

Azja Centralna '2006

Fajowa jazda po stanach

O przygotowaniach pitołił nie będę, bo po co. Dojazd na kołach (dwóch) też pominę. Niniejsze story będzie bez środkowej – odbytej na motocyklach części. Tym zajmie się lepszy fachowiec, więc to też będzie pominięte.

To co zostało po tych pominięciach wygląda jakoś tak:

Rozdział I czyli Bus Brothers z ziemi polskiej do kirgiskiej

Po całym dniu zjeżdżania się na Jojnowe podwórko, pakowania gratów, ustawiania i mocowania maszyn na przyczepce, w końcu wzięliśmy i wyjechaliśmy. Był ósmy września coś ok. 19:00, więc było już ciemnawo.

W bramie wyjazdowej Franc zostawia lewą obrysówkę z przyczepy, ale kto by się duperelami przejmował, w końcu została jeszcze prawa. Jojna odprowadza nas wspomagany łącznością CB, na zakupy do jakiegoś Tesco, czy innego hiperszajsu. Nabywamy zapasy na drogę i większą ilość gorzały w szpanerskich flaszkach, w charakterze giftów dla milicjanierów i innej zarazy. Potem uściski, łzy, pożegnania, machanie osmarkanymi chusteczkami i wio!! Po drodze odstawiamy Mio do W-wy i grzejemy na granicę w Terespolu.

Acha – jakby ktoś jeszcze nie wiedział, to nasz zaprzęg wyglądał tak:

Z przodu mamy 9-cio osobowego busa – Forda Transita 2,5D, z 1998 r. z nalotem coś ok. 220 tkm. Tylne fotele zostały wyjęte. Z tyłu zalegał bagaż jakoś do wysokości szyb. Na tym leżały materace, a na nich odwłoki koleśi odsypiających swoją zmianę.



Z tyłu w pościgu za busem pędziła przyczepa. Wymiar paki 6000x2200. Całkowita długość 2x większa niż busa... Masa własna coś prawie 1 t. a na niej 3 AT i 3 GS2V. Osiągi całego zestawu porównywalne z Ursusem C330 z 2 przyczepami pełnymi buraków pastewnych. Niestety pod górę traktor wyprzedziłby nas jak Kubica rower.

To tyle techniki, wracajmy do podróży.

Nad ranem docieramy na granicę w Terespolu. PL strona puszcza nas gładko, ale Białorusini już nie... Wszyscy mili i w ogóle sympatyczni, ale dowiadujemy się, że obowiązują jakiś popierdolony przepis, że na 1 środek transportu ma przypadać 1 wwożący go człowiek. Notarialnie potwierdzone i przetłumaczone upoważnienia z mnóstwem kolorowych pieczętek, owszem – są bardzo ładne oraz niezwykle potrzebne, ale zasadniczo jesteśmy w głębokiej dupie. Mamy 6 motocykli i busa z przyczepą, a jest nas tylko 4 szt, więc równanie: adin człowiek = adna maszyna za cholere się nie zgadza i koniec. Próby skorumpowania wszystkich dookoła nie przynoszą rezultatów. Strach przed Łukaszenką zwycięża i nikt nie chce brać!

Na szczęście przypadkiem spotykamy Krzyśka – faceta, który zna wszystkich i wszystko na tym przejściu. I w dodatku chce kupić AT! Afrykańska solidarność zadziałała – Krzysiek uzgadnia z wozdem białoruskich celników tryb postępowania. W skrócie: Wracamy zaprzęgiem do kraju, zostawiamy beemy i przejeżdżamy przejście jeszcze raz, na trochę innych upoważnieniach w naprędce sfabrykowanych i przefaxowanych przez Jojnę. Zostawiamy na Białorusi zaprzęg z przerażonym Młodym w środku i przewiezieni cichcem przez Krzyśka i jego kumpla do kraju przejeżdżamy przejście jeszcze raz na swoich beemach.

W ten sposób już po 12 godzinach jesteśmy w komplecie na Białorusi.

W międzyczasie zdychają prądy w busie. Wszystkie znaki na niebie, ziemi i pod maską, świadczą że skończyły się szczotki w alternatorze. Kilka pieszczotliwych jebnięć młotkiem w alternator odwiesza zawieszane szczotki i na kilka godzin ładowanie wraca. Do kabła zasilającego wcześniej CB radio podłączam woltomierz – mamy ciągłą kontrolę ładowania, za to nie mamy już CB. Wprawdzie diesel bez prądu jedzie bez problemu, ale nieopatrzone wydojenie akumulatora może nas uziemić, więc trzeba uważać. Bez rozrusznika nie odpalimy naszego zaprzęgu na pych, a szansa na spotkanie Pudzianowskiego na Białorusi jest raczej słaba.



Mija 36 godzin bez snu, a my wtaczamy się na białoruskie hajłaje. Każdy po kolei prowadzi ile może, reszta szybko odsypia zaległości. Białoruś przelatuje nam w zasadzie bezstresowo. Gliny się nie narzucają, droga świetna, ruch w nocy żaden, tylko płatności za autostrady spore. W sumie ok. 50 USD. Młody – jedyny nie-kierowca dzielnie asystuje prowadzącym w nocy. Na mojej zmianie trafia nas kolejna zapaść prądowa – chwilę trzeba przejechać autostradą na wyłączonych światłach w poszukiwaniu miejsca zdatnego do zatrzymania busa. Na szczęście Łysy w pełni, do tego świecimy sobie czołówkami i jakoś jechać się da ;-)

Rano docieramy do ruskiej granicy. Napięcie rośnie. Napięcie psychiczne mam na myśli, bo alternator trzeba czasem pobudzać młotkiem. W kolejce do pierwszego szlabanu Franc bierze sprawy (i 20 dolców) w swoje ręce i IDZIE ZAŁATWIAĆ. Po paru minutach wraca zadowolony jak cholera – szlaban sterczy pięknie wyprężony w górę! Zwycięstwo! Odprowadzani zdumionym wzrokiem przez szlabaniaża wjeżdżamy... na jakiś cholerny parking strzeżony.

Prawdziwa granica jest dalej. I dopiero tam zaczyna się prawdziwa przeprawa. Trwa to 8 godzin wypełnionych lataniem za kwitami i kosztuje jakieś 150 USD za przymknięcie oczu na tą samą co poprzednio matematykę + spoooro rubli za jakieś inne głupoty.

W końcu wtaczamy się do Rosji. Kraj jest wielki, a bus wyciąga w porywach 80 km/h, więc spędzamy tam parę następnych dni. Nie chce mi się wyliczać ile, bo wszystkie były takie same. Ciemne i deszczowe. Ciemne pewnie dlatego że prowadziłem na nocną zmianę, a dzień przesypiałem. Chłopaki pewnie napisali by co innego, ale tylko mi się chce coś

napisać, więc będzie po mojemu. Zmiany mamy ustawione mniej więcej tak – rano Jarek (zwany później Czystym), potem Franc, a w nocy Pastor. Za dnia Franc odpoczywa na przednim siedzeniu gotowy do szybkiej zmiany miejscami z Jarkiem. Po co? Tylko Franc ma prawko CE uprawniające do powożenia taką wielką przyczepą. Wg obiegowych legend, na wschodzie miało być tak, że za prawko wystarcza nawet bilet miesięczny. Niestety lokalni milicjanierzy są kumaci nie mniej od naszych i prowadzenie bez stosownej kategorii bywa kosztowne. Czasem bardzo kosztowne.

W nocy chłopcy żeby się wyspać muszą iść na tył, a z przodu siada Młody w charakterze budzika i kontrolera ładowania akumulatora. Nie mam już Franca na podmiankę, więc każda kontrola musi coś dostać. Czasem kończy się na flaszcze i czapeczce Warki, a czasem na grubym wsadzie gotówkowym. Raz wypatroszyli nam busa, a Młodego rozebrali do majtek i wymacali lufą Kałasznikowa... Ot taka milicyjna kamasutra.

Alternator coraz częściej dostaje napadów lenistwa. Jasną sprawą jest, że musimy wymienić szczotki, póki jesteśmy w zasięgu prawie europejskiego zaopatrzenia. Kupujemy brzeszczot do metalu i wielkie szczotki z rozrusznika Kamaza jako materiał do rzeźbienia. To na wszelki wypadek – jako zabezpieczenie przed awarią gdzieś w lesie. Niestety okazuje się, że motocyklowym kompletem kluczy nie da się wydłubać tego cholernego alternatora, który ma na dodatek pompę od serwa na wspólnym wałku. Na szczęście w Niżnym Nowogrodzie trafiamy na konkretny warsztat. Wspólnymi siłami z właścicielem wyrywamy busowi alternator, dorabiamy szczotki z Łady i sprawę mamy definitywnie z bani.

Żeby nie było za fajnie, krótko po naprawieniu alternatora zdechła część instalacji – nie mamy zasilania w gnieździe zapalniczki (żegnaj grzałko na 12V!), podświetlenia tablicy rozdzielczej i lewego światła w przyczepie. Ale jechać się da, więc jedziemy. Tylko na robienie kawy w locie nie ma już co liczyć. Jadąc w nocy jestem trochę wolniejszy niż za dnia, więc żeby utrzymać przyzwoitą średnią staram się nie robić niepotrzebnych przerw, np. na kawę. Jako że w nocy kawa jest niezbędna do życia – nauczyłem się ją żreć na sucho i zapijać Colą. Działa jak dynamit! Poza tym wywołuje ból brzucha, co jeszcze pomaga pozbyć się senności.



Do Uralu docieramy o zmierzchu. Zaczynają się dłuuuuie podjazdy na jedyńce i non stop kontrole glin. Kasy ubywa błyskawicznie – staje się jasne, że tu prowadzić musi Franc, bo złupią nas do reszty. Franc to wprawdzie facet z żelaza (i trochę z betonu), ale nawet on prowadzić non stop nie może, więc decydujemy się na postój na płatnej stojance. To takie współczesne wersje karawanserajów dla ciężarówek – na takich parkingach jest wszystko; płoną grille, są stragany z częściami zapasowymi, ciuchami, żarciem i pamiątkami, a całość jest strzeżona przez grubych panów w dresach. Franc odsypia jakieś 5 godzin i przed świtem toczymy się już dalej przez Ural.

Na Uralu standardowa rozmowa gliniarza z Francem wygląda tak:

- bla bla bla.... No to płacicie 40 dolców
- Za co????
- Jakbym wiedział za co, to byście musieli zapłacić przynajmniej 100.

Standardowa rozmowa z Jarkiem czy ze mną wygląda inaczej. W tym przypadku od razu na starcie mają „za co”... I w ten sposób cały zapas siana poszedł na wspieranie przyjaźni polsko-rosyjskiej jeszcze przed Czelabińskiem. A miało nam starczyć na drogę w obie strony, hehehe...

W Czelabińsku uczę na stacji pompiaarza co się robi z kartą kredytową. W tym czasie chłopaki gaszą śmiechem lokalnych żuli udających mafię. Podjechali do busa podrdzewiałym merolem W124 z workami na śmieci na szybach i zasugerowali, że oni tu

rządzą i musimy wykupić kwit za 100 EUR coby spokojnie dojechać do Kazachstanu. Nawet nasz mało rozgarnięty pompierz ich wyśmiał.

Potem wizyta w bankomacie i już mamy za co dojechać do Kazachskiej granicy, co niniejszym czynimy.

Dojeżdżamy na granicę w nocy. Odprawa po ruskiej stronie jest sprawna i bezbolesna, za to Kazachowie robią nam niezłe rodeo... Wszyscy pogranicznicy są nawaleni. Od jednych tylko trochę jedzie, a inni już smacznie śpią tam, gdzie ich niemoc dopadła. Najpierw długo i mozolnie negocjujemy wysokość wstępnej łapówki dla komendanta zmiany. W tym czasie w pokoju obok, jego zastępca posuwa swoją koleżankę ze zmiany. Trochę wspólnie rechoczemy z wydawanych przez nich odgłosów, co ostatecznie przełamuje impas w negocjacjach i w końcu jesteśmy po kontroli paszportowej. Teraz pora na kontrolę celną i tu znowu zaczyna się pałowanie ze znanym z poprzednich granic problemem. Inspektor życzy sobie podarek. Dostał jakieś fanty i flaszkę Sobieskiego. To był błąd – w połowie wypełniania kwitów poleciał z tą flaszką w cholerę i tyle go widziano. Przylazł drugi i wszystko zaczęło się od początku... W sumie po 6 godzinach, 300 dolcach (!!!) i bliżej nieokreślonej ilości rubli i tengów, dostajemy się o świcie do Kazachstanu.



