

9. interior

Centralna Azja; step, płaskowyż odarty z czegokolwiek, co nosiłoby znamiona zieleni. W dzień temperatura sięgająca ponad trzydzieści stopni to norma, a zdarzała się i wyższa. Gdy tylko słońce chowało się za górami, które zawsze gdzieś w oddali majaczyły, słupek termometru spadał na łeb, na szyję dając kilka godzin wytchnienia. Dodatkowym elementem budującym klimat interioru jest wilgotność, a patrząc na wskazania higrometru można by rzec, że to raczej brak wilgotności jest synonimem Ałtaju Gobijskiego. Raz udało nam się nawet trafić na burzę, która była jedynie iluzją. Znajdujemy się obecnie na terenie bezludnego ajmaku Bajan-
□lgij; bezludnego w sensie dosłownym - obszar w wielkości trzeciej części Polski zamieszkuje raptem 100 tysięcy mieszkańców! To nawet nie połowa Gdyni, to raptem większe miasteczko.

Zatrzymaliśmy się na środku bezkresnego płaskowyżu pokrytego słomkowego koloru wysuszoną trawą; wokół nie było nic. Jedyne po naszej lewej stronie, z dala od wyjeżdżonych kolein, które przybrały konsystencję piasku plażowego majaczyły niskie skały w kolorze ciemnego ugru. Trochę nieswojo biwakuje się na płaskim jak stół stepie, więc zdecydowaliśmy się zatrzymać pod wspomnianą skałą. W tym celu zjechaliśmy z „drogi” i jadąc na przełaj pomiędzy ostrymi kępami przedzieraliśmy się po luźnych piaskowych wydmach; czuliśmy się tak, jakbyśmy wybrali się na przejażdżkę po Nadmorskim Parku Krajobrazowym. Kępy wysuszonych saksułów szorowały o karoserię; w końcu jakieś dźwięki!

Saksuły zwane drzewami pustyni są roślinami z rodzaju obejmującego kilka gatunków roślin występujących w Azji i Afryce. Podobno wchodzi w skład rodziny szarłatowatych,

cokolwiek to znaczy. W pierwszej chwili wpadł mi do głowy pomysł, że przydadzą się na ognisko, które byłoby genialnym zwieńczeniem dnia. Na postoju Paweł zebrał ich kilka ale jak się okazało pała się w tempie tak zawrotnym, że po kilku sekundach nie było już po nich śladu. Zatem z przyczyn technicznych na kolację jak zwykle były liofilizy.

Dotarliśmy pod skałki, które okazały się być całkiem sporymi skałami o ostrych kształtach i bardzo zwietrzałej tektonice. Próbowaliśmy wdrapać się na ich szczyt towarzyszyły głuchoe odgłosy spadających kamiennych płatów; dziwaczne skalne stwory stoją dosłownie na słowo honoru; jak widać ich istnienie jest ściśle uwarunkowane brakiem cywilizacji. Stoją tu pewnie samotnie na płaskowyżu Ałtaju Gobijskiego setki tysięcy lat w niezmienionej formie, a każda najmniejsza nawet próba ich dotknięcia mogłaby być ich osobistą, nikomu nieznaną zagładą - głuchym przerywnikiem wszechobecnej ciszy. Cała ta sceneria jest trochę jak z surrealistycznej bajki z papierową scenografią; niby wszystko oczywiste, ale zestawienie poszczególnych elementów - nieprzewidywalne: przyroda, która usycha i znika w kilka sekund w kamiennym kręgu ogniska, potężne skały o konsystencji kruszonki na drożdżówce, które rozpadają się po ich dotknięciu. Do tego wszystkiego granatowe, niemal czarne niebo pomimo złotej poświaty zachodzącego słońca i nieskończonej ilości odcieni otaczającej nas soczystej żółci. Będzie padać.

I faktycznie, po kilku minutach słychać było grzmoty, a atramentowe niebo rozbliśnieło pierwszymi błyskawicami, od których w miejscu gdzie przebiegały pozostała na krótką chwilę różowa poświata. Staliśmy z głowami zadartymi do góry, a z chmur nad nami spadała w dół ściana deszczu. Spadała, tyle że... nie spadła na ziemię; cały deszcz wysychał gdzieś po drodze z chmur na wysuszony piasek. W ciągu całej tej burzy na samochodzie pojawiło się dosłownie kilka kropel deszczu. Wilgotność na higrometrze

wzrosła do około 25% i była to jedyna oznaka załamania pogody.

Z racji faktu, że byłaby to nasza pierwsza burza na (tak) otwartej przestrzeni trochę nieswojo się czuliśmy i wspólnie zdecydowaliśmy o dalszej jeździe. Trochę szkoda, bo miejsce na odpoczynek było wręcz magiczne, ale - jak się później okaże, w Mongolii znajdzie się więcej takich miejsc. Zgrzyt metalu i głuchy huk to odgłos zamykanego dachu kapsuły mieszkalnej Baltazaara; to zawsze ostatni odgłos przed kolejnym etapem podróży. Swoją drogą dziwne to uczucie być we wszechświecie ciszy jedynym wszechwładnym dyktatorem dźwięków; wyłącznie od nas zależy co i kiedy stuknie i zazgrzyta.

Wspominając o wilgotności powietrza, nie można zapomnieć o innej, równie ważnej kwestii. Wprawdzie w Polsce, kiedy wilgotność spadnie poniżej około 30% w telewizji i radio słychać komunikaty zabraniające wstępu do lasów; stan suszy... W Mongolii byliśmy naoczniymi świadkami wilgotności 25% w trakcie deszczu! Deszcz ten wysychał w drodze na ziemię; nic dziwnego, że wszystko wokół nas miało kolor słomkowej suszy. W takim środowisku nawet nie można się spocić. Pot wysycha zanim pojawi się na skórze; z jednej strony sytuacja jest bardzo komfortowa, z drugiej zaś bardzo złudna. Nie czując ile wody wydziela organizm w panującej tu temperaturze szybko można się odwodnić. Jarek, najwidoczniej bardziej zaprawiony w takim środowisku co chwilę upominał nas w kwestii picia wody. Trochę w myśl powiedzenia: *„Nie ważne co ważnego ma kobieta do powiedzenia, ważne ile razy to powtórzy”* z czasem wyrobił w nas nawyk popijania w każdej wolnej chwili. Początkowo jednak sytuacja wyglądała tak:

Wychodzimy przed maskę Baltazaara po dłuższej jeździe. Musimy rozłożyć mapę.

- *Uff, gorąco...*
- *I ta wysokość chyba, ledwo idę...*
- *No...*

- A co? Sikacie już na brązowo? - tu wtrącił się Jarek.

- ???

Faktycznie po tym pytaniu najwidoczniej oboje zaczęliśmy bardziej zwracać na kolor moczu, który z każdym jego oddaniem przybierał intensywniejszy kolor, świadczący o coraz mniejszej zawartości wody. To początki odwodnienia organizmu, o czym świadczyło również ogólne osłabienie i bóle mięśni. Od tego momentu, bez względu na to czy czuliśmy pragnienie czy też nie, piliśmy minimum butelkę wody dziennie (więcej nie da się w siebie wlać!). W ruch poszły również wszelkie preparaty z witaminami typu *Plusz* aby poprawić ogólną kondycję organizmu. Po kilku dniach wróciliśmy do formy, ale nawyk picia pozostał do końca podróży. Dzięki Jarek!

Tymczasem zaczęło się ściemniać. Jedziemy dalej już po zmroku zahaczając o \square lgii w poszukiwaniu sklepu. Całkiem nie mała miejscowość po zmroku wyglądała trochę jak z filmu *Mad Max*. Prowizoryczna zabudowa, wzdłuż dziurawej asfaltowej drogi i huśtające się miarowo światła sygnalizacyjne (po burzy mocno wiało) na które nikt nie zwraca uwagi. Jest również policjant, który tak jak i reszta lokalnej społeczności nie bardzo interesuje się kolorem światła na semaforze. W zamian za to gwiździe niemilosiernie, co na pewno musi odbijać się na komforcie psychicznym mieszkańców w okolicy skrzyżowania. Z resztą gwiździe trochę bez sensu stojąc na skrzyżowaniu w środku stepu. W jego zachowaniu nie było żadnej logiki wynikającej z ilości aut czy też konfiguracji świateł na semaforze. Nie kieruje on nawet ruchem ulicznym, ponieważ takiego w mieście po prostu nie było.

Krawężniki o wysokości zapory czołgowej; jeden z wykładowców urbanistów na Politechnice Gdańskiej słusznie zauważył kiedyś, że wysokość krawężników jest miarą rozwoju cywilizacyjnego. \square lgii, stolicę ajmaku Bajan- \square lgij zamieszkują

w większości wyznawcy islamu, co oczywiście nie ma żadnego dla nas znaczenia. Ot, inna kultura i tyle.

Sklep okazał się całkiem przywoity; przypominał Biedronkę na przedmieściach. Jak dla nas, było tam wszystko czego potrzebowaliśmy. Był również bankomat, w którym... skończyły się pieniądze. Wyruszamy zatem w poszukiwaniu innego. W międzyczasie dzwonimy również do domów pogadać z rodzinami. U nas jest już noc, więc w Polsce powinni kończyć śniadanie.

Zawsze staram się jeździć według czasu lokalnego, przestawiając zegarek i przyzwyczajenia po przejechaniu każdej następnej strefy czasowej. To bardzo ułatwia funkcjonowanie; godzina w tą czy w tamtą - to nie wiele i nie ma co kruszyć o nią kopii. Natomiast daje to zawsze komfort, że dzień jest dla mnie zawsze wtedy, gdy mają go również autochtoni, a co za tym idzie jem śniadanie rano (lokalnego czasu), a spać idę w nocy (również czasu mongolskiego).

Późną nocą wyjeżdżamy z Ulgii kierując się jak zwykle na wschód, południowy wschód.

Wciąż znajdujemy się na obszarze Ałtaju Gobijskiego, czyli skalnego płaskowyżu zachodniej Mongolii o dość znacznych wysokościach. W krajobrazie tego obszaru górują szczyty sięgające nawet 4300m.n.p.m.; w łańcuchu Tawan Bogd Uul co po „naszemu” oznacza Pięć Świętych Gór znajduje się najwyższy szczyt w Mongolii. W bladym świetle ekranu telefonu znaleźliśmy na mapie *Tolbo Nuur* (*Nuur* to po mongolsku „jezioro”), gdzie zdecydowaliśmy się spędzić noc. Szutrowa droga prowadzi nas pomiędzy pagórkami przed siebie, aż do momentu, gdy w świetle księżyca zaczyna się błyszczeć tafla jeziora, na której pojawia się drżący brat

bliźniak księżycyca. Drgająca powierzchnia to to, czego wypatrywaliśmy; zjeżdżamy ze szlaku i na przełaj klepiskiem jedziemy na brzeg.

Brzeg jeziora jest płaski i łagodny; praktycznie można by każdą osobówką wjechać do jeziora bez uszkodzenia zderzaka. Zatrzymujemy się w odległości około 50 metrów od linii brzegowej w obawie o poranek i komary. Przestrzeni jak zwykle mamy pod dostatkiem; Jarek postanawia więc rozłożyć swój namiot; ja i Paweł nocujemy w naszej mobilnej kawalerce... Jedliśmy już dużo wcześniej, jeszcze w Algii, więc teraz pozostała nam tylko toaleta, rozstawienie namiotu i zabudowy, a finalnie – spanie.

Wieczór to zawsze ten moment kiedy wszystkich nas łapie „podróżna głupawka”; wspominałem o niej już przy okazji Ałtaju. Towarzyszy nam codziennie, ale nie zawsze zdarzają się takie momenty jak tego dnia. Wpłynął na to prozaiczny, banalny być może w innych okolicznościach telefon z ubezpieczalni. Nad takimi chwilami nie można przejść do porządku dziennego, a zatem:

Siedzimy w trójkę w zabudowie. Baniak z wodą pitną i przyczepiona do niego lampka „czołówka” skierowana żarówką do wnętrza wypełnionego płynem powoduje, że powstała w ten sposób soczewka daje przyjemne, równomiernie rozproszone światło. Fajny patent; z pełną odpowiedzialnością możemy go polecić każdemu, kto preferuje rozwiązania praktyczne, a nie „modne”, za duże pieniądze.

Kameralne wnętrze zabudowy Baltazaara wykończone kawową wykładziną, poduszki, spiwory i ciepłe światło odbijające się o tekstylne ściany podnoszonej części „kawalerki” powodują, że czujemy się „u siebie”. Z resztą co jak co, ale Mongolia na pewno w którymś wcześniejszym wcieleniu musiała być moją ojczyzną; to się po prostu czuje. Moje DNA odnalazło swój DOM.

Noc na stepie jest czarna. Owszem w nocy zawsze jest ciemno, ale noc w mieście to nie to samo. W mieście niebo jest ciemne, brudnoszare.

Nawet na wsi, stojąc na ganku i patrząc w niebo odbieram je jako atramentowe, granatowe. Na stepie natomiast noc jest czarna. Definitywnie i absolutnie czarna; nie ma najmniejszej nawet łuny na horyzoncie. Czerń ta jest tak intensywna, że pochłania wszystko poza własnym oddechem, który staje się przez to niesamowicie wyraźny. Tak właśnie wygląda mongolska noc kiedy gwiazdy zasłonięte są chmurami. W takiej też scenerii, odszedłszy kilkaset metrów od Baltazaara oglądam dziwaczny świecący kształt; przez tropik z zaadaptowanego przy pomocy nożyczek i maszyny do szycia zadaszenia Fjord Nansen przebijają się pokraczne cienie. To Paweł i Jarek w Baltazaarze; wieczorna sjesta - odreagowanie codziennej tarki i wertepów.

W zestawieniu z otaczającą nas przestrzenią i otchłanią nocy samochód wydaje się być uszkodzonym łazikiem marsjańskim - porzuconym z dala od cywilizacji i pozostawionym samemu sobie. Jedyłą oznaką, że jego pasażerowie są na pokładzie jest rozchodzący się we wszystkie strony i odbijający echem od dalekich wzgórz histeryczny śmiech. Pędzę zobaczyć co się dzieje! Głupawki nie można przeoczyć; to już prawie rytuał!

[dzwonek telefonu]

- *O!, to mój!* - zdziwiony niecodziennym odgłosem Jarek wyciąga komórkę i odstawia piwo; u nas (na stepie) jest już grubo po północy - *Słucham?*

- ... - nie bardzo słychać, ale domyślamy się z intonacji, że Jarek wpadł w sidła kobiety z gatunku „telemarketer”, która dzwoni z lukratywną, niecierpiącą zwłoki propozycją, która zapewne odmienić ma jego dotychczasowe jestestwo.

- *Zatem chce mi Pani powiedzieć, że powinienem kupić u Pani ubezpieczenie? Domu???* - Jarek nabierał humoru, a w oczach widać było błysk. Nie będzie miała łatwo...

- *Proszę Panią, cóż to za tupet! Pani mi mówi o ubezpieczeniu domu? Teraz?? Przecież jest pierwsza godzina!*

- Jaka trzynasta? - z przyczyn technicznych znamy tylko część dialogu; Jarek nie włączył na „głośnomówiący” - Nie proszę Panią, jest pierwsza w nocy. Obudziła mi Pani wszystkich w jurcie, spłoszyła biedne stadko jaków, które zapier... mi teraz dzikim truchtem po stepie i ma Pani czelność rozkładać ofertę tylko na dwie raty??? Poznań? Jaki Poznań - gdzie to jest? Dodzwoniła się Pani do Tolbo Nuur!

Nawet nie wiecie ile bym dał, żeby zobaczyć minę kobiety... Zainspirowani tą surrealistyczną sytuacją postanowiliśmy zrobić sobie „kabaretową noc”; w ruch poszedł telefon, a ofiarą stała się infolinia MTU, a dokładniej dział Assistance. W końcu podobno holują do najbliższej miejscowości, i to bez względu na zakątek świata. Wyciągam sfatygowaną polisę ubezpieczeniową Baltazaara i rozkładam „harmonijkę”. Sprawdzamy!

