

NIEZWYKŁE PODRÓŻE I ODKRYCIA

Tysiąc kilometrów adrenaliny na Karakorum Highway

Jest lato 1986 r. Jadę Karakorum Highway przez malowniczą dolinę rzeki Indus. Korzystam z usług Imrana, kierowcy i przewodnika. Pochodzi z górskiej wioski w dolinie Hunzy, gdzie czas płynie wolniej.

JACEK PALKIEWICZ

Rozciągający się na długości 300 kilometrów Korytarz Wachkański, dzięki swej strategicznej pozycji, zawsze odgrywał istotną rolę w historii regionu. To właśnie tam spotyka się zachodnia i wschodnia Azja. Przez te tereny prowadził jeden ze szlaków handlowych z Chin do Azji Środkowej. W zapiskach Marco Polo pojawia się opis przyjaznej ludności i niedostępnego łańcucha Pamiru graniczącego z Wachanem. Dziś, po wielu stuleciach, ta zawieszona w czasie i przestrzeni dolina, gdzie zbiegają się trzy gigantyczne pasma górskie - Himalaje, Karakorum i Hindukusz - wciąż tchnie dawną epoką, jakby zegar natury tu właśnie zrobił sobie przerwę.

Marco Polo w drodze do Chin

Wenecjanin jechał tędy z ojcem i stryjem przez 12 dni w karawanie jaków. Po wyjeździe z Meszhed wkroczył na tereny obecnego Afganistanu, którego najświetniejszym miastem było Balch, starożytna Baktra. Zostało zniszczone przez Mongołów w 1220 r. i Marco Polo mógł opisać tylko jego ruiny, stanowiące mimo wszystko bramę do Jedwabnego Szlaku. Duże wrażenie zrobił na nim natomiast Balch, który rywalizował ze wszystkimi światowymi centrami muzułmańskimi. Szczycił się pięknymi ulicami, wspaniałymi budowlami, czystą bieżącą wodą oraz - dzięki kwitnącemu handlowi - niskimi cenami dóbr konsumpcyjnych.

Stąd Marco udał się w dalszą drogę do Chin. W Badachszenie największą ciekawość podróżnika wzbudziły informacje o kopalniach okazałych rubinów, szafirów i lapis lazuli, z których wydobycia słynęła kraina. Jako kupiec łatwo zrozumiał zapobiegliwe postępowanie lokalnego władcy, który zmonopolizował obrót tymi kamieniami. Marco Polo wspominał po latach: „Postępuje tak król, aby rubiny jego zachowały cenę i wartość, jaką mają. Zaś gdyby pozwolił, aby inni ludzie kopali je i rozwozili po świecie, wydobycie by je w tak wiel-



Górska miejscowość Skardu, skąd wyruszają ekspedycje na K2

kiej ilości, że straciłyby wartość i spadłyby w cenę”.

W swoich wspomnieniach kupiec napomknął też, że musiał się tam zatrzymać na rok z powodu choroby, nie podając jednak żadnych informacji na ten temat. Kiedy dzięki sprzyjającemu klimatowi wreszcie wyzdrowiał, w 1273 r. wyruszył w dalszą podróż. Jednak źle wspominał górski etap. Na wysokości sięgającej ponad 4 tys. m n.p.m. miał problemy z oddychaniem, dokuczaly mu głód i chłód. Objuczone towarami konie często padały z wyczerpania. W swym „Opisaniu świata” nadmienia, że przez 12 dni jechał non stop przez płaskowyż o nazwie Pamir, gdzie napotykał tylko puste obszary bez żadnej roślinności i niebo pozbawione ptaków.

Wreszcie dotarł do miasta Hotan na zachodnim skraju budzącej lęk pustyni Takla Makan, której nazwa oznacza „jeśli wejdiesz, nie wyjdiesz”. Ze względu na jej rozmiar, brak wody oraz częste burze piaskowe przejazd przez nią przypominał igranie ze śmiercią. Chociaż wejście do królestwa Kara-buran, czyli czarnego huraganu, było zmorą kupców i eksploratorów, to jednak intrygująca wizytówka od zarania dziejów rozbudzała ludzką żądzę konfrontacji z naturą i poszukiwania nowych doświadczeń.