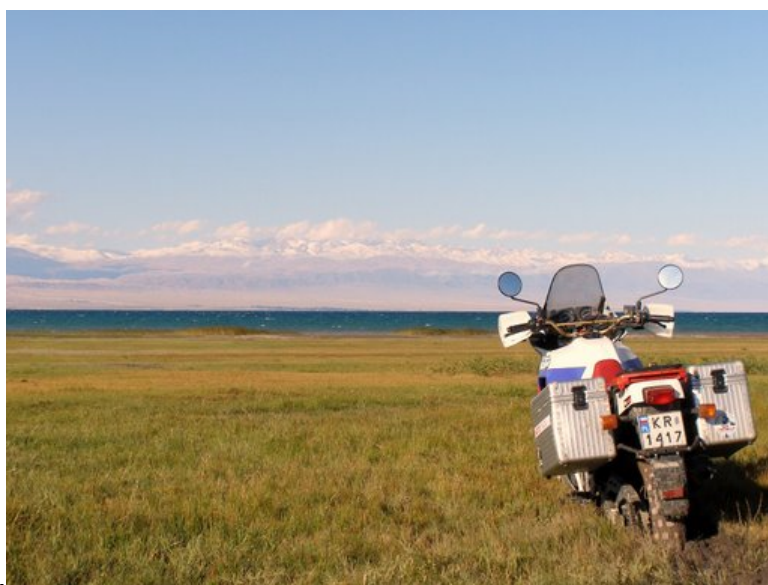
Zaczynają się dłuuuugie proste przez step i kończy się nareszcie deszcz. Gliniarze są raczej mało nachalni i jedzie się całkiem przyzwoicie. Droga płaska, w miarę równa, tylko parę objazdów przez step po paskudnych dziurach. Czasem udaje się nawet wyprzedzić jakiegoś Ziła. Ale tylko czasem.

Jadę do wschodu słońca, a wschód słońca nad stepem jest tak piękny, że nie mogę potem za dnia zasnąć. Z tego niewyspania zaliczam potem totalną zwałkę już przy naprawianiu pierwszej flaszki na imprezie powitalnej w Biszkeku.

Ale zanim wjedziemy do stolicy Kirgistanu przejeżdżamy półtora tysiąca km w jakieś półtorej doby. Na szczęście bez większych przygód. Do granicy docieramy po południu. Wszyscy trąbią jak popieprzeni i przeciskają się jak barany. Czuć, że to już bardziej Azja niż Sojuz. Niestety Sojuzowe przepisy obowiązują także tu i na rozwiązanie tego samego problemu co na poprzednich granicach, trzeba było wywalić znowu trochę zielonych. Na szczęście luz panuje tam jakby większy i trwa to tylko jakieś 4 godziny, po czym wjeżdżamy do Biszkeku. SMSowa łączność z resztą załogi nie zawodzi. Zawodzi tylko GPS Franca, na którym nie można wpisać cyfry 8 przy podawaniu współrzędnych. Ciekawa awaria... W każdym razie zwiedzamy Biszkek dość wnikliwie, wlokąc się zaprzęgiem po ciemku, dopóki jakaś dobra dusza w mercu nie wyprowadza nas na właściwą drogę. Spotykamy się w końcu z załogą i tu zaczyna się ta zasadnicza – środkowa część opowieści, którą napisze Kierownik Wycieczki Kolega Sambor.

Rozdział II Bardziej motocyklowy

"Dwanaście dni wieszcie droga przez tę wyżynę zwaną Pamir. Nie ma tam po drodze przez ten cały czas ani osiedli, ani gospód, lecz podróżni muszą całą żywność zabierać ze sobą. Z powodu wysokości i zimna nie dojrzeć tam żadnego ptaka lecącego. I powiadam wam, że nawet ogień w tym wielkim chłodzie nie jest ani tak jasny, ani tej barwy co gdzie indziej, i potrawy nie gotują się tak dobrze" - tak w 50-tym rozdziale swego "Opisania Świata" napisał Marco Polo i postanowiliśmy to sprawdzić.



Motocyklami do Tadżykistanu? Rodziny żegnały nas czulej niż zwykle, a Aga to się nawet w domu nie przyznała dokąd jedzie, rodzice wiedzieli tyle, że na wschód. Wprawdzie znajomi mieli wyrobione poglądy i jednym głosem mówili że to niebezpieczny kraj, ale nie potrafili poza tym powiedzieć niczego więcej. Cóż, powalczymy ze stereotypami.

Przygotowania trwały kilka miesięcy. Najpierw oglądanie zdjęć, czytanie wspomnień ludzi którzy tam byli: po kolei - od Marco Polo po Wojtkę Jagielskiego z Wyborczej, później ślęczenie nad radzieckimi sztabówkami i zastanawianie się ile czasu może zająć motocyklem pokonanie 130 kilometrów z Kazarmanu do Jalalabadu - 3 czy 5 godzin? Agencja turystyczna z Biszkeku na nasze pytanie odpisała, że to 9 godzin jazdy dżipem, autorzy przewodnika Lonely Planet poświęconemu centralnej Azji napisali, że ich Niwa zepsuła się 17 razy na tej trasie...

Motocykle były w trakcie sezonu, więc teoretycznie sprawne, ale i tak powymieniliśmy opony na bardziej nadające się w teren, wlailiśmy nowy olej, pozmieniliśmy kocki hamulcowe, łańcuchy, zębatki. Wzięliśmy dętki, zapasowe pompy paliwa, regulatory

napięcia, moduły zapłonowe i zastanawialiśmy się o czym nie pomyśleliśmy, co nas może zaskoczy i jakiej awarii nie przewidzieliśmy. Tym razem wiedzieliśmy, że awarie będą nieuniknione. Cuda się zdarzają, ale w 7 motocyklach liczących sobie razem blisko 100 lat, które mają pokonać dystans 5 tys kilometrów musi się coś spieprzyć. Zwłaszcza w tak trudnym terenie.



Tak, pojechaliśmy starymi motocyklami: 4 Hondy i 3 BMW. Paradoksalnie jazda nowoczesnym motocyklem w tamtych stronach jest dużo bardziej ryzykowna. Przeszkadza elektronika, która potrafi uniemożliwić jazdę gdy np. uzna., że paliwo jest złej jakości i grozi uszkodzeniem katalizatora. Awaria elektroniki w nowoczesnych motocyklach oznacza konieczność dostarczenia ich do autoryzowanego warsztatu. A te były tysiące kilometrów od naszej trasy. Pojechaliśmy więc motocyklami stworzonymi do ciężkiej pracy, złych dróg, tolerującymi złe paliwo i dobrych ludzi. Maszynami słynącymi z tego, że rzadko się psują i niemal zawsze dają się naprawić.

I pojechaliśmy.

Nie mieliśmy dość urlopu by poświęcić go na dojazd na kołach. Wyjątkiem był Krzysiek z Krakowa, który wybrał się w tę podróż nie mając specjalnego doświadczenia offroadowego. W sobotę 2 września wsiadł jednak na transalpa i oddalił się na wschód - umówiliśmy się w Biszkeku.

Reszta ekipy podzieliła się na 2 części. Bus Brothers w składzie: Franc, Pastor, Jarek (który zyskał sobie w czasie tej wycieczki przydomek Czysty Jarek) oraz Miły ruszyła rzutem lądowym niebieskim transitem ciągnąc za sobą sześciometrową przyczepę.



O podróży motocyklem po Azji Centralnej marzyłem od dawna. Byłem tam 11 lat temu i wyjeżdżając obiecywałem sobie w duchu, że wrócę tu motocyklem. Więc kiedy z Enzo wracaliśmy z Maroka i zastanawialiśmy się dokąd pojedziemy w przyszłym roku przypomniałem sobie o Kirgizji, Tadżykistanie i postanowiliśmy uderzyć do Stanów. Niezjednoczonych Stanów Azji Centralnej: Kazachstan, Kirgizstan, Uzbekistan, Tadżykistan...

Cała reszta: Mystki, France, Pastory poprzyczepiała się do naszej ekipy, bo wzorem lat poprzednich zacząłem gadać dokąd to w tym roku pojedę. Robię tak specjalnie - w ten sposób nabieram motywacji do wyjazdu: gdy już wszyscy wiedza, że jadę nijak nie można się wycofać.

Zgodziłem się więc na Franka (bo dzięki niemu nie będę najstarszy), na Pastora (bo zna się na mechanice, a nie byłem pewien czy Jojna pojedzie, argumentem był też jego 48 litrowy zbiornik w krowie), na Mystka (znał dobrze angielski więc coś tam w sieci poszuka). Wreszcie namówiłem Jojnę (choć było ciężko), a Mio namówił mnie, argumentując, że zmienił po to cały przód w swej Afri z supermoto na normalny. Tradycyjnie już w podróż zabrałem synka. Tym razem był to 95 kilogramowy Miłoszek, lat 19.

Franc już na otwarciu sezonu w Białej przekonywał mnie, że motocykl ma już gotowy: pakować się i jechać. Przyjechali tam razem z Pastorem, niestety okazali się być dobrymi kolegami i zabrali ze sobą na wyprawę Jarka, który też bywał na naszych imprezach na tygrysim Triumphie, a specjalnie na okoliczność tejże wycieczki nabył rasową beemkę.



Ostateczny skład się wyklarował w Wapiennem, wszyscy wpłacili trochę grosza i rozpoczęliśmy działania wizowe. O dziwo nikt się z grupy inicjatywnej nie wykruszał. Koło sierpnia zacząłem podejrzewać, że pojada wszyscy. Koszmar zaczął się spełniać: 7 motocykli i 10 osób! Świat zwariował, a ja pierwszy - zawsze lubiłem jeździć sam! W ostatniej chwili Mio spacyfikował Justynę pozbawiając ją uczestnictwa w tegorocznym wyjeździe i w kilku następnych także. A niech im się zdrowo chowa...

Wszyscy mieliśmy po drodze trochę przygód, ale jednak 15 września zlot gwiazdzisty w Biszkeku doszedł do skutku. Rozpakowaliśmy nasz tabor 30 km na zachód od Biszkeku, w Sokołuku u Borysa i Zoji Rogozin. Zoja jest Polką, a Borys Rosjaninem. Przyjęli nas bardzo serdecznie, zapewne nie zdając sobie sprawy z tego co ich czeka w przyszłości.

Następnego dnia wyruszyliśmy na wschód w stronę jeziora Issyk Kuł, jechaliśmy doliną Chuy (czyta się Czuj!). Zgodnie z tym co obiecywałem uczestnikom wyprawy deszcz przestał padać, a niebo stało się błękitne i tak już zostało do końca naszej wyprawy



Przesuwaliśmy się wzdłuż północnej ściany Tian Szanu. Dzień wcześniej lało jak diabli, a w górach spadł śnieg. Dzisiaj ich przykryte śnieżną czapą pięcioletnie szczyty odciągały naszą uwagę od kirgiskiego asfaltu. Issyk to drugie co do wielkości górskie jezioro świata, leży na wysokości 1600 metrów i ma 190 kilometrów długości. Z Biszkeku prowadził niezły asfalt, pozbawiony niespodzianek. Trochę pohasaliśmy nad brzegiem południowym, kolor wody nie daje się opisać - nawet nie próbuję. Góry wokół jeziora także nie zawiodły.

O zmierzchu, napędce wyszukaliśmy jakieś miejsce i rozbiliśmy obóz. Było ciepło, ale i tak postanowiliśmy się rozgrzać... Tylko Krzysiek od razu poszedł spać, bo nie czuł się zbyt dobrze, ale reszta poimprezowała... Jojna miał bardzo ciężką noc, a Franek chyba cięższy poranek. Krzysiek też był w kiepskiej formie. Jojna zapaskudził dalszą, a Franc trochę bliższą okolicę - tak czy owak o porannym wyjeździe nie było mowy. Jarek, lekarz wyprawy, bo z zawodu jest weterynarzem dał Jojnie moją czekoladę i trochę leków, Franzowi kazał pić dużo napojów bezprocentowych i uznał, że na południe będą gotowi.



Tymczasem reszta, w 4 motorki, bez bagażu postanowiliśmy przyrzeć się obiecującej drodze szutrowej, która wiodła od Barskoon w stronę trzypółtysięcznej przełęczy. To miało być nasze pierwsze 3 tys metrów na motocyklu w pionie więc Mio, Czysty Jarek, Pastor i ja byliśmy tym mocno podekscytowani. Droga była obłędna: szuterek równy jak stół - to było dobre miejsce by sprawdzić ile warte są TKC. Okazało się, że nawet przy 120 km/h wydawały się mieć jeszcze bardzo duży margines... Droga nie była długa, ale widoki zapierały dech i co zakręt stawaliśmy, by pstryknąć kolejne foty. Na przełęczy spotkaliśmy kirgiskiego pasterza, który udostępnił swego konia Mio, ale ten niespecjalnie sobie radził na czworonogu.

