MONGOLIA

PUSTYNIA, MOKRADŁA PEŁNE KOMARÓW I FATALNE DROGI

Mongolia to cel podróży, do którego przymierzałem się już w zeszłym roku. Jednakże rok temu, w ostatniej chwili, wycofałem się prosząc firmę załatwiającą formalności o zmianę i wyrobienie wizy irańskiej. Dlaczego? Brak dróg, daleko, trudna przeprawa przez Rosję (na ograniczonej czasowo wizie tranzytowej) itp. Jednak w tym roku długo poszukiwałem celu… do wymarzonej Arabii Saudyjskiej ciągle trudno otrzymać wizę, do Izraela brak transportu dla motocykla (ale już w tym roku udało mi się spotkać motocyklistów z Izraela, którzy pomogą mi się z tym uporać w przyszłym roku - w razie potrzeby). W rezultacie, w tym roku - w nawale obowiązków w pracy i na ostatnią chwilę - podjąłem decyzję: Mongolia i słynna pustynia Gobi! Mało przygotowany obiecałem sobie, że po prostu będę korzystał jedynie z nielicznych dróg asfaltowych… to jednak nie udało się! Ale po kolei…

ROSJA I SŁYNNY BAJKAŁ

Rosja to tak naprawdę znaczna część podróży do Mongolii. Jadąc od strony Łotwy to blisko 6500 km w jedną stronę rosyjskiego asfaltu, jeśli za cel postawimy sobie obejrzenie „kultowego" Bajkału, jednego z największych (636 km długości), najgłębszego (1642 m) i najstarszego jeziora świata (ponad 20 mln lat) - jak głosiły informacje rozmieszczone wokół jeziora. Zasoby tej wody są tak wielkie, że mogą zaspokoić w 90% zapotrzebowanie Rosji, a w 20% świata! Jezioro zasilają liczne rzeki górskie (ponad 350 dopływów), które regularnie przecinają drogi wokół jeziora.

Woda Bajkału jest czysta, ale i bardzo zimna, więc kąpiących się nie ma wiele… ale przyjemność po dłuższej chwili przyzwyczajenia ogromna! W szczególności po długiej podróży. Wokół mało zagospodarowanego jeziora znajdowały się liczne miejsca plażowania, na które wjeżdżały samochody urządzając obozowiska i miejsca wypoczynku najczęściej grillując czy paląc ogniska przy rozstawionych namiotach. No ale to na tyle o Rosji… Bajkał, Irkuck, Nowosybirsk, Krasnojarsk, Omsk, Czelabińsk, Niżny Nowogród, Moskwa to tyko

niewielka cześć tej podroży przez różne kulturowo i geograficzne obszary Rosji, które można by opisywać wiele czasu… ale skupię się na Mongolii. Po 6 dniach podróży przez Rosję, kąpieli w Bajkale i skorzystaniu ze słynnej rosyjskiej bani w hotelu, w której z zapalczywością należy okładać się brzozowymi rózgami popijając herbatkę z ziołami, wyruszyłem do Ułan Bator.

Pomnik w drodze po Rosji, Bajkał i bania

UŁAN BATOR DŻYNGIS-CHANA… I BATTLULGA KHALTMAANA

Sprawnie przekraczając granicę, jeśli można tak nazwać liczne formularze i ankiety na granicy rosyjskiej i mongolskiej, ruszyłem asfaltową drogą do Ułan Bator - stolicy państwa wielkiego wojownika mongolskiego Dżyngis-Chana, który zasłynął z licznych podbojów tworząc państwo mongolskie. Dzisiejszym Mongolczykom pozostała chyba tęsknota za wielkim wodzem, który zasiada na wielkim tronie w samym centrum stolicy, przejawiająca się wyborem najsilniejszego prezydenta świata - Battlulgi Khaltmaana - mistrza Sambo (mieszanka judo i zapasów). Niektórzy z ministrów również podobnie wyglądają i ma się wrażenie, że stanowią oni dla współczesnych Mongolczyków symbol potęgi z okresu podbojów wielkiego Dżyngis-Chana. Niejednokrotnie zauważałem ich siłę w radzeniu sobie w trudnych warunkach klimatycznych Mongolii... i na drodze.

Dżyngis-Chan i Battlulga Khaltmaa
http://www.polska-azja.pl/mongolowie-swietuja-850-lecie-narodzin-czyngis-chana/ oraz https://nextshark.com/mongolias-new-president-ripped-af-judoka-olympic-gold-winning-coach/

Już po wjeździe do Mongolii okazało się, że asfaltowa droga prowadząca do stolicy jest w remoncie i to takim, że jej znaczna część to off-roadowe objazdy, a pozostała cześć to asfalt „naszpikowany" dziurami. Jazda nocą była błędem! Na 100 km przed stolicą straciłem felgę wpadając w jedną z dziur i pozostając w „szczerym polu" sam na sam ze złamanym kołem. Rozpoczęło się poszukiwanie pomocy… po wielu zatrzymanych samochodach udało mi się uzyskać klucz i odkręcić koło… inni chcieli zorganizować transport, jeszcze inni po prostu na miejscu prostować aluminiową felgę młotkiem na co nie chciałem się początkowo zgodzić. Taką propozycję miał też ostatni miejscowy pasterz, który uparł się, że da sobie radę młotkiem, gdyż sam to już wiele razy robił w swoim samochodzie. Jednak, gdy już się za to zabrał zauważył, że felga jest pękniętą na tyle poważnie, że trzeba transportować ją do stolicy na spawanie… i tak zorganizował podróż do Ułan Bator…, a właściwie zorganizowała ją jego siostra, która skupywała mleko od okolicznych pasterzy. Jej zaletą była znajomość angielskiego… w stopniu bardzo podstawowym, co

W tle pomnik Dżyngis-Chana w centrum Ułan Bator

nie było takie oczywiste w tym kraju. Starsi ludzie troszkę mówili po rosyjsku, ale słabo, młodzi po angielsku, ale ci byli nieliczni, więc generalnie język migowy z wtrącanymi po angielsku i rosyjsku słowami to najczęściej stosowany środek komunikacji w moim przypadku. Pułapką częstokroć było to, że Mongolczycy zawsze kiwali głową na znak zrozumienia, ale rzadko kiedy szło za tym zrozumienie słów w języku obcym. Po prostu mieli skłonność do zgadzania się z obcym turystą ☺

Najpierw więc zostałem ugoszczony i przyglądałem się pracy gospodyni uczestnicząc w mongolskich posiłkach (zupa to coś w rodzaju rosołu na wołowinie z lanymi kluskami i kawałkami wołowiny oraz gotowane na parze buudzy – pierogi z mięsem), a potem przyjechał nieco zdezelowany pojazd, który po małym przygotowaniu do jazdy ruszył w drogę do stolicy transportując mój motocykl. Te 100 km jechał ponad 3 godziny… wolno sunąc po mongolskiej drodze pełnej dziur i nierówności. Dodam tylko, że głównym zadaniem gospodyni było przyjmowanie mleka, jego schłodzenie i wstępna analiza. Przed wlaniem do chłodziarki próbowała więc łyżką każdą partię szybko wypluwając mleko, a następnie pasterze zlewali je do beczki, z której pompa zaciągała je do chłodziarki. W tym czasie jej matka przygotowywała posiłki krzątając się po kuchni. Mąż pracował w mleczarni w mieście, a dzieci pomagały zwykle w kuchni czy sprzątając na placu. To była jej letnia praca, zimą zjeżdżali do miasta i pracowała w przedszkolu. W ten sposób już na wjeździe do Mongolii miałem okazję spróbować domowej tradycyjnej kuchni mongolskiej, obejrzeć jurty, poznać lokalnych pasterzy i przetransportować motocykl za blisko 180€.

