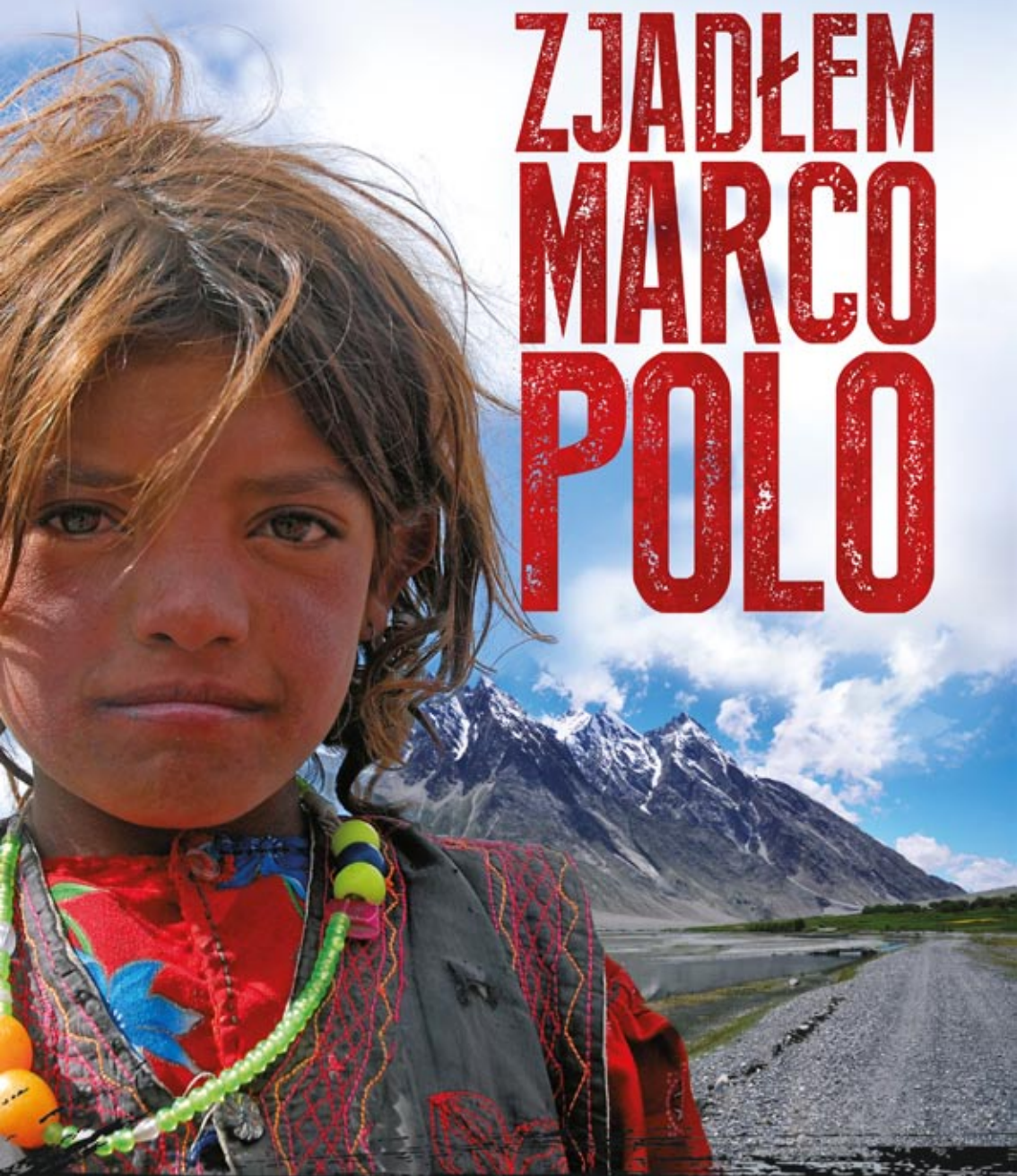




Bezdroża

KRZYSZTOF SAMBORSKI

# ZJADŁEM MARCO POLO



Kirgistan, Tadżykistan, Afganistan, Chiny

Autor tekstu i fotografii: Krzysztof Samborski  
Fotografie na okładce: Aleksandra Trzaskowska (zdjęcie afgańskiej dziewczynki), Krzysztof Samborski

Redaktor prowadzący: Maciej Żemojtel  
Redakcja i korekta: Aurelia Hołubowska  
Redakcja techniczna: Katarzyna Leja  
Opracowanie kartograficzne: DAKA – Studio Graficzne  
Projekt okładki: Jan Paluch

Wszelkie prawa zastrzeżone. Nieautoryzowane rozpowszechnianie całości lub fragmentu niniejszej publikacji w jakiegokolwiek postaci jest zabronione. Wykonywanie kopii metodą kserograficzną, fotograficzną, a także kopiowanie książki na nośniku filmowym, magnetycznym lub innym powoduje naruszenie praw autorskich niniejszej publikacji.