W obozie byliśmy w południe. Krzysiek nadawał się już do jazdy, Franek prawie, ale Jojna wyglądał nadal źle. Leżał w cieniu a nad nim suszyły się majtki. Postawienie go na nogi zabrało 2 godziny, Aga pojechała tego dnia jako pasażerka Mio.

Ruszyliśmy w stronę innego kirgiskiego jeziora, położonego ponad 3000 metrów npm Song Kul. Szukaliśmy noclegów na dużych wysokościach, mieliśmy przed sobą Pamir Highway prowadzący na wysokości ponad 4500 metrów, a znajomi himalaiści doradzali, by nie wjeżdżać na taką wysokość zbyt szybko, mówili, że nieźle byłoby zanocować kilka razy powyżej 3000 metrów.



Zatankowaliśmy się do pełna w Rybacze, a Franek poprosił, by poszukać może nieasfaltowej drogi. Obiecałem mu to i sam wie, że go nie okłamałem, asfalt skończył się na dobre... Po kilkudziesięciu kilometrach skręciliśmy w prawo na szutrową drogę, która poprzez przełęcz Kalman Aszuu (3448 m) miała nas zaprowadzić do jeziora. Wszyscy wyrwali mocno do przodu, nawet w Jojnę wstąpiły nowe siły. Moja babcia jechała tym razem ostatnia, bo Miłosz kręcił przejazd, jechaliśmy w tumanach kurzu wzniecanych przez poprzedzające nas motocykle. Zwolniliśmy trochę, a po chwili nad drogą ukazał się tuman większy niż inne. Spod tego atomowego grzyba kurzu wyłonił się wkurzony Pastor i leżąca jak długa militarna krowa.

Test fabrycznych gmoli wypadł kiepsko: silnik przyjął uderzenie i dekiel na prawym garnku był do wymiany. Oczywiście Pastor go miał. Facet rymsnął w najładniejszych okolicznościach przyrody jakie sobie można wyobrazić: w otoczeniu ośnieżonych gór, przy trawce i szemrzącym strumyku. Krówka straciła trochę fasonu, a Pastor przez kilka dni był pokorniejszy. Na przełęcz dotarliśmy o zachodzie słońca, za późno na ładne zdjęcia. Obóz rozbiliśmy nad strumieniem w pobliżu jurt, po chwili zjawili się Kirgizi z zaproszeniem na biesiadę..



Naszą czteroosobową delegację usadzono na honorowych miejscach na wprost wejścia. Na stole pojawił się chleb, śmietana, warienije i oczywiście czaj. Bariery językowej nie było, bo rosyjski na tym terenie to wciąż lingua franca, a reszty dopełniła przyniesiona przez nas wódka. Kirgizi, zwłaszcza Ci żyjący na północy nie traktują zbyt serio islamu i ani alkohol na stole ani kobieta przy stole nie są czymś nadzwyczajnym. To lud pasterski, bardziej jeszcze przywiązany do tradycji szamańskich, rytm ich wędrówek przez tysiąclecia dyktowała pogoda i bydło. Zostali osiedleni przez Sowietów pod koniec lat 20-tych XX wieku. Teraz wracają do swoich zwyczajów - ta rodzina przybywa co rok nad Song Kul z początkiem maja i pozostaje nad jeziorem do końca września. Wieczór upłynął nam na zaspokajaniu wzajemnej ciekawości i porównywaniu cen baranów, koni i motocykli.

Ranek okazał się mroźny, na motocyklach pojawił się szron. Na poranne hasanie zgodził się tylko Mio i Czysty Jarek, no i Miłosz jako pasażer. To był najpiękniejszy motoranek w moim życiu. Najpierw pojechaliśmy na przełęcz, którą nie dość dobrze obfotografowaliśmy poprzedniego dnia, a później szutrową drogą urządziliśmy sobie Tour de Song Kol. Szuter był bez żadnych niespodzianek, ale widoki nie pozwalały rozwijać dużych prędkości.



Fota, jazda, stop, zdjęcie, sprzęgło, jedynka, dwójka, trójka, stop, fota... Droga szutrowa się skończyła, ale i tak postanowiliśmy dokończyć wycieczkę.

Przejeżdżając przez strumienie, zielone pagórki, pozdrawiani przez Kirgizów na koniach, biegnące za nami dzieciaki dokończyliśmy objazdu. Wyszło ponad 120 kilometrów, później szybkie zwijanie obozu i jazda do Narynia. Mijał właśnie trzeci dzień naszego pobytu w Kirgizstanie i pora była się zarejestrować.





Jeszcze tylko fantastyczny zjazd dziesiątkami szutrowych serpentyn i po kilkudziesięciu kilometrach dobrnęliśmy do asfaltu. Ponieważ stacje benzynowe pojawiały się rzadko zdoiliśmy wraz z Mio krówkę i po 15-tej dotarliśmy do Narynia.

To ostatnie miasto przed granicą z Chinami. Zaparkowaliśmy przed restauracją, a mnie się udało w rekordowym czasie załatwić pieczątki w naszych paszportach, które legalizowały nasz pobyt, Krzysiek w tym czasie pospawał pęknięty stelaż w swoim trampku.



Naciskałem na szybki wyjazd, bo tej porze roku zmierzch zapadał dość szynko, a mieliśmy przed sobą prawie 200 kilometrów do Tash Rabat, karawanseraju położonego ponad 3000

metrów npm - miejsca które zaplanowaliśmy na następny nocleg. Droga była nudna, dziesiątki kilometrów prostej i dziurawej asfaltowej drogi, z lewej strony ciągnął się grzbiet At Bashi odgradzający Kirgizję od Chin. Na wprost nas waliły olbrzymie, wyładowane towarami chińskie ciężarówki. Z każdym kilometrem droga stawała się coraz gorsza, tylko za Kara Suu przyjmując absurdalnie szeroką postać lądowiska dla samolotów odrzutowych, nigdy zresztą nie używanego. Później asfalt się skończył i droga przyjęła gruntową formę nierówności, które całkowicie uniemożliwiają jazdę w zakresie prędkości 50-100 km/h. Można jechać albo bardzo wolno albo bardzo szybko. Coraz częściej zaczęliśmy się zatrzymywać i zaglądać do Lonely Planet wyszukując tego upragnionego skrętu w lewo do Tash Rabat. Była szarówka gdy go znaleźliśmy. Te ostatnie 15 kilometrów do bardzo się dłużyło, ale było warto. Tylko Krzysiek zdecydował się na namiot, pozostali wybrali jurkę.

Porządna jurta kosztuje ponad 5 tysięcy dolarów i wprawni Kirgizi rozstawiają ją w 1,5 godziny.



Nasza była porządna a cena za nocleg 5 dolarów od osoby nie wydawała się wygórowana. Na tej wysokości drzewa nie rosną, gospodarze napalili suchym łąjnem. Nie sądziliśmy, że to tak energetyczne paliwo. Po kilkunastu minutach wszyscy leżeliśmy tuż przy podłodze szukając wytchnienia od żaru, stać się w jurcie po prostu nie dało. Ta noc była pamiętna i z tego powodu, że skończyliśmy butelkę pastorowego 80 procentowego rumu, który miał mu wystarczyć na całą podróż.

Przyjeżdżając tu w nocy nie mogliśmy docenić uroku tego miejsca. A przecież musiał być jakiś powód dla którego karawany podążające Jedwabnym Szlakiem nakładały drogi by tu wypocząć przed pokonaniem Torugartu i wjazdem do Chin. Karawanseraj pochodzi z XIV wieku, choć niektórzy przypisują mu i 400 lat więcej. Położona w pięknej kotlinie nad strumykiem była bezpiecznym schronieniem dla karawan. Dopiero rankiem doceniliśmy jego urodę.

Tak wcześnie jak tego dnia jeszcze nie udało nam się wyjechać, wszyscy byli w formie, motocykle spisywały się bez zarzutu. Wyjechaliśmy drogą w stronę Baetowa, drogą o której nie wiedzieliśmy nic poza tym, że na niektórych mapach jest, a na innych nie... Jakoż i ruch był niewielki, na tym odcinku spotkaliśmy tylko kamaza i tak popularne w tych stronach audi. Najpierw jednak wjechaliśmy na tę przeklętą już przez nas drogę w kierunku Chin i gdy do granicy zostawało nam już tylko 70 kilometrów skręciliśmy w prawo na Baetowo.



Silny wiatr przygnał czarne chmury, a z tych sypnęło śniegiem. Wyglądało to całkiem efektownie i zatrzymaliśmy się, by się odziać bardziej zimowo i pstryknąć kilka fotek. Droga cały czas się wznosiła, na szczęście po chwili przestało padać, ale zyskaliśmy fantastyczną scenerię do fotek. Przez chwilę pobłądziliśmy mijając jakąś miejscowość, której nie było na żadnej z map, ale z pomocą dwóch jeźdźców na koniach odzyskaliśmy właściwy kierunek. Przełęcz Mels Aszuu zdobyliśmy w ładnym stylu i kiedy rozkoszowaliśmy się zjazdem z przeciwka wyjechało wspomniane audi.



Kierował nim młodzieniec, na oko 12-letni, jedyna trzeźwa osoba w samochodzie .. Reszta wraz z lekarzem, który jechał odbierać poród była nawalona jak stodoła. Azja...

Zatrzymywaliśmy się dość często. Europejskie układy pokarmowe wolno adaptowały się do azjatyckiej flory bakteryjnej i papier toaletowy był w cenie. W Baetowie uzupełniliśmy zapasy i w tumanach kurzu pognaliśmy w stronę Kazarmanu. Droga nie była ciekawa i gdzieś się w niej pogubiliśmy. Na szczęście tego dnia nie planowaliśmy noclegu w żadnym szczególnym miejscu. Nocka zastała nas więc w miejscu nieszczególnym, ale stosunkowo nisko położonym (1800 m npm). Rozbiliśmy namioty na skarpie rzeki, która niepokojąco szumiała w dole kanionu.

Tego wieczora było jednak ognisko i wieczór upłynął w przyjaznej atmosferze przy motocyklowych napojach...



Rankiem zebraliśmy się szybko mając nadzieję, że dojedziemy do Osh lub przynajmniej do Jalalabadu. Przed nami była ta osławiona droga z Kazarmanu do Jalalabadu, te 130 km które zajmowały według różnych opowieści od 9 godzin w górę. Za przełęczą Ak Kyja pojawiły się całe tabuny ciężarówek, te gruzawiki pracowały w jakiejś kopalni i wzbijały tumany kurzu, na szczęście wśród serpentyn leżących poniżej zauważyliśmy ślady asfaltu. Byłoby bez przygód gdyby Jojna, który nawet na pustyni znajdzie jakiegoś gwoździa. Tak więc podczas gdy my zaopatrywaliśmy się w Kazarmanie w paliwo, wodę, wódkę i jedzenie Jojna kończył zmieniać oponę. Z nudów kupiliśmy arbuza z którego wydrążyliśmy co nieco, zalaliśmy wodą, skleiliśmy taśmą na gada i przytroczyliśmy do pastorowej krówki...

Droga podnosiła się wolno, myśmy jechali dość szybko i jakoś nic ekstremalnego się nie zapowiadało, wreszcie podjechaliśmy nad rzeczkę za która zaczynał się "właściwy podjazd". Daliśmy jeszcze wypocząć naszym koniom, balując za wodą na proszonej herbatce u kolejnego Kirgiza. Temu odwdzięczyliśmy się chlebem, a on nam z kolei jogurtem... Aga wracając zmoczyła wszystko w czym była, bowiem sprawdzała głębokość strumienia całą długością swego ciała.