W stolicy myślałem, że już jesteśmy umówieni w warsztacie, ale okazało się, że w niedzielę ten upatrzony warsztat był zamknięty i moi gospodarze po prostu jechali od warsztatu do warsztatu szukając specjalisty od spawania aluminiowych felg. A ze względu na mongolskie drogi prawie z każdej strony ulice wjazdowe do stolicy naszpikowane wręcz były setkami warsztacików i warsztatów zajmujących się wymianą opon czy naprawą pojazdów. Ale ze spawaniem felg aluminiowych to już nie taka prosta sprawa, więc spędziliśmy kolejne 3 godziny wolno sunąc w korkach wielkiego miasta poszukując warsztatu.

W warsztacie kołem zajęto się od ręki, pozostawiając pozostałe prace. Po naprawie koła rozstaliśmy się z gospodarzami, którzy wrócili do domu, a ja ruszyłem na wynajętą kwaterę w bloku, gdzie ponownie

Unieruchomiony motocykl i transport do stolicy

Lokalny skup mleka – w tle chłodziarka

Buudzy i przekąski z mleka traktowane jak słodycze

Parking przy rynku w Ułan Bator: mieszkaniec w tradycyjnym stroju i liczne Toyoty Prius

Nowoczesna (drewniana) jurta moich gospodarzy

przywitano mnie zupą i buudzami. Gospodarz okazał się być przewodnikiem i świetnie komunikował się po angielsku. Ustaliliśmy więc, że kolejnego dnia omówimy trasę i atrakcje, które można zobaczyć nie narażając się zbytnio na off-roadowe przeprawy.

Jakie jest Ułan Bator? Nowoczesne i zupełnie inne od niemalże całej pozostałej Mongolii, a w szczególności prowincji. Mongołowie, po okresie zachłyśnięcia się czerwoną rewolucją i partnerstwem z ZSRR, bardzo mocno pozostają pod wpływem kultury Zachodu. W mieście szklanych i betonowych wieżowców niemalże każdy najmniejszy bar czy kawiarenka oferują konkursy karaoke wzorem z Japonii, a chyba najpopularniejszym samochodem jest hybrydowa Toyota Prius z kierownicą po prawej stronie (najprawdopodobniej z Japonii). Nawet tradycyjna buddystyczna świątynia wraz z uniwersytetem rozbudowuje się już w bardziej nowoczesnym stylu, a na jej ścianie powieszono wielki ekran LED z wykładami i informacjami. Należy również dodać, że populacja Mongolii to ok. 3 mln. ludzi, z czego ponad 1/3 mieszka w stolicy. Tutaj znajduje się również większość szkół wyższych i studenci przyjeżdżający na studia najczęściej pozostają już w mieście, które daje możliwości pracy i poczucie nowoczesności. W rezultacie przepaść pomiędzy Ułan Bator a resztą kraju jest ogromna… a mimo to i sama stolica posiada swoje osiedla tradycyjnych jurt mongolskich, które nadal pozostają bez infrastruktury sanitarnej, gdyż ich mieszkańcy nie godzą się na zmianę obawiając się wyższych opłat za ich użytkowanie.

KONIE PRZEWALSKIEGO I ŚPIEWAJĄCE PIASKI PUSTYNI GOBI

Po konsultacjach z moim gospodarzem ruszyłem w kierunku największej atrakcji Mongolii – pustyni Gobi. Właściwie stepy pustynne zaczynały się już w połowie drogi, ale trudno było się doszukać oczekiwanego widoku żółtego piasku, typowego dla pustynnego krajobrazu. Jednakże zanim ruszyłem w stronę tego piasku udałem się na zaleconą przez gospodarza atrakcję – jedyny rezerwat dzikich koni na świecie. Po krótkim odcinku drogi gruntowej – nie bez przygód (wywrotka na błotnistej nawierzchni) trafiłem do rezerwatu. W przeszłości te konie były badane przez rosyjskiego geografa polskiego pochodzenia Nikolaya M. Przewalskiego. Nazwane od nazwiska badacza, konie Przewalskiego wymarły w warunkach naturalnych i zostały reintrodukowane w oparciu o 8 sztuk sprowadzonych z Holandii. Obecnie

Ułan Bator

Świątynia buddyjska (Gandan) w Ułan Bator i znajdujący się w niej najwyższy na świecie 20 tonowy wewnętrzny pomnik (ok. 26 m) Awalokiteśwara – Pana patrzącego na dół (świat)

Widok na Ułan Bator ze wzgórza z pomnikiem żołnierzy radzieckich

stado liczy blisko 400 sztuk. Konie swobodnie wędrują po nieogrodzonym rezerwacie i zajmują różne stanowiska w zależności od temperatury itp. Dlatego też po dojeździe do rezerwatu zdecydowałem się na wynajęcie samochodu z przewodnikiem, który będzie zorientowany, gdzie szukać koni. Zasada była prosta – stawka za kilometr razy ilość kilometrów zrobionych w poszukiwaniu koni. Opłatę wjazdową do rezerwatu oraz za transport uiszczało się więc po powrocie z wycieczki. Transport to również swoista atrakcja. Prosta i nieco zdezelowana rosyjska furgonetka - jakich wiele w Mongolii – z blisko 3 litrowym silnikiem, napędem na 4 koła i spalaniem na poziomie nawet 20 l/100 km. Ja tym razem miałem szczęście – małe stadko koni swobodnie wypasało się już po 5 km. Z otrzymaną lornetką wspiąłem się jeszcze na górę i stanąłem na kilkaset metrów od koni (z zasady nie wolno podchodzić na bliżej niż 300 m do koni). Ciekawe doświadczenie spotkania z ogromną pokusą bycia jak najbliżej i jednocześnie świadomością, że nie powinno się przekraczać pewnych „granic dzikości". Klikałem więc kolejne zdjęcia i obserwowałem je przez lornetkę będąc jednocześnie w centrum ich uwagi nawet z tej odległości.