Wszystkie znaki występujące w tekście są zastrzeżonymi znakami firmowymi bądź towarowymi ich właścicieli.

Autor oraz wydawnictwo Helion dołożyli wszelkich starań, by zawarte w tej książce informacje były kompletne i rzetelne. Nie biorą jednak żadnej odpowiedzialności ani za ich wykorzystanie, ani za związane z tym ewentualne naruszenie praw patentowych lub autorskich. Autor oraz wydawnictwo Helion nie ponoszą również żadnej odpowiedzialności za ewentualne szkody wynikłe z wykorzystania informacji zawartych w książce.

Wydawnictwo Helion  
ul. Kościuszki 1c, 44-100 Gliwice  
tel.: 32 2309863  
e-mail: redakcja@bezdroza.pl  
księgarnia internetowa: <http://bezdroza.pl>

Drogi Czytelniku!  
Jeżeli chcesz ocenić tę książkę, zajrzyj pod adres:  
<http://bezdroza.pl/user/opinie/?beazjc>  
Możesz tam wpisać swoje uwagi, spostrzeżenia, recenzję.

Wydanie I  
ISBN: 978-83-246-8513-4

Copyright © Krzysztof Samborski, 2014  
Copyright © Helion, 2014

## SPIS TREŚCI

|             |  |            |
|-------------|--|------------|
| Wstęp       |  | <b>7</b>   |
| Kirgistan   |  | <b>15</b>  |
| Tadżykistan |  | <b>73</b>  |
| Chiny       |  | <b>127</b> |
| Afganistan  |  | <b>173</b> |
| Postowie    |  | <b>233</b> |

- |                        |                                 |
|------------------------|---------------------------------|
| • <b>Kup książkę</b>   | • <b>Księgarnia internetowa</b> |
| • <b>Poleć książkę</b> | • <b>Lubię to!</b>              |
| • <b>Oceń książkę</b>  | • <b>Nasza społeczność</b>      |

Tak, Pamirzec. Przyznam, że i ja przed przyjazdem do Azji Środkowej nie słyszałem o takiej nacji. W encyklopediach jest mowa tylko o Tadżykach. A Pamircom bliżej do afgańskich Badachszańców czy Wachów niż do duszanbeckiej ulicy. Różnią się od niej językiem, religią, zwyczajami, kulturą. Wszystkim.

Próbuję to wytłumaczyć Steve'owi i nadspodziewanie dobrze mi idzie. U niego, w Australii, wszyscy skądś przyjechali i wszyscy mówią językami swoich przodków. A Aborygeni? Aborygeni nie są Australijczykami. Przynajmniej dla Steve'a.

Przez pierwsze kilometry za posterunkiem wleczermy się po podłej szutrówce. Wciąż jesteśmy na wysokości ponad 4000 metrów. *Washboarding* – typowe dla dróg gruntowych poprzeczne nierówności, dla których w języku polskim nawet nie ma określenia, nie pozwalają jechać z normalną prędkością. Można wybierać między 20 albo 90 kilometrami na godzinę – 20 to za wolno, a przy 90 mam wrażenie, że za chwilę buda odleci od ramy. Wolniej, wolniej... Tisze jediesz, dalsze budiesz, czyli: im wolniej jedziesz, tym dalej dotrzesz – uwielbiam rosyjskie przysłowia. To idealnie pasuje do sytuacji. Po kilkunastu kilometrach zaczyna się jednak asfalt.

Choć jesteśmy wysoko w górach, to drogę wytyczono jakby od linijki, zdradliwie prosto, trochę niebezpiecznie. Co kilkaset metrów asfalt zaskakuje nas dziurą, w której można zostawić całe koło, lub poprzecznym garbem, na którym walimy głowami w podsufitkę.