Wjeżdżając na górę zdrowo zagrzailiśmy sprzęty. Droga była po prostu wycięta w zboczu i równie strasznie było nam patrzeć na miejsca, które już przejechaliśmy jak i na górę na którą mieliśmy się wspinać. Zrobiło się cholernie zimno, a na potwierdzenie tych słów pojawił się śnieg. Na przełęczy Pastor zrobił bałwana i zbrataliśmy się z Kirgizami, którzy

świętowali coś tam swojego przyjechawszy na szczyt wołga. Wiecie już więc, że nie było tak ekstremalnie skoro wjeżdżała tam wołga. Śnieg zrobił się jakby głębszy więc wraz z Mio postanowiliśmy sprawdzić jak TKC trzymają się na śniegu. Gdy już się dowiedzieliśmy, potrenowaliśmy podnoszenie objuczonej Afryki. Zjazd w Dolinę Fergańską był straszniejszy niż wjazd, było kilkanaście takich chwil, że lepiej było się nie mylić na drodze. Wśród nieprzeliczonych baranów, krów ciągnących z gór w doliny rozdając biednym zwierzętom kopy na prawo i lewo, omijając suszące się na asfaltach we wsi wielometrowe kopy ziaren słonecznika, wraz z nastaniem nocy dobrnęliśmy do Jalalabadu



Po drodze jeszcze trochę zmarudziliśmy, bo Jojnie kamień wielkości piłki do golfa jakimś cudem wpadł pod osłonę zębátky zdawczej. Poza tym musieliśmy ponegocjować opłatę za wjazd do Doliny Fergańskiej. Strażnicy chcieli po 12 dolarów od motocykla, ale że nie mieli kwitancji musieli się zadowolić paczką fajek, koszulką i czapeczką Warki.

Zatrzymaliśmy się w hoteliku, którego nazwy nie warto zapamiętać, w pobliżu jednak była pizzeria i tam skosztowaliśmy tego kirgiskiego specjału zapijając go piwem Baltika 3. Niektórzy skorzystali z taniej telefonii IP, rozmowa do Polski kosztowała 6 somów za minutę (1USD=39 somów).

Rano wyjątkowo nikt nie rzygał więc odpaliliśmy sprzęty i pognaliśmy do Osz. Asfalt był równiuteńki jak nie przymierzając niemiecki autobahn więc podróż minęła nam szybko i

bez problemów. Zakręty braliśmy gładko i chyba wszyscy pozamykaliśmy gumy, tylko Franca zbulwersowała otwarta studzienka kanalizacyjna w Uzgenie. W Osz mieliśmy zamiar zrobić zakupy przed górami, bo wiadomo: "Dwanaście dni wiedzie droga przez tę wyżynę zwaną Pamir. Nie ma tam po drodze przez ten cały czas ani osiedli, ani gospód..."

Bez żarcia jeszcze byśmy wytrzymali, ale bez gospód nie da rady. Koło południa dotarliśmy w okolice oszkiego bazaru i wówczas Pastor postanowił rozkręcić swoją beemkę, bo jakieś wibracje przy 4000 obrotów go niepokoiły... Już wcześniej na stacji benzynowej kazał mi trzymać krowę w powietrzu i coś nasłuchiwał w okolicy wału, a uszy mu się zrobiły wtedy jak u fenka... No i jak rozkręcił to głową pokręcił i powiedział, że dla niego to już koniec jazdy. Superkardancotoniezawodnyjest tym razem zaczął zawodzić. A ponieważ słyszałem już co nieco o przypadłościach Kena co to go w Wapiennem poznaliśmy, zaczęliśmy w gronie Afrykańców szemrać na te niezawodne bumy co to je wszędzie i wszystkim można naprawić.



Pastor jak tylko ochłonął z szoku postanowił podjąć próbę naprawienia niemieckiej niedoróbki w kirgiskim warsztacie. Znaleźliśmy go z Pastorem bez trudu i sparaliżowaliśmy jego pracę na dobre dwie godziny. Każdy z nas zajął się tym co potrafi: Pastorowi przypadła lekka robota - a to w szczególności wymontowanie wału, mnie zaś jak zwykle cięższa: musiałem utrzymywać pokojowe stosunki z tubylcami i odpowiadać na pytania o to skolko stoit taka maszina, o dwigatiel, pieriedacze, skorost, konsumpcje i stosunkowo najłatwiejsze: katoryj łuczszyj. Przecież od razu widać, który robieramy.



W krótkowym wale coś trza było pospawać, ale szybszy od Pastora okazał się pijany Kirgiz, który jednak jakimś cudem trafił elektrodą we właściwe miejsce. Trzeba było widzieć ten wzrok Pastora... Tak czy owak, operacja dała chyba pożądany efekt, a Pastor mimo że regularnie oglądał swój wałek, do końca drogi nie miał powodu do narzekań.

Jako, że już dwie godziny przed zachodem słońca udało nam się wyjechać z Osz stało się jasne, że nawet do granicy z Tadżykistanem dzisiaj nie dojedziemy, nie mówiąc o jeziorze Kara Kul.



Stało się jasne, że tego dnia nie dojedziemy nigdzie - w związku z tym nocleg wypadł improwizowany. Ot, o zmierzchu skręciliśmy w boczną drogę i znaleźliśmy zupełnie fajną

miejscówkę pod wiszącą skałą tuż nad pięknym strumykiem, który nieco zanieczyściliśmy tego wieczora. Dodam jednak, że był to wieczór bezalkoholowy i jako taki wrył się nam w pamięć.

Kolejny poranek i po raz kolejny to Czysty Jarek budził nas swoim parsaniem w lodowatej wodzie. Codzienna rutyna, zwijanie obozu, kulbaczenie wierzchowców i w drogę: Tadżykistan czeka. Po drodze, przed Sary Tash, ostatnią wiochą w Kirgizji, czekała nas piękna droga na przełęcz 40 lecia Kirgistanu. Może i nie była najwyższa (3541 m), ale ładnie skrojono górę tą drogą. Miłosz siadł tyłem na motocyklu i zabawiał się w kamermena, efekty zobaczycie na filmie ;).

Cały czas dopisywała nam pogoda, na przełęczach było wprawdzie około zera stopni, ale poza tym towarzyszyło nam piękne niebo, chmurki zaś pojawiały się tylko po to, by ładnie wyglądał kadr. Jak nam było bardzo zimno to myśleliśmy ciepło o chłopakach w Maroku podśmiewając się, że skoro pojechał tam Paweł to na pewno zaleje im tę Saharę.

Sary Tash nie okazał się być metropolią, w lewo droga prowadziła przez Irkesztam do Chin, w prawo szedł asfalt na Duszanbe, a na wprost wiódł Pamirski Trakt czy jak kto woli Pamir Highway - powstałe w latach 1931-1934 dzieło sowieckich drogowców. Bezkompromisowo wytyczona trasa do Khorogu prowadząca na wysokości sięgającej 4700 metrów.

I właśnie staliśmy w dolinie ałajskiej na jakiejś chorej wysokości(3300 m), a przed nami roztaczała się panorama północnej ściany Pamiru w śnieżnym przybraniu. Naprawdę staram się, by opis nie był zbyt poetycki, ale zajebistość tego widoku jest obiektywnie wielka i wszyscy z niedowierzaniem patrzyliśmy na prostą jak strzełił asfaltową drogę, która niknęła gdzieś w tych siedmiotysięcznych górach.

Tymczasem musieliśmy się zaopatrzyć na owe 12 dni wspomiane przez Marco Polo. Sklepik do którego wpadliśmy zanotował tego dnia swoje miesięczne obroty, po prostu wymietliśmy mu półki ze słodyczy, ryb w puszkach, batonów, czekolad i wódki.



Później przyszedł czas na motocykle - jedyne dostępne paliwo miało według sprzedających 80 oktanów, wyciągano je z szopy i z jakiejś konewki nalewano do naszych zbiorników. Lejąc te wachę wiedzieliśmy, że musimy na niej wjechać na ponad 4500 metrów, zawory zdawały się dzwonić już na sam widok tego co wlewamy do zbiornika. Silniki jednak pracowały równo, choć maksymalna prędkość jaką osiągnęliśmy na równej drodze nie przekraczała 105 km/h. Spalanie za to było imponujące, Afryki brały około 8,5 litra na 100 km, beemki niewiele mniej.

Granica kirgisko-tadżycka przeszła lekko, wart wspomnienia jest jedynie komiczny incydent z Francowym kaskiem. Kiedy właściciel pojazdu oddalił się, kirgiski pogranicznik zaczął nawlekać skorupę na swój azjatycki łeb.

Pastor chcąc zniechęcić intruza rzucił:

- U niego blechy (czyli wszy)
- U mienia tożę - rezolutnie odparł żołnierz i nasadził wreszcie kask na swój skośny czambuł. Trzeba było widzieć minę Franca...

Za kirgiskim postem droga poszła mocno do góry, i skończył się asfalt. Kizyl Art, graniczna przełęcz była na 4280 metrów, ale widoki były niespecjalne tym razem. Motocykle prychnęły i się dławiły zbyt bogatą mieszanką, a moja babcia w ogóle ze dwa razy zdechła nie chcąc ciągnąć na tym co jej wlałem.



No, ale w końcu wtargała te 200 kilo żywej wagi +kufry i tankbag na przełęcz. Kiedy zeszliśmy z motocykli i my poczuliśmy, że coś się z nami stało, lekkie zawroty głowy, trochę się czuliśmy jak na rauszu, a niektórzy twierdzili, że jak na lekkim hajju. Tadżycy byli mili i odprawili nas szybko kasując po 5 dolców od motocykla za coś tam. Jak sami przyznali powinni wziąć po 15, ale musieliby wystawiać jakiś kwit - lepiej więc chyba się dogadać. Dogadaliśmy się. Do zachodu pozostała jeszcze godzinka, a myśmy mieli jakieś 80 km do przejechania. Nocleg zaplanowaliśmy nad Kara Kul, jeziorem położonym 3923 m. n.p.m. Jeziorko powstało parę milionów lat temu na skutek upadku meteorytu, a teraz musiało się przygotować na naszą wizytę.

Na szczęście po kilku kilometrach pojawił się asfalt, a droga przyjęła zaskakująco prostą formę - jeden zakręt przypadał na 5 kilometrów, więc nawet nasz v-max gwarantował, że dojedziemy na czas. Po lewej stronie drogi ciągnęła się postsowiecka systema, pas urządzeń granicznych odgradzających bywszy Sojuz od Kitaja. Roślinności żadnej nie było, jechaliśmy absolutną pustynią położoną 4000 metrów nad morzem.



Uznałem więc w pierwszej chwili, że to fatamorgana: na końcu prostej zobaczyłem człowieka, a w miarę zbliżania się dostrzegłem, że jest to ubrany w zachodnim stylu piechur z plecakiem. Hamujemy.

Bruno jest Francuzem, idzie z Pendżykmentu do Kashgaru, w podróży jest już 7 tygodni. Trochę nam szczyry opadły. Twarz strzaskana wiatrem, popękane wargi, skóra łuszcząca się na nosie, bez rękawiczek, namiotu... Z zawodu nauczyciel, pół roku uczy, pół roku chodzi. Nie wiemy czy był normalny decydując się wyruszyć w tę podróż, wiemy że w momencie kiedy go spotkaliśmy już normalny nie był.

- Potrzebujesz czegoś?
- Nie, mam wszystko!
- Może czekolady?

Trzeba było widzieć te oczy gdy do mózgu tego gościa dotarło znaczenie słowa czekolada.

- Macie czekoladę? - oczy rozbłyły mu niesamowitym blaskiem.

Zostawiliśmy go po paru minutach z batonikami, czekoladą i rękawiczkami. Wydawał się być szczęśliwy. I słusznie, bo jakbyśmy nie byli w humorze to mógłby dostać bęcki i przerzucilibyśmy go na chińską stronę bez paszportu.



Zaczęły się posty, jeden posterunek za drugim. Wjechaliśmy przecież do GBAO, Górno Badachszańskiego Okręgu Autonomicznego. Kontrolują nam paszporty, sprawdzają permity na GBAO, wszystko trwa niemiłosiernie długo, bo Tadzycy nie znają alfabetu łacińskiego i odczytanie danych z naszych paszportów zajmuje sporo czasu. Nad Kara Kul dojeżdżamy tuż przed zmrokiem, rozbijamy obóz, a przygląda się temu stadko dzieci, które przybiegły tu z pobliskiej osady. Po chwili przychodzi kobieta i zaprasza do swojego home stay'u. Już się rozbiliśmy i nie mamy ochoty się zwijać - przyjmujemy jednak zaproszenie na kolację.

Spodziewaliśmy się, że to będzie najzimniejsza noc tej wyprawy. Blisko 4000 metrów wysokości musi robić swoje. Jarek kłął każdego dnia rano, bo jego śpiwór trochę odbiegał swoimi właściwościami od tego co deklarowano w opisie. Jójny również nie były szczęśliwe z dokonanego wyboru. Jak kupujemy śpiwór o komforcie -5 stopni to rzadko nastawiamy się, że właśnie w takiej temperaturze będziemy go użytkować.