Poranek obudził nas niesamowicie piękna pogodą. Po wczorajszych chmurach nie było nawet śladu. Błękitne niebo to zresztą symbol Mongolii; z tego też podobno względu wstażki i szarfy wieszane na owo mają właśnie kolor niebieski - jest to kraj o jednej z największych insolacji, czyli ilości słonecznych dni w roku (ponad 300!). Słońce naprawdę świeci tutaj ostro. Trzeba na nie uważać, bo w powiązaniu z suchym klimatem i niską wilgotnością potrafi przyczynić się do nie lada kłopotów zdrowotnych. Rekord padł w roku 1965, kiedy na ziemię w ciągu całego roku spadło jedynie 109mm deszczu przy średnich rocznych opadach oscylujących w okolicy 200mm.

Ledwo widziane w nocy jezioro okazało się całkiem sporym zbiornikiem - wypełnionym krystalicznie czystą i okrutnie zimną wodą niecką. Dojście do brzegu było bardzo łagodne;

wchodziło się do wody niemal niepostrzeżenie, a jedyną oznaką „bycia” w jeziorze było klucie w stopach spowodowane z jednej strony temperaturą, a z drugiej kamienistym dnem. Jeziora (przynajmniej w tej części) Mongolii są bardzo charakterystyczne – pozbawione jakiegokolwiek roślinności, z kamienistym dnem i plażą. To tak jakby woda wypłukała po prostu stepowy piasek pozostawiając tylko cięższe frakcje, a woda nie wsiąkła wyłącznie z faktu zamarzliny, która utrzymywała się w głębszych partiach gruntu – ot, taka gigantyczna kałuża; nie ma w nich życia, to nie ma też mułu.

Mając do dyspozycji tak dużo wody rzeczą naturalną było że ten dzień potraktujemy jako przerwę techniczną. To już blisko miesiąc jak wyjechaliśmy i czas najwyższy wyprać tekstylia, siebie, nabrać wodę do prysznicy solarnych.

W związku z tym, nasze ruchy były tego dnia nad wyraz powolne; nigdzie się nie spieszymy – smakujemy chwile i dlatego właśnie mam trochę czasu na małą dygresję pod tytułem „prysznic”.

Każda z osób która podróżuje z dala od wszelkiej maści „*all inclusive*” prędzej czy później dochodzi do punktu, w którym stwierdza egzystencjonalnie: „śmierdzę”. To sygnał, że trzeba skorzystać z toalety, choć nie zawsze jest to łatwe. My, jak już pisałem, w czasie, w którym pozbawieni byliśmy bieżącej wody (ta którą mieliśmy reglamentowana była na cele spożywcze) korzystaliśmy z najwybitniejszego wynalazku jakim poszczycić może się ludzkość. Tym wynalazkiem są nawilżane chusteczki higieniczne dla niemowląt. Można przy ich użyciu wykonać praktycznie całą toaletę, nie wychodząc z samochodu; jest to o tyle ważne, gdyż nie odważyłbym się myć w tajdze w towarzystwie komarów i meszek. Chusteczki nawilżane odegrały strategiczną rolę podczas przejazdu przez pustynię Gobi, gdyż to wtedy mieliśmy tej wody najmniej. Jeśli jest do niej dostęp to idealnie sprawdzają się prysznice solarne – tanie, dostępne w niemal każdym

szwedzkim hipermarkecie, pod warunkiem, że jego nazwa zaczyna się na literę „J”. To nic innego, jak czarny gumowy worek, który napełnia się wodą, a który pozostawiony na słońcu nagrzewa się dość szybko. Zakończony „słuchawką” przysznic wiesz się wysoko, a woda spływa grawitacyjnie. To najprostszy sposób na ciepłą wodę. Owszem są też wersje z grzałką elektryczną na 12V, którą można podłączyć do gniazda zapalniczki, choć nie jestem pewien, czy po grzaniu wody dla trzech osób akumulator byłby w stanie przekreślić jeszcze rozrusznikiem. Ciekawy sposób na przygotowanie ciepłej wody przeczytałem na stronie www.kilometr.com i nie ukrywam, że w swojej prostocie jest wręcz genialny. Testowaliśmy go podczas wyprawy i przyznam się szczerze, że korzystam z niego od tego momentu zawsze, gdy pogoda uniemożliwia nagrzanie wody promieniowaniem słonecznym. Plastikowa butelka po napoju napełniona wodą; grunt, żeby była ona napełniona w 100%, bez powietrza nawet w „szyjce butelki”. Butelkę wkładamy wprost do ogniska; bez obaw, woda ma dużą pojemność cieplną i dopóki nie ma w niej powietrza nie stopi się. Po kilku minutach (ale raczej dwóch niż dziewięciu) ostrożnie wyciągamy butelkę i zmieniamy korek na inny - podziurawiony zawczasu. Trzeba pamiętać, aby przy odkręcaniu nie oparzyć się. Woda przy nabieraniu temperatury powiększa objętość, więc będzie w butelce dość duże ciśnienie. I tyle! Gorąca kąpiel przygotowana; jest to naprawdę fajny sposób na ciepłą wodę w pochmurny dzień, a przygotowanie trwa dosłownie kilka minut. Co więcej, plastikowa butelka nic nie waży i nic nie kosztuje!

Z Baltazaara zaparkowanego niemal nad samym brzegiem wypakowujemy sprzęt. Najpierw segregacja i sprzątanie, następnie mycie się. Na sam koniec, odświeżeni przystępujemy do ceremoniału prania (nie prawda że mężczyźni znają pranie... z widzenia). Trochę się tego nzbierało przez ostatnie tygodnie. Minusem

prania w wodzie z jeziora jest to, że ubrania są po nim sztywne. Dosłownie. Podobno rozwiązaniem było wzięcie koncentratu do prania zamiast proszku, ale cóż... *next time*. Przy takim słońcu, jakie nad nami świeci ubrania wysychają dosłownie w kilka minut; ledwo udało nam się solidnie umocować linkę do rozwieszenia prania pomiędzy samochodem, a starym, drewnianym słupem energetycznym, który z jakichś względów sterczał samotnie w pobliżu jeziora, a ubrania kwalifikowały się do prasowania. Dokładniej, to kwalifikowałyby się - gdybyśmy mieli żelazko, ale co tam - „Nie spinamy się” i ładujemy rzeczy do skrzyń. Hermetyczne skrzynie to coś, z czego jestem bardzo zadowolony. Sprawdziły się w stu procentach na wyprawie: szczelne, odporne na uderzenia, lekkie - same superlatywy.

Zapakowanie wszystkich „przydasiów” trwało chwilę, ale nie tyle co.. wyciąganie Baltazaara z bagna! Zaaferowani bliskością wody nie spostrzegliśmy, że kamienny i suchy na pozór brzeg to tak naprawdę rozmięknięte bagno usłane kamieniami. W przeciągu kilku godzin postoju ponad trzy tonowy Nissan zapadł się w grzaskim gruncie aż po ramę. Czas na reanimację: trapy, saperka, łopata. Po pół godzinie sytuacja została opanowana, a pamiątką były jedynie dwie głębokie bruzdy w ziemi prowadzące aż na nasyp po którym wiodła droga. W ten właśnie sposób, misterny plan bycia czystym pokrzyżowany został wszechobecnym potem i błotem.

W pełnym słońcu, bo też nie ma w mongolskim stepie co liczyć na cień zabraliśmy się za przygotowywanie obiadu. Zwyczajowo Paweł i Jarek zajęli się daniem głównym, a ja - no cóż, ze względu na niekwestionowaną ignorancję kulinarną - kawą. Turystyczna kuchenka gazowa syczy pełną parą; gotuje się woda na „liofilizy”, a my popijamy w międzyczasie aromatyczną, gęstą kawę. Turystyczna kawiarka to bardzo udany zakup. Aluminiowy imbryk do parzenia espresso za kilkadziesiąt złotych jest niezniszczalny, lekki i praktycznie nie do zepsucia; był stałym wyposażeniem Baltazaara, a

obecnie kolejnego auta wyprawowego.

Obiad składał się z risotto liofilizowanego, chleba i świeżych warzyw, które ze względu na klimat z dnia na dzień traciły na „jędrności”. Jedna podwójna paczka dania spokojnie niweluje głód – starcza na trzy posiłki (czyli dla trzech osób). Jemy zatem obiad dyskutując na temat najbliższych dni. Klimat obiadu jest dość surrealistyczny, do czego powoli się zaczynamy przyzwyczajać. Siedzimy przy samotnym słupie, niemal na środku traktu wyznaczonego przez ciąg kolein. Przez kilka godzin spokoju nie zmacił nikt, ani nic. Z resztą trudno się dziwić, skoro mieszkańców w Mongolii jest jak na lekarstwo.

Jedno z bardziej spektakularnych spotkań Polaków i Mongołów odbyło się w 1241 roku pod Legnicą, choć miało ono charakter bitwy i z tego względu można by je zaliczyć raczej do „turystyki kwalifikowanej” niż takiej, jaką uprawiamy my. W latach socjalistycznych stosunki Polsko-Mongolskie zacieśniały się systematycznie, dzięki wyprawom polskich paleontologów w okolice Gobi. Z racji, że współczesna polityka gospodarcza obu krajów rozeszła się w różnych kierunkach kontakty gospodarcze niektórych polskich firm pomimo że owocne, to jednak pozostają w obszarze ekonomicznego folkloru. Z tego też względu jemy sami.

Jak to z wytworami sztuki inżynierskiej bywa, potrafią się czasem zepsuć. Zazwyczaj wypada z nich jakaś mała sprężynka będąca synonimem awarii i dramatycznych zmian dawno ustalonych planów. Baltazaar pomimo gruntownego serwisu przed wyjazdem również posiada w sobie sporo „sprężynek”...

Marek, lokalny czarodziej zrobił wszystko co można było zrobić, aby samochód przebył trasę bezobsługowo. Rozkręcone zostały wszystkie elementy silnika, podwozia i nadwozia. Wszystko wnikliwie przejrane; nawet zbiornik paliwa był płukany. Założono nowe elementy i części eksploatacyjne, a te, które posiadały jakiegokolwiek oznaki zużycia - wymienione na nowe. Tak czy owak, po przejechaniu dziesięciu tysięcy kilometrów i zjechaniu z wysokich gór Ałtaju na płaskowyż Mongolii zwróciliśmy uwagę na grzejące się tylne koło. Z resztą grzanie w tym przypadku to określenie nienajlepsze; felga i bęben hamulcowy osiągał temperaturę taką, że przyłożony do nich śnieg ulegał sublimacji - przechodził w parę wodną pomijając zupełnie fazę ciekłą. Trzeba było coś z tym zrobić. Wyciąganie drukowanych pieczołowicie tomów książki serwisowej miało się z celem; zbliżamy się do osady w której zobaczymy czy da się coś z usterką zrobić, a jeśli nie, to wtedy zaczniemy się zastanawiać nad dalszymi opcjami. Powoli pokonujemy słony płaskowyż na którym wyschnięte pokłady soli wyglądają niemal jak szron - kiedyś był tu prehistoryczny ocean. Mijamy leniwe stada wielbłądów przeżuwających wyschnięte kępy traw. Wyglądają trochę inaczej niż te widywane w filmach. Śmiem twierdzić nawet, że filmowe gwiazdy muszą mieć chyba cały zespół charakteryzatorów. Mijane przez nas dwugarbne baktriany były wyliniałe, ze szczątkowymi kępami wełny. Tylko charakterystyczne zawsze uśmiechnięte pyski były podobne do telewizyjnych. Generalnie nie byliśmy

dla nich niczym interesującym; nie było na czym zawiesić oka więc mijały nas bez jakichkolwiek emocji. Tylko my czasami ścigaliśmy się z nimi po stepie szukając ciekawych ujęć, uważając na młode osobniki, które biegając pokracznie potrafiły przyjąć „kurs kolizyjny”. Z resztą na Gobi taki właśnie kurs podniesie nam jeszcze ciśnienie krwi, ale o tym później..

Zza horyzontu leniwie wyłaniają się zabudowania, których pierwszą oznaką są wysokie, dwumetrowe drewniane płoty. Z daleka wygląda to trochę jak opuszczone wioski z telewizyjnych westernów; aż dziw, że mieszkają tam ludzie i prowadzą prozaiczne, z ich punktu widzenia, życie. Wjeżdżamy do „centrum”. Jak na centrum mongolskiej osady, wszędzie witają nas opuszczone szutrowe trakty i rzędy sztachet za którymi schowane są jurty i drewniane domostwa. Ciepło jest, więc lokalna społeczność wspólnie z substancją „miasta” liżą rany po zimie. Trzeba jednak przygotować się do następnej, która zawita za kilka tygodni - grunt to nazbierać dla przykładu nawozu do palenia w piecach. Cisza przerywana ujadaniem wściekłych psów uświadamia mi jaka jest podstawowa funkcja wspomnianych płotów. Na takim odludziu gdzie czworonogi przez niemal całe życie widzą tylko kilkanaście twarzy oraz stado jaków lub koni, których pilnują, potrafią być dla obcych naprawdę groźne. Należy podkreślić, że potężne owczarki wschodnioazjatyckie biegają luzem i nie są karmione przez właścicieli - co znajdują to ich. Ta rasa w Mongolii występuje powszechnie; w Polsce owczarki wschodnioazjatyckie wpisane są na listę psów niebezpiecznych, a ich posiadanie wymaga zezwolenia. W przewodnikach namiętnie studiowanych przed wyjazdem wielokrotnie napotkałem na wskazówki sugerujące grzecznościowe *No ho hor* zanim ktokolwiek odważy się na otwarcie drzwi samochodu. Zawołanie to w prostym tłumaczeniu oznacza „zamknijcie swoje psy” i w tym kontekście to chyba jedno z bardziej przydatnych zdań, po *Sajn baj ju*, czyli „dzień dobry”.

Ujadanie psów słusznie zaalarmowało mieszkańców, więc po chwili ktoś wynurzył się zza płotu. Po krótkiej rozmowie na migi zostaliśmy pokierowani do lokalnej „złotej rączki”. Zawsze staram się nie traktować nikogo protekcjonalnie, a na równi; nigdy przecież nie wiem co taki Ktoś w życiu przeszedł i czym może mnie zaskoczyć. Nikt też nie mógł wiedzieć co takiego w życiu naszego mechanika musiało się wydarzyć, ale na pewno nie był człowiekiem „jednym z wielu”...

Niski, ubrany w zniszczoną ortalionową kurtkę i nierozłączne w tej części świata spodnie „moro” z rosyjskiego wojska był człowiekiem bardzo wesołym i uprzejmym. Bez zbędnych rozmów, po pokazaniu mu o co nam chodzi, zabrał się za rozkręcanie tylnego koła i zdejmowanie bębna hamulcowego. My w między czasie zaglądaliśmy mu zaciekawieni przez ramię zagadując go co jakiś czas po rosyjsku. Zadziwiające, że mechanik przy użyciu śrubokręta i „żabki” naprawił hamulec w około godzinę; rozleciał się mechanizm prowadzący okładziny cierne, przez co zaklinowały się one na bębnie i trac o niego powodowały przegrzewanie się bębna hamulcowego. Przy okazji mając do dyspozycji takiego fachowca, postanowiliśmy wprowadzić jeszcze kilka ulepszeń w zabudowie mieszkalnej. Trudów podróży nie wytrzymały zawiasy drzwi i wymagały natychmiastowej reanimacji.

Opierając się o płot rozmawialiśmy z naszym nowopoznanym mechanikiem oraz jego córką - korpulentną, uzbrojoną w najnowszy model Iphona (!) szesnastolatką (na naszą prośbę o podanie adresu, aby przesłać im pamiątkę z Polski, podała nam jedyny słuszny adres *gmail.com*...).

-Polsza? - bliskość Rosji pomaga w komunikacji z Mongolczykami

- *Eto u Was prezident Komorowski?*

- ????? - zatkało nas wszystkich.