Widoki po obu stronach zapierają dech, jest rudoczerwono, a zachodzące słońce dodatkowo podbija kolory. Szczyty przykryte są śnieżnymi czapkami, które nigdy nie topnieją. Uderzająca jest ta metamorfoza krajobrazu, jaka dokonana się na ostatnich kilkunastu kilometrach. Soczysta zieleń traw Kotliny Ałajskiej została daleko w tyle, jesteśmy na wysokogórskiej pustyni. W Ałaju deszcze nie są czymś niezwykłym, ale wysokie pasmo Gór Zaałajskich zatrzymuje chmury pędzone północnymi wiatrami, a od południa cały płaskowyż pamirski osłonięty jest szczytami Hindukuszu. Wody praktycznie tu nie ma.

Na Europejczykach ten przeskok między Kotliną Ałajską a Pamirem zawsze robił wrażenie. Francuski podróżnik Edmond de Poncins o wjeździe do Pamiru pisał: „Nie wiem czemu przypominały mi się słowa z *Piekiła* Dantego »Porzućcie wszelką nadzieję, wy, którzy tu wchodzicie«. Jakikolwiek ktoś ma

wyobrażenia o pustce, pustyni i jałowości, to widok z Kizyl Art przekracza wszelkie wyobrażenia”.

Na Jadwidze Mrozowskiej-Toeplitz, polskiej aktorce przez większą część życia mieszkającej we Włoszech, która przejeżdżała tędy w 1929 roku, Pamir wywarł jeszcze bardziej przygnębiające wrażenie:

„Niewypowiedziany smutek ściska mi serce pośród tej ogromnej szarzyzny. Bo i niebo ma kolor popiołu. Wokół mnie ani śladu roślinności, nie słyszymy już świstaków, nie widzimy nad nami orłów. Pustka. Wyjący wichur pędzi tumany pyłu, zwija je w słupy, skręca w wiry, rozszerza w wachlarze, rzuca niemi w oczy, dmie i oslepia. Gwałtowność wiatru jest tak wielka, że unosi także małe kamienie i miota niemi w nasze twarze z taką siłą, że rozbija nam okulary na nosie”.

Nasze auto jest nieszczelne i wiatr hula po kabinie, ale na tak mroczne opisy byśmy się nie zdobyli. Cóż, nasze wyprawy znacznie się różnią. Wszyscy podróżowaliśmy tą samą drogą, w dodatku o tej samej porze roku, ale przez różne kraje, bo przynależność państwowa Pamiru wciąż się zmieniała. Przed pierwszą wojną światową Pamir nie należał właściwie do nikogo, w międzywojniu, czyli w czasach aktorki podróżniczki, był radziecki, a teraz jest tadżycki. Podróżowaliśmy także z różną prędkością. Mrozowskiej licząca 400 kilometrów droga z Osz do Pamirskiego Postu, czyli dzisiejszego Murgobu, zajęła 22 dni. O tempie podróżników z przełomu XIX i XX wieku, takich jak Bronisław Grąbczewski, trudno coś powiedzieć, bo w jego zapiskach brakuje konkretnych informacji na ten temat; poza tym wówczas Murgob jeszcze nie istniał. Dzisiaj ten dystans można przebyć w jeden dzień, ale niewiele się wtedy zobaczy.

Po lewej stronie drogi już od godziny oglądaliśmy tylko tak zwaną sistemę, czyli dwuipółmetrowy płot. Do Chin jest stąd około 30 kilometrów, jednak kolczaste przypomnienie o ich bliskości ciągnie się przez kilkaset kilometrów, aż do granicy afgańskiej. W przeszłości takim płotem odgradzono od reszty świata cały Związek Radziecki.

Ale oto koniec pustyni! Za kolejnym zakrętem wyłania się Karokul, czyli Czarne Jezioro, nazywane też Smoczym. To jedno z moich ulubionych miejsc w Pamirze. Zawsze staram się obozować nad brzegiem tego jeziora, by móc obejrzeć niezwykle wschód słońca. Niezwykły, bo promienie słońca najpierw dostrzec można na zachodzie, gdzie ślizgają się po łagodnej kopie Piku Lenina

i okolicznych szczytach. Jezioro znajduje się na wysokości 3900 metrów nad poziomem morza i nad ranem zawsze jest tu zimno, więc mało kto ma ochotę wychodzić wówczas z ciepłego śpiwora. Warto jednak choćby rozsunąć zamek namiotu.