Do wiochy pojechaliśmy w trzy Afryki, reszta zaległa w namiotach, nawet wódki pić się nie chciało. Włściciel jest nauczycielem, wraz z żoną prowadzi ten hm... hotelik. Turystów w tym roku było sporo: już 15-tu.



Alkoholu się nie napijemy, bo gospodarz jest religijny, a w dodatku dwa dni temu zaczął się Ramadan; jest już jednak po zmroku, możemy więc zjeść kolację. Z sufitu zwisa żarówka, ale od sowieckich czasów generator "nie robotajet". W mieszkaniu jest jednak ciepło, gospodarz dorzuca od czasu do czasu kilka suszonych "placków". Jojny na myśl o zimnym namiocie zarządzają, by im posłać pod dachem, reszta wraca do namiotów.

Siedzimy, pijemy czaj czirnyj i zielonyj, jemy chleb produkcji gospodyni, smarujemy go masłem z jaka, maczamy w śmietanie, w warienii. Gadamy i gadamy. Gospodarze są chyba zadowoleni, turystów przewija się dużo (oczywiście według ich standardów), ale nie sposób się z nimi porozumieć.

- Siadamy razem przy stole, widzimy że oni próbują o coś pytać, ale całkiem się nie rozumiemy.

W Kara kul jest około 60 domów, po co ludzie tutaj żyją nie mam pojęcia. Zimy tu długie i srogie, - 50 stopni nie jest wielkim wydarzeniem, nie ma elektryczności, wody. Mieszkają tu sami Kirgizi, hodują swoje jaki i podobnie odporne na temperatury barany. Ich pradziadowie wędrowali w niziny na zimę.

Ci zostali tu osiedleni przez Związek Radziecki, by remontować Pamirski Trakt i przyzwyczajeni do życia w murowanych domach nie potrafią już podążać za rytmem wyznaczanym przez przyrodę



Rosyjski daje nam jednak wielką przewagę w tych krajach. Goście z Zachodu nie pogadają na takie tematy.

Rankiem śniadanko u gospodarzy i śmigamy w stronę Murgabu. Po drodze mamy coś do zrobienia: kilka fotek na wysokości 4655 metrów, najwyższym punkcie naszej trasy. Podjazd na Akbaital jest dość łatwy, ale motocyklom coraz bardziej brakuje mocy. Krzysiek ma znów problemy ze stelażem i używamy pasów, by unieruchomić kufry. Na przełęczy Jarek nie czuje się najlepiej i zmyka w dół, a my robimy foty. Aga z pewnymi oporami swoim błyszczkiem do ust maluje na dupie Pastora dwie piątki, ustawia nas i w robimy pamiątkowe zdjęcie. Ja wygrywam z Francem 2 piwa, założył się że na tej przełęczy będzie śnieg. Zakład trochę nieuczciwy, bo ja wiem, że zimy tutaj choć tak mroźne są praktycznie bezśnieżne, ale cóż browar jest browar...

Droga do Murgabu jest nudna, oczywiście po tak ciekawej Kirgizji. Z lewej góry, z prawej góry... Trochę rozczarowuje ten Pamir Highway. Taka wysokość, a tutaj non stop asfalt, no może poza przełęczami



W Murgabie zajeżdżamy pod milicję, trza zrobić rejestrację za 30 dolców; jak jej nie zrobimy to kara wynosi 10 razy tyle. Niby mamy na to 3 dni, ale nie zdążymy dojechać do Khorogu w tym czasie. Milicjanci są nam niechętni, niby mogą, ale nie ma jednej kobity, dzwonią do niej, potrzebne są ksera paszportów i permitów na GBAO. W miasteczku jest tylko jedno ksero w szwajcarskiej fundacji. Jadę tam, ale jest zamknięte, znajduję w końcu stróża, ściągamy kierowniczkę, ale okazuje się znowu, że nie ma ropy do generatora i prądu niet. Za jedną trzecią miesięcznej pensji (czyli 12 dolców) kupuję mapę GBAO i wracam na milicję. Nikt się z niczym nie spieszy: zarejestrujcie się w Khorogu. Jasne, ale dajcie papier, że u was byliśmy i nas nie zarejestrowaliście.

Po oporach dają, że nas zarejestrowali tylko nie wzięli kasy. Jeszcze tylko poszukiwania paliwa - stacji oczywiście nie ma. Tankujemy z jakichś brudnych pięciolitrowych petów i ruszamy w drogę. Krajobraz nie zmienia się istotnie. Nuda. Zaczynam się niepokoić czy tak przypadkiem nie będzie do samego Duszanbe, tyle sobie obiecywaliśmy... Wieczorem skręcamy w prawo i rozbijamy się nad kolejnym jeziorem. To Sasyk Kul - 3823 metry. Poczynamy się, że to niżej niż wczoraj.



Trochę kluczymy, krzyczymy na siebie, ale w końcu postanawiamy się rozbić na wzgórzu w jakichś ruinach. Pojawiają się dwaj młodzieńcy i okazuje się, że to żadne ruiny tylko hotel, była poradziecka baza wojskowa. Są nawet łóżka i mogą napalić w piecu, pijemy coś do kolacji a ja zasypiając w namiocie zastanawiam się kto był twardszy: ci którzy wybrali namiot czy Ci, którzy zdecydowali się na spanie wewnątrz tej rudery.

Wieczorem mieliśmy naradę. Potraciliśmy trochę czasu i nie wszystko chyba da się zrealizować. Nalegam by zgodnie z planem zjechać jednak z Pamir Highway w stronę Afganistanu, wolę odpuścić Samarkandę, w której już byłem na rzecz pogranicza afgańskiego. Jarek oponuje, Samarkandę widział na zdjęciach i jest dla niego bardzo ważnym punktem wycieczki. Liczymy jeszcze raz kilometry, Pastor marudzi, że w sobotę musimy wyjechać busem, żeby na następny poniedziałek zdążyć do roboty. Trochę poróżnieni kładziemy się spać. Ja tam jutro skręcam w lewo i już.

Rano było przeraźliwie zimno, niebo było bezchmurne i w promieniach wschodzącego słońca dało się jakoś dojść do źródelka, ale kałuże wody wokół niego były zamrożnięte



Toaleta była więc krótka. Tego ranka zrobiliśmy zaledwie kilka kilometrów. Franek stanął a Pastorowa diagnoza była okrutna: koniec jazdy. Wał został dosłownie zmielony. Franek ma kilka takich w swoim garażu, ale nie wziął żadnego ze sobą. Zapewne i on i my myśleliśmy o tym co wiozł ze sobą. O tych pulpetach, sokołowskich konserwach, zapasowych oponach i innych kilogramach rzeczy, które się nie przydały i o tych dwóch kilogramach stali, których nie wziął oszczędzając na wadze. Sytuacja nie była przejrzysta. Byliśmy na jednym z końców świata, na wysokości 4000 metrów, na drodze, którą przejeżdża zaledwie kilka aut na dobę. Do Murgabu czy Khorogu mamy około 200 kilometrów w każdą stronę. W dodatku na horyzoncie wciąż nie widać było wycieczki niemieckich motocyklistów na GS-ach, którzy wiozą zapasowe wały kardana. Po prostu porażka. Bumę trzeba dostarczyć do Sokoluku pod Biszkekiem: ponad 1000 kilometrów

stąd. Franc stał trochę bezradny, Pastor z Jojną walczył ze śrubami przygotowując motocykl do holowania. Wyprawowy mechanik dobierał się coraz bardziej do Francowej bomy rozłączając w końcu skrzynię, a afrykańskie hieny doły w tym czasie jej zbiornik, by łatwiej się ją ciągnęło.

Wyjechałem w końcu do Alichur, położonej 15 km stąd wiochy którą wczoraj mijaliśmy. Na miejscu dogaduję się, że będzie dzisiaj jechał z Khorogu jakiś Kamaz i być może zatrzyma się tutaj o ile będzie miał jakieś wolne miejsce...



Dojeżdża reszta ekipy, lądujemy w domu nauczycielki angielskiego, kobieta zarabia 30 dolarów miesięcznie i nie jest to zła pensja. Dostajemy jakiś czaj, coś do podgryzania i walczymy z Pastorem. Postanawia on bowiem wracać z Francem... Bardzo dużo czasu zajęło nam wybicie mu tego pomysłu z głowy. Łazimy po wiosce szukając kogoś kto jest w stanie przetransportować motocykl. Porażka! Jakiś koleś uruchamia na pych swojego moskwicza kombi i pokazuje, że da się złożyć siedzenia. No do Murghabu może bym się czymś takim odważył, ale dalej przez te wszystkie przełęcze? W końcu przyjeżdża Kamaz i zaczynają się negocjacje.

Sytuacja jest trochę absurdalna. My próbujemy pokazać, że nie zależy nam aż tak bardzo, a przecież widać jak na dłoni jak bardzo jesteśmy w dupie, a facet próbuje pokazać, że wcale nie musi nas zabrać. Że aż tak bardzo nie zależy mu na tej kasie, którą od nas wyrwie. Chce żebyśmy sami zaproponowali cenę, my że to jego auto i on powinien, w

końcu gościu mówi, że za kurs do Biszkeku to liczy sobie 1000 dolarów, a za 500 może dowieźć do Osz. Narada na boku liczenie kasy i uzgadniamy, że za transport do Biszkeku nie zapłacimy więcej niż 350 dolarów. To tutaj i tak fortuna. Z drugiej jednak strony wiemy ile taki Kamaz pali i ile kosztuje benzyna, której i tak brakuje.



Targi trwają dobre 40 minut, trwa pojedynek na miny, przygląda się temu pół wsi. W końcu dobijamy targu. Staje na 250 dolcach do Osz, ale facet dostanie kasę dopiero wtedy jak znajdzie za 100 dolarów w Osz transport motocykla do Sokołuku. Pstrykamy zdjęcia po to żeby wiedzieć jak wygląda facet, który zabije Franca, filmujemy numery rejestracyjne, żeby milicji łatwiej go było znaleźć. Franc jest oszołomiony. Wciągamy beemkę na pakę, a jego wpychamy do szoferki. Już wiem jak wyglądał Danton idący na szafot.

Franek dotarł do Sokołuku bez przeszkód. Szofer go nie tylko nie zabił, ale też nakarmił. W Osz znalazł transport i bez kłopotów razem ze swoją bumą Franc znalazł się w Sokołuku. Bardzo mu się tam chyba spodobało i jak go ponownie spotkaliśmy miał już nawet lekko skośne oczy. Wrażenia miał inne niż my, choć jak nas zapewniał również były ekstremalne. Kupił żonie piękną czapkę. Zoja była szczęśliwa kiedy wyjeżdżając go zabraliśmy..

Kamaz podążył na północ, a my oddaliśmy się w drugą stronę. Po 30 kilometrach skręcamy w lewo.



To droga do granicy i oczywiście koniec asfaltu. O dziwo zaczynają się coraz dłuższe piaszczyste odcinki. Z niepokojem patrzę na Krzyśka. Ma z nas zdecydowanie najmniejsze doświadczenie offroadowe, a w dodatku jego trampek jako jedyna maszyna jest na szosowych oponach. Krzysiek trochę kaleczy, ale daje radę. Na każdym postoju dostaje świetną radę w stylu: jak widzisz, że jest przed tobą miękko, to dzida i nie hamuj... Jak musisz hamować to tylko tyłem itp. Kilka dni później posuwał się już szybko nie opóźniając naszej jazdy. Albo my jesteśmy takimi świetnymi nauczycielami albo on taki zdolniacha...

Przejeżdżamy przez przełęcz Khargush (4344 metry), widoki znowu niespecjalnie atrakcyjne i zjeżdżamy w dół do granicy afgańskiej. Przed graniczną rzeką Pamir znowu zatrzymują nas żołnierze, to tadżyccy wopiści. Jeszcze do niedawna strzegli granicy wraz z Rosjanami, ale od trzech lat robią to samodzielnie. Trochę są zdziwieni, ale widzieli chyba już innych wariatów. Dostają jakieś fajki, notują nazwiska i pozwalają jechać.



Z prawej strony mamy Pamir, z lewej płynie rzeka o tej nazwie, a za nią Afganistan ze wspaniałym, ponadsześćtysięcznym szczytem Koh-e Pamir. Nic nie wskazuje, by coś jechało tą drogą przez ostatnie kilka dni. Jadę pierwszy, kolejni przebijają się już w tumanach kurzu. Droga staje się bardzo niebezpieczna, przepaści z lewej strony skłaniają do jazdy tuż przy skale. Nawet strach spojrzeć w lewo, ile tam jest metrów? 200, 300? Już zmierzcha, a tutaj nie ma szans na rozbicie namiotów. Postanawiamy napierać aż do Langaru, pierwszej tadżyckiej wsi w dolinie Wakhanu.