Po tym „spotkaniu" ruszyłem już prosto na pustynię. Dojechałem wieczorem do końca drogi asfaltowej i stanąłem przed kolejnym dylematem: off-road kolejne blisko 200 km w jedną stronę trasą, którą sami Mongolczycy określali jako fatalnej jakości… czy może jednak pocieszyć się tym, że już jestem na stepie pustynnym i po co jeszcze jechać dalej do kolejnego parku narodowego? Zacząłem więc wypytywać w hotelach i przechodniów o możliwe opcje i sens jazdy dalej w poszukiwaniu „piasku na pustyni". W końcu trafiłem do maleńkiego hotelu, w którym recepcjonistka uparła się, aby najpierw pokazać mi pokój zanim się zdecyduję na nocleg. Właściwie starałem się jej powiedzieć, że wezmę nocleg, jeśli istnieje jakaś opcja transportu na pustynię, ale porozumiewaliśmy się różnymi językami, więc przystałem dla spokoju na obejrzenie pokoju. Na korytarzu przeżyłem jednak małe zaskoczenie, gdyż wszystkie pokoje były pootwierane, a w nich i na korytarzu pełno było krzątających się kobiet. Pomyślałem, że może to dom samotnej matki czy coś w tym rodzaju. Ale panie wkrótce otoczyły mnie z zainteresowaniem i wyjaśniły, że są po zawodach siatkówki, które właśnie wygrały chwaląc się zresztą złotym medalem zwisającym na szyi jednej z kobiet. Właśnie wybierały się na imprezę. Słysząc o moich kłopotach z transportem szybko uruchomiły telefony poszukując różnych możliwości. Przy czym na

Osiedla jurt w Ułan Bator niedaleko blokowiska

Transport w rezerwacie i konie Przewalskiego pasące się na wzgórzu – ledwo widoczne, ale w rzeczywistości widok był bardziej emocjonujący w porównaniu do tego co utrwalił aparat telefonu ☺

Drużyna siatkarek przed hotelem

przemian w zależności o rozmówczyni musiałem szybko przestawiać się na różne języki – angielski, rosyjski, a nawet niemiecki - istna wieża Bab(el)! Wkrótce jednak nastała cisza, a drużyna udała się na miasto. Okazało się przy okazji, że recepcjonistka chciała pokazać mi pokój, gdyż tam nie było prysznica, a bez tego to naprawdę spory problem po całym dniu podróży. Ale i to udało się szybko rozwiązać. Pomogła tutaj trenerka, która poprosiła recepcjonistkę, aby udostępniła mi prysznic w jej pokoju w czasie, gdy będą imprezować na mieście – miałem więc wszystko co potrzeba, aby szybko zasnąć!

Nad ranem na nowo rozpoczął się istny harmider. Panie regularnie zaglądały mi do pokoju oferując coś do jedzenia i upewniając się, że zjadłem sowite śniadanie przed podróżą. A ostatecznie transport na pustynię załatwił właściciel hotelu. Zorganizował typowo terenowego Lexusa z 7 litrowym silnikiem i spalaniem na poziomie rosyjskich samochodów. Jego 100 litrowy bak starczał na podróż na pustynię i z powrotem z niewielką rezerwą. Jak sam twierdził przewodnik, ten luksusowy 20-letni samochód ciągle jeździł na oryginalnym, równie starym i nigdy nie wymienianym akumulatorze. Zostawiając motor przy hotelu ruszyłem więc do parku narodowego w samo centrum pustyni Gobi. Dodam tylko, że w Mongolii wyjechana w piasku droga to tylko pewna propozycja dla jazdy, jeździć można na przełaj, wybierając różne opcje, a wiele takich dziko wyjeżdżonych dróg nagle spotykało się w okolicach miast czy atrakcji turystycznych zjeżdżając się w jednym kierunku i sprawiając wrażenie wielopasmowej autostrady na przedmieściach wielkich aglomeracji miejskich. Mój kierowca nie omieszkał również jechać od czasu do czasu na przełaj kierując się jedynie kierunkiem wyznaczanym przez jego doświadczenie…

Na miejscu widok był niesamowity… Ponad stukilometrowy pas wielkiej wydmy piasku o wysokości blisko 80 metrów! Nie można było oprzeć się pokusie wejścia na jej szczyt! Kierowca powiedział więc, że prześpi się a ja mogę udać się na sam szczyt. Zdziwiłem się, gdyż planowałem to zrobić w 30 minut… ale wyszło blisko 2 godziny! W powietrzu 30ºC i lekki wiaterek. W odróżnieniu od tego na Saharze nieco chłodniejszy, ale i tak pionowe wejście na piaszczystą wydmę było poważnym wyzwaniem. Brakowało tchu, bolały napięte ścięgna Achillesa, łydki wygięte nietypowo, a do tego paliło słońce przecinane od czasu do czasu tym nieco chłodnawym wiatrem. Nogi zapadały się w piasku skracając długie kroki prawie o połowę, a próba wejścia na czworaka

okazała się równie trudna. Najlepszą strategią na najtrudniejszych, pionowych odcinkach okazało się robienie po 5 kroków, ustabilizowanie oddechu i kolejna seria. Co ciekawe ten niewielki wietrzyk był bardzo pomocny, gdyż nie uroniłem nawet jednej kropli potu pomimo ogromnego wysiłku. Pamiętam podobną sytuację na Saharze Zachodniej, gdzie wiatr był silniejszy i równie ciepły jak piasek, a do tego unosił ze sobą pustynny drobny piasek. Odkopując motocykl saperką po pięciu ruchach również brakowało mi tchu, ale pot lał się ze mnie strumieniami. Można więc powiedzieć, że Gobi pod tym względem była bardziej gościnna… a do tego widok ze szczytu tej wydmy niemalże narkotycznie upajający zmysły… Można by siedzieć na szczycie bez końca, gdyby nie strasznie palące słońce… i ogromna pokusa zbiegnięcia z niej jak dziecko na sam dół… tej nie oparłem się i na dole byłem już w niecałe 10 minut biegnąc po żółtym, czystym piasku, tym razem zgodnie z siłą grawitacji.

Gdzieś w drodze na pustynię…

Droga, a właściwie liczne drogi, na pustynię Gobi – na wydmy Chongoryn Els (Śpiewające piaski) w Parku Narodowym Gobi Gurwansajchan (Trzy piękności)

NA PRZEŁAJ… W KIERUNKU WULKANU HORGO

Płonące Klify w Bayanzag (w tle na zdjęciu dolnym droga wskazana przez GPS wprost ich szczytami)

Odkopany motocykl. Na skarpie widać jeszcze saperkę i dziurę, w której utknąłem

Pozostając pod wrażeniem ogromnej wydmy piasku wieczorem dojechałem z kierowcą do hotelu postanawiając kontynuować podróż powrotną na północ kraju inną drogą - za namową mojego gospodarza z Ułan Bator. Droga nie miała być asfaltowa, ale była oceniana jako dobra. Uznałem więc, że powinienem dać sobie radę pomimo blisko 450 km odcinka gruntowej drogi. W zamian obiecywał piękne widoki, ciszę i spokój. Sprawdziło się… ale tylko w zakresie otoczenia, a nie drogi. Dodatkowo jeszcze pobłądziłem długo jadąc po całkowicie odludnych obszarach pięknych stepów pustyni, gór, łąk… po piasku, żwirze, wodzie, łąkach i wszystkim tym, czego nie powinno być pod kołami mojego motocykla. Do tego należy dodać, że GPS w Mongolii jest bardzo zawodny. Nie mogę powiedzieć nieużyteczny, ale po prostu zawodny i należy każdorazowo weryfikować jego wskazania, w szczególności, gdy mamy duże wątpliwości w zakresie kierunku w jakim nas prowadzi… pierwszy raz tak mocno pomyliłem się w okolicach Bayanzag…

Już po ponad 20 km uznałem, że nie będę kontynuował podróży nocą i rozbiłem namiot na nocleg. Podróż rozpocząłem następnego dnia wraz ze wschodem słońca. Niedługo potem GPS poprowadził mnie do czegoś, czego mój gospodarz nie wspominał: *Płonących Klifów*. Jednocześnie droga proponowana przez GPS wiodła wprost po szczytach klifów, wąskimi ścieżkami poprzecinanymi licznymi uskokami z przepaścią po obu stronach. Trudne do pokonania na pieszo, a już na pewno nie motocyklem. Szybko lokalny pasterz wskazał mi inną drogę, bezpieczniejszą choć wcale nie dużo bardziej komfortową dla motocykla, który niemalże jak kozica górska musiał „skakać" po skałach, aby zjechać na dół na właściwą drogę. Chwilę potem zresztą zgubiłem się jadąc na przełaj i kierując się jedynie azymutem i poradami nielicznych pasterzy spotykanych na kompletnie pustych „drogach". Ale warto było… Płonące klify to cudowny widok, a i dalsza trasa to malownicze krajobrazy dzikiej Mongolii.