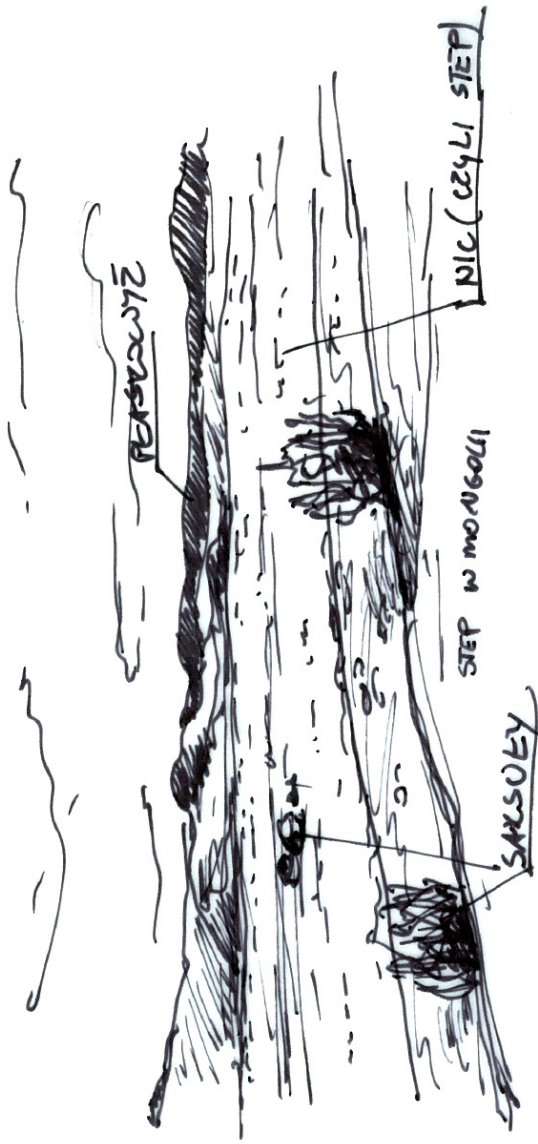
Przed wyjazdem znałem nawet przez chwilę nazwisko prezydenta Mongolii, ale była to część niemal dwuletnich przygotowań, a nie spontaniczna rozmowa podczas naprawy auta...

Nie dość tego; nie zdążyliśmy ochłonąć jeszcze po tej spektakularnej konwersacji, a za plecami słyszymy poszarpane, przerywane fragmenty innej rozmowy:

...yeah, I know... We'll be there... some days...

Odwracamy się zdezorientowani, a środkiem wyludnionej szutrowej drogi w spacerowym tempie przesuwa się para wyglądająca na pierwszy rzut oka na europejczyków. Dżinsy, wyciągnięty bordowy sweter i siwe włosy mężczyzny w wieku około 50 lat sugerowały obywatelstwo amerykańskie. Jak się okazało nie wiele się pomyliliśmy. Ona - amerykanka, on - z Nowej Zelandii; oboje podróżują dookoła świata od około dwóch lat.

- Dżizyyys, a miało być ekstremalnie. A tu Komorowski, Amerykanie, Nowa Zelandia... - oj tam, oj tam; po prostu mi się wymsknęło.



Jedziemy dalej, w kierunku Chowd. Przez chwilę było małe zamieszanie, bo najwidoczniej miejscowości w Mongolii mają nazwy trochę... „umowne”. Miast o nazwie Chowd znaleźliśmy kilka; to do którego jechaliśmy nie było bynajmniej stolicą ajmaku. Na mapie wyglądało na raczej małą osadę. Robi się coraz ciemniej. Słońce zachodzi za górami a my pędzimy szutrem trzymając się mniej więcej trasy wyznaczonej przez koleiny. Za dnia nie było problemu ze zorientowaniem się w kwestii naszej lokalizacji na drodze. W nocy natomiast, widok świateł z naprzeciwka wzbudzał w nas dreszcz emocji. Po których koleinach jedzie? Minie nas z lewej czy z prawej? A może nie minie nas bo pędzi naszymi? A w ogóle to auto, czy dwa motocykle? Może minimy je środkiem? Cóż, do jazdy w Mongolii i to w ciemnej, nieprzeniknionej nocy trzeba się przez kilka dni aklimatyzować. Nie mamy ochoty stawać na nocleg; trzymają nas emocje zdobywania i odkrywania nieznanego kraju więc jednogłośnie zdecydowaliśmy, że jedziemy dalej. Poza tym nękał nas problem natury technicznej: gdzie kończy się droga? Koleiny ciągnęły się na lewo i na prawo; nie było widać żadnego wyraźnego końca trasy. Jak w takich warunkach zjechać na nocleg na pobocze? Rozstawienie Baltazaara i zgaszenie świateł skończyć się mogło nie lada problemami biorąc pod uwagę fakt, że rozpedzony samochód mógłby nas po prostu nie zauważyć.

Podskakując na koleinach i kołysząc się z boku na bok przy zmianie ich na inne przejechaliśmy całą noc. Pomysł trzygodzinnych „wacht” sprawdzał się rewelacyjnie, a jak wiadomo - sprawdzonych patentów się nie zmienia. W ten sposób, klucząc i błędząc po stepie po południu następnego dnia dotarliśmy do Chowd. Problem z hamulcem, jak się okazało nie został wyeliminowany, więc pierwsze co, szukamy mechanika.

Nie mogąc się płynnie porozumieć z napotkanymi osobami zdesperowany zatrzymałem się na parkingu pod jednym z budynków tarasując drogę Land Cruiserowi. W ten sposób, chcąc nie chcąc kierowca był zmuszony nam pomóc. Jak się później okazało, moje działanie było mocno na wyrost. Kierowcą okazał się słusznej postury pięćdziesięciolatek w różowej koszulce polo. Obok niego siedziała żona. Po krótkiej rozmowie w języku rosyjskim facet wsiadł do Toyoty i gestem pokazał nam, że mamy jechać za nim. W ten sposób do wieczora jeździliśmy po mieście odwiedzając przeróżne sklepy i warsztaty do których w normalnych - polskich warunkach nawet bym nie zajązżał. Nastąpił już wieczór, ale finalnie udało nam się uzgodnić, że z samego rana jeden z zaprzyjaźnionych zakładów specjalizujących się w terenówkach przyjmie nas „na kanał”. Tymczasem dostaliśmy propozycję nie do odrzucenia - facet jest właścicielem hotelu; jedziemy do niego na noc.

To pierwsze dni naszego pobytu w Mongolii, więc do pewnych rzeczy musimy się jeszcze przyzwyczaić. Hotel okazał się poletkiem wygradzonym wysokim murem płotem ze stalową masywną bramą. Brama oczywiście ze względu na psy była zamykana na noc. Na naszą propozycję wyjścia „na miasto” wieczorem właściciel zrobił się błądy. Okazało się bowiem, że w dzielnicach mieszkalnych, czyli takich jak ta w której byliśmy po zmroku władzę przejmuje zdziczałe psy. Wyjście jest możliwe pod warunkiem, że wydostaniemy się samochodem i wysiadziemy dopiero w centrum. Na wszelki wypadek dostaliśmy numer telefonu, aby wracając zadzwonić po pomoc w otwarciu bramy.

- *No ho hor...* - Pomyślałem.

Mongolskie „zamknijcie swoje psy” nabiera tu dość dosłownego znaczenia.

Wracając do rozdzwięków kulturowych warto jeszcze wspomnieć o standardzie hotelu. Otóż

hotel okazał się być jurta rodziców właściciela. Tę noc spędziliśmy zatem w prawdziwej i co ważne, autentycznej jurcie śpiąc na łózkach właścicieli, czyli przodków naszego gospodarza. No cóż, spanie na takim sprzęcie budziło duże opory psychiczne. Łóżka były dwa a nas trzech; Paweł zatem jako pierwszy zaoferował się, że odstąpi nam jurtę a sam będzie spał w Baltazaarze. Mi osobiście bardzo zależało na tym ,aby przespać się w jurcie więc długo przekonywałem sam siebie, że spanie w obcym łóżku po osobach, które niekoniecznie jeszcze żyją, a które jeśli faktycznie odeszły, to prawdopodobnie w tych właśnie łózkach jest pewną formą przygody. Rozłożyłem karimatę na łóżku, zawiązałem się szczelnie w śpiwór chcąc psychicznie chociaż odizolować się od otoczenia i powoli zatapiałem się w otchłån snu. Patrzyłem na sklepienie i drewniane koło z przymocowanymi doń promieniście żerdziami podtrzymującymi wojłokowe poszycie jurty. Sen jednak nie chciał mnie pochłonać; w momencie gdy już odpływałem w niebyt całe moje ciało wpadało w drgawki. Drgawki były tak intensywne, że momentalnie otwierałem oczy i z pełną jasnością umysłu próbowałem zorientować się co się ze mną dzieje.

Jarek?

-No?

-Dziwne, ale cały się telepię.

-Ja też, ale już doszedłem o co chodzi. To chyba błędnik wariuje po tarce.

Jarek miał rację, dopiero teraz uzmysłowiłem sobie, że częstotliwość drgań jest identyczna z tymi w jakie wpadaliśmy przez ostatnie dni jadąc po mongolskiej „autostradzie”.

Poranek obudził mnie niemiłosiernym hałasem silnika. Wygrzebałem się na zewnątrz przez małe drewniane drzwi jurty i zobaczyłem za dnia na czym polega tutejszy hotel. Było to rzeczywiście zwykłe klepisko, na którym przyjezdni... stawiali swoje jurty. Właśnie na

podwórko wjechał stary skrzyniowy ZIL 130 w stanie totalnego rozkładu. Każda opona była innego modelu; nie wszystkie z nich miały bieżnik. Na skrzyni ładunkowej znajdował się cały dobytek rodziny która właśnie przemieszczała się do rozkładania jurty. Piękne są Ziły; pamiętam je z dzieciństwa w Leningradzie: potężna maska i równie potężny stalowy tłoczony grill, a za nimi mała szoferka - zawsze błękitna z białą atrapą chłodnicy. Stylistyką przypominają trochę *muscle car*, choć w wydaniu socjalistycznym. Przycupnałem przed naszym tymczasowym domem i przyglądałem się rozkładaniu jurty.

Jurta, to raczej ger, bo takiej nazwy używają Mongołowie przy jednoczesnym, nieco pejoratywnym wydzwięku słowa jurta. Ja, o ile na początku permanentnie starałem się używać określenia ger, poddałem się przy każdorazowym tłumaczeniu meandrów nazewnictwa i finalnie, dla celów uproszczenia sobie życia mówię również jurta; wiedząc jednak, że nie do końca jurta jurta jest, gdyż słowo to pochodzi z języków tureckich, dotyczy więc jedynie tych namiotów, które można zobaczyć od Morza Kaspijskiego po Ałtaj. Na stepach Mongolii namioty te nazywane być winne gerami.

Mongołowie to naród wędrowny i stąd też jurta zrobiła na przestrzeni wieków taką furorę wśród społeczności nomadów. W większości pasterze, wypasają jaki, wielbłądy i konie na zielonym stepie, a gdy trawa w najbliższej okolicy zostaje zjedzona przez zwierzęta, jurty w których zamieszkują zostają złożone i całe osady przenoszą się w inne miejsce. Trawy na stepie jest zawsze w bród, więc możliwości są praktycznie nieograniczone, a koczowniczy styl życia wpisał się na stałe w krajobraz socjologii centralnej Azji.

Patrząc na pracujących Mongołów byłem pod niemałym wrażeniem. Rozkładanie ich jurty zajęło im około dwie godziny. Na przygotowanym klepisku o kształcie koła stawiane są drewniane konstrukcje ściany, czyli ażurowa delikatna na

pierwszy rzut oka harmonijka zbudowana z listewek o wymiarach około 3x3cm. Konstrukcja spięta jest framugą drzwi, które zawsze skierowane są na południe, co pozwala zapewne w zimne dni nagrzać wnętrze mongolskiego domu. Innym ciekawym wątkiem jest to, że ustawianie jej w takiej konfiguracji pozwala na to, że promienie słońca wpadające przez górny otwór dymowy i pełzając po ścianach jurty pełnią rolę swoistego zegara słonecznego. Po ustawieniu ścian i podłogi kolejnym etapem jest stawianie głównego masztu i wspierającego się na nim drewnianego elementu - niegdyś mocno rzeźbionego. To zwornik który pełni rolę lufcika dymowego, a do niego montowane są „krokwie” czyli elementy wspierające konstrukcję pod poszycie dachu. Całość tak zbudowanego drewnianego szkieletu jest pokrywana wojłokiem, czyli swego rodzaju filcem powstającym z futra wielbłąda, a następnie na tejże warstwie izolacyjnej rozpinany jest biały brezent. Kiedyś oczywiście ostatniej warstwy nie było w użyciu, choć i tak dobrze sfilcowany wojłok nie przepuszczał wody. Futro zawinięte w materiał przymocowywano do konia, który podczas jazdy stepem ubijał je powodując filcowanie wojłoku.

Na czubku jurty stosuje się zamknięcie, które pozwala na przykrycie otworu przez który wychodzi komin pieca, a sterowanie tym zamknięciem odbywa się dzięki sznurowi z przyczepionym kamieniem obciążającym - z poziomu terenu, na zewnątrz jurty. Ciekawe jest również chłodzenie w gorące dni. Otworzenie wspomnianego otworu oraz podniesienie dolnej warstwy poszycia ścian o kilkanaście centymetrów do góry sprawia, że w jurcie jest cień, ale również bardzo dobra cyrkulacja powietrza. Dla zainteresowanych, kształt jurty, a dokładniej stosunek powierzchni zewnętrznej do kubatury A/V jest niemal książkowym przykładem efektywności energetycznej! Oczywiście mamy XXI wiek i każdy łakomy jest na udogodnienia wynikające z rozwoju techniki. W jurcie w której spaliśmy na posadzce było wyłożone

linoleum (miastowo!), a w większości jurty na stepie spotkać można rozstawione panele słoneczne zapewniające energię elektryczną.

Doczytałem się, że ze względu na deficyt powierzchni wewnątrz jurty (nasza miała średnicę około 8-10m) obowiązuje ścisły porządek w kwestii konfiguracji umeblowania i kierunku poruszania się wokół pieca lub paleniska ustawionego zawsze centralnie. Moje skrzywienie zawodowe i zainteresowanie architekturą niskoenergetyczną spowodowało, że od razu zauważyłem zależność; poza aspektami pożarowymi i funkcjonalnymi źródło ciepła ustawione centralnie najlepiej nagrzewa wnętrze jurty. Dodatkowo, najdłuższy jest wówczas przewód kominowy, który dodatkowo grzeje kubaturę wewnętrzną, a spaliny wychładzają się w minimalnym stopniu dopiero przy przejściu przez wołkowy dach. To pozwala na wygenerowanie dobrego ciągu w przewodzie kominowym i zabezpiecza wnętrze jurty przed cofaniem się spalin. W klasycznej jurcie Mongolskiej część wschodnia należy do kobiet, zachodnia do mężczyzn. To oznaczało, że dziś w nocy spałem na łóżku głowy rodziny...

Rozkładanie jurty trochę trwa, a do wyjazdu nam się nie spieszy. Piję kawę i opierając się plecami o ścianę naszego geru obserwuję dalej. Dopóki jednak nie pojawi się na szkielecie wołkok czytam trochę informacji zdobytych z Internetu (www.mongolus.pl), które podrukowałem przed wyjazdem:

„Przebywając w jurcie nie powinno się:

- przy wejściu nadeptywać na próg, który stanowi symboliczną granicę między domostwem i światem obcym. W czasach imperium mongolskiego za takie przewinienie w jurcie chana można było stracić życie. Dziś także często uważa się taki czyn za zły omen.*
- gwizdać w jurcie lub w domu Mongołów;*
- siadać ze stopami skierowanymi w kierunku*

ołtarza;

- przeskakiwać nad czyimiś wyciągniętymi nogami;
- opierać się o kolumny i ściany w jurcie;
- zadeptywać ognia, polewać go wodą lub rzucać do niego różne śmieci, ponieważ ogień jest uznawany za święty.
- chodzić przed starszą od siebie osobą;
- siedzieć tyłem do ołtarza lub innych religijnych rzeczy;
- dotykać głowę lub czapkę innej osoby;
- kłaść nóż ostrzem w kierunku innej osoby, podawać go komuś ostrym końcem, trzymając za uchwyt;
- podawać komuś, coś trzymając między dwoma palcami;
- brać jedzenie z talerza lewą ręką;
- machać rękawami na znak protestu, lub wyciągać mały palec prawej ręki - jest to znak lekceważenia;

Należy też pamiętać o tym, że wypada, a nawet należałoby:

- wchodząc do jurty założyć czapkę na znak szacunku dla gospodarzy;
- w jurcie poruszać się zgodnie z ruchem wskazówek zegara. Idąc od drzwi, ruszyć należy w stronę lewą (zachodnią), a dopiero potem, zmierzając powtórnie do wyjścia, przejść przez część kubicą (wschodnią). Nakaz ten nie jest jednak już tak restrykcyjnie przestrzegany
- przyjmując cokolwiek od Mongołów należy wyciągać obie ręce lub prawą ręką - lewą ręką umieszczamy wtedy na łokciu lub przedramieniu prawej ręki. Dłonie powinny być otwarte i skierowane ku górze.
- kiedy ktoś nas częstuje czymś do jedzenia należy skosztować chociaż odrobinę;
- kiedy nadeptnie się komuś niechcący na nogę należy podać rękę."