Droga wiedzie coraz niżej, ostatnie kilkaset metrów w pionie wiedzie serpentynami, które pokonujemy już nocą. Do końca życia nie zapomnę widoku tych sześciu motocyklowych świateł wijących się wśród podnoszonego kurzu na tym zjeździe. Nieoczekiwanie okazuje się, że we wsi jest hotelik, zatrzymujemy się w nim wzbudzając bezbrzeżne zdumienie dwóch szwajcarskich dyplomatów na wakacjach, którzy też tego dnia tu się zatrzymali.

Wyruszyliśmy bardzo wcześnie, droga wiodła wsiami położonymi wzdłuż rzeki, Afganistan w tym miejscu jest wyjątkowo wąski. Pakistan był oddalony zaledwie o 15 kilometrów. Z prawej strony mieliśmy pamirskie zbocza sześciopółtysięcznych pików Marksa i Engelsa, a po lewej równie wysokie góry Hindukuszu.



Rzeka Pamir łączy się w tym miejscu z Wakhanem i dalej płynie jako Piandź, wciąż rozdzielając Tadżykistan i Afganistan. Przejedziemy wzdłuż niej około 400 kilometrów. Piandź czasem rozlewał się na kilkaset metrów, by nagle przyspieszając swój nurt zmieścić się w kilkudziesięciometrowej szerokości kanion.

Byliśmy atrakcją tego miejsca, a ono było naszą. Na niektórych polach wciąż trwała zbiórka zboża i sierpy były w użyciu. Osły chodziły w kieratach młóćąc zboże, a krowami orano pola. XXI wiek... Zaskoczyły nas rude włosy części mieszkańców, w czarnowłosej Azji wyglądają co najmniej dziwnie. Okazuje się, że w ten sposób odzywa się historia: to geny żołnierzy armii Aleksandra Macedońskiego, którzy zabawili tu przez dłuższy czas.

Podążaliśmy w stronę Ishkashimu patrząc to na drogę, to na wskaźnik kilometrów analizując gdzie też nam zabraknie paliwa. Podziwialiśmy ścieżki po afgańskiej stronie, które poprowadzono w tak odważny sposób, że chyba tylko ślepy osioł zdecydowałby się nimi pójść.



O transporcie samochodowym po drugiej stronie nie było w ogóle mowy. Ze zdziwieniem jednak zauważyliśmy, że afgański feudalizm prezentuje się zdecydowanie lepiej niż postsowiecka gospodarka agrarna Tadżykistanu. I tak z rozdziawionymi jarami, na resztkach paliwa dojechaliśmy do Ishkashim. Okazało się, że i tu paliwa nie ma. Na szczęście były to tylko chwilowe kłopoty i powiedziano nam, że za 3 dni już będzie.

W Pamirze żyją Ismailici. Muzułmanie to głównie szyici i sunnici. Ismaelici są w tym rozumieniu mało znaczącą sektą, ba przez niektórych uważani za heretyków. W Pamirze jednak stanowią większość. Ich religijnym przywódcą jest Aga Khan, wykształcony w Harvardzie obywatel Szwajcarii. W Tadżykistanie jego fundacja robi wspaniałą robotę: nowe mosty, drogi, szkoły, uniwersytet w Khorogu to jej zasługa. Khan jest dla tych ludzi co najmniej tym kim papież był dla Polaków. Po kilku minutach rozmowy w siedzibie fundacji dostaliśmy kilkadziesiąt litrów paliwa, wystarczająco dużo by dojechać do Khorogu.



Byliśmy dość nisko - na 2500 metrach, z powodu upału na każdym postoju systematycznie się rozbieraliśmy. Na szczęście droga zrobiła się znów asfaltowa i można było nieco odkręcić manetkę, dzięki temu do Khorogu przyjechaliśmy pod wieczór. 25-tysięczne miasto leżące na wysokości 2100 metrów w miejscu gdzie Gunt wpływa do Piandżu, jest stolicą Górno Badachszańskiego Regionu Autonomicznego. Całe GBAO ma powierzchnię jednej piątej Polski, a żyje tu zaledwie 250 tysięcy mieszkańców.

Khorog okazał się jednak być prawdziwą metropolią ze skrzyżowaniami, internetem, agencjami turystycznymi, a przede wszystkim stacją benzynową! Zalogowaliśmy się w bardzo przyjemnym hoteliku, który jeszcze w Polsce wyszukaliśmy w necie. Nie było tanio: 7 dolarów z kolacją i marnym śniadankiem. Tę noc i rano zapamiętają przede wszystkim Pastor i Mio. Obaj rzygali (bez związku z alkoholem) i rano o jeździe nie było mowy. I tak parę rzeczy trzeba było załatwić, zapłaciliśmy za nasze permity na GBAO i odebraliśmy ich oryginały, dokończyliśmy rejestrację



Mio wprawdzie wyglądał na półzywego, Pastor jednak na co najwyżej ćwierćżywego. Jarkowi udało się w końcu koło 14-tej postawić go na nogi i wyruszyliśmy z Khorogu.

Znowu na Pamir Highway, który opuściliśmy dwa dni temu. Nie wiem doprawdy czemu wydawało mi się, że droga będzie przypominać tę na pamirskim plateau. To był największy koszmar naszej podróży, nie było dłuższych prostych niż kilkadziesiąt metrów, to po czym jechaliśmy nie nazwałbym ani asfaltem, ani szutrem. Droga miała tysiące zakrętów, a każdy zakręt miał tysiące dziur. Przesuwaliśmy się bardzo głębokim

wąwozem, a droga była wykuta w skalnej półce zawieszanej nad rzeką. To na tym odcinku rozleciał się stelaż Mio, to na tym odcinku pękł stelaż Jojny. Nie dało się jechać wolno, a tym bardziej nie dało się jechać szybko. W dodatku częste na tym odcinku ciężarówki podnosiły z drogi kurz i wyglądaliśmy koszmarnie. Droga wykańczała i nas i motocykle. Robiło się ciemnawo, a o rozbiciu namiotu nie było mowy. Wprawdzie co kilkanaście kilometrów droga się na moment rozszerzała, ale tablice z napisem "Uwaga miny" skutecznie nas zniechęcały do prób obozowania. Jakoś sobie nie wyobrażałem że możemy tędy jechać nocą



A jednak! W końcu zdecydowaliśmy zatrzymać się we wsi w przydrożnej czajchane. Właściciel zrobił kolację i pozwolił rozbić namioty, ale niektórzy woleli spać pod chmurką.

Kolejnego dnia uwalniamy się wreszcie od Piandżu i Afganistanu, atakujemy przełęcz Sakhirdasht (3252 metry). Mijamy dziesiątki czołgów i transporterów opancerzonych przypominających o tym, że wojna domowa skończyła się zaledwie kilka lat temu. Przy pierwszych namiętach robimy zdjęcia, kolejne mijamy niemal obojętnie. Przemysł marząc o cywilizacji, hotelu z ciepłą wodą etc. Droga ani myśli się poprawić, chyba jest nawet gorsza niż poprzedniego dnia, góry niby niższe, ale co z tego? Ruch coraz większy, traktor skręca bez uprzedzenia i Jarek leży. Beemka trochę tylko ucierpiała, ale gmoł nie miał już daleko do cylindra. Tym razem Allah był z nami. Był i ze mną, gdy z mojego tankbaga wyleciał portfel z paszportami. Zauważył go na szczęście Pastor. Pod wieczór w końcu dojeżdżamy do asfaltu, odkręcamy manetki i pełne heble! Asfalt był tylko na chwilę



Na jednym z takich tadżyckich żartów z asfaltu Mio porządnie wygiął przednią felgę. W dodatku z mojej Babci dochodzą bardzo podejrzane dźwięki z lewej strony i tuż przed Duszanbe zatrzymuję się. Konsylium w składzie Jojna i Pastor klnąc na czym świat stoi mnie i mojego mechanika próbują rozkręcić babcię. Podejrzany wydaje się być luz na zębatce zdawczej, ale poza tym wygląda wszystko ok. Do Dusznabe wjeżdżamy już o zmroku, obowiązkowo kolejna kontrola i już jesteśmy w centrum.

Bez kłopotów znajdujemy hotel, przy którym na stojance stoją dwie szwajcarskie tenery. Chłopaki są w drodze od 4 miesięcy, byli trochę w Mongolii, a teraz włączają się tutaj. Później przez Chiny jadą do Indii, powinni dojechać do Goa w okolicach Bożego Narodzenia. Żeby nie było im zbyt miło znajduję w oponie jednej z tenerek gwoźdź. Wyciągnięciu towarzyszy syk powietrza. Mają chłopaki zajęcie...

Tego wieczora był i ciepły prysznic, piwo i wyżerka w knajpie. Bosko.

Samarkanda czeka, chcemy dojechać to musimy to zrobić dzisiaj. Na stacji benzynowej z jakiejś łady pada: Polacy?



No Polacy. Kilku pracowników Uniwersytetu Opolskiego jest zdumionych naszym widokiem. My nimi także.

Kilka kilometrów dalej Pastor zaczyna jeździć wężykiem, ledwie udaje mu się utrzymać na drodze. Niby był czysty asfalt, a jednak udało mu się rozciąć przednią gumę. Przecięcie jest duże, bezdętkowa opona nie da się załatać, pakuje więc do środka dętkę i już po godzinie ruszamy dalej. Jedziemy międzynarodową trasą łączącą dwie stolice: Duszanbe i Taszkient. Przed sobą mamy góry Fan i przełęcz Anzob (3372 metry),

Duszanbe leży na wysokości zaledwie 1000 metrów więc podjazd jest imponujący, widoki również. Ze względu na swą międzynarodowość trasa jest bardzo zatłoczona. Wielkie ciężarówki z trudem wspinają się na wzniesienia, wszystko tonie w kurzu i każde wyprzedzanie jest ryzykowne. Na tym odcinku robimy to i z prawej i z lewej strony. Po kilkudziesięciosiekundowej jeździe za ciężarówką wolę odkręcić na maksa w nadziei, że z przeciwka nic nie jedzie niż dłużej tkwić w tym białym pyłe.



Na górze było zimno, więc fota i zjazd. Było nawet gorzej niż na podejździe, wymijamy dziesiątki opłi, które jadą z fabryki do salonów samochodowych w Tadżykistanie. Po tej drodze to one na pewno nowe nie będą...

I znowu góry, dzisiaj tylko gnamy, droga za przełęczą znośna, mijamy Iskander Kul wspaniałe jezioro, które było w planach, mijamy Jagnob nawet się nie zatrzymując, pomykamy wzdłuż Zerawszanu nie pstrykając nawet fotki. Jakaś paranoja nas owładnęła. Gonimy do tej Samarkandy zapominając prawie o tankowaniu. W końcu, już na oparach, znajdujemy wiejską stację benzynową, leją nam wachę oczywiście z jakichś konewek, a Pastor w tym czasie przejmuje od właściciela stacji spawarkę i dobiera się do stelaży Mio i Jojny. Iskry się sypią, ręce trzęsą. Robi się ciemno. Krótka narada, 9 osób ma 9 zdań. Rozbijać się? Jechać do Pendżykmentu? A może ciąć na Samarkandę? Wbrew własnemu przekonaniu popieram pomysł, by jechać nocą do końca. Drogi niby są puste, ale... Na granicę dojeżdżamy około 21. Do Samarkandy już tylko 60 km, ale tu się nikt nie spieszy, jesteśmy sami, tylko pogranicznicy i my.

- Kto starszyna?

Idę do baraku z paszportami, wertują, oglądają. Patrzą na pieczątki, rejestracje..



- Dobra, po 90 dolarów od motocykla i możemy jechać.

Jakie 90 dolarów? Grzebią w dokumentach i wyciągają jakieś formularze, instrukcje itp. No według tych papierków rzeczywiście wychodzi po 9 dych od motorka.

Targi trwają półtorej godziny. Użyto wszystkich znanych sposobów negocjacji, wypróbowano kilka nowych. Płacimy do łapy 90 dolarów (za wszystkie motorki) i ruszamy. Granica uzbecka jest zamknięta, pogranicznik z kałachem krzyczy w stronę budynku: turyści przyjechali!