Nie obyło się jednak bez różnych incydentów… zakopany motocykl w piachu czy najście pijanych pasterzy. Pewnego wieczoru niedaleko „większego miasta" - Bayangol postanowiłem przenocować zanim noc mnie zastanie na pustyni w drodze.

Dojenie kóz… gdzieś na środku pustkowia

Dary przy jednym z miejsc oddawania czci dla bogów Mongolii (przykład na zdjęciu powyżej) – były tam kamienie szlachetne, jakiś historyczne znaleziska pustynne różnych tworów kultury materialnej, a nawet pieniądze

Rozbiłem namiot i po niecałej 1-1,5 godzinie snu rozległy się hałasy wokół namiotu. Okazało się, że znalazłem się niedaleko pastwiska, a dwóch pasterzy, którzy kompletnie pijani podjechali na motocyklu postanowiło chyba pobrać opłatę za skorzystanie z noclegu w ich okolicy. Dosłownie przewracając się co chwilę i powstając uparcie próbowali mi przekazać, że muszą się napić prosząc, a wręcz błagając o alkohol lub pieniądze. Język komunikacji był prosty, uparcie chwytali się za gardło krzycząc *ej gul gul gul*, *gul gul gul*… i tak bez końca. Próbowali dostać się do namiotu, ale ich nie wpuściłem i nawet w pewnym momencie odetchnąłem, gdyż uruchomili swój motocykl, ale tylko po to, aby 20 m dalej dosłownie „uwalić się" razem z nim ciągle wykrzykując i powtarzając bez końca te same zwroty. Nie można powiedzieć, że byli agresywni, ale po prostu namolni… W pewnym momencie pomyślałem nawet, że może ich „suszy" po alkoholu i podałem im wodę, ale młodszy po kilku łykach wręcz zaczął się krztusić i pluć wodą zapewne nastawiając się na inne smaki ☺ Uznałem, że z noclegu nic nie będzie, a spotkanie może się tylko przerodzić w niepożądane zachowania… i zwijając namiot oraz grzecznie żegnając się z pasterzami odjechałem do miasta. Miałem końcówkę paliwa i musiałem zatankować. Co prawda miałem jeszcze zapas, ale bałem się, że jak pobłądzę to nie starczy na dojechanie do celu i dlatego zależało mi na zatankowaniu w tej miejscowości. Zwykle, takie stacje są puste, a chcąc zatankować należy dzwonić na wskazany na niej numer telefonu. Dojeżdżając blisko o północy do miasta zauważyłem jeden oświetlony budynek pełen ludzi. Najpierw myślałem, że to jakieś zebranie lokalnych mieszkańców, ale szybko się okazało, że to szpital pełen oczekujących członków rodzin na chore dzieci, żony czy mężów.

Szybko zaczęli wydzwaniać do właściciela stacji benzynowej (wizyta na pustyni całkowicie przebudziła mnie i chciałem kontynuować podróż nocą), ale okazało się, że ten uparcie spał i nie odbierał telefonu. Po niemalże godzinnej próbie nie pozostawało nic innego jak udanie się na sen i rano kontynuowanie podróży. Tak też zrobiłem… uzyskując zgodę od lekarki na nocleg na dziedzińcu szpitala, zresztą w towarzystwie licznych pasterzy zainteresowanych motocyklem i moim ekwipunkiem. Rano ruszyłem dalej po zatankowaniu, otrzymaniu prowiantu od lokalnego nauczyciela geografii i sesji fotograficznej pasterzy z moim motocyklem.

Nieliczne drzewa po drodze

Nocleg na dziedzińcu szpitala…

I lokalni pasterze… próbujący częstować mnie końskim mlekiem, które zawiera alkohol

Tak więc po dwóch dniach jazdy na maksymalnie 3 biegach (średnio 10-30 km/h) dojechałem do asfaltowej drogi w Arvaikheer, skąd udałem się sprawnie w kierunku wygasłego wulkanu Horgo, do którego dojazd to skalista i podziurawiona gruntowa droga; na szczęście krótka choć nadwyrężająca możliwości mojego motocykla. Ale widok cudowny… bardziej nawet okolic jak samego wulkanu: czarnej dziury pełnej wulkanicznych kamieni. Chociaż i ten naturalny „dół" na 80 m głęboki robił wrażenie i wzbudzał podziw nad możliwościami twórczymi przyrody.

„MONGOLSKIE MAZURY"… I PASTERZE-MECHANICY

Przy wulkanie na stacji benzynowej spotkałem mongolskiego biznesmena, który namawiał mnie do zrobienia biznesu na ropie i gazie w Mongolii pozostawiając swoje dane kontaktowe. Posiadając mapę poradził mi dojazd do innego niż planowałem przejścia granicznego dziwiąc się, że zamierzam nadkładać tyle drogi do wybranego przez mnie przejścia, w dodatku bez asfaltowej drogi. Nic bardziej przyjemnego nie mogło mnie spotkać… Rosja i niekończący się asfalt po sam dom. Ruszyłem więc pięknym nowym asfaltem budowanym przez chińskie firmy. Niestety często z objazdami, które czasami zmuszały mnie do wjazdu na remontowane odcinki asfaltu ze względu na moje trudności w poruszaniu się gruntowymi drogami.

Planowałem również dojazd do jednego z ciekawszych jezior - jeziora Airag - otoczonego skałami znajdującego się w pobliżu wielkiego jeziora Khyargas. Ten obszar Mongolii słynie z licznych jezior podobnie jak polskie Mazury. Ale konieczne było pokonanie gruntowego odcinka drogi – powiedziałem sobie trudno, bo warto! Ale po dojeździe wieczorem na drogę do jeziora (znowu błąd… nocna jazda po bezdrożach!) okazało się, że droga to kolejne wertepy brzegiem jeziora, w których szybko pobłądziłem krążąc chaotycznie nocą po dołach utworzonych w wyschniętej części jeziora. Zrezygnowałem… tego było już za dużo! I po natrafieniu po kilku próbach na jakąś drogę wróciłem na asfalt i nocleg przy jednym z pomników.

Nad ranem słyszałem kręcących się w okolicy pasterzy i psy obszczekujące mój namiot. Ale bez większych problemów wstałem, spakowałem się i

Moje ulubione widoki… asfalt, droga aż po sam horyzont i niesamowita pustka okraszona pięknymi obrazami malowanymi jednocześnie przez niebo i ziemię

Tsetserleg… gdzieś po drodze w kierunku asfaltu...