Przyszedł nasz gospodarz z informacją, że mechanik czeka na nas w swoim zakładzie. Jedziemy. Ostatnie rozmowy

z rodziną gospodarza i podpisy na masce Baltazaara. Te podpisy to happening, z którego jestem niesamowicie dumny. Widząc ile szczęścia przynosi możliwość zaistnienia gdzieś w innym świecie robi się naprawdę fajnie „w środku”. Dorośli podchodzą na początku trochę z niedowierzaniem, ale ogarnawszy wzrokiem wszystkie podpisy które już na masce widniały z drżącą z emocji ręką przystępują do składania podpisów. Powoli, jakby bojąc się żeby nie popełnić literówki. Dzieciaki mając możliwość popisania po samochodzie zazwyczaj eksplodują radością, jakby była to chwila na którą czekały całe życie. Wierzcie mi, dzieciaki na komunię dostając quada nie są tak szczęśliwe jak tamte mongolskie dzieci z pisakiem w dłoni!

Wizyta u mechanika okazała się równie owocna co ostania. Po rozkręceniu koła zebrało się spore konsylium w drelichowych kombinezonach po czym po burzliwej naradzie w dla nas niezrozumiałym języku złożyli mechanizm hamulca. Nasz gospodarz przetłumaczył na język rosyjski postawioną diagnozę:

- *Wam nada pajechat w Ułan Bator. Tam wsio zdiełajut.*

- *A skolka kilometrow do Ułan Bator? -* zapytaliśmy, skoro lokalni mechanicy nie mogą nic zdziałać z powodu braku części.

Budiet... - myśli - 1500 kilometrow.

No to pięknie; półtora tysiąca kilometrów przez step i pustynię ze zdartymi okładzinami hamulcowymi!

- *Wsio budiet ok!* jakby na potwierdzenie tych słów cała czwórka z szerokimi uśmiechami na twarzach kiwała twierdząco głowami. Wyglądali jak hurtem kupione maskotki z głowami na sprężynujących szyjach - takie pieski co to wylegują się zazwyczaj za tylną szybą samochodu. Za rozłożenie, diagnozę i ponowne złożenie zapłaciliśmy 100 tugrików. To jest... 19 groszy!!! A co jeszcze zabawniejsze, noc w jurcie rodziców hotelarza była na „koszt firmy”.

Z odgłosami podobnymi do hamującego składu pośpiesznego Gdynia - Warszawa wyjeżdżamy

z miasta kierując się na wschód, w stronę północnych rubieży pustyni Gobi.

Im dalej na południowy wschód tym krajobraz faktycznie robi się bardziej pustynny. Nie jest to bynajmniej pustynia znana z ekranizacji przygód Stasia i Nell. Gobi jest pustynią kamienisto-żwirową, co oznacza, że większą jej część pokrywa zbite twarde klepisko równe jak stół, co jest wynikiem wiejących wiatrów, które szlifują nawierzchnię pustyni. Faktycznie, jest pusto. Zanim jednak wjedziemy na pustynię, warto wspomnieć epizod z Chińczykami i murem chińskim.

Otóż mur chiński to nie tylko ten znany z reportaży w Travel Channel - szeroki, murowany, ciągnący się kilometrami przez terytorium Chin; to tylko jego komercyjny fragment będący punktem obowiązkowym zorganizowanych wycieczek. W rzeczywistości mur ciągnie się dużo dalej i miał on za zadanie odciąć wojska Złotej Ordy od nękanych przez nich Chińczyków. Mur znany w Mongolii jako „*Wall of Chingis Chan*” w większości nie wiele ma wspólnego obecnie z murem. To ruina niczym nie przypominająca fortyfikacji i gdyby nie informacja z mapy, pewnie nawet byśmy nie zwrócili uwagi na ciągnący się kilometrami kamienny wał usypany z ogromnych narzutowych głazów. Tak czy owak, wnukom powiem, że byłem na Murze Chińskim - tym prawdziwym.

Zaraz po przejechaniu przez wspomniany mur - co nie jest rzeczą łatwą, bo jest to, jak pisałem wyżej - sporej wysokości wał z głazów z „bramami” (według wskazań rosyjskiej mapy topograficznej w aplikacji Soviet Military Maps) - co kilkadziesiąt kilometrów, wjechaliśmy na równinę usianą nieskończoną ilością kamieni. Widok był niecodzienny. Płaska niczym stół równina, której linii horyzontu nie mąciła żadna

góra ani wzgórze; żadnej rośliny, żadnego śladu życia - nawet kolein. Jedyne co nie pasowało do totalnej pustki pustyni to tysiące głazów wysokości około 50cm, poutykanych w piasku co około 3-4metry od siebie. Wyglądało to jak krople wapiennego potu na gigantycznej glinianej skórze. Nie sposób było w tym labiryncie jechać. Na szczęście dla nas, okazało się że mamy przecież XXI wiek, a Chińska Republika Ludowa z miliardem rąk do pracy jest niedaleko. Pomiędzy kamieniami dojrzeliliśmy coś co przypominało drogę.

- Yyyy.. to jest droga?

- Nie, no co ty?! Na pustyni asfalt?! O kurde, to asfalt!

W XXI wieku kolonializm w wydaniu tradycyjnym nie ma racji bytu. Obecnie kraje podbija się ekonomicznie i to właśnie robią Chiny, budując przez południowe tereny Mongolii asfaltowe trasy komunikacyjne, przez co ułatwiają sobie transport towarów do potencjalnych rynków zbytu. Z logistycznego punktu widzenia - genialne posunięcie. Chyba genialne, bo z zawodu jestem architektem, a nie ekonomistą więc pewne rzeczy z branży finansowej są powyżej mojego poziomu percepcji.

Tak czy owak, korzystając z łagodnego stoku nasypu wjechaliśmy na nowy, „jeszcze gorący” asfalt, którym pędzimy na wschód. Wokół nas godzinami nic się nie zmienia, nie licząc kamieni które stopniowo zanikają a wokół nas jest już wyłącznie pustka. Z czasem i autostrada się skończyła a my z impetem zsunęliśmy się z półtorametrowej wysokości nasypu prosto w żwirowe podłoże. W kabinie momentalnie zrobił się kocioł, coś stuknęło w zawieszeniu, ale jedziemy dalej. Cóż, skoro pojawiła się nagle, to i nagle ma prawo zniknąć - mowa o asfaltowej autostradzie. W takim też miejscu jeden z niemieckich motocyklistów, z którymi co jakiś czas się mijamy stracił koziołkując cały sprzęt i - o mało co, życie.

Pustynia Gobi jest ogromna; zaraz po Saharze jest drugą pod względem wielkości pustynią świata. Część z niej leży poza Mongolią i zajmuje obszar tzw. Mongolii Wewnętrznej, czyli teren Chin na którym z powodu warunków klimatycznych praktycznie nikt nie mieszka. To obszar wyżynny na terenie którego występują zarówno pustynie jak i stepy, a terytorialnie zajmuje tereny południowej Mongolii i północnych Chin i ma ponad 2 miliony km² powierzchni. Historycznie przez obszar Pustyni Gobi prowadziła trasa Jedwabnego Szlaku. My zobaczyliśmy tylko skrawek - północny fragment Gobi ze względu na napięty terminarz rosyjskich wiz. Wiem jednak, że wrócę tu kiedyś aby na spokojnie zobaczyć południową część Pustyni Gobi z Płonącymi Klifami, skamielinami dinozaurów i wydmami (bo są miejsca, gdzie piaski faktycznie tworzą Elsy, czyli wydmy). Ta kontynentalna, żwirowo-kamienista pustynię odgradzają od reszty świata pasma górskie; Gobi ograniczają od północy góry Ałtaju i Chantej, od zachodu Wyżyna Tybetańska oraz góry Tienszan, a od wschodu masyw Wielkiego Chingan. Południową granicę pustyni stanowią góry Yin Shan. Wtulona pomiędzy pasma gór nazywana była przez Chińczyków „nieskończonym morzem”. Na pierwszy rzut oka Gobi jest przestrzenią, na której poza skałami i żwirem nie ma nic. Trochę jak jednokreskowy wektorowy rysunek na ekranie komputera - pozioma linia horyzontu i to wszystko. Zero-jedynkowy świat, tyle że ktoś usunął wszystkie jedynki. Ale to oczywiście pozory. Wiele ekspedycji eksplorowało tereny pustyni, czego efektem było odkrycie skamieniałych szkieletów dinozaurów oraz skamieniałych gniazd z jajami i „pisklakami” dinozaurów, a do odkryć przyczynili się w dużej mierze polscy archeologowie. Badania wykazały, że Gobi jest jednym z najbogatszych na Ziemi stanowisk dinozaurów i pierwszych, pierwotnych ssaków z okresu późnej Kredy.

Może to nie najlepsze miejsce zważywszy że znajdujemy się na pustyni, ale chwilowo, z braku interesujących „tematów” mijanych po drodze, warto wspomnieć trochę o faunie i florze Mongolii. Dzikie czosnek kwitnący na stepie i krzaki saksułów to to, co będzie nam dane oglądać w trakcie naszej wyprawy, choć północna część Mongolii to obszary zdominowane przez tajgę. Tam rosną głównie drzewa iglaste: jodły, świerki i modrzewie. W obszarze centralnej Mongolii będziemy przejeżdżać przez góry, których północne i wschodnie stoki będą porośnięte właśnie takimi gatunkami drzew. To dość charakterystyczne dla klimatu kontynentalnego, że zbocza zacienione pokryte są roślinnością; zupełnie odwrotnie niż w Europie centralnej, gdzie słońce nie świeci tak intensywnie i przyroda nie musi się przed nim chować, a raczej go szukać.

Tajgę zamieszkuje wiele gatunków zwierząt, w tym wilki, łosie, niedźwiedzie gobijskie i renifery. W górach występują również potężne dwumetrowe (!) argali, czyli dzikie owce. Jednym z najmniej dotychczas znanych gatunków występujących w górach Mongolii są irbisy, czyli owiane tajemnicą pantery śnieżne. Niewiele o nich wiadomo, poza tym, że są.

My na swojej drodze spotkaliśmy i jeszcze spotkamy dwugarbne dzikie wielbłądy zwane baktrianami, dzikie konie Przewaskiego i tarbakany. Mongolskie konie formalnie wyginęły. W 1969 roku upolowano ostatniego z nich, ale dzięki tym żyjącym w ogrodach zoologicznych Europy udało się odtworzyć ten gatunek. Są one inne od koni spotykanych w Europie - niskie, krępe i co interesujące - mają zupełnie inny kod DNA.

Tarbakany natomiast to małe „pieski preriowe” - bobaki spokrewnione ze świstakami. Jadąc stepem co chwilę wyłaniała się z ziemi zaciekawiona głowa tego zwierzęcia, po czym znikająca aby po chwili wyskoczyć w zupełnie innym miejscu. Jeśli oglądaliście kiedyś Chipa i Daila, to wiecie o jakim zwierzęciu piszę.

Poza opisanymi powyżej dzikimi zwierzętami, Mongolia zdominowana jest przez zwierzęta hodowlane: konie, kozy, owce, wielbłądy i jaki. W 2008 roku zwierząt hodowlanych było to około 32 milionów sztuk (przy 2 milionach ludzi)!

Ze wszystkich spotkanych zwierząt najbardziej utkwiły mi w pamięci jaki. Może dlatego, że widziałem je po raz pierwszy, a może dlatego, że ze swoją posturą (większe są od krowy), gęstym futrem jak u owcy i usposobieniem Mahatmy Gandhiego pod żadnym pozorem nie przejmują się otaczającym światem. Można do nich podejść i zrobić z nimi zdjęcie, choć niewątpliwie warto się mieć na baczności; to bądź co bądź duże zwierzęta.

Ale wróćmy na Gobi. Jadąc przez pustynię paradoksalnie częściej zwraca się uwagę na wszelkie oznaki inności. I tak co kilka godzin przejeżdżamy koło koczowników w jurtach, przy których obowiązkowo zaparkowane są chińskie motorki i chińska półciężarówka. Jurty, jak przystało na XXI wiek posiadają obowiązkowo panele słoneczne. Widząc z daleka coś, co wyglądało inaczej niż dotychczas spotykane namioty zwolniliśmy. Przed zrujnowanym parterowym domkiem z ręcznie lepionych bloczków zaparkowanych było kilka samochodów. Z ich konfiguracji wynikało, że to może być coś w rodzaju baru.

- *Głodny jestem* - Powiedział Jarek, jakby na widok napisu namalowanego błękitną farbą na białej, odrapanej ścianie budynku - *To chyba restauracja.*

Restauracja na pustyni? - aż mnie zatkało to określenie, ale nie da się ukryć, że mogła to być jakaś pierwotna, endemiczna forma gastronomii.

- *No co ty, nie zjadłbyś czegoś lokalnego?*
- podpuszczał Jarek, a podpuszczanie zawsze na mnie działa; zresztą chyba na wszystkich Słowian, z Rejtanem na czele. Z piskiem opon i w kłębach pyły

zajechaliśmy pod „restaurację”. Paweł spał, więc na wszelki wypadek nie budziliśmy go; warto żeby ktoś został przy samochodzie, a Paweł o wzroście „rzucającym cię na wioskę” jest odpowiednim argumentem w zestawieniu z miniaturowymi Mongołami. Nawet ja czasami czułem się duży.

Widząc nas wchodzących do środka właściciele zbaranieli. Owszem, w środku na wersalce siedziało w rzędzie kilku chińskich kierowców i zajadali z miseczek jedzenie, ale najwidoczniej my byliśmy dla nich klasą samą w sobie; kimś, o kim będzie się opowiadać reklamując swoje kulinarne zdolności; „*Nawet Biali do nas przyjeżdżają zjeść!*”. Podbiegł do nas właściciel w klapkach i poplamionych spodenkach oraz koszulce i bełkocząc coś (był najwyraźniej w stanie mocno wskazującym) zaprowadził nas na zaplecze. W drugiej izbie, dostępnej wyłącznie dla właścicieli siedzieli przy stole pokrytym ceratą kobieta, córka oraz nieco starszy od właściciela baru mężczyzna. Na nasz widok kobieta zerwała się i pobiegła w kąt izby. Na leżącej na klepisku ceracie zaczęła przygotowywać jedzenie. My tymczasem zasiedliśmy „w łoży” - na starej rozłożonej wersalce zostaliśmy uraczeni opowieściami przez dwóch, jak się okazało braci. Z resztą historia niczego sobie; oboje są synami wysokiego rangą oficera armii radzieckiej, który po wojnie nie wrócił do Związku Radzieckiego, a poznawszy Mongołkę założył z nią rodzinę. Aby ustrzec się kłopotów, całą rodzina „zniknęła” na pustyni i w ten sposób minęło kilkadziesiąt lat. Mamy zatem rok 2014; oboje bracia są już grubo po pięćdziesiątce, a piją zapewne od ostatnich trzydziestu lat. Tymczasem matka i córka przygotowują jedzenie. Z ciekawości zajrzeliśmy w kierunku „aneksu kuchennego” i w tym momencie oboje pożałowaliśmy decyzji o zatrzymaniu się w tym miejscu. Na ziemi leżały krwawiące szczątki jakiegoś zwierzęcia, nad którymi okrakiem stała w brudnych od krwi klapkach i wełnianych skarpetkach kobieta; kroili

słusznej wielkości porcje. Obok mięsa leżał przygotowany na ziemi makaron i czekał na zagotowanie się wody. Ile porcji mięsa powstało na tym klepisku przez ostatnie kilka lat? Ile bakterii i nowych form życia jest w tej warstwie gliny, a ile w skarpetkach szefowej kuchni?