Marco Polo twierdził, że na pełnej grozy pustyni słyszał głosy demonów. Natomiast Albert von Le Coq, jeden z bohaterów poszukiwań archeologicznych w tym regionie, w książce o skrytych tutaj skarbach napisał na początku XX w.: „Nieoczekiwanie niebo



Podróż na koniach i wielbłądach, niczym w czasach Marco Polo

staje się czarne... Uniesione w powietrze ogromne chmury piasku i kamieni bombardują ludzi i zwierzęta... Zapada coraz większa ciemność i dziwne odgłosy wzmacniają ryk i wycie burzy... Tak jakby otworzyły się wrota piekła”.

Szlakiem mojego mentora

Czuję się dożgonnym dłużnikiem mojego mentora Marco Polo, prekursora epoki odkryć geograficznych, który wybrał się na kupiecką wyprawę do owianej wówczas tajemnicą Azji. To dzięki niemu wyruszyłem na szlak życiowej przygody. Moje trasy niejednokrotnie przecinały się z gościńcami, do

których on wędrował. Oglądałem te same obiekty albo to, co po siedmiuset latach z nich zostało. Dzięki tym eksploracjom jego opowieści były dla mnie wciąż żywymi relacjami.

Cieszę się, że zdążyłem poznać dawną Azję, widziałem, jak upływający czas odcisnął na tym kontynencie swoje niszczące piętno. Większość zespołów świątynnych i miast garnizonowych czy buddyjskich stup została pochłonięta przez pustynię, nie przetrwała wojen, grabieży, burz i srogich zim albo padła ofiarą ludzkich zaniedbań. W miejsce wydeptanych ścieżek karawanowych powstały szosy asfaltowe i trasy kolejowe, a dwugarbne wielbłądy zostały zastąpione ciężkimi tirami zmierzającymi do

celu za pomocą nawigacji satelitarnej. Karawanseraje ustąpiły miejsca klimatyzowanym hotelom. Na bazarach nie wymienia się już jedwabiu, tylko sprzedaje firmowe T-shirty, a palarnie opium wyrugowała sieć McDonald's.

Podróż przez Karakorum Highway

Jest lato 1986 r. Jadę Karakorum Highway przez malowniczą dolinę rzeki Indus. Korzystam z usług Imrana, kierowcy i przewodnika. Pochodzi z górskiej wioski w dolinie Hunzy, w której czas płynie zdecydowanie wolniej. To ostatnie ukryte królestwo, chronione gigantycznymi góra-

mi, izolowane, autonomiczne do 1974 r., dopiero po otwarciu autostrady Karakorum zostało włączone do pakistańskiego państwa. Nawet islam, który kilka stuleci wcześniej zastąpił religię buddyjską, nie zdołał zmienić niezależnego i autonomicznego charakteru ludzi tego regionu.

Imran, dumny ze swoich tradycji, pomimo prawa koranicznego nie gardzi markowym winem, które produkują w jego rejonie z dowolnego owocu, głównie z morwy. Ma jasną, europejską pigmentację i europejskie rysy twarzy. I chociaż nikt nie wie dlaczego, do niedawna uważano, że mieszkańcy doliny są potomkami Macedończyków, którzy przybyli do Afganistanu z Aleksandrem

Wielkim. Przerwa na posiłek przynosi kolejne opowieści Imrana o jego zdumiewających korzeniach. Nazywają ich kafirami. W języku arabskim tym mianem określa się niewiernych. W islamskim morzu rozciągającym się od Stambułu aż po Indie stanowią niewielką wysepkę, która oparła się na porożu wyznawców Proroka. Do dziś kulturywują tajemniczą politeistyczną religię, która

Karakorum Highway, odno-ga niegdysiejszego Jedwabnego Szlaku, uzyskała nową funkcję. Jej budowa została okupiona kosztem życia ponad tysiąca robotników pakistańskich i przynajmniej pięciuset chińskich, którzy zginęli w wyniku lawin błotnych i osuwisk gruntu czy upadków w głęboki na kilometr górski wąwóz. Otwarto ją dla ruchu turystycznego kilka miesięcy temu i nie

je, zapada, wbija w zbocza i granie niebotycznych gór, przeciskając się pod skałami nad ziejącymi przepaściami bądź nad bystrym nurtem pieniącej się rzeki. Mówiło się o niej, że to „autostrada śmierci”. Z Taxila szlak wiedzie na północ, w kierunku niebezpiecznego przejścia przez chłostany wichrami, pokryty wiecznymi śniegami słynny dach świata. Przez tysiąc lat

i pasterzy z ich stadami. Kopące spalinami samochody ciężarowe i minibusy w większości zastąpiły już osły i wielbłądy, tradycyjne środki lokalnego transportu. Ciężarówka, zwykle marki Tata, to istne dzieło sztuki baroku, jeżdżąca galeria, fenomen na skalę światową. Każda ozdobiona jest wyjątkowymi malowidłami, a kierowca za punkt honoru stawia sobie stworzenie dzieła