I Tosontsengel

Mini Gobi w drodze do wulkanu

ruszyłem w drogę… a poranek był deszczowy i nieprzyjemny. Ale już po kilku metrach zauważyłem, że przednie koło zachowuje się bardzo dziwnie: luźno latało w widełkach, miałem trudności ze skrętem. Po 50 m zatrzymałem się… i przeżyłem prawdziwy szok: brakowało śruby na przegubie kulowym i koło po prostu nie było przymocowane do ramy motocykla trzymając się jedynie na widełkach! To usterka całkowicie wykluczająca możliwość dalszej jazdy. Pierwszy raz coś takiego zdarzyło mi się w motocyklu, a do tego śruby nie mogłem nigdzie znaleźć, a to by oznaczało, że w nocy w drodze z nad jeziora musiałem już jechać na takim kole! Poza tym, w okolicy brak wielkiego miasta, jak znaleźć cokolwiek do tego motocykla? Zacząłem nawoływać lokalnych pasterzy od czasu do czasu śmigających na chińskich motorkach na przełaj załatwiając swoje sprawy czy uganiając się za stadem. Widok pasterzy na „chińskich koniach mechanicznych" to typowy widok dla mongolskich nomadów, którzy zastępują w ten sposób konie. Przy czym jeżdżą na nich trójkami, czwórkami i na wszelkie inne sposoby i odległości (nawet do odległej o 150 m stacji jeden z gospodarzy wziął mnie na swój motocykl, aby załatwić sprawę wymiany walut). Niemalże nie poruszają się piechotą! Ale wracając do mojego problemu… pierwszy zatrzymany pasterz, pozornie dość drobnej budowy, po obejrzeniu motocykla i uniesieniu bez większego problemu przedniego koła, które umieszczone w amortyzatorach widełek wcale nie było takie lekkie (ale o sile Mongolczyków już pisałem w rozdziale o Dżyngis-Chanie), szybko udał się do swojego motorka i odkręcił z niego śrubę przymierzając do mojego przegubu. Okazała się za mała, więc wezwał pomoc i za chwilę dzieci na motocyklu dowiozły gdzieś z jurt na pustkowiu kolejne dwie śruby i narzędzia. Jedna z nich pasowała. Pasterz więc szybko zaczął naprawiać motocykl i nie za bardzo chciał nawet słuchać moich rad myśląc, że próbuję go pouczać jak przykręcać śruby. A ja usilnie pokazywałem mu na palcach, że w ten sposób jej nie dokręci, gdyż kula wraz z gwintem będzie okręcać się wraz z nakrętką. BMW oferuje specjalne klucze oczkowe do przykręcania tego typu śrub. Poza tym, takie dokręcanie bez przytrzymania tej śruby może doprowadzić do uszkodzenia przegubu więc, za wszelką cenę chciałem powstrzymać tego mechanika od dokręcania śruby w ten sposób. Szybko się też zorientował, że to tak łatwo nie idzie, a mi udało się w końcu chwycić jakiś śrubokręt z

Jedno z moich obozowisk…

I śniadanie: moja ulubiona sałatka z marchewki, chleb i czarna kawa parzona na ognisku… dobrze, że nie czarny chleb… i ta marchewka to też odrobina luksusu w porównaniu z jakże pasującymi do tej scenerii słowami jednej z piosenek poświęconej więziennej samotności: „Czarny chleb i czarna kawa opętani samotnością, myślą swą szukają szczęścia, które zwie się wolnością”

jego siatki narzędziowej i wtykając go w otwór śruby pokazałem mu jak ją przytrzymać nie doprowadzając do uszkodzenia przegubu i jednocześnie dokręcając nakrętkę. Domyślił się w końcu, co chciałem mu cały czas powiedzieć. Po 30 minutach motor był ponownie sprawny do jazdy! Wielka sprawa okazała się małym problemem dla lokalnych pasterzy muszących sobie na co dzień radzić z przeciwnościami losu! I jeszcze jedno co mnie ruszyło… było nieprzyjemnie, deszczowo… ja ubrany w kombinezon przeciwdeszczowy, a oni pozostawali w tym samych strojach, które na co dzień oglądałem podróżując po Mongolii. Kapiące krople deszczu nie robiły na nich wrażenia, a kiedy ruszyłem, również dzieci pojechały za mną swoim motocyklem smagane deszczem przy coraz większej prędkości… ale bez większego znaczenia dla ich samopoczucia i komfortu jazdy! Powtarzam więc jeszcze raz… to mocni ludzie i wojownicy, których silny uścisk dłoni ułatwia zrozumienie sukcesów Dżyngis-Chana! Do tej całej historii dodam tylko to, że kilkadziesiąt kilometrów dalej zgubiłem również śrubę amortyzatora skrętu – ten jednak nie jest aż tak kluczowy dla jazdy, chociaż może się zdarzyć, że jego brak wprowadzi przednie koło przy dużej prędkości w wibrujące ruchy (tzw. drgania shimmy), które powodują utratę kontroli nad kierownicą i motocyklem. Ale ja nie podróżowałem z dużymi prędkościami, a do tego to tylko potencjalne ryzyko (wiele motocykli nie posiada takich zabezpieczeń). Kontynuowałem więc dalszą podróż z odkręconym amortyzatorem skrętu.

I może jeszcze jedna dygresja ogólna… Mongolia to kraj pełen polskich produktów. Nawet w najmniejszych sklepikach na środku pustyni można było spotkać polskie wyroby (głównie surówki, ale też i pasztety), które stanowiły obok rosyjskich główną ofertę w tym segmencie rynku – gratulacje dla polskich producentów!

„DROGA KRZYŻOWA” DO GRANICY…

Dojeżdżając do większego miasta Ulaangom postanowiłem zorientować się troszkę w zakresie rekomendowanego przejścia granicznego przez wspomnianego już biznesmena z Mongolii (tj. Khandagayty). Zapytany wojskowy poinformował mnie jednak, że przejście to jest zamknięte w niedzielę i muszę przenocować, a na temat drugiego

Wąwóz w drodze na wulkan Horgo

Widok ze zbocza wulkanu Horgo…

I na krater wulkanu…

przejścia, które pierwotnie chciałem przekroczyć nic nie wiedział. Próbowałem więc poszukać informacji na temat drugiego przejścia (tego, które odradzał mi biznesmen, a które wskazałem we wniosku wizowym). Lokalny sprzedawca skór szybko ugościł mnie u siebie próbując wyjaśnić te kwestie. Ale pierwsze co zauważył to fakt, że wskazane przez biznesmena miejsce jest tylko i wyłącznie dla Rosjan i Mongołów! Szanse przekroczenia dla Polaka są znikome - i jak twierdził - zależne od woli celnika. Ja w te możliwości wątpiłem znając formalności celne na granicy rosyjskiej – po prostu przy wyjeździe z Rosji na kolejnej granicy byłyby problemy z formalnościami celnymi w szczególności, gdy podróż odbywa się prywatnym pojazdem. Ale gospodarz bez wahania wykręcił numer do znajomego celnika i zaczął dopytywać się o możliwość „przepchania" mnie przez to przejście. Jednakże po chwili oddał mi telefon i po rozmowie z celnikiem już wiedziałem, że nie ma szans! Siłą rzeczy ruszyłem więc na pierwotnie wybrane miejsce, gdzieś wysoko w górach.... I zaczęło się…