Mongołowie piją *sute czaj*; to forma słonej herbaty z tłuszczem i mlekiem. Taka forma napoju sprawdza się podobno w warunkach Mongolskich. Przed wyjazdem, nie mogąc się doczekać wyprawy złapałem się na tym, że czytając o *sute czaj* i o jej obrzydliwym smaku stwierdziłem, że muszę to przetestować organoleptycznie.

- *Przecież nie może być takie złe, skoro tyle tysięcy lat to piją!* - łudziłem się stojąc przy kasie w hipermarkecie.

Z braku łożu wielbłąda i mleka klaczy w asortymencie sieci Real kupiłem masło i mleko 3,2%; sól i herbatę miałem w domu. *Sute czaj* przyrządza się następująco: gotuje się wodę z tłuszczem i herbatą. Następnie dolewa się mleka i soli. Po wypiciu przyrządzonego własnoręcznie wywaru następne godziny spędziłem w toalecie. Dlatego też widząc kobietę, która do mętnej po ugotowaniu mięsa i makaronu wody wrzuca herbatę i zjełczały tłuszcz koloru pomarańczowego byłem po prostu przerażony. To nie mogła być prawda... Kątem oka widziałem reakcję Jarka; jego też przerosła ta sytuacja. Najgorsze było to, że rozważaliśmy nawet banalną ucieczkę z miejsca szemranej gastronomii, która może by i wyszła, gdyby nie wściekły owczarek wschodnioazjatycki na zewnątrz. Miałem wrażenie, że właśnie tu i teraz kręcony jest jakiś paranormalny horror. Dlaczego na Chińczyków tak nie warczy???

Nie mając zatem wyjścia usiedliśmy na plastikowych wiadrach i zaczęliśmy jeść coś, co samo cofało się w gardle. Po dłuższej chwili, próbując coś co wracało połknąć kolejny raz udało się nam zjeść po pół miski. Widząc że kończymy, gospodarze podali na deser *sute czaj*. Spróbowałem; bo nie wybaczyłbym sobie, gdybym nie spróbował...

Jak dobrze mieć w rodzinie lekarza. Dzięki Mamo, za przygotowanie wszystkich medykamentów, a zwłaszcza tych przeznaczonych na problemy żołądkowe. Oboje połknęliśmy solidną dawkę tabletek. Na drogę gospodyni wlała nam resztę wywaru w starą butelkę po Sprite, którą znalazła w rogu kuchni. Próbowaliśmy namówić Pawła, żeby spróbował, ale przejrzał nasz plan.

- *Miałem nadzieję, że się nie zgodzisz na zatrzymywanie się w takich miejscach* - Powiedział Jarek po dłuższej chwili.

Kurna, to ja miałem nadzieję, że w porę powiesz, że żartujesz z tym lokalnym żarciem...

Tak to się dogadaliśmy; Paweł pękał ze śmiechu jak na nas patrzył i słuchał opowieści z „restauracji”. Ja pisząc to jem właśnie kolację; czuję jak wraca przez przełyk do góry na samo wspomnienie endemicznej kuchni gobijskiej. Na zakończenie warto wspomnieć o rachunku; cóż, to w końcu bar. Za dwie porcje dania obiadowego i litr „herbaty” zapłaciliśmy 70 tugrików, czyli po 35 tugrików na głowę. 35 tugrików to... 7 groszy. Zgodnie stwierdziliśmy, że za taką cenę nasz obiad miał prawo tak smakować; grunt, że nie przepłaciliśmy. No cóż, w końcu co lokalne, to lokalne! - kolejne mocne wrażenie do kolekcji.

Przyzwyczajaliśmy się już do jazdy po stepie w nocy; nie robiło to już na nas wrażenia. A co przyniesie noc na pustyni? Na pustyni jest pusto. Co zatem może się stać jadąc po zmroku wydiami? Na chłopski rozum nic. Dlatego też zdecydowaliśmy się na nocny rajd po Gobi.

Na pustyni nie ma żadnego punktu odniesienia, co dla osób nieprzyzwyczajonych do

tego faktu może wywołać sporo zamieszania. To zamieszanie potęgowane jest również przez własny mózg, który działa jak się okazuje, według pewnych schematów wykorzystując wypracowane wcześniej skróty myślowe; niekształtna, zielona bryła w oddali to „oczywiście” drzewo. Błyszczący, stalowy kształt na linii horyzontu, pomiędzy niebem a krawędzią morza to nic innego jak statek. A na pustyni? No cóż, zgubiwszy drogę pośród wydm i wzniesień, a wszystkie z nich były dla nas po kilku godzinach identyczne, z utęsknieniem wypatrywaliśmy czegokolwiek, co wskazałoby nam punkt charakterystyczny. Mózg wysterowany na dostrzeżenie oznak cywilizacji skanował zmysłem wzroku wszystkie pojawiające się przed nami kształty. Robiło się coraz ciemniej, a my zamiast odpuścić zafiksowaliśmy się na jazdę.

W pewnym momencie dostrzegliśmy wyczekiwany znak.

- *No w końcu! Patrzcie, tam coś jedzie!* - wzrok wszystkich skupił się na niewyraźnej, ginącej w ciemnościach linii horyzontu, na której w światłach reflektorów widać było małe punkciki jadących w konwoju samochodów.

Szybka weryfikacja mapy; jada na zachód, czyli my musimy dojechać do nich i skręcić w przeciwnym kierunku. Pojeździemy po ich śladach. Przyspieszyliśmy i przebijając się z impetem przez wyschnięte saksauły pędziliśmy w kierunku horyzontu. Długo... bardzo długo... Po godzinie jazdy zaczęliśmy powatpiewać czy aby na pewno widzimy samochody, które przecież już dawno powinny zniknąć z pola widzenia rozplywając się poza zasięgiem reflektorów. A może stoją? Jeszcze chwilę jechaliśmy - bardziej dla własnego komfortu psychicznego niż z przyczyn racjonalnych i odpuściliśmy. To były krzaki, które nawet nie rosły w konwoju! Bez punktów odniesienia przestrzeń spłaszcza się tworząc złudzenia które nas zmyliły. Takich konwojów w ciągu nocy wiedzieliśmy jeszcze kilka; potem przestaliśmy po prostu zwracać na

nie uwagę, zwłaszcza, że ważniejszym stało się niewjechać w śpiące stado wielbłądów, które z daleka kolorem i kształtem przypominały do złudzenia saksauły. To było wyjątkowo męczące doświadczenie, ale apogeum miało dopiero nastąpić. Póki co skupiam się na tym, aby zwalniać przed każdym niemal krzakiem; jeśli nie podnosi się wraz z innymi i nie ucieka, to znaczy że można przyspieszyć - to saksauły. Jeśli natomiast saksauły rozpierzchają się w ostatnim momencie, oznacza to, że właśnie wjechaliśmy w stado słodko śpiących baktrianów. Bardzo męcząca jest taka jazda, a teźże jazdy nie ułatwia fakt, że w nikłym, zgaszonym pyłem świetle reflektorów horyzont ginie po kilku metrach. Elementy nocnego krajobrazu materializują się na kilka metrów przed maską Baltazaara, więc czasu na reakcję jest naprawdę mało. To taka specyficzna „jazda we mgle”; specyficzna, bo mgły zabrakło.

Paweł zasnął na tylnej kanapie, a Jarek resztką sił starał się komentować mapę. Ja walczyłem na wpół śpiąco zarówno z powiekami, jak i drogą, która co chwilę chowała się za wydymami. W pewnym momencie stanęliśmy na szczycie wydmy próbując zidentyfikować obraz, który pojawił się przed nami. W świetle lamp zobaczyliśmy długi - ginący na lewo i prawo w mroku nocy gliniany mur wysoki na około 3m. Wyglądało na to, że dojechaliśmy do jakiegoś gospodarstwa. Niezmiernie nas to ucieszyło, gdyż paliwa zostało nam jeszcze około 40 litrów, czyli na niecałe 400 kilometrów.

- *Nie ma bramy...; w lewo czy w prawo?* - Ze zmęczenia nie chciało mi się nawet składać pełnych zdań, a decyzję pozostawiłem Jarkowi. W żółtym świetle reflektorów mur drgał w rytm terkotu silnika wydobywając z glinianej faktury surrealistyczne światłocienie.

Wyszliśmy się przewietrzyć przed maskę Baltazaara i w światłach reflektorów patrzyliśmy mocno zdezorientowani na mur. Był realny; obrzucony nierówno gliną lub tynkiem z dużą ilością piasku. Miał na oko trzy metry

wysokości. Tylko oboje mieliśmy wrażenie że coś z nim nie gra; zawieszony był niejako w przestrzeni i ciężko było odgadnąć w jakiej jest dokładnie odległości. Mógł być 10 metrów przed nami, ale jednocześnie dystans mógł wynosić nawet kilometr. Zamilkliśmy oboje speszeni ułomnością zmysłów i oboje w milczeniu próbowaliśmy rozgryźć tą zagadkę. Dłuższą chwilę zajęło nam odgadnięcie, a jeszcze dłuższy czas pogodzenie się z porażką; przed nami nie było żadnego muru, ani żadnego gospodarstwa... Przed nami, w odległości kilku kilometrów znajdowała się potężna piaskowa wydma, która w tych warunkach i przy tak wielkim naszym zmęczeniu oraz nieprzygotowaniu psychicznym została „spłaszczona” przez wzrok, a mózg w sposób automatyczny przyjął informację i zinterpretował ją następująco „No, Panowie, macie szczęście. Przed wami wielki mur!”.

Z tymi murami to w ogóle jest coś nie tak w mentalności naszej cywilizacji. Jak tylko coś przerasta możliwości poznawcze - mur. Mur chiński, berliński a ostatnio również węgierski - przeciw uchodźcom z Afryki...

Nocny epizod na Gobi zmęczyła psychicznie wszystkich; ostatni kurs przypadł Pawłowi, więc nawet nie pamiętam porannych wertepów i wydm. Obudziło mnie trzaśnięcie drzwi; spanie na tylnej kanapie jest z założenia mało wygodne, a spanie na tylnej kanapie na lodówce i przetwornicy z nogami na narzędziach a rękami zapierając się o oparcia - no cóż... w takich okolicznościach każdy pretekst jest dobry aby się wybudzić.

Jest zimno, z resztą jak to zwykle na pustyni o poranku. Ci którzy nie byli zapewne nie mogą sobie tego wyobrazić, ale pustynie mają

wyjątkowo ekstremalne amplitudy temperatury i nocie w przeciwieństwie do dni bywają „rzeńskie”. Błado pomarańczowe słońce na błado niebieskim niebie a poniżej wypłowieła blade kolory piasku oddzielone niewyraźną linią horyzontu. Zupełnie jakby ktoś wyłączył kontrast w oczach; wszystko dookoła jest przyjaźnie pastelowe. Nawet granatowa karoseria Nissana stała się błado błękitna, choć to już raczej wpływ wszechobecnego pyłu o konsystencji mąki. Przez ostatnie dni często wpadaliśmy w zagłębienia wypełnione takim pyłem, co kończyło się nieprzyjemnym wyhamowaniem prędkości i stuknięciem czołem w potylicę kogoś z pozostałych, a za szybami robiło się wówczas białe od zapylenia. Staraliśmy się o ile to możliwe omijać takie miejsca, gdyż drobny pył wzbity w powietrze osiadał następnie wszędzie i wpychał się w każdą dziurę. Z tego też względu przestaliśmy używać nawiewów w kabinie, ponieważ włączenie go przynosiło katastrofalny skutek obecnym wewnątrz kabiny. Tenże pył zaciął również zamki w drzwiach i mechanizmy szyb.

Stoimy na wydmie i podziwiamy bezkres piasku. Mongolia to naprawdę magiczne miejsce. Jest cicho ale to chyba normalne; na pustyni wszystko cichnie. To trochę jak zima na „Wschodzie” Stasiuka, chociaż tu nie ma „churgoczących o bruk metalowych łopat” No i zimy jeszcze nie ma; przynajmniej nie zapowiada się na taką w najbliższych tygodniach. Ale jest chłodno, choć ogromna tarcza słońca sygnalizuje, że temperatura z minuty na minutę będzie rosła i przyjdzie moment gdy stanie się nie do zniesienia. Tak już tu jest, że temperatura rośnie w bardzo szybkim tempie, wręcz odczuwalnym. Tymczasem sprawdzamy straty po nocnym rajdzie. Póki co, od wstrząsów i wibracji na „tarce” puściły spoiny spawów na przednim orurowaniu, a tymczasowe podwiązanie ich taśmami transportowymi, pomimo że prowizoryczne - też nie jest wieczne; taśmy powoli przecierają się. W nocy coś zaczęło niesamowicie stukać o dach. Okazało się, że

mocowania bagażnika, pomimo że (rzekomo solidne, bo niemieckie) nie wytrzymały obciążeń dynamicznych i popękały; trzeba przepakować część rzeczy z bagażnika dachowego do kabiny, aby go odciążać i szukać szybko jakiejś jurty ze spawarką (są tu takie??). Na domiar złego, przy próbie odpalenia samochodu, zamiast rytmicznego terkotania starego, sprawdzonego diesela słychać tylko niepokojącą ciszę... Ciszę wtórującą wszechobecnej ciszy pustyni. Zrobiłem się sztywny z przerażenia, a w gardle nagle wyschła cała ślina. Dlaczego akurat tutaj - na pustyni???

Żadnej oznaki życia; padł zaklejony pyłem rozrusznik. Pustynia zweryfikowała nasze słabe strony wystawiając rachunek za nasz popis niesubordynacji. Wszak mówili nam wszyscy, że po pustyni się w nocy nie jeździ ze względu na ukryte w ciemnościach niebezpieczeństwa. No i proszę...

Stukamy, pukamy w rozrusznik aby go reanimować, ale cisza w komorze silnika robi się przeraźliwie głucha. Trochę zaczyna nas niepokoić fakt niemożliwości odpalenia Baltazaara w konfrontacji z wszechobecnymi wydmami; po horyzont nie ma nic poza piaskiem, a o ile pamiętamy, w nocy nie mijaliśmy żadnej osady. Nie ma nigdzie cienia, a więc pozostanie nam rekonesans pod podwoziem. Woda do picia, jak się okazało jest już powoli „pachnąca”, co oznacza że jej picie może skończyć się różnie.

- *No to wtopa... - nie miało znaczenia kto to powiedział, grunt, że idealnie oddaje naszą sytuację. Najgorsze, że jakkolwiek próba innego wyjaśnienia zaistniałej sytuacji nie miała sensu. To po prostu klasyczna wtopa.*

- *Na przyszłość, zawsze wozimy butelkę wody zamkniętą fabrycznie na takie okazje. Choćby i z Polski.*

- *Stoimy na górze, pozostaje nam ostatnia szansa; odpalimy go na pych, ale jeśli nie zaskoczy, to już wtopa kompletna. Do góry go nie*

wepchniemy, a w dole nas nikt nie zobaczy...
Próbujemy?

- No jasne! Tylko to diesel, pytanie, czy świece będą nagrzane. Tu nie wystarczy tylko iskra jak w benzynie - pesymistycznie, ale musiałem to powiedzieć, dla jasności sytuacji.

Paweł i Jarek pchają, ja wrzuciłem na piątkę i z wciśniętym w podłogę sprzęgłem zjeżdżam powoli w dół wydmy.