Wpuszczają nas pojedynczo przez furtkę, przejeżdża Jarek, ja i Pastor. Mio nie mieści się w furtce ze swoimi kuframi i reszta musi już przejeżdżać przez jakiś rów wypełniony cieczą, która ma coś odkażać. Formalności trwają z pół godziny, uzbekcy przeszli na alfabet łaciński już kilka lat temu, ale starsi wola cyrylicę, bo te literki znają. W efekcie zamieszania Mystek wjeżdża do Uzbekistanu na Hondzie Transport. Ciemno strasznie, ale dajemy rade, Jojna jedzie obok mnie i udajemy światłami że jesteśmy samochodem;



jak jedziemy gęsiego to każdy nas oświetla długimi z czystej ciekawości. Koło pierwszej w nocy parkujemy pod Registanem, największym zabytkiem Samarkandy. Nocni jeźdźcy, zjebani jak psy, zalegamy na murkach i nikomu się nie chce ruszyć w poszukiwaniu noclegu.

Czysty Jarek rusza z Miłym i wracają z kiepskimi informacjami. Hotel 30 dolców od głowy i w dodatku bez wody. Staję na czele frakcji namiotowopodchmurkowej i wyruszamy poza miasto. Gdzieś w ciemnościach przy autostradzie znajdujemy kiepską miejscówkę w sadzie, bez wody, wśród porzrzućanego obornika. Niektórzy w namiotach, inni tylko na karimatach zasypiamy w kilka minut.

Gospodarze rankiem przynoszą jabłka i pyszne winogrona. Zwijamy się w 10 minut i jedziemy do Samarkandy. Chyba jest nam wszystko jedno: motocykle zostawiamy na parkingu, kaski i wszystkie bety także, pod opieką jakiegoś staruszka. Zapewniano nas że problem kradzieży w Uzbekistanie został rozwiązany modelowo i można zostawić moto z kluczykami w stacyjce.

Za kradzież grozi rozstrzelanie, sprawdzona metoda wyeliminowała skutecznie złodziei. Gdyby tak u nas zrobić to Paweł z Jasła załapałby się na zasilek (nie, nie dlatego że kradnie, ale dlatego że nie miałby kogo łapać).



Podzieliliśmy się na grupy i heja. Kasę zmieniamy na bazarze. Za 100 dolców otrzymujemy kupki banknotów spiętych gumką. Nasze ego staje się od razu większe. Turkusowe kopuły Samarkandy zrobiły na nas duże wrażenie, ale mimo wszystko i tak uważam, że są to średniowieczne perły w postsowieckim gównie.

Nie warto i już. No, ale ja byłem tu już 10 lat temu, pozostali mieli pełne prawo przekonać się o tym osobiście.

Koło 16-tej wyjeżdżamy, kryzys paliwowy w pełni, mnóstwo stacji, a wszystkie zamknięte. Lejemy od spekulantów po 8 litrów, bo podobno dalej już jest lepiej z wachą. Do Taszkientu prowadzi autostrada, taka trochę środkowoazjatycka z osłami i baranami na poboczu, ale mimo wszystko dwa pasy w każdą stronę... Znajdujemy w końcu stację z paliwem, tankuję jako pierwszy i do mojej Afryki wchodzi 28 litrów.

O żesz kurde... W dodatku próbują kantować na cenie i udają, że nie mówią po rosyjsku. Cena nie jest może zabójcza, bo wychodzi coś nieco ponad 50 centów za litr, ale mimo wszystko...

Znowu ciemności, od dobrej godziny rozglądam się za jakimś miejscem na obóz, ale wokół ni rzeczki ni drzewka, jedziemy wzdłuż niekończących się pól bawełny przedzielanych rowami melioracyjnymi.



W końcu koło 20-tej kiedy już mijamy siedemnasty całkowicie nieoświetlony zaprzęg traktor+przyczepa wracający z bawełną uznają, że dalsza jazda jest bezsensowna, niebezpieczna itd.

Skręcamy przy pierwszej okazji w prawo i jakiegoś tubylca pytam o możliwość rozbicia namiotu. Jego reakcja nas zadziwia, facet pakuje się zamiast Miłosza na moje tylne siedzenie i kieruje nas na swoje podwórko w pobliskim kiszłaku. Jechał wprawdzie do pracy, ale zamiast siebie posyła tam 18-letniego syna; żona i córka już szykują kolację.

Dom jest z gliny, sufit z jakichś gałęzi przykrytych blachą, ale wewnątrz jest czysto i ciepło. Ba, jest nawet prąd. Dajemy gospodyni to co kupiliśmy na targu w Samarkandzie, ale na stole lądują miejscowe przysmaki. Chleb pieczony w piecu stojącym na zewnątrz robi furorę, do tego czaj, płow, jakaś zupa, jest ramadan, ale na stół trafia wódka. Wstyd nam, ale nie mieliśmy swojej. Na podwórzu robi się aż gęsto od ludzi, przyszło chyba pół wsi. Przy naszym stole zasiada brat gospodarza i miejscowy mułła.



Gadamy o życiu, porównujemy ceny, pensje. Rozprawiamy o bawełnie, o tym jak trudne jest tu życie, pytamy kiedy pada śnieg i jak gorąco jest latem. Pojawia się wspaniały klimat i ten wieczór u kołchoźnika z kiszłaka zagubionego wśród pól bawełny zapamiętamy na długo.

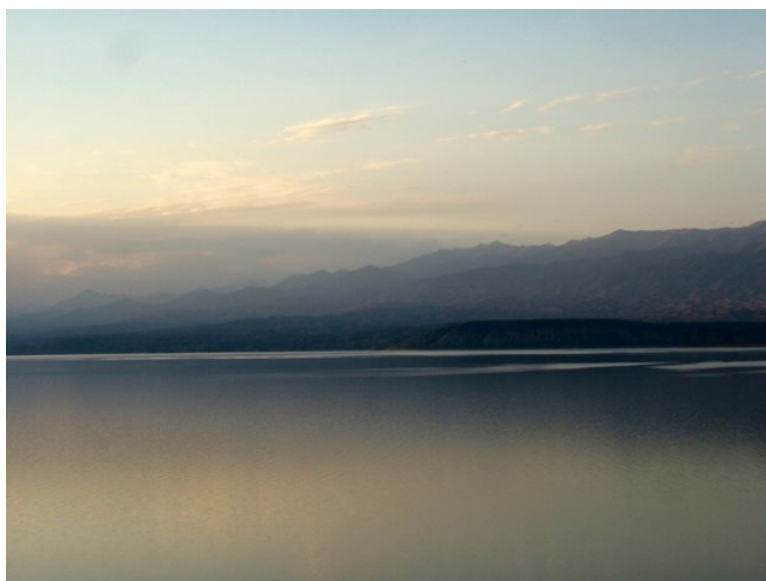
Rankiem żegna nas cała wieś, 5-letni Said, syn gospodarza, dostępuje jeszcze zaszczytu zrobienia rundy honorowej po wsi na baku Afryki i ruszamy dalej.



Do Taszkientu dobijamy szybko, zatrzymywani tylko przez coraz częstsze posterunki. Na jednym z nich żegnamy się z Mystkiem, który "leci" na Czimkent i dalej na dwóch kołach do Polski. My uderzamy na Biszkek. Z Taszkientu droga prowadzi coraz bardziej pod górę i - co nas zdumiewa - zamiast się pogarszać staje się coraz lepsza. Tylko te posterunki... dostajemy już szalu stając co 20-30 kilometrów za każdym razem otaczani przez grupkę ciekawskich chcących wiedzieć jaką jest prędkość, jaka konsumpcja, skąd to i jak to się dzieje.

Za przełęczą Namczik (2267 metrów) skręciliśmy na północny wschód na Namangan. Chcieliśmy tam właśnie przekroczyć granicę skracając sobie o 400 kilometrów drogę przez Kirgizję. Na przejście dotarliśmy tuż przed 20-tą, a chwilę wcześniej czarny kot przebiegł mi drogę. Niektórzy uważali, że był to pies, ale i tak zapowiadało to kłopoty.

I rzeczywiście: granica zamknięta. W dodatku innostrajców nie puszczają tutaj w ogóle. Nadejście 190 km na południe, za Andżan!



Nie muszę chyba dodawać, że na przejściu pod Samarkandą, poinformowano mnie, że możemy tędy przejechać. W dodatku dziś kończy nam się uzbecka wiza, podejmujemy wyzwanie i pędzimy w stronę Andżanu. Nocą, przez wsie, wśród kolejek traktorów z bawełną. Na łeb, na szyję, na kończącej się benzynie (po drodze nawet Pastorowi - zbiornik 48 litrów - zabrakło paliwa). Na granicę wjeżdżamy sześć minut po północy. I tak nic z tego by nie było. Granica zamknięta jest od 22-giej.

Wściekli na siebie i cały ten Uzbekistan jedziemy gdzieś "za siebie" i nocujemy w polu bawełny. Ranek jest ciężki jak atmosfera wśród nas - przeczuwam kłopoty. Jest niedziela, do Biszkeku mamy jakieś 700 kilometrów przez bardzo wysokie góry. Bus na pewno nie odjedzie dzisiaj, tak jak było zaplanowane. Mamy jednak nadzieję, że zdążymy na wtorkowy samolot do Moskwy.

Na granicy udajemy wariata: wręczamy paszporty i naszą grupową wizę. Pogranicznik wbija pieczątki, oddaje paszporty i już, już witamy się z gąską...

- Nie Izja!

Połapali się! Wiza nieważna, dawaj obratno. Za cziom opazdalis? No i sięgnąłem do socjotechniki, a mój mózg uruchomił synapsy wyszukując w zakamarkach półkul rosyjskich słów nieużywanych przez dziesięciolecia. Facet chce nas odesłać do Andżanu do MWD po przedłużenie wizy. To kosztuje, wiem że dzisiaj nieczynne, no w ogóle porażka...



- No drug, bud' czielawiek. Brat! Ty szto? Wcziera my byli, zakryto było. Bład"! Nie skazali niczewo na granicy.

Gadamy i gadamy. Dochodzimy do tego, że ja żurnalist. Że wsie my żurnalisty. Że już tu byłem, przyjadę jeszcze, że razem walczyliśmy z faszystami, czietyrie tankisty i sobaka. Ba, oberlejtnant Kloss toże Paljak! No i puścił...

E, w Kirgizji to poczuliśmy się jak u siebie w domku, paliwko do pełna. nawet tej lepszej 93 oktanowej wachy. I dzida. Droga z Osz do Jalalabadu jest suuuper, w Uzgenie mieliśmy 110 na budziku, a policjant z radarem tylko nam pogroził - ani myśleliśmy zwolnić. Do zbiornika Toktogulskiego na Naryniu dojeżdżamy po południu. Jakaż zabawa, droga obłądnie równa, ruch bliski zeru, zakręt przechodzi w zakręt, zamykamy opony mając po lewej stronie turkusowy zbiornik, a po prawej wysokie skały. Obiadek, tankowanie i rura dalej.

Było pięknie, ale dzień już się kończył. Toktogul wprawdzie za plecami, ale do Biszkeku wciąż ze 300 kilometrów i dwie przełęcze, każda ponad 3200 metrów. Ubieramy na siebie chyba wszystkie ciuchy jakie mamy. I tak na pierwszej przełęczy jest kurewsko zimno, moja babcia hałasuje niemiłosiernie, ale zawarłem z nią układ że do Biszkeku zajedzie bez zagładania do niej. Afri Mio traci coraz bardziej moc i na przełęczy ledwie wjeżdża. Zjazdy do Susamyru są proste jak strzelił. W dolinie pijemy jakąś kawę, wysyłamy smsa do Franca, czyścimy filtry i heja



Bardzo żałuję, że tym razem nie udało się zobaczyć za dnia Susamyru, ale nocny podjazd na Too Ashuu, a w szczególności 30 kilometrowy zjazd z wysokości 3200 na 800 metrów miał swój niepowtarzalny urok. Nie napiszemy jednak na ten temat ani słowa, żeby wam nie było za bardzo przykro.

Następnego dnia zapakowaliśmy moto na przyczepę, strzeliliśmy misia z Bus Brothers... i już.