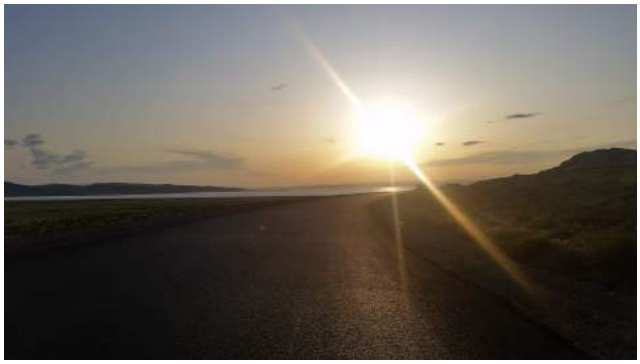
Droga rozpoczęła się pięknym asfaltem, po którym można było jechać i 200 km/h. Wybrałem jednak drogę o kilkaset kilometrów krótszą, ale za to z fragmentem drogi gruntowej. To był błąd! Idealny chiński asfalt nagle się urwał i ruszyłem stepem w kierunku granicy w okolicy Tsagaannuur. Powtarzające się litery w nazwie tego miasta niedaleko granicy z Rosją (chociaż ja bym tam dodał jeszcze po dziesięć z każdej liter) dobrze oddają ciągnącą się drogę po szczytach górskich, podmokłych łąkach… i przez rwące rzeki!

W pewnym momencie GPS ponownie wskazał coś, co przerastało możliwości nie tylko mojego motocykla, ale i wielu pojazdów off-roadowych: wielką rwącą rzekę przecinającą drogę. W pierwszej chwili chciałem po prostu odkręcić manetkę na pełen gaz i ją przekroczyć tak, jak wiele poprzednich rzeczek, ale jej rwący nurt nie dawał mi spokoju… po krótkim rozeznaniu stwierdziłem, że poczekam do rana, spróbuję zobaczyć, jak ją przekraczają samochody, jaka jest głęboka itp. W okolicy nie było nawet kija, aby można było sprawdzić jej głębokość. Na drugim brzegu w odległości ok. 300 m widziałem dwa namioty. Pomyślałem więc, że to podobnie jak ja turyści czekający aż woda opadnie, aby przekroczyć rzekę... zdecydowałem się więc przenocować na brzegu.

I w towarzystwie mongolskiej turystki, która uczepiła się mojego rękawa kurtki nie mając siły na wejście na szczyt krateru…

Izraelscy motocykliści użyczający mi dostępu do Internetu po wielu dniach pobytu na pustyni bez zasięgu. Efekt artystyczny nie zamierzony – pewnie obiektyw był brudny ☺

Próbowałem rozpalić ognisko, aby trochę wysuszyć całkowicie przemoczone buty i skarpety. Ale nie można było znaleźć zbyt wiele drewna, a to co znalazłem było zbyt wilgotne, aby zajęło się ogniem. W otoczeniu tysięcy komarów, które dostały jakby szału na mój widok, spryskałem się bardzo profesjonalnym środkiem zawierającym DEET, który nieco ostudził ich zapał, ale i tak komary uporczywie krążyły w koło głowy denerwująco czekając na okazję (dzięki Iza, że poradziłaś mi zabrać środek przeciw komarom na pustynię – to była cenna porada zarówno tutaj w Mongolii, jak i na parkingach Syberii!). Po rozłożeniu namiotu spryskałem jeszcze jego wejście i składając wszystko do zapakowania do namiotu przed jego wejściem wskoczyłem do niego



Jezioro Khyargas

Uczta u gospodarza w Ułan Bator

Skup skór na przedmieściach Ułan Bator

Polska oferta w przydrożnym sklepiku

wrzucając wszystkie rzeczy i zamykając moskitierę… a i tak nad ranem znalazłem kilkanaście komarów w namiocie, ale na szczęście nie byłem pogryziony.

Kiedy wczesnym rankiem wstałem, moi sąsiedzi zza rzeki nadal spali więc, spakowałem się i postanowiłem poszukać bardziej dogodnego przejazdu jadąc wzdłuż rzeki, gdyż żadni inni turyści nie dojeżdżali do tego miejsca. Dziwiło mnie to trochę, gdyż z oddali widziałem od czasu do czasu jakieś zbliżające się pojazdy, ale nikt nie trafił nigdy na brzeg tej feralnej rzeki. Szybko się okazało, że rzeka rozchodzi się na liczne mniejsze rzeczki i bagienne łąki, ale w żadnych z tych miejsc nie stanowiła dogodnego miejsca dla przejazdu. Do tego próbując przekroczyć kolejną z tych rzeczek utknąłem na jej brzegu głęboko zakopując się w bagiennym podłożu. Niejednokrotnie pokonywałem takie przeszkody rozkręcając manetkę na pełne obroty silnika i niemalże jak łódką powoli krocząc po bagnistym podłożu (było to o tyle niebezpieczne, że gdy motocykl trafiał na twardszy grunt nagle wyrywał się tańcząc po nim i trzeba było szybko naciskać sprzęgło i wyhamowywać nagłą prędkość uzyskaną z niemalże pełnych obrotów silnika zapobiegając utracie kontroli nad motocyklem). Tym razem się nie udało… koło wkopywało się coraz głębiej, a po godzinie rozkopywania byłem nadal w punkcie wyjścia (a nawet jeszcze gorzej!). Pozostawiając wszystko przy motorze udałem się w poszukiwaniu pomocy do miejsca noclegu. Stwierdziłem, że jak się nie uda to pozostanie tylko całkowite rozkopanie terenu i wyprowadzenie motocykla, co zapewne zajmie kolejny dzień. Nie miałem jednak pojęcia jak powiedzieć Mongołom, że oto 3 km stąd jest motocykl uwięziony w bagnie i potrzebuję pomocy. Jak ich przekonać, aby się ze mną udali do tego miejsca i zobaczyli co się dzieje? Jak w ogóle znaleźć kogoś? Liczyłem na turystów z namiotów z nadzieją na wezwanie pomocy i znajomość angielskiego. W gruncie rzeczy pojawiały się i takie skrajne myśli, że motocykl utknął na tym bezludziu już na zawsze, ale wierzyłem, że choćbym miał kopać przez 3 dni to w końcu uda mi się go wyprowadzić. Po około 3 km ponowne ujrzałem znane już sobie namioty i tym razem jakiegoś starszego pana w dziwnej czapce. Zacząłem go nawoływać, aby podszedł do rzeki. On z kolei nawoływał początkowo mnie, abym podszedł do niego, ale jak się zorientował, że nie mogę przekroczyć rzeki powolnym krokiem skierował się

Droga do Tsagaannuur i motocykl na brzegu kolejnej rzeczki uwięziony w błocie

Mongolskie „road assistance" – buddyjscy mnisi

na jej brzeg, aby ze mną porozmawiać. Gestami i trochę po rosyjsku i angielsku dałem mu do zrozumienia co się dzieje. Starszy pan poprosił abym poczekał i tym samym wolnym krokiem udał się do namiotu jeszcze śpiącego kolegi. Po chwili kolega ze znajomością angielskiego znalazł się na brzegu. Poprosiłem, aby zadzwonili po jakiś transport, ale nie było zasięgu również na ich komórkach. Zapytali więc czy mogą pomóc, a ja nieco powątpiewając odparłem, że być może uda nam się razem to zrobić. Po raz kolejny więc czekałem na brzegu, aż obaj panowie wrócą do namiotów (ciekawe, że spali w namiotach w odległości ok. 50 m od siebie – nikt w grupie nigdy nie trzymałby takiego dystansu między namiotami) i przygotują się na wędrówkę do mojego motocykla… i przekroczenie rzeki z długimi kijami w ręku do badania gruntu. Rzeka okazała się głęboka ponad pas, a droga do motocykla wcale nie taka łatwa do odtworzenia. Na szczęście ugrzęzłem w dość charakterystycznym punkcie przy nieużytkowanej obecnie stodole i wspinając się na nieliczne skały określaliśmy kierunek marszu poznając się wzajemnie po drodze. Koledzy okazali się buddyjskimi mnichami na swojej drodze pozostającymi już kilka miesięcy, uczącymi się i modlącymi w ramach swoich religijnych praktyk duchowych.

