolarów i ruszamy w kierunku stolicy. Po drodze próbujemy zatankować nasze samochody, ale kolejne stacje są albo zamknięte albo nie mają oleju napędowego. Na jednej ze stacji, właściciel zaproponował nam sprzedaż 40 dm³ paliwa, ale po cichu, nieoficjalnie. Oczywiście przystaliśmy na to, bo „lepszy rydz niż nic”, zwłaszcza, że cena nie odbiegała zbytnio od tego, co wywieszone było na cenniku.

Zatrzymujemy się na polu, kilkadziesiąt km przed Taszkientem. Tu spędzamy noc.