- Kurna, co tak wolno! - puszczały mi powoli nerwy; szansa była tylko jedna. Jeśli za szybko puszczę sprzęgło, prędkość będzie za małą i nie okręci się korbowód. Jeśli poczekam za długo, auto wyhamuje na dole i... to samo. A jak na to wszystko wpływa jazda po piasku? Czy po puszczeniu sprzęgła koła po prostu nie staną w miejscu na miążkim piasku zakopując po osie przeciążone auto? Może w ogóle nie okręcą wałem??? Dlaczego w ogóle miałyby się to udać????

Ręce mam spocone od nadmiaru adrenaliny. Widzę zbliżającą się powoli podstawę wydmy; miałem nadzieję, że będzie większa. Sprzęgło, szarpnięcie...

[Tyr Tyr Tyr Tyr Tyr]

- Ja Pier... !!! ODPALIĘ!

Silnik jakby nigdy nic miarowo pracuje; stalowy blok trzęsie się jak zawsze w komorze. Udało się! Nauczka na przyszłość? Zawsze stajemy na górcę; na wszelki wypadek - choćby taki jak teraz!

- Panowie, do najbliższego mechanika!
I nie gasimy pod żadnym pozorem silnika.

W tym byliśmy zgodni, jak nigdy.

Po pewnym czasie emocje opadły i zaczęliśmy rozprawiać na temat zajścia. Konkluzja z tych rozmów jest jedna: zawsze trzeba przewidywać rzeczy o których się nawet nie myślało; wiem, nie brzmi to jak „bułka z osłem”, jak mawia mój Michał ale coś w tym jest. Stawać na górcę a nie w dole, wozić

butelkę wody zamkniętej fabrycznie, choćby mały kanister paliwa, jakieś batony, czekolada (choć osobiście preferuję chałwę z prozaicznej przyczyny - nie rozpuszcza się pod wpływem wysokiej temperatury, a w ujemnych nie łamie zębów jak zamrożona czekolada lub karmel w Snickersie). Nasze zapasy po wizycie w pierwszym sklepie zostaną zatem uzupełnione. Póki co jednak sklepu żadnego nie widać, ale po kilku godzinach, gdy słońce było już wysoko nad naszym zdemolowanym bagażnikiem dachowym dojechaliśmy do wysypanej tłuczniami drogi. Nie wiem kto wpadł na pomysł sypania „klińca”, który w cywilizowanym świecie wykorzystuje się jako podbudowę pod torowiska, ale tutaj najwidoczniej służy on jako nawierzchnia traktu kołowego. Nie muszę mówić, że przy każdej możliwej okazji zjeżdżaliśmy z „drogi” na piasek i idąc za przykładem autochtonów wytyczaliśmy kolejne koleiny. Taka jazda była o wiele przyjemniejsza zarówno dla nas, jak i dla samochodu; każde uderzenie ostrego kamienia i szczęk metalu pod podwoziem przyprawiało mnie o ciarki na plecach zważywszy, że Baltazaar jak dotąd już przeszedł (a raczej przejechał).

Tymczasem droga wijąc się pomiędzy niczym nie porośniętymi piaszczystymi pagórkami doprowadziła nas do osady. Jej ciemno szara wstęga rozmyła się gdzieś w jasnym, niemal plażowym żwirze, aby po kilku kilometrach zamienić się na kilkanaście minut w ... asfalt! Wyglądało na to, że powoli zbliżamy się do Mongolii centralnej, gdzie asfalt jako forma krajobrazowa będzie coraz częściej spotykany. Powoli wjeżdżamy do osady; jest nawet dość spora jak na lokalne warunki. Posiada kilka murowanych budynków, reszta to jurty; wszystko porzucane na dosyć sporej powierzchni. Nie ma płotów wydzielających potencjalne ofiary od psów, co oznacza jedną z dwóch opcji: nie ma tu psów, lub obecne we wsi psy są zawsze syte... Wygląda na to że to jakaś ważna miejscowość. Nie muszę zapewne już pisać, że krajobraz nawet sporego mongolskiego miasta różni się znacząco od miast

europęjskich. Poza ulicami o nawierzchni czasami utwardzonej (a jeśli asfalt jest, to naprawę w idealnym stanie!) przestrzeń definiują chaotycznie poustawiane budynki - w większości parterowe z płaskimi dwuspadowymi dachami. Reszta to oczywiście jurty, które służą jako równorzędne z zabudową murowaną, pełnowartościowe obiekty mieszkalne. Całość tkanki miejskiej od góry przykryta jest pajęczyną przewodów energetycznych zwisających chaotycznie między drewnianymi słupami. Zdarzało się nam widzieć (nawet w Ulan Bator) jurty stojące na posesjach w centrum miasta, poutykane między blokowiskami przypominającymi naszą „wielką płytę” z lat siedemdziesiątych. Część z jurty wykorzystywana jest jako letnie rezydencje i w okresie ciepłym przeprowadzają się do nich całe rodziny. Jako że z zawodu jestem architektem, nie umknął mojej uwadze fakt, że w stolicy budowane były osiedla jurty przez firmy deweloperskie; wyglądało to dziwnie nawet dla mnie, świadomego przeskoku do innej kulturowej rzeczywistości: pole okrągłych betonowych placów o średnicy kilku metrów - to fundamenty pod namioty. Pomędzy nimi wytyczono szutrowe ścieżki i postawiono gigantyczny billboard z reklamą. Po powrocie do Polski w internecie odnalazłem to ogłoszenie; wciąż było aktualne. Fundamenty były wykonywane jako ogrzewane płyty betonowe pozwalając tym samym utrzymać komfort cieplny w okresie zimowym.

Z resztą o sposobie budowania trochę jeszcze będzie, bo pomimo niskiej gęstości zabudowy to jest o czym opowiadać; nie wynika to tylko ze stylu życia i tradycji Mongolczyków. Duże znaczenie na taki a nie inny wygląd mongolskich osad ma fakt, że na stepie nie ma prawa własności, czym - moim zdaniem Mongolia bije na głowę wszystkie kraje cywilizowane. Na stepie można rozbijać jurty gdzie popadnie, pod warunkiem... że jest po co. Z tego względu na pustyni jest ich oczywiście niewiele, a większość pojawia się na urodzajnych pastwiskach stepów Mongolii centralnej. Myślę,

że prawo lokalne w jakiś sposób reglamentuje przestrzeń w dużych miastach, ale umówmy się - duże miasto to Ulan Bator z liczbą mieszkańców około dwóch milionów osób i... to praktycznie wszystko.

Z zamyślenia wyträcił nas specyficzny widok, który wprowadził nas również w niebывałe osłupienie, kiedy zorientowaliśmy się gdzie jesteśmy i co wokół nas się dzieje. Otóż na przydrożnym klepisku stała zaparkowana spora grupa samochodów; były Skody Fabie, Fiaty Panda. Było kilka Citroenów i kilka innych wynalazków, które z przyczyn technicznych nie powinny się tu w ogóle zapuszczać. Do tego zastanawiająca była ich ilość w jednym miejscu. Zaraz za dzikim parkingiem dostrzeżliśmy białą parterową halę skleconą z prowizorycznych dźwigarów pospawanych na prędcie i paneli z blachy trapezowej. Nad czarną dziurą otwartych wrót garażowych ktoś brązową, antykorozyjną farbą wypisał niekształtne:

M O N G O L R A L L Y

- *Że też zaczynając pisać trudno było rozplanować ile jest liter i ile zatem na nie przeznaczyć miejsca?* - Nie jestem w żadnym wypadku pedantem, wręcz przeciwnie, ale tego jednego nie mogę nigdy zrozumieć. Dlaczego ludzie pisząc pędzlem na murach budynków hasła NIGDY nie potrafią wyliczyć potrzebnego im miejsca, którego zawsze brakuje na ostatnie litery? Zawsze rozbrajają mnie napisy:

B E Z S T O P U albo

R E M O N T

Jak widać nie byliśmy pierwsi; miejsce w którym się znaleźliśmy, to jeden z punktów międzynarodowego rajdu samochodowego Mongol Rally z Wielkiej Brytanii do Mongolii. Idea tego rajdu jest dwojaka, choć forsowana jest oczywiście ta bielsza - humanitarna. Generalnie chodzi bowiem o dojechanie z Wielkiej Brytanii do Mongolii w jak najkrótszym czasie, dowolną trasą, byle tylko finalnie auto, którym się podróżuje przekazać organizacji dobroczynnej

która następnie sprzedaje samochód i w formie „spieniężonej” wykorzystuje go na cele działalności charytatywnej. I ok; idea szczytna. Druga jednak strona medalu jest taka: utylizacja złomu samochodowego na wyspach jest bardzo droga. Do tego sprzedaż do krajów Unii nie jest opłacalna, ponieważ owszem, polski mechanik ze wszystkiego zrobi auto „nie bite, po którym babcia płakała jak sprzedawała”, ale umowy się - przeróbka „anglików” to nie jest biznes życia, nawet dla Polaków. Z tego też względu prościej jest pozbyć się starych, wyeksploatowanych wraków pod przykrywką pomocy biednym, po czym zostawić ich z autami które nie do końca nadają się do jazdy, a co dopiero w takich warunkach jak w Mongolii. Z resztą, robienie śmietnika w jakimkolwiek miejscu Ziemi z przyczyn ekonomicznych (bo biedni przyjmą wszystko) jest nie do końca chyba fair, choć przez bogate społeczeństwa z uporem „sytego” lansowane jest jako „trandy”. A biedni? Biedni nic nie mówią; wszak jak pisał Stasiuk, „rozmowa to przywilej sytych”...

Tak czy owak, podjechaliśmy pod bramę i oczywiście nie wyłączając zapobiegawczo silnika poszliśmy zapytać się czy są w stanie nam pomóc. Paradoksalnie nie wiele musieliśmy mówić; wyszło do nas dwóch krępych i niskich mechaników z których jeden bez słowa, ku naszemu przerażeniu zgasił silnik, podniósł maskę i zajął się wykręcaniem alternatora i rozrusznika. Rozkręcenie ich i wyczyszczenie zajęło mu około godziny. Na kocu ułożonym wprost na klepisku ze skupieniem rozkręcał część po części każdy z podzespołów układając je w znanym tylko sobie porządku. Następnie, w dokładnie odwrotnej kolejności złożył elementy w całość. Finalnie mechanik wstał z koca trzymając w jednej ręce alternator, a w drugiej rozrusznik. Zabawne, że nawet nie spytał nas o zdanie; pewnie musiała to być typowa usterka po przejeździe przez setki kilometrów wydm. Drugi z mechaników wziął drewniane krzesło i spawarkę i zabrał się za spawanie bagażnika;

W miejscu, gdzie brakowało elementu mocującego wspawał „element zastępczy”, który znalazł wprost obok samochodu - pokrzywiony wkręt do drewna (!). Wiem, brzmi to surrealistycznie, ale uwierzcie mi, po takim tuningu bagażnik dojechał do Polski i w tej również kompletacji znalazł nowego właściciela. Może obecny właściciel czytając teraz ten akapit znajdzie wyjaśnienie dziwnego elementu z gwintem, który znajduje się w lewym tylnym mocowaniu bagażnika dachowego do poszycia dachu.

Po skończonej reanimacji bagażnika i osprzętu elektrycznego oraz po sprzątaniu zabudowy, którą zajęliśmy się w międzyczasie poprosiliśmy jeszcze o pomoc w naprawie przedniej orurowania. Wprawdzie chodziło jedynie o zespawanie rur i mocowań, ponieważ - jak pisałem wcześniej, puściły spawy na ich łączeniach, ale nie obyło się bez pewnych komplikacji. Wyluzowani siedzieliśmy oparci o samochód nie patrząc mechanikom na ręce; zeszło z nas całe ciśnienie poprzednich dni. Świeciło słońce, auto było już prawie sprawne. Jedyne co trochę burzyło sielankową atmosferę, były języki ognia wydostające się... spod maski! Zerwaliśmy się na równe nogi, a sielska atmosfera spłonęła szybciej niż saksuły. Okazało się, że spawacz tak namiętnie spawał orurowanie, że podpalił plastikowe elementy atrapy chłodnicy, które momentalnie zajęły się ogniem. Widząc biegających mechaników i ich rozpaczliwe poszukiwanie wody miałem wizję powrotu jednym z Fiatów Panda do domu. Na szczęście po chwili ogień został ugaszony - rękawem i ręką jednego z mechaników. Drugi z mechaników, lekko spłoszony całą tą sytuacją palcem narysował na zakurzonych drzwiach sumę za usługę. W przeliczeniu na złotówki wynosiła ona około 200 zł. Jak widać przysłowiowa „stówka” jest miarą pracy mechanika, bez względu na szerokość geograficzną. Byliśmy u nich trochę ponad dwie godziny (lub jak kto woli, mechaników było dwóch).

Ten dzień zapadł mi w pamięci. Może dlatego, że coś się działo, a może dlatego, że okruciny europejskości podziały na nas w jakiś metafizyczny sposób. Widok Skody Fabii skalibrował nasze postrzeganie świata. Rykoszetem tego wszystko co rejestrowaliśmy, mimochodem porównywaliśmy do słowiańskich realiów; nie kleiło się... Przez tak długi czas przebywania poza jakąkolwiek cywilizacją optyka świata zaczyna pracować inaczej; patrzmy na otaczającą nas przestrzeń jak nomadzi. Nie ma znaczenia gdzie się zatrzymamy i o której godzinie jemy. Po prostu, jak jesteśmy zmęczeni to stajemy. Jak zaczyna burczeć w brzuchach, lub potrzebna nam kofeina to wjeżdżamy na jakieś ciekawe miejsce i organizujemy postój. Każdy wie jaka jest jego rola; bez zbędnych negocjacji bierzemy się za ustalone już dawno zajęcia i nie potrzebne są zbędne komentarze. Zresztą do czego miałyby służyć? Pospieszać? Po co? Przecież nigdzie się nie spieszymy, nie spinamy się. Nie jedziemy w konkretne miejsce, żeby dojechać. My jedziemy, żeby jechać i w tym tkwi fenomen. Mantra o ile prostsza od tej, do której przyzwyczajano nas przez lata w „cywilizowanym” świecie. W tym kontekście jesteśmy zwycięzcami; nie pokona nas czas, ani zła wola; ani jedno ani drugie tu po prostu nie występuje! Nie ma zasięgu telefonów, nie ma telewizji. Radio nie działa. Nie ma nic, co mogłoby kanalizować nasze zachowania w toksyczne meandry zblazowanej cywilizacji. Jesteśmy tu i teraz, a do tego jesteśmy wolni od cywilizacyjnych gadżetów (nie licząc kuchenki gazowej, aparatu i kamery).

Podczas obiadu zastanawiamy się co dalej. Powoli będziemy kierować się na centralną Mongolię w kierunku Karakorum, czyli historycznej stolicy Chingis Chana. Wprawdzie nic tam nie ma, bo i co mogłoby zostać po

jurtach. Nie wiem czy było już o tym wcześniej, ale nawet jeśli tak, to warto to powtórzyć. Naród Mongolski mieszka w jurtach od zawsze. Bez względu na rozwój cywilizacyjny jurta jest wpisana w ich tradycję i świadomość. Zresztą w samej konstrukcji jurty można by doszukiwać się wielu analogii do wierzeń, tradycji i historii. Dla mnie, z punktu widzenia inżyniera fenomenem jest fakt, że konstrukcja jurty nie zmieniła się od XII wieku, od kiedy pojawia się ona w pierwszych historycznych rysunkach. Dokładnie w takich samych warunkach jak Złota Orda Chingis Chana, sypialiśmy i my. Konstrukcję sklepienia jaką widywałem pod sufitem zamykając wieczorem oczy musiała być identyczna jak te widziane przez zasypiających wojowników Chana. Tak czy owak, jurta poza tym, że intrygująca, nie jest jednak zabytkiem, który mógłby przetrwać prawie tysiąc lat, chyba że w warstwie emocjonalnej. To co przetrwało w miejscu gdzie kiedyś mieszkał Chan Chanów to kamienny żółw wysokości około jednego metra stojący w stepie. To właśnie jego jedziemy zobaczyć; resztę będziemy musieli sobie wyobrazić.