Stodoła okazała się również pełna desek i drewna, co umożliwiło zrobienie twardego podłoża i wyprowadzenie motocykla po ok. godzinie wspólnej pracy naszej trójki. Ciekawostką było to, że za punkt honoru uznali, że całe drewno musi powrócić na miejsce i wszystko musi pozostać w takim stanie, w jakim je zastali. Zresztą z „dużą dozą nieśmiałości" przekraczali próg stodoły z drzwiami przewiązanymi sznurkiem uznając to za naruszenie czyjejś prywatnej przestrzeni. Na koniec zapytali mnie jeszcze czy mam co jeść i pić i udali się w powrotną drogę. Ja zaproponowałem, że kolejno ich podwiozę, ale okazało się, że na ich drodze nie wolno im korzystać z jakichkolwiek środków transportu i wolno im posiadać jedynie tyle ile zmieszczą w plecakach. I jeszcze jedno mnie uderzyło… gdy powiedziałem, że bardzo dziękuję i jestem szczęśliwy, że mi pomogli, jeden z nich odpowiedział, że to on jest szczęśliwy, że dałem jemu pracę! A drugi wręczył mi skórę z węża, którą się owija wokół siebie na bóle krzyża i ku pamięci jego osoby i tego zdarzenia. Cóż za proroczy gest… już godzinę później, przy kolejnym

Koniec asfaltu

Droga do Tsagaannuur

Konie swobodnie kąpiące się w górskiej rzece

podnoszeniu motocykla nadwyrężyłem sobie kręgosłup w okolicy krzyżowej!

Ale panowie ci zdradzili mi jeszcze jeden sekret: most znajdował się kilometr od miejsca mojego noclegu, ale dokładnie w drugą stronę jak tą, w którą zdecydowałem się poszukiwać przejścia. Zrozumiałem więc, dlaczego nikt nie dojeżdżał drogą do tego przejścia przez rzekę. Po kolejnych błotnych przeprawach i z bólem kręgosłupa dotarłem do mostu… i droga nieco się poprawiła. Tak dotarłem do małej miejscowości Bukhmurun otoczonej pięknymi skalistymi wąwozami.

Zaraz pojawiła się jakaś sympatyczna para na motocyklu podziwiając mój motor i próbując przekazać mi jedynie po mongolsku, że dalsza droga w kierunku gór na tym motocyklu jest mało sensowna. Wkrótce zaproponowali mi inną trasę, jak zrozumiałem lżejszą i asfaltową: wystarczyło jedynie dotrzeć do odległej o 10 km miejscowości. Postanowili wskazać mi drogę. Ale już po chwili dołączył do nich kolejny motocyklista, który wyjaśnił, że ta droga wiedzie przez szeroką i nieprzekraczalną rzekę. Znowu byłem w punkcie wyjścia, gdy nagle pojawiła się ogromna Toyota terenowa z dwoma młodymi Mongolczykami i kobietą z dzieckiem na tylnym siedzeniu. Po krótkiej wymianie zdań zaproponowali, że pomogą mi przedostać się przez rzekę. Żwawo więc ruszyliśmy w kolejnym kierunku. Po kilku kilometrach, mijając kolejne głębokie na ponad 0,5 m strumienie, znaleźliśmy się nad wielką rwącą rzeką. Całą trójką brodząc po rzece jednomyślnie stwierdziliśmy, że nawet ta Toyota nie da sobie rady z przeprawą. Rozpoczęły się długotrwałe, prawie trzygodzinne negocjacje i poszukiwanie różnych opcji transportu motocykla do drogi. Padały różne opcje, kierunki, możliwości, a panowie gotowi byli niemalże rozłożyć mój motocykl, aby go włożyć do tego samochodu. Ale ostatecznie oznajmiłem im, że nie ma takiej opcji i potrzebuję innego środka transportu. Stanęło na traktorze, który szybko zorganizowali otrzymując za to sowitą zapłatę (20€). Czułem, że inaczej ciągle trwaliby przy myśli transportu i wnoszenia 400 kg motocykla do terenowej Toyoty. Niewykonalne nawet po złożeniu siedzeń! Za wysoki, za szeroki i za ciężki!

Traktor z łatwością pokonał rzekę, a ja miałem się znaleźć na prostej drodze do niedalekiej miejscowości, z której nie powinno już być niespodzianek drogowych do samej granicy… nic bardziej mylnego! Panowie wysadzili mnie na kolejnych mokradłach pełnych komarów, zalanych

Bukhmurun w drodze do Tsagaannuur

dróg i rzeczek… pojawili się tutaj kolejni pasterze oferujący usługi przewodników lub transport. Po wielu dyskusjach i namowach uznałem, że transport jest najlepszym rozwiązaniem… i to na samą granicę (60 km), aby nie dać się wpakować w kolejne niespodzianki! Ustaliliśmy cenę i panowie zaprosili mnie do swojej chaty szykując się do drogi. W chacie mieszkało 4 panów w kompletnej ciemności. Po raz pierwszy widziałem onuce w zastosowaniu praktycznym, gdy jeden z nich próbował na podróż pożyczyć buty kolegi. Panowie sprawnie owijali nogi onucami i zaciągali na nie wysokie buty ze skóry. Po blisko godzinie przygotowań przyjechał stary radziecki samochód ciężarowy: prawdopodobnie 6 tonowy Ural z blisko 15 litrowym silnikiem, napędem na 6 kół i jak się dowiedziałem ze spalaniem na tej trasie na poziomie 60 l/100 km. Zaczęło się pakowanie motocykla, czyli podjazd pod górkę, na którą najeżdżałem motorem, a następnie na rampę i wprost na przyczepę z pomocą blisko 6 różnych osób, którzy próbowali go unosić w miarę potrzeby i stabilizować jego pozycję przy wjeździe (zawsze tak wyglądał jego załadunek). Ale już po załadunku panowie ponownie zaczęli negocjować cenę uznając, że to nie traktor, inne spalanie itp. Po licznej wymianie telefonów z kimś na granicy, kto zna angielski ustaliliśmy kolejną cenę i ruszyliśmy w drogę. Znajomy tłumacz z nad granicy jednocześnie zaprosił mnie do swojej jurty na nocleg do czasu otwarcia przejścia nad ranem kolejnego dnia. Jazda była jak kolejna stacja tej „drogi krzyżowej". W trzyosobowej szoferce 4 facetów, liczne rzeki, wertepy, a na każdym podskoku czułem uszkodzony dysk w okolicy krzyżowej jadąc bokiem w dziwnej pozycji i amortyzując podskoki na dołach. Późną nocą trafiliśmy do Tsagaannuur analogicznie rozpakowując motocykl i udając się na dokończenie płatności do jurty nowego gospodarza.