Część III czyli Bus Brothers go home

No i co? Fajnie Sambor opisał zasadniczą część naszej podróży? Wprawdzie jeszcze tego nie przeczytałem, ale już wiem że mi się spodoba ;-)

Niestety, teraz już najwyższa pora wrócić do Bus Story. Miała być sobota, ale z tego wszystkiego zrobił się poniedziałek. Tak więc z 2 dniowym opóźnieniem kończymy ładować busa, na gościnnym podwórku u Borysa i Zoji w Biszkeku i trochę po 18-tej wytaczamy zaprzęg w drogę powrotną. We łbach bulgoce od świeżych wspomnień, a tyłki ściska obawa przed powtórką niezbyt ciekawych doświadczeń na wszystkich granicach i spotkaniach z gliniarzami. Ale jechać trzeba więc jedziemy. I co? I fajnie jest! Do Kazachstanu wjeżdżamy w expressowym tempie – po ledwo 50 min (!!!) na granicy! I do tego BEZ ŁAPÓWEK!! Szok nasz jest wielki i radują się dusze nasze. Toczmy się dalej przez step nocą. Znowu dopada mnie wrażenie, że jadę po ruchomym taśmociągu. Koła się kręcą, ale horyzont ciągle stoi w miejscu, a drogi nie ubywa. Ubywa tylko czasu. I paliwa. Mija noc, mija dzień, mija kolejna noc.



Ale były też urozmaicenia. Którejś nocy chłopaki poszli coś zjeść w jakiejś przydrożnej budzie, a ja odsypiałem akurat zmianę w busie. Nagle zapukał w okno jakiś palant i pokazuje coś przy motocyklach. Otwieram odsuwane tylne okienko żeby się dowiedzieć o co mu chodzi, a ten zasraniec trach – porwał pierwszy lepszy kask i w długą! Zanim się

wygrzebałem z busa był już pewnie w sąsiedniej wsi... W ten sposób Franc pozbył się swojego Arai'a. Ładny był. Szkoda.

Wjazd do Kazachstanu z Rosji przez Pietropawłowsk wspominamy niezbyt mile, więc decydujemy się jechać dłuższą drogą przez Kazachstan – w kierunku granicy koło miasta Kustanai. Droga jak droga – długa i nudna. Radio na tym zadupiu odbiera tylko szum fal, więc słuchamy na okrągło jedyne CD jakiego mamy – kupionej przez Franca płyty z kirgiskim folkem. Bardzo szczególna muzyka... zwłaszcza kawałki z samym wokalem śpiewano-dukano-bełkotane przez kastrata po lobotomii albo tracheotomii albo innej poważnej krzywdzie. Od tego cholerstwa wyglądają nam się przebiegi encefalogramów, ale nie mamy nic innego... Na szczęście bliżej granicy łapiemy jakieś ruskie stacje. Gdyby nie to, to podejrzewam, że w końcu przebiegi EKG też by nam się wygładziły



Zasłuchani w te arcydzieła sztuki wokalne płacimy jakieś mało istotne mandaty i napieramy dalej.

Ostatni kawałek przed granicą przejeżdżamy w nocy. Droga gwałtownie się pogarsza. Właściwie to już nie jest droga, tylko pas pozostałości po zbombardowanym (?) asfalcie. Jadę na jedyńce omijając zaprzęgiem co większe wyrwy. Dochodzi koniec mojej zmiany – zrobiłem przez 8 godzin może ze 150 km po tym polu minowym. Zmienił się trochę krajobraz, zamiast stepu mamy teraz dookoła brzozowe zagajniki i do tego zaczął padać gęsty śnieg. Od kilku godzin nie minęliśmy żadnego pojazdu. Żadnego! Widocznie tylko idioci jeżdżą tędy po ciemku. Omijam te dziury, omijam i omijam, aż nagle coś mnie walnęło w czoło. Obudziło mnie tryknięcie łbem o kierownicę. Bus stoi na luzie między

dwiema jamami. Nawet nie wiem kiedy zasnąłem, na szczęście ciągle jesteśmy na drodze, a w zaprzęgu ciągle są wszystkie koła. Budzę Jarka. Jarek złapał za kierownicę i zaraz potem złapał jakieś stany lękowe. Faktycznie dookoła busa w ciemności tańczy kilka par zielonych punktów. Ślepie jakichś zwierzątek. Franc rechocze jak żaba z astmą, że nas zaraz wilki zeżrą, od czego Jarkowi się gwałtownie pogarsza. W świetle latarki wilki okazują się ciekawskimi lisami. Jarkowi się poprawia i nawet próby przekonania go, że w Kazachstanie są lisy ludojady już nie działają. A tak się ładnie bał. Potem przepisowo tracę przytomność na pace busa i budzę się dopiero na granicy.

Na granicy kolejne miłe zaskoczenie: bez łapówek... Problem niby dalej istnieje, ale konsylium celników bo burzliwych obradach ustaliło, że wystarczy jak wykupimy strachowki na wszystkie motocykle. Tanie to nie jest, ale i tak opłaca się bardziej niż poprzednie smarowanie. No i trwa znacznie krócej, bo tylko jakieś 3 godziny.

Mile podbudowani rzetelną postawą ruskich, decydujemy się przejechać przez Ural tą samą drogą co poprzednio. Za Czelabińskiem zatrzymujemy się na płatnej stojance, żeby Franc mógł się podładować i o świcie atakujemy. O dziwo przez całą Rosję płacimy mandaty tylko ze 2 razy. Raz wprowadzie milicjanier stawia nas pod ścianą z łapami w górze i przeładowuje kałasza, ale to tylko dla żartu. Przynajmniej mam taką nadzieję, że tylko dla żartu. Widocznie pomogła bajeczka, że jesteśmy polskimi dziennikarzami, albo po prostu Allah się do nas uśmiechnął. No może nie dla wszystkich ten uśmiech jest życzliwy, bo Jarka i Młodego od wyjazdu z Kirgizji gnębi straszliwa sraczka. Stawiają po drodze więcej „waypointów” niż dobry GPS – jeśli ktoś będzie chciał jechać naszym śladem to mogą wskazać początek tej ścieżki. Resztę znajdzie bez problemu na wędch.

Kawałek za Penzą znajdujemy Krzyśka. Ma wątpliwości czy zestaw napędowy podoła, ale konsylium fachowców orzekło że jeszcze podoła i jak się okazało faktycznie podołał. Chłop przyjął to orzeczenie z wielką ulgą – wystarczyło żeby na chwilę wsadził głowę do busa i zaczerpnął zawieszistej atmosfery w nim panującej. W rzeczy samej – tuż przed naszym spotkaniem umilaliśmy sobie podróż prostą grą logiczną w „zgadnij kto puścił baka”.

Mystek opowiedział nam o swoich koszmarach przebojach na wszystkich granicach w drodze powrotnej. W pale się nie mieści. A tak mu dobrze szło kiedy jechał w drugą stronę. Potem wskoczył rażno na trampka i pognął dalej. Przez chwilę walczę w pokusę ściągnięcia krowy z paki i zasuwania za nim... Ech.

Pomni zadymy na Białoruskiej granicy wracamy przez Ukrainę. I tu kolejne miłe zaskoczenie. Znowu bez łapówek. Owszem ceregiele były długie i upierdliwe. Nikt nie wiedział co z nami zrobić, ale po serii telefonów do różnych fachowców kazali nam wypełnić grubą stertę jakiś kwitów, porobić kupę jakichś opłat i po 4 czy 5 godzinach byliśmy wolni.

Na Ukrainie czujemy się jak w domu. Nawet z milicjanierami, którzy mnie zatrzymali po 5 min jestem na Ty. Oczywiście od razu rzuca się w oczy, że moje prawko kłóci się z tym co ciągniemy za busem, ale jako że kumplom nie robi się na złość, to kończy się tylko na pouczeniu. W tej miłej i przyjacielskiej atmosferze przewijamy pod kołami całą Ukrainę. Wjazd do kraju to już czysta formalność. Polski celnik zapytał:

- A gdzieście to diabły byli?
- eee... tu, w Tadżykistanie...
- POPIERDOLIŁO WAS????

I tym optymistycznym akcentem wypadało by zakończyć Bus Brothers Story. Cała reszta to czyste nudziarstwo – częściowy rozładunek po drodze w Krakowie, potem rozładunek reszty kłopotów Częstochowie i takie tam pierdoły.

Z jednej strony ogromna ulga, że można w końcu wygrzebać się z tego blaszanego więzienia i polecieć dalej motocyklem, ale z drugiej... żal że już się skończyła jedna z fajniejszych wycieczek jakie dane mi było odbyć.

Tak więc, to by było na tyle.

W wyprawie udział wzięli:

Czysty Jarek,



R80GS '89 po konwersji na R100GS, podwyższony stopień sprężania, podwójny zapłon Q-tech, Wydech Gletter, zawieszenie: przód Marzocchi Magnum 50, tył Ohlins, dodatki Husqvarna, Touratech, Acerbis, HPN i chuj wie co jeszcze ale pełno tego.

Okufrowanie: Zega + stelaże Holan (które pękły)

Gdyby każdy na Ziemi zużywał tyle wody, to zabrakło by jej w przyszłym roku. Chyba najszybszy jeździec w stawce. Próbował kilka razy zabić wzrokiem Mio. Bezskutecznie.

Franc vel Pęknięty wał,



R100GS '89. GPS, zbiornik ze starego modelu G/S P-D 32 l., solowe siedzenie HPN, replace chłodnicy oleju, tył Ohlins, przedni hebel HE 320 mm, dodatki: Touratech, Acerbis, HPN i ch.w.c.j.

Pod względem wieku nestor wyprawy, ale patrząc na zachowanie to jeden z młodszych jej uczestników, dawał niezapomniane koncerty. Nie zapomnimy też jego miny w namiocie nad Issyk Kułem. Cały czas dawał radę, niestety jego beemka nie... Niezastąpiony jako kierowca busa.

Jojna AT RD07 '93



Okulary z pleksi Touratech, GPS, gmoie, wydech Arrow Okufrowanie h/m na wzór Kobi. Dało radę, tylko stelaże nie zdzierżyły.

Ulubieniec wszystkich uczestników wyprawy, nadworny mechanik Afryk. Patrzyliśmy z przerażeniem jak chudł podczas tego wyjazdu. Przez całą wyprawę szukał jakichś ziół, a okazało się że przez 2 tygodnie przyczepa stała wśród krzaków marihuany...

Aga Jojnowa



Jedyny rodzynek, goście z beemek protestowali gdy dowiedzieli się, że jedzie. Nie marudziła jednak wcale, choć mocno stresowała Jojnę. Po tym jak użyła błyszczyka do ust, na dupie Pastora pojawiły się tajemnicze znaki. Nikt nie widział, by chorowała.

Pastor



R100GS Combat Cow '89. Przeróbki i dodatki: http://www.boxer-motor.com/index.php?option=com_content&task=view&id=91&Itemid=55

Okufrowanie: Bernd Tesch + stelaże hand made (wytrzymały, mimo że starał się bardzo)
Kawalarz wyprawy, wzięty na nią wyłącznie z powodu wielkiego zbiornika swojej krowy. Dojony niemiłosiernie przez wszystkie Afryki. Spisał się na piątkę, a nawet na dwie (vide dupa)... Czystego trochę drażniły jego zarzygane buty... Najbardziej technicznie zaawansowany gość wyjazdu: rozpieprzył pokrywę głowicy, złapał gumę, poszedł mu uszczelnić...

Miły vel Młody



Pasażer babci. najmłodszy 19-letni uczestnik. Po drodze nauczył się ruskich bukw, a obserwując pozostałych uczestników zrozumiał że ma najwspanialszego ojca jaki mógł mu się trafić. Pomimo braku prawa jazdy wykorzystywany przez Bus Brothers w czasie eskapady do różnych celów. Powinien siedzieć na uniwerku, ale szkoła nie zajac...

Mio -



RD07 '93??? GPS, Siatka na reflektory od Holana, gmole, wydech Arrow

Okufrowanie i stelaż: h/m - jedna wielka pomyłka

Szczególnie użyteczny z powodu wożenia wora kierownika wyprawy. Po afrykańskich lekcjach pojechał na normalnym zawieszeniu: tym razem był szybki i bezproblemowy. No może jego paliwożerna Afri trochę drażniła Czystego... Mało rzygał, ale jeśli już to widowiskowo.

Mystek -



Trampek anno domini 1999, GPS , gmole. Stelaż Givi, okufrowanie Moto Details. (Givi ??). Stelaże kaputt, top case też.

Wzięty z niewiadomo skąd, najślabszy motocykl, najgorsze opony, najmniejsze doświadczenie. Dał radę, i to jak... Jedyńy dojechał i wrócił na kołach. Bez kubka, gazu i innych wydawałoby się niezbędnych pierdół.

Sambor - he, he.



Od opisu marokańskiego nic się nie zmieniło...

Więcej zdjęć na advrider: <http://www.advriders.com/forums/showthread.php?t=202624>

Duże thanksy za pomoc

Intermotors sp. z o.o.

Wojtek Olejnik www.motostrada.net