Aby się tam dostać będziemy starali się przejechać na północ, północny-wschód, przedzierając się przez centralne górzyście tereny; nie ma na nich dróg. To znaczy są, przynajmniej na mapie, ale nawet na niej oznaczone są tylko cienką żółtą kreską, czasami zmieniającą się w „szarą, przerywaną”. Pamiętając, że „autostrady” na mapie to w rzeczywistości ciągi przenikających się szutrowych kolein, narada była długa i merytoryczna. Nie ma mowy o ułańskiej fantazji; nie po akcji z rozrusznikiem. Na szczęście mamy podrukowane mapy na których widać każdą niemal poziomice. Aktualizujemy mapy w telefonach - aplikacja *Soviet Military Maps Pro* jest naprawdę rewelacyjna. Jeszcze tylko trzeba znaleźć jakiś sklep żeby uzupełnić zapasy, które po tak długim czasie skurczyły się do krytycznego minimum.

Decyzją ogółu jedziemy w kierunku masywów górskich, aby przedostać się (i zwiedzić oczywiście) Park Narodowy Khangai Nuruu i finalnie dotrzeć do wygasłego wulkanu w okolicy Khorgo. W linii prostej jest to niecałe pół tysiąca kilometrów, ale - no cóż, rzeczywistość nie jest już taka prosta. Nie znając okolicy nie będziemy przedzierali się na przełaj; będziemy trzymać się czegokolwiek, co choćby przypomina szlak zakładając, że jeśli jest, to znaczy że gdzieś prowadzi. Po przejechaniu przez Park Narodowy odbijemy na wschód do Karakorum, skąd następnie będziemy kierować się na Ułan Bator.

Z historycznej, do obecnej stolicy jest kolejne 500 kilometrów; wygląda na to, że za około trzy lub cztery dni powinniśmy parkować pod mongolskim parlamentem. Pociuszające jest to, że jako Europejczycy wrzuceni w odmęty zachodniej Mongolii udało nam się „nie zgubić”; przynajmniej nie na serio, a zachodnia część kraju jest naprawdę dzika i odludna. Im dalej na wschód tym kraj coraz bardziej ma przypominać Tatarstan; więcej będzie też osad ludzkich więc prawdopodobieństwo zniknięcia bez śladu mniejsze. Jeśli zatem udało się nam do tej pory, uda się też i dalej! Jedziemy na północ (już dawno zapomnieliśmy o „nie spinaniu się”).

Ponownie jedziemy tarką; prawdę mówiąc już miałem ochotę wymazać to traumatyczne przeżycie z pamięci ale cóż, innej drogi nie ma. Krajobrazy za szybą powoli zmieniają się z pustynnych i płaskich w pagórkowate, czyli takie jakimi przywitała nas Mongolia „na wstępie”. Swoją drogą śmieszne są te górki; muszą być naprawdę stare. Czas i warunki pogodowe wyszlifowały je tak bardzo, że przypominają gigantyczne nacieki z wyschniętej glinianej mazi. Zupełnie jakby wielkie dziecko bawiło się w budowanie zamków ze zbyt mokrego piasku, które to zamki spłynęły i przyjęły zupełnie niezamierzone przez ich twórcę kształty. Zirytowane wielkie dziecko musiało zostawić je na pastwę losu, a te wyschły

i wyglądają teraz jak zastygłe, czekoladowe lody włoskie. Cóż, na takie metafory mnie stać, jako że maturę pisałem również z języka polskiego. Finalnie jednak zaliczyłem język na 3,5 więc metafor jak estry lotnych nie będzie.

Jadąc w ciszy i podziwiając te niecodzienne formacje chciałem podzielić się z Pawłem i Jarkiem swoją hipotezą ich powstania, ale któryś z nich mnie uprzedził (nie pamiętam kto):

- *Kurna, te skały wyglądają jak gigantyczne krowie kupy!*

- *Krowie? Nie... to raczej odchody prehistorycznych mega-jaków.*

Ok, w tej sytuacji pozostawię swoje przemyślenia dla siebie i dla Was; nie zgrałem się mentalnie z ekipą.

Podróżowanie po tarce jest nieprzeciętnie irytujące. Można po niej jechać z prędkością około 40km/h lub powyżej 90km/h. W przypadku niższej prędkości dołki na drodze nie są tak irytujące ze względu na fakt, że się jedzie powoli. Powyżej 90km/h „przeskakuje się” górą tarki i staje się ona nieodczuwalna. Niestety przy dużej prędkości wzrasta również ryzyko spotkania z jakiem, wielbłądem, kamieniem; hamowanie na tarce jest bardzo utrudnione. Z tego też względu nie zdecydowaliśmy się jechać szybciej niż czterdziestką; z resztą nie wiele byśmy wówczas zobaczyli ze względu na wszechobecny kurz i pył (poza wspomnianą wcześniej „burzą”, ani razu nie padał deszcz). Tym niemniej towarzysząca jeździe tarka prędzej czy później musiała stać się tematem przewodnim dyskusji.

Z racji faktu, że wokół nie było żadnych innych tematów godnych poruszenia, uwierzcie mi – „Geneza powstania tarki drogowej, a różnice kulturowe w kontekście rozwoju ekonomicznego i społecznego narodów zamieszkujących zachód i wschód Euroazji” stała się tematem przewodnim na kilkanaście godzin.

Nie wnikając czy tarka powstała z przyczyn naturalnych, czy była konsekwencją zużytych amortyzatorów (moja hipoteza), czy też była wynikiem działalności równiarki (hipoteza Pawła) rozmowa na jej temat była zatważająca burzliwa. Może to naturalny proces społeczny; z braku tematów ważnych, nawet wzgórkę na drodze stają się ważne, a może po prostu po tygodniach zgrania się w 100% nastąpiła kulminacja i musieliśmy się wszyscy wyładować. Tak czy owak, gdyby jakiś nomad siedząc na kamieniu zobaczyłby telepiącego się Baltazaara wypełnionego trójką gestykujących i krzyczących w dziwnym języku facetów miałby niezły ubaw. Z resztą rozmowa ta musiała nas naprawdę mocno wkręcić, gdyż w pewnym momencie zorientowaliśmy się, że poza tym, że znamy procedury pracy równiarki i wiemy z jaką częstotliwością podskakują koła na starych „amorkach”, to kompletnie nie wiemy gdzie jesteśmy. Od dobrych kilku godzin nie patrzyliśmy na mapę! Zarządzamy postój; trzeba się mentalnie ogarnąć i zorientować we współrzędnych.

Jak to zwykle bywa na postojach, w ruch poszedł ekspres do kawy, pojawiły się kanapki. Smartfony, a na pewno Samsung X-Cover ma wbudowany odbiornik gps; nie agps, nie aplikację android bazującą na antenach telefonii komórkowej, ale klasyczny odbiornik. Po wgraniu do telefonu aplikacji *My GPS Coordinates* (darmowa aplikacja na Android) można z dokładnością do kilku metrów poznać współrzędne. To oczywiście nie wszystko; trzeba jeszcze wiedzieć jak je zinterpretować i jak przełożyć na mapę. To już jednak nie problem, albowiem pewne rzeczy wnosi się z domu, mając w rodzinie nawigatora (dzięki Tato!). Kończąc posiłek mieliśmy już przedsmak tego, co za kilka godzin się będzie działo. Znajdujemy się na północ od Bayanbulag; jak to się stało, że tej miejscowości nie zobaczyliśmy???

Z resztą może to i dobrze, ludzi nie są mi potrzebni do odczuwania pełni szczęścia

i wolności. Do tego potrzebny jest jeden i jedyny składnik - przyroda, a ta pod postacią gołych, nieporośniętych niczym gór i wyschniętych stepów smakuje wyśmienicie. Z resztą do horyzontu nieograniczonego tłustymi plamami cywilizacji ciągnęło mnie od zawsze. Ważne żeby linia zagięcia ziemi w niebo była daleko; to trenuje i rozbudza wyobraźnię.

Im dalej na północ, tym drogi zaczynają się piąć coraz ostrzej w górę, a Baltazaar zwyczajowo zaczyna tracić moc. Na szczęście nie jest tu tak kręto jak w Ałtaju; przestrzeni jest dużo, więc można się porządnie rozpędzić i na „pełnym gazie” i wysokich obrotach wspinać pod górę. Nawet jeśli na drodze napotykamy jakieś niespodzianki w postaci głazów lub skałek, to bez zwalniania udaje nam się je ominąć. W pewnym momencie docieramy do partii gór, gdzie najwyraźniej klimat jest już nieco inny. Powietrze zrobiło się bardzo rześkie i wilgotne. Ze zboczy coraz częściej spływają rwące potoki wijąc się bezskładnie między skałami. Przypominają z daleka widywane dotąd koleiny, które również potrafiły przenikać się i rozdzielać z niezrozumiałą dla nas wyższą logiką. Odległe szczyty gór pokryte są śniegiem. Tam oczywiście nie jedziemy, to nie nasz klimat i nie na nasze możliwości. Powiem więcej, po przygodach na Gobi nawet to otoczenie wydaje się krzyknąć „więcej rozwagi!” Faktycznie, jesteśmy kompletnie sami; żadnych drzew, żadnych krzaków, a ludzi tym bardziej. Dookoła nas słychać tylko delikatny szmer potoków, które pomiędzy kamieniami pędzą w dół; tych akurat jest tu sporo. Problem jest tylko taki, że ten przedmiotowy „dół” to właśnie wąwóz którym jedziemy, a strumienie kotłują się w nim przecinając nam co chwilę drogę.

Jeszcze przed wyjazdem ustaliliśmy jedną rzecz: Nie ważne czy się chce, czy nie, przy przekraczaniu KAŻDEGO brodu wysiadamy i sprawdzamy jego głębokość, dno, brzegi i tym samym możliwości przejazdu. Jesteśmy sami, bez wsparcia z zewnątrz i bez wyciągarki.

Jarek w klapkach wyskakuje z auta. Paweł bierze kamerę i nagrywa. Kierowany przez Jarka wjeżdżam do wody; dno jest kamieniste, więc nie ma problemu z przyczepnością. Woda stawia niesamowity opór, ale cóż - taka to specyficzna materia.

Takich brodów i brodzików mieliśmy wiele. Za każdym razem Jarek weryfikował możliwości, a ja lub Paweł przejeżdżaliśmy; bywało, że ilość strumieni była tak duża, że zanim Jarek dogonił nas potrafilibyśmy przejechać już kilka następnych nie zatrzymując się w obawie przed „wklejeniem” w dno. Dla mnie osobiście największym stresem było zwalnianie w wodzie; W starej Navarze wentylator chłodnicy pracuje stale, na pasku a nie sprzęgle wiskotycznym. Oznacza to, że podczas przejazdu przez strumień łopatki wiatraka tną wodę. Woda to ośrodek gęstszy niż powietrze, a wygięte o taflę wody łopatki to potencjalnie uszkodzona chłodnica. Tego właśnie się bałem najbardziej.

Niezapomniana była przeprawa przez jedną z serii strumieni. Standardowo Jarek czeka w lodowatej wodzie ubrany w polar i klapki. Paweł nagrywa. Podjeżdżam bliżej i... na szczęście widzę jadącego za nami Uaza wypakowanego po burty mongolską wielopokoleniową rodziną. Zatrzymałem Baltazaara i na migi proszę o podpięcie pod hak. Tym razem nie bardzo wierzę w nasze i Baltazaara możliwości. Kivnięcie głową dla mnie było jednoznaczne, zatem pędzę po taśmę, podczas gdy za plecami słyszę przygazowanie benzynowego silnika Uaza i szum wody. Pojechał.

- *No dobra, przynajmniej jak utknę, to mi daleko nie odjedzie!* - pomyślałem i nie zastanawiając się wiele przerzuciłem taśmę przez przednie orurowanie i wjechałem do wody. Chwila niepewności; słychać jak spaliny z rury wydechowej bulgoczą w wodzie; dla pewności ssanie włączone aby spaliny wypychały pod ciśnieniem wodę z układu wydechowego. Pod maską słyszę oprócz silnika łopatki wentylatora

chłodnicy które siekają wodę - jakby cichy, stłumiony świergot starego łożyska.

- Kurde, żeby się nie połamaly od mielenia wody... Albo nie wygięły i nie zahaczyły radiatora!

Nagle przednie koła najechały na ostry podjazd i Baltazaar wyskoczył z wody. Uff, już po wszystkim.

Zatrzymałem auto i pozwoliłem mu popracować na luzie żeby wysechł - zwłaszcza hamulce.

Po ulewnym deszczu dworzec kolejki miejskiej w Gdańsku Oliwie wraz z przyległym parkingiem znalazły się pół metra pod wodą. Odwiezienie teściowej na peron oznaczało, że samochodem należało podjechać wprost pod schody. Mongolia za trzy miesiące; jak nie teraz to kiedy go przetestować? Udało się; teściowa na peronie a ja pędzę do pracy. Z daleka widzę zielone światło na semaforze, które leniwie zmienia się na żółte, aby przed samą maską zaświecić kolorem czerwonym. Luz, hamulec... i nic. Minąłem semafor ze światłami, potem kolejny, dwadzieścia metrów dalej. Od tego momentu pamiętam - zamoczone tarcze i klocki TRZEBA WYSUSZYĆ, bo inaczej nie będą hamować - muszą być suche.

Tymczasem pędzę podziękować; Uaz czekał na nas na przeciwległym brzegu. Ledwo pojawiłem się przy kierowcy, przez przednią szybę wysunęła się ręka ściskająca grawerowany kielonek; cóż było robić, nie odmawia się gospodarzom, zwłaszcza po takim spotkaniu i takich emocjach. Zresztą menisk był wypukły, więc jako dobrze wychowani ludzie nie pozwolimy aby się rozlało. Szkoda tapicerki - trzeba odpić ;) Przejmując kieliszek spojrzałem ukradkiem do wnętrza Uaza. Był to Uaz 469b z brezentowym dachem; mało takich w Mongolii, gdyż zdecydowana większość to *tablietki* vel *buchanki* ze względu na ich praktyczność. Te znane z polskiego wojska i filmów propagandowych z drugiej połowy XX

wieku są po prostu za ciasne! Tym niemniej w tym „łaziku” siedziało 6 osób dorosłych i kilkoro dzieci. Matematycznie było to wręcz niewykonalne. Na pace było też trochę pakunków świadczących o tym, że to chyba dłuższa wyprawa (jak na nasze oczywiście postrzeżenie czasoprzestrzeni). Wszyscy jak jeden - dzieci również, patrzyli na mnie z uśmiechem od ucha do ucha i twierdząco kiwali przy tym głowami na znak, że czekają na pusty kielonek; nie wiem, czy któraś z obecnych osób była trzeźwa. Niestety problem alkoholowy wśród Mongolczyków, ale i narodów syberyjskich to naprawdę problem; przez duże „P”.

- *Pewnie to spirytus techniczny... dlatego czekają na reakcję...* -taka była moja pierwsza myśl chociaż z drugiej strony żyją, a pili.

Dwa kielonki i wesoły rodzinny „łazik” pognał leniwie przed siebie. Jeszcze przez chwilę widać było jak jego specyficzna kanciasta sylwetka podskakiwała na wertepach. Znikając na horyzoncie kształtem bardziej przypominał wyprawówkę profesora Gąbki niż nasz pocziwy Baltazaar. Dobrze, że to koniec mojej zmiany; teraz kolej na Pawła.

Tymczasem na pustym jak dotąd stepie zrobiło się nagle tłoczno. Przy akompaniamentie wysokich obrotów silnika zza horyzontu wyłonił się łukowany dach autobusu. Po kolejnej minucie zapakowany do granic możliwości lokalny „pekaes” bez zatrzymywania się wjechał z impetem do wody. Pasażerowie z zainteresowaniem przyglądali się nam, a my z zakłopotaniem patrzyliśmy po sobie. No cóż, dla nas to była, bądź co bądź przeprawa. Nie będę się już rozpisywał na temat *tira*, który w dokładnie ten sam pełen ignorancji sposób przewiózł stado zwierząt... Siedząc na fotelu pasażera podziwiałem widoki, które po kilku głębszych nabrały innego wymiaru. Co jakiś czas próbowałem w ramach przerywnika wyobrazić sobie miny pasażerów autobusu, którzy po kilkunastu godzinach drogi widzą na środku „niczego” trzech białoskórych, z czego jeden w kłapkach a drugi z kamera...