Pojazd, którym się poruszam, przed dwoma pokoleniami uchodził pewnie za jępa – dziś w USA stałby w muzeum albo, co bardziej prawdopodobne, zostałby już przed laty potraktowany zgniatarką na złomowisku. Ale nie tu! Kierowca musi się mocno napracować, by skrócić, bo luz w kierownicy wynosi chyba więcej niż obwód Ziemi. By zahamować, wielokrotnie wciska pedał, aż ten przypomni sobie, do czego służy. Biegi zmienia z takim rumorem, jakby za każdym razem ze skrzyni wypadła jedna zębata. Ale to wszystko nie odbiera mu pogody ducha i nie przeszkadza w nieprzerwanym paleniu haszyszu cuchnącego niewiarygodnie krowie łajno. Po drodze jeszcze, wypuszczając kłęby dymu pod sufit, opowiada nam swoją historię.

Z paraliżującym lękiem obserwuję, jak mija się z innymi autami na centymetry na wykutych w skałe półkach, często zawieszonych setki metrów nad czeluścią, na dnie której dogorywają przewrócone do góry kołami, zmiążdżone i spalone wraki różnych pojazdów. Ich kierowcy też pewnie byli pewni swoich samochodów. Występujące z brzegów górskie strumienie podmywają i zalewają szosę. Opady i ruchy górotworu powodują osuwiska, zasypując drogę kamiennymi lawinami, błotem, rumowiskiem skalnym i ogromnymi głazami, co wymaga nieustannej sztyfowej pracy drogowców i wszystkich kierowców.

Wprawdzie Imran pewnie pokonuje ostre serpentyny, ale nie jest w stanie ustrzec się od poślizgów, zwłaszcza że opony jeepa są lyse i pewnie wyszły z fabryki razem z pojazdem. Setki razy brawurowy kierowca kontrolującymi ruchami dotyka kołami skraju szosy pozbawionej barierki zabezpieczających... Wtedy za każdym razem, kurczowo wciskając się w fotel i próbując nie myśleć o najgorszym, oddaje się w ręce Stwórcy. Jak w takiej sytuacji mam się zachwycać pięknem lśniących lodowców, wiecznie ośnieżonych szczytów sięgających ośmiu tysięcy metrów czy stadem górskich kozic albo jaków żyjących w dzikim stanie na wysoczyznach górskich? Chwilami odechnięcia mi się wojażowania. Okazuje się jednak, że taka karkołomna jazda może emanować swoistym magnetyzmem, przyciągając poszukiwaczy adrenaliny. Słyszałem o przeróżnych rajdach offroadów, nie mówiąc o rowerzystach czy autostopowiczach skuszonych ekscytującym, magicznym miejscem w jednym z najbliższych i niezwykłych regionów planety.

wzgórzach Pamiru czy wzdłuż rzeki Pandż. Kirgizi natomiast zamieszkują wschodnią część korytarza, którego teren w znacznej części położony jest powyżej 3000 m n.p.m., gdzie zimą temperatura spada do -30 stopni Celsjusza. Są nomadami przemierzającymi pasmo Małego Pamiru w poszukiwaniu najlepszych pastwisk.