Gospodarz załatwił wymianę pieniędzy na pobliskiej stacji benzynowej i po małej herbatce z domowymi wypiekami (drożdżowe ciasto pieczone na tłuszczu) udałem się jego motorkiem na stację benzynową. Jak się okazało, w tym czasie trzech panów od transportu okradło moją saszetkę! Na szczęście zabrali ładowarkę, baterię do telefonu, a z cenniejszych rzeczy jedynie scyzoryk – multitool, prezent na tego typu wyprawy. Ale zorientowałem się dopiero nad ranem, gdy panów już nie było, a ja chciałem uzupełnić olej (na całej trasie po ponad 12 000 km to jedyny raz jak zdecydowałem się na

Studnia z wodą do picia i pojenia owiec

W oczekiwaniu na transport przez rzekę

Poczęstunek w chacie na bagnach… zimna herbata przy świeczce i resztki makaronu zajadanego ze wspólnej miski

uzupełnienie oleju, pomimo że nie było jeszcze jego stanu poniżej zalecanego minimum) i próbowałem odnaleźć ten scyzoryk.

Gospodarz to bardzo sympatyczny 30-letni pasterz dobrze władający językiem angielskim (jak mówił, uczył się sam z podręczników pasając owce w górach), który za 21 dni miał się żenić. Na to wesele z ok. 700 osobami (po 350 z każdej ze stron) musi zabić blisko 20 swoich owiec ze stada w ilości 200 sztuk. Przyszła żona to nauczycielka. Gospodarz mieszkał z matką, dwoma siostrami i bratem. Pozostałe ośmiorga rodzeństwa!!! już opuściło rodzinną jurtę. W kolejności więc, jego brat przejmie rolę gospodarza w rodzinnej jurcie. Gospodarz pracuje wypasając owce w górach na przemian z przyjacielem w systemie zmianowym po 10 dni każdy. W razie potrzeby sprzedaje owce i tak utrzymuje całą rodzinę. Matka, bardzo otwarta i sympatyczna zajmuje się domem a piękna i kolorowa jurta została w całości przez nią samą ozdobiona haftami – widziałem wiele jurt, ale ta rzeczywiście była bardzo kolorowa!

Jak wygląda życie codzienne pasterzy? Wszyscy śpią w łóżkach rozmieszczonych wokoło jurty osłoniętych jedynie kotarą, w środku palenisko, pod jedną ze ścian jadalny stół, trochę szafek. Gdzieś wiszące kości jaka na zupę, jakiś mały zlew. Toaleta na zewnątrz i umywalka na zewnątrz. Woda dowożona ze studni – wlewa się ją do lejka z zaworkiem, którego otwarcie pozwala na umycie się nad małym zlewem. Poranna toaleta: umycie rąk i twarzy. Kładli się spać normalnie w rzeczach, w których chodzili cały dzień. Łóżka bardzo wygodne: to wysokie prawie na pół metra sprężynowe łóżko, które świetnie układało się do ciała – naprawdę miłe doświadczenie! Na zimę przenoszą się do niewielkiego murowanego domku obok.

Rano po przygotowaniu motocykla pojawił się jakiś kolega gospodarza i razem pieczołowicie przeglądali moje wyposażenie motocykla i bagaże w trakcie załadunku, wręcz dość namolnie zaglądając w każdy zakamarek. W pewnym momencie gospodarz uznał, że należy mu się jakiś prezent i zapytał o małą elektryczną pompkę do kół. Powiedziałem, że jest trochę za słaba do mojego motocykla i bez wahania zapytał czy może ją zabrać. Oddałem mu ją. Szybko ją sprawdził chwaląc się matce z otrzymanego prezentu. Podobnie podobały mu się bardzo moje okulary przeciwsłoneczne, namiot rozkładany w 2 s czy nóż myśliwski. Ale dałem mu do zrozumienia, że to

Jurta mieszkalna w Tsagaannuur. Na środkowym zdjęciu brat i starsza siostra gospodarza. W tle trzech kolegów – złodziejaszków z bagien

Rosyjskie impresje:

rzeczy potrzebne mi w dalszej podróży. Widziałem też, jak się obudziłem, że pożyczył sobie mój kask pewnie krążąc i „szpanując” po okolicy na swoim motorku. Na informacje o złodziejach jedynie stwierdził, że tak się niestety zdarza… I tak się rozstaliśmy… (dla odmiany, gdy byłem goszczony przez motocyklistów w Kirgistanie, to jeden z nich powiedział mi, że musi o mnie dbać, gdyż gdyby coś mi się stało pod jego opieką to byłaby to dla niego samego ujma i wstyd na pół Azji Środkowej w środowisku motocyklowym!).

Wkrótce opuściłem również Mongolię po niedługiej przeprawie gruntowymi drogami i kolejnej opłacie – pewnie transportowej (nawet nie wiem). Już przy wjeździe do Mongolii musiałem opłacić obowiązkową dezynfekcję motocykla, jakiś podatek transportowy (chyba) i ubezpieczenie, gdyż zielona karta nie ma tutaj prawnego umocowania. Przy wyjeździe kolejna opłata – drobne, ale trzeba być na nie przygotowanym.

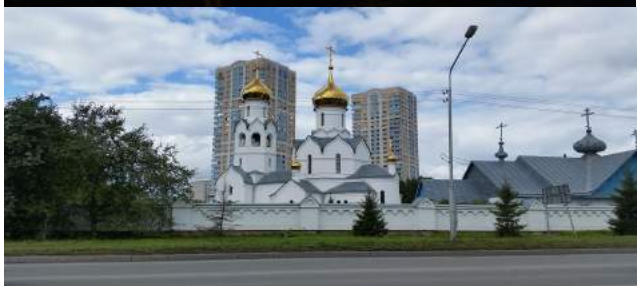
Powrót to około 6000 km przez Rosję, Łotwę i Litwę. Ból kręgosłupa ustąpił kojony jazdą po asfaltach rosyjskich dróg i płynnym kołysaniu motocykla (i bez udziału skóry z węża ☺). Podróż przebiegała praktycznie już bez większych przygód i pokonałem ten dystans w 4 dni nocując w namiocie na parkingach. Zawsze serdecznie witany przez Rosjan z poczęstunkiem czy prezentami.

Generalnie podróż była bardzo ciężka, to najdłuższa moja wyprawa i w dość krótkim czasie. Do tego naszpikowana wręcz wieloma trudnościami – nie ten motocykl, nie te opony, nie te drogi, komary, bagna, kradzież... wiele rzeczy nie tak… Ale jedno mogę powiedzieć wylegując się już szczęśliwe w słońcu rodzinnego domu: **warto było!**

Informacje o podróży:
- Czas trwania: 24 dni
- Ilość przejechanych kilometrów ~18 000 km
- Zużycie paliwa: ~ 800 l
- Motocykl: BMW K1200lt (2005)
- Odwiedzone państwa: Litwa, Łotwa, Rosja, Mongolia (10 dni)

Spotkanie z rosyjską drogówką ☺

Autor©DP, Redakcja©JP



Jedna z setek „lotnych” kontroli radarowych – z samochodu wystają tylko nogi śpiącego pracownika obsługi radaru

Pożar na Syberii

Niżny Nowogród