Kolejne kilometry mijały mi na zwiedzaniu Mongolii z perspektywy pasażera. Szumiało mi w głowie, tarka wydawała się mniej denerwująca; śmiałem nawet twierdzić, że w jakiś metafizyczny sposób przeistoczyła się w coś na kształt tafli pomarszczonego jeziora, a samochód zamiast podbijać się na nierównościach po prostu je rozbryzgiwał. To oczywiście tylko moje złudzenie pogłębione niewyspaniem, chwilą relaksu na prawym siedzeniu wyostrzone widokami wielbłądów i jaków; wszystko w oparach trawionego mongolskiego alkoholu. W ten sposób dojechaliśmy do miejsca gdzie mieliśmy nocować. Nie planowaliśmy wyboru, wybór zaplanował się sam. Mozolnie wznosiliśmy się pod górę; silnik miarowo pracował na wysokich obrotach pomimo prędkości, którą w normalnych warunkach nazywałbym „defiladową”. Kolejny wyżłobione w brązowo-rdzawej ziemi slalomem prowadziły nas na szczyt góry. Jak w tranście samochód kołysał się wskakując w zagłębienia pozostawione po *buchankach* i piał się w kierunku nieba. Dookoła na wielu planach przesuwały się majestatycznie łagodne szczyty gór porośnięte wyłącznie zielonymi kępami traw. Tak, już nie wysuszonymi jak do niedawna, a zielonymi, co w zestawieniu z rdzawą ziemią i zawsze błękitnym niebem tworzyło niesamowitą scenerię. Bliski plan intensywnie rdzawy, im dalej tym barwy bledły i rozmywały się. Jak zwykle żadnych drzew; tylko czerwone słońce powoli chowało się za pofałdowanym horyzontem. W pewnym momencie teren przed nami wypłaszczył się i znaleźliśmy się na szczycie góry. Dookoła nas rozciągał się niczym nie ograniczony widok na setki identycznych gór. Ta nasza różniła się od pozostałych wyłącznie przez fakt, że na jej szczycie stał pokryty słomkowym pyłem - kiedyś niebieski Nissan. Poobklejany dziesiątkami naklejek i zapakowany

skrzyniami, kanistrami i oponami przypominał w tej scenerii kadr z reklamy; brakuje tylko sssssyknięcia i najazdu kamery na puszkę coca-coli zero.

- *Tutaj stajemy!* - Nie ja, nie Paweł i nie Jarek. To krzyknęliśmy wszyscy jednym wspólnym głosem. Miejsce było jedyne w swoim rodzaju.

Po kilku godzinach jazdy po dziurach wszyscy byliśmy o kilka centymetrów niżsi - zwyczajowo, jak codziennie. Kręgi szyjne i lędźwiowe kompresują się na mongolskiej nawierzchni. Po zatrzymaniu wysiadamy jak emeryci, powoli i ostrożnie, często w pozycji embrionalnej. Dwie minuty na rozprostowanie kości i dopiero wtedy zaczynamy funkcjonować. Cóż, takie są uroki zawieszenia na resorach. Pewnie auta z zawieszeniem niezależnym są wygodniejsze niż nasz Nissan, w którym pod ramą zamocowane są klasyczne pióra resorów wzmocnione dodatkowo przez naszego magika Marka. Wygodnie nie jest, ale za to niezawodnie; ciężko jest uszkodzić resory i dlatego takie auto wybierałem. Owszem, teraz testuję Nomada, czyli Grand Vitarę w najdłuższej wersji ciężarowej, XL_7, która fabrycznie wyposażona jest w sprężyny. Komfort jest rzeczywiście o niebo lepszy. Nie da się jednak nie zauważyć, że jest to auto delikatniejsze od Baltazaara. Z perspektywy czasu patrząc wiem, że następne będzie... również na piórach; co tam, jak podróż to całym ciałem!

Wypakowujemy skrzynie z jedzeniem. W blasku zachodzącego słońca oliwkowa zieleń skrzyni wydaje się być niemal bordowa, ale i tak ostro odbija się od otoczenia. Pomarańczowa ziemia wydaje się nasiąkać kolorem zachodzącej tarczy i intensywnością kolorów aż kłuje w oczy. Nawet cisza w takich warunkach nabiera kolorów...

Wstawiam imbryk z wodą i pierwszą porcją kawy na kuchenkę. Niestety tego nie przemyślałem i następnym razem weźmiemy kuchenkę dwupalnikową. Niby banał, ale codzienne czekanie

w kolejce na kawę, a potem w kolejce na jedzenie patrząc jak pozostali zajadają się gorącą porcją bolognese może być po kilkudziesięciu dniach naprawdę udręką. Dziś na kolację jak codziennie o tej porze - porcja gorących liofilizowanych dań i do tego cztery kromki chleba lub sucharów z cebulą i ketchupem. Chleb jemy zazwyczaj w pierwszych dniach po wizycie w sklepie. W kolejnych dniach chleb staje się nie do jedzenia; wtedy zabieramy się za zabrane z kraju suchary. Z resztą suchary to paradoksalnie, po nawilżanych chusteczkach jeden z lepszych patentów. Nie wysychają, nie psują się i do tego - co bardzo ważne, są wyjątkowo lekkie. Zapakowane w fabryczne opakowanie są również odporne na wilgoć; wprawdzie wiele jej w Mongolii nie ma, ale zdarzają się przejazdy przez rzeki. Paweł rozkłada turystyczne krzesła; odrobina luksusu na szczycie góry. Aromatyczna kawa i widok zachodzącego słońca. Esencja wolności..., zwłaszcza na tej wysokości. Wg mapy przejeżdżamy właśnie przez masyw górski Changai z wysokościami powyżej 3000 m.n.p.m. i szczytami dochodzącymi do 3500 m.n.p.m. My oczywiście nie pchamy się na najwyższe ośnieżone szczyty; nauczeni doświadczeniami z Ałtaju jedziemy niżej. Tak, wiem, dla nie których nawet 3000m.n.p.m. to niewiele; są tacy co łykają takie trzy kilometry na śniadanie. Dla mnie jednak było to coś; nigdy do tej pory nie byłem zupełnie sam na szczycie góry. Nigdy nie byłem też na takiej wysokości i w dodatku nie byłem na niej samochodem, który sam ze sponsorami stworzyłem. Nigdy też nie byłem w krainie tak odludnej; w środku pustkowia ze świadomością, że „w razie W” nie będzie nikogo, kto może nam pomóc. I nie chodzi o nikogo, kto miałby wiedzę medyczną, ani nikogo kto zna się na reanimacji samochodu. Nie chodzi też o kogoś kto ma znajomego z lawetą. Tu po prostu poza naszą trójką nie ma dosłownie nikogo. Dla mnie to było i jest COŚ. A COŚ najlepiej smakuje z kubkiem kawy, głęboko w składanym turystycznym „fotelu” o zachodzie słońca, które to słońce głaszcze po

twarży ciepłym różowym promieniem. Z tyłu głowy czuć powoli nadchodzący chłód. Tak siedząc z gorącym kubkiem już wiem, że nie muszę zamykać oczu i wyobrażać sobie, że jestem gdzieś indziej; Panie Stasiuk, tak się robi do czasu gdy nie znajdzie się swojego miejsca. Ja znalazłem już swój adres.

W ten sposób definiuje się sens swojego istnienia; wiem, że to co właśnie odkrywam zmienia diametralnie optykę świata - nie wiele rzeczy będzie od dziś takimi jakimi było przed wyjazdem. Odkrywam właśnie nowy, wyższy poziom... Level Pro.

- *Idę się wysrać* - Jarek z papierem toaletowym w rękę postanowił na szczycie góry znaleźć ustronne miejsce.

- *Czekaj chopie, ja w sumie też...* - pomyśli podchwycił Paweł

- *Hm... level levelem* - zacząłem rozważać w myślach wszelkie „za i przeciw” patrząc wciąż jak kolejne szczyty powoli zachodzą cieniem. Doliny robią się coraz bardziej mroczne - *u nas od razu pojawiłaby się mgła... Panowie, idę po was!*

Metafizyka jest wszędzie wokół nas, ale proza trawienia też czasami dochodzi do głosu; gorzej jednak z ustronnym miejscem - po prostu go tu nie ma.

Im ciemniej, tym zimniej. Taka zależność rządzi klimatem kontynentalnym w którym leży Mongolia. Z tego też względu po zmroku zawsze ubieram polar i czapkę, co przy mojej fryzurze nie jest rzeczą łatwą - każda z czapek jest z definicji za ciasna. W nocy dodatkowo ubieram drugi polar i kurtkę zanim wejdę do śpiwora i reguła ta dotyczy całej naszej trójki. Po kolacji nie ma już śladu; mokre chusteczki poszły w ruch; końcowa faza to płukanie - oszczędne z racji faktu, że już raz posmakowaliśmy deficytu wody. O ile się da, staramy się nie prowokować losu i czysta woda jest surowcem reglamentowanym. Po

myciu naczyń czas na nas; im szybciej tym lepiej - potem będzie zbyt „rzeško”, nawet używając chusteczek.

Ostatnie chwile przed wskoczeniem do śpiwora. Ostatnie spojrzenie na ginące w mroku doliny i... sielankę przerywa potężny błysk. Potem drugi i trzeci; zaraz po nich kolejne błyskawice rozcinają niebo na przemian z głuchymi grzmotami. Nie wiem, czy ilość błyskawic jest tak duża, czy to złudzenie potęgowane otwartą przestrzenią. Tak czy owak, decyżją ogółu:

- Panowie, spadamy! Jesteśmy na samym szczycie góry w metalowym samochodzie a wokół nas nie ma już nic więcej w co mogło by rypnąć!

Nie da się ukryć, że to była jedna z szybszych akcji pakowania Baltazaara. Wszystko wrzucone jak popadnie do zabudowy; w stroju „nocnym” z umytymi już zębami wpadamy do kabiny i jak tylko szybko się da - jedziemy w dół. Kieruje na zmianę Paweł i Jarek; to ich kolej. Ja leżę na tylnej kanapie. Dookoła nas jest już zupełnie czarno. To taka prawdziwa czerń; nie czerń miastowa - rozświetlana co chwilę latarniami ulicznymi, ani czerń w pokoju gdzie właśnie zgaszono światło, a w rogu biurka i tak widać poświatę zegarka, w rogu przy podłodze świeci się czerwoną diodą ładowarka telefonu. Ta czerń jest inna - totalna. Przy zapalonych długich światłach i dodatkowych reflektorach mamy łącznie 340 Wat na oświetleniu, a mimo to droga co chwilę znika gdzieś w mroku. W światłach samochodu cienie kamieni i kolein tworzą nierealną, alternatywną rzeczywistość. Próbie zorientowania się w tych niuansach dość skutecznie psują następujące co kilka sekund błyski i grzmoty. W pewnym momencie wszystkich wytrąca to z równowagi. Leżąc na kanapie próbuję sobie przypomnieć jak to właściwie było z tą izolacyjnością elektryczną; czy przebywając w samochodzie na gumowych kołach coś nam grozi? Nie słyszałem o takich wypadkach

w Wiadomościach, choć z drugiej strony o wypadkach porażenia przez pioruny w górach owszem. Grzmoty są raz dalej, raz bliżej; czasami jak „walnie” to przez sekundę dzwoni w uszach, a ja kulę się odruchowo. W takiej scenerii kadrowanej stroboskopem burzy jedziemy całą noc. Jak tylko nam się wydaje, że już prawie jesteśmy bezpieczni gdzieś w dolinie, okazuje się że to tylko „zagłębienie” – mała kotlinka pośród zboczy. To naprawdę nie była przyjemna noc – jedyna taka (emocjonalnie) wyrazista podczas całej wyprawy.

Na szczęście burza jak szybko przyszła, tak szybko przeminęła. Oczywiście „szybko” to definicja względna. Cała noc spędzona w towarzystwie błyskawic i grzmotów w tamtym czasie dłużyła się niemiłosiernie. Nie muszę zapewne wspominać, że nie spadła wówczas ani jedna kropla deszczu; w ciągu całego naszego pobytu w Mongolii przeżyliśmy dwa załamania pogody, z których żadne nie skończyło się opadami. Poranek był już jak zwykle pogodny i nic nie świadczyło o nocnej gehennie. Trochę to wyglądało tak, jakby Mongolia po raz kolejny zrobiła nam małe krótkie „BUUU!!!”, po czym śmiała się z naszej panicznej reakcji intensywnym słońcem na jak zwykle bezchmurnym niebie. W ciągu nocy musieliśmy pokonać spory kawałek drogi, ponieważ jak wynikało z mapy jesteśmy dość daleko na wschód od miejsca gdzie wydawało nam się być, czyli w okolicy Uyanga – to chyba w ajmaku $\square w \square rch angaj$. Na szczęście to dla nas po drodze, choć jak to się stało, że blakając się po ścieżkach zajechaliśmy w to miejsce? No cóż, nie raz już poprawialiśmy zakupione w internetowym sklepie mapy, które okazały się być nieaktualne. Do tego profilaktycznie wszystkie urządzenia w nocy powyłączaliśmy więc jazda odbywała się totalnie

analogowo. Z resztą chyba nikt z nas nie myślał wczorajszej nocy o nawigowaniu. Wstyd to przyznać, ale my po prostu uciekaliśmy.

Wokół nas zrobiło się tymczasem zielono; to znak, że jesteście „coraz wyżej” na mapie. Oczywiście kolor zieleni nie może równać się temu, który doświadczaliśmy w Altaju; tamta intensywna zieleń kapała ze wszystkiego co nas otaczało, tutaj natomiast zazieleniła się „zaledwie” trawa, podczas gdy wystające z niej kamienne wzgórza dalej budowały posępny odludny krajobraz wysuszonymi kolorami sepii i wszelkiej maści zwietrzałych brązów. Trawa prawdę mówiąc też nie przypominała tej znanej z weekendowych wypadów na działkę. Mówiąc mam na myśli kępy zielonych twardych ździebeł wyrastających mozolnie ze zwirowego i zbitego na kamień klepiska. Idealnie się po nim jeździ, ale dla roślin to chyba coś w rodzaju czyścica – jeszcze dają radę, ale ledwo ledwo. Sam próbowałem wyrwać z ziemi i posmakować dziki czosnek i przeżyłem szok, gdy nie udało mi się wydłubać go nawet nożem!

Tak czy owak, nie da się ukryć – cywilizacja jest coraz bliżej. Coraz częściej trafiamy na drogi pokryte asfaltem. Pierwsza taka styczność z cywilizacją wprawiła nas w osłupienie. Za równo... nic nie stuka... przyspieszenie jakies takie europejskie... Nauczeni doświadczeniami z zachodniej Mongolii traktowaliśmy drogi asfaltowe jako coś w rodzaju swobodnej sugestii odnośnie podróŜowania; były one dla nas punktami orientacyjnymi względem których weryfikowaliśmy naszą lokalizację, ale trasę zwyczajowo już wytyczaliśmy „na przełaj”. W ciągu dnia i podczas ładnej pogody nie wiele mogło nas zaskoczyć więc odzyskaliście pewność siebie.

Coraz więcej jaków, coraz mniej wielbłądów; coraz mniej piasku i zwietrzałych skał, a za to coraz więcej soczystych traw i drzew porastających zawsze wyłącznie zacienione północne

i północnowschodnie zbrocza gór. Zbliżyliśmy się do Karakorum. Na główną drogę wjechaliśmy przed miejscowością Khujirt, która okazała się całkiem sporym miasteczkiem o chaotycznej zabudowie, ale - co ciekawe, w większości murowanej. Typowe mongolskie jurty były w zdecydowanej mniejszości względem parterowych, krytych blachą domostw. Hałaśliwie (jak na dotychczasowe warunki) i tłoczne było Khujirt. To nie dla nas, więc nie zatrzymując się skręciliśmy na północny wschód kierując się na Karakorum - legendarną stolicę Imperium Mongolskiego.