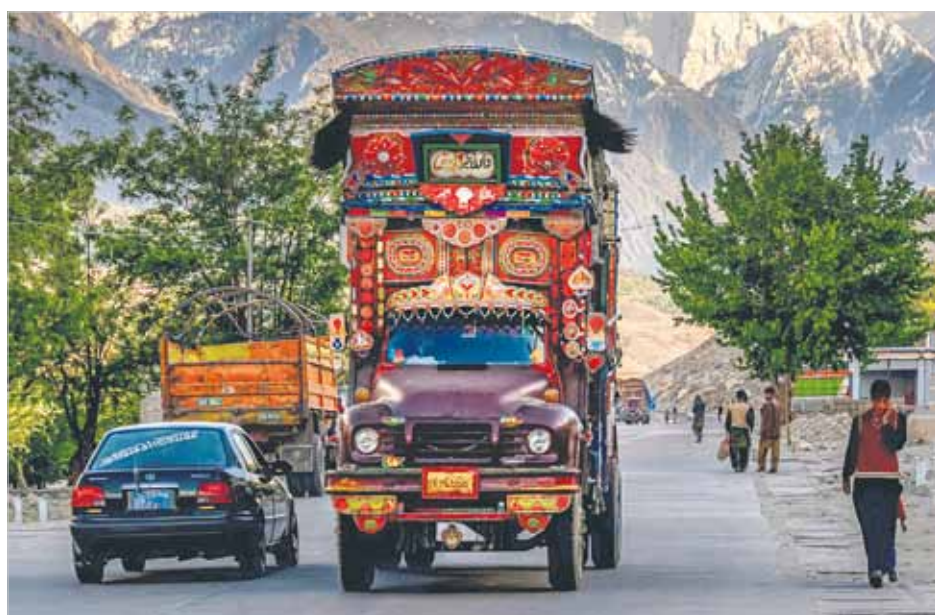
W porównaniu z dotychczasową trasą Kotliny Fergańskiej, Osz wydaje się relaksem. Przejazd przez rolniczo bardzo żyzny i bogaty obszar nie stanowi problemu. Za to jest ciekawostką politologiczną, bo reprezentuje chyba największą porażkę stalinowskiej polityki administracyjnej. Gęsto zaludniony region Azji Środkowej jest prawdziwą mozaiką etniczną, którą niesamowicie poplątała stalinowska inżynieria. Do XVII w. obszar ten należał do Chanatu Kokandzkiego, a po jego podboju przez Rosję stał się wraz z częścią Pamiru jego prowincją. Następnie, w czasach komunizmu, potrzeby logiki „divide et impera” (dzielenie i rządź) doprowadziły do rozdrobnienia regionu i sztucznego podziału na republiki Uzbekistanu, Kirgistanu i Tadżykistanu. Po odzyskaniu niepodległości okazało się, że odziedziczone po ZSRR nieracjonalne granice nie oddają rzeczywistości. Nic dziwnego, że w Dolinie Fergańskiej co jakiś czas wybuchają etniczne konflikty.

Niezamordowany jeep przenosi nas znów w górę, na wschód, tą samą trasą, którą pokonywał niegdyś Marco Polo. My korzystamy z dróg i mostów. Ale przed wiekami kupcy musieli przeprowadzić się przez rwące i głębokie rzeki zasilane przez wody z topniejącego w górach śniegu. Gdy pozebrali się z równinami, musieli się zmierzyć z najtrudniejszą na całej trasie barierą: majestatycznym, sięgającym niebios pasmem górskim Tianszan. To był wymagający heroicznego wysiłku wielodniowy pochód przez dziewiczą i nieprzyjazną krainę. Dawały się we znaki nie tylko śnieżyce, lodowate wichury, silne mrozy, ale i przyprowadzające o zawrót głowy wiszące mosty nad dzikimi rzekami albo „czeluści piekielne”, zdradzieckie przejścia w trudno dostępnych miejscach, gdzie, aby nie spaść w przepaść, trzeba przesuwając się plecami wzdłuż pionowej ściany, a przy tym pomagać jeszcze zwierzętom na wąskich ścieżkach. W takich warunkach nie można było pokonać więcej niż kilkanaście kilometrów dziennie. Przełęcz Irkesztam na wysokości prawie 3 tys. m n.p.m. też nie szczędziła przykrych niespodzianek, bo przejście zasypywane było lawinami, a na dodatek dawały się we znaki śnieżyce. Na szczęście z tego miejsca droga opadała już łagodnie w dół, aż do Kaszgaru w Sinciangu, regionie zamieszkanym przez muzułmańskich Ujgurów. Narastające napięcia pomiędzy napływającymi Chińczykami, spowodowane marginalizowaniem praw Ujgurów, doprowadziły do wielu zamieszek, demonstracji, a nawet ataków terrorystycznych wymierzonych przeciw tym drugim.

Przed nami już tylko Taklamakan. Dziś nie jest już to miejsce, z którego „kto wejdzie, nie może wyjść”. Pustynię przecinają dwie autostrady dotykające centrum chińskiego przemysłu naftowego. Tam tylko widać odwróty i szyby naftowe, a potem tylko wydmy i wydmy – morze piasku, które zdaje się nie mieć końca. /©©



Kobiety z grupy etnicznej Kalasha z Hindukuszu w Pakistanie



Charakterystyczny, bogato zdobiony, pakistański fir. Amerykanie nazwali te pojazdy Jingle Trucks

kiedyś była wiarą niemal całej ludności tego regionu.

Arteria oczywiście nie ma nic wspólnego z autostradą, to po prostu 1300 kilometrów utwardzonej górskiej trasy, gdzie asfalt przeplata się z kamienistosztutową nawierzchnią. W 1959 r. rządy Chin i Pakistanu porozumiały się w kwestii wspólnej inwestycji, podejmując się ogromnego wyzwania inżynierskiego. Przez dwie dekady 35-tysięczna rzesza robotników, niezależnie od siebie, budowała po obu stronach granicy jedno z najbardziej imponujących dzieł, jakich kiedykolwiek podjął się człowiek. Rozmach i stopień trudności porównać można do budowy piramid egipskich czy świątyni Angkoru w Kambodży.

przypuszczałem, że już wkrótce stanie się ona największą atrakcją dla obywateli. Wąska nitka wije się na tle gigantycznego krajobrazu surowej himalajskiej krainy i ośnieżonych, sięgających nieba górskich szczytów. Ana niejmy, jak małe mrowki w blaszonym pudełku.

Najwyżej położona w świecie droga o utwardzonej nawierzchni, łącząca Rawalpindi w północnym Pakistanie z Kaszgaru w zachodnich Chinach, bywa chwilami szeroka i zaasfaltowana. Tysiąc kilometrów adrenaliny, groźnego piękna pośród najwyższych gór planety, które zawsze wspominać będą z przyspieszonym biciem serca. Droga wspina się, trawersu-

wielu straciło życie na lodowatych przełęczach, w lawinach albo z głodu. W odległych czasach te pasma górskie stanowiły barierę oddzielającą południe od nieprawdopodobnie bogatych północnych oaz leżących wzdłuż Jedwabnego Szlaku – Bucharu, Samarkandy, Kaszgaru.

Piraci drogowi i Jingle Trucks

Większość napotkanych pojazdów to tiry jadące z Chin i zaopatrujące odległe górskie miejscowości, a ponadto jeepy i samochody terenowe zabierające po pięć-siedem osób i służące jako główny środek lokomocji dla miejscowych

Przez stulecia zamieszkiwany przez Wachów i Kirgizów Korytarz Wachański z przyczyn politycznych był niedostępny dla podróżników. Prawie nikt tu nie zaglądał

odrębnego, niepowtarzalnego. To prawdziwy festiwal barw, dźwięków, dzwoneczków, kaligrafii, rzeźbień, baldachimów, ornamentów. Choinka na kołach dysponuje nawet kilkunastoma klaksonami o różnych tonacjach. Amerykańscy żołnierze stacjonujący w Afganistanie nazwali te pojazdy Jingle Trucks i mieli sporo racji.

A pakistańscy kierowcy? Szaleńcy! Widziałem, jak jeżdżą kierowcy w krajach arabskich, w Indiach czy na Sri Lance. Ale nic nie pobije ich ułańskiej fantazji. Duża predkość, wyprzedzanie z lewej strony, mimo że ruch jest lewostronny, „na czwartego”, jazda na długich światłach nocą, bez pasów, dzieci biegające po całym aucie. Istny horror.

Niezwykli mieszkańcy Korytarza Wachańskiego

Nieustannie natykamy się na mieszkańców Wachanu, których twarde i niezłomne charaktery wykute są w skały. To surowy klimat i nieogólna aura wysokich gór zrodziły ten nieugięty i silny naród o sercach rzadkiej dziś wrażliwości i miłości do bliźniego. Przez stulecia zamieszkiwany przez Wachów i Kirgizów Korytarz Wachański był niedostępny dla podróżników. Z przyczyn politycznych był zamknięty i cały ten region stał się ślepy zaułkiem. Nikt tu prawie nie zaglądał. Życie ludności stało się nieustanną walką o przetrwanie.

Wachowie zamieszkuja zachodnią część korytarza i większość z nich uprawia maleńkie polećka rozsiane na