Do Karokul, małej osady leżącej nad jeziorem, docieramy już po zmroku. Kluczemy przez chwilę, szukając dojazdu nad samo jezioro. Lepsze miejsca do obozowania są na jego południowo-wschodnim krańcu, ale naszym autem ciężko byłoby tam się dostać. Gdy gaszę reflektory, mrok panujący dookoła momentalnie gęstnieje, noc jest bezksiężycowa. Najbliższe żarówki świecą ponad 100 kilometrów stąd, za wysokimi górami. Stoimy gdzieś między jeziorem a samochodem. Oczy jeszcze nie przywykły ciemności i gdyby nie szum fal, nie wiedziałbym, gdzie jest auto. Bezchmurne niebo oglądane z wysokości 4000 metrów ukazuje niedostrzegalne w Polsce gwiazdy. Steve, który na co dzień widzi raczej Krzyż Południa, dziwi się jeszcze bardziej niż ja. Gdy patrzę na pamińskie niebo, wydaje mi się, że ktoś nas w Polsce oszukuje. Obok Wielkich i Małych Wozów są przecież setki, tysiące gwiazd, których przez europejskie zanieczyszczenia nie sposób dostrzec.

W osadzie od dawna nie ma prądu. Słupy, relikty radzieckiej elektryfikacji, stoją niepotrzebne, pozbawione już drutów, które najwidoczniej komuś się przydały. Niepotrzebne wydaje się zresztą całe Karokul. Dni są tu podobne do siebie. Nie znam innego miejsca, gdzie życie toczy się równie powoli. Doprowadzenie drogi międzynarodowej niczego nie zmieniło, wręcz pogłębiło beznadziejność. Nikt się tu nie zatrzymuje, bo i po co? Nie ma ani sklepu, ani restauracji.

Byłem w kilku wioskach usytuowanych wyżej niż Karokul. Taki Kibber jest najwyżej położoną osadą w Indiach, powstał ponad 4200 metrów nad poziomem morza, ale wokół miejscowości jednak coś rośnie i osada jest w stanie samodzielnie istnieć. W przypadku Karokulu o takiej autonomii nie ma mowy. Kilkuset mieszkańców jest zdanych na zaopatrzenie z zewnątrz, bo wokół „rosną” tylko góry. Mimo to na kępkach żalostnej trawy próbuje się wyżywić kilka jaków.

Samo jezioro to olbrzymia dziura w ziemi zrobiona kilka milionów lat temu przez meteoryt, która z czasem wypełniła się wodą. Wszystkie próby zarybienia jeziora spełzyły na niczym, przetrwało tu tylko trochę maleńkich ślizów – resztek ryb pewnie pożarł smok. Jezioro jest więc piękne, ale martwe. Nie widać na

nim żadnej łodzi, bo po co ktokolwiek miałby po nim pływać? Dla ochłody? Nie w klimacie, w którym nawet latem potrafi spaść kilka centymetrów śniegu. Dla przyjemności? Też nie – takie rozrywki nikomu tu nie przychodzą do głowy. Grąbczewski pisał o tym smutnym jeziorze tak:

„Krajowcy nazywają je Karakul (czarne albo smocze jezioro) i wiążą z nim różne podania: o podróżnych, którzy nocowali nad jeziorem i których porwał smok mieszkający w jego głębinach; o płaczu i jękach, jakie się dobywają nocami z toni wodnej itp. Woda w jeziorze jest słodka, lecz o faunie i o głębokości jego nic powiedzieć nie mogę, gdyż, nie mając łodzi, żadnych badań przedsięwzięć nie mogłem. Nawet pytania, czy jezioro zamarza, nie udało się stanowczo rozstrzygnąć. Relacje »naocznych świadków« różniły się pod tym względem: jedni zapewniali, że podczas najcięższych mrozów jezioro nie zamarza i paruje, inni – że zamarza, ale lód jest słaby, gdyż smok go często łamie, szukając pożywienia. W ogóle »naocznych świadków« było niewiele, ponieważ zabobonni koczownicy unikają drogi nad jeziorem, tem bardziej, że na całej tej przestrzeni trawy dla koni jest bardzo mało”.

Dziś wiemy na pewno, że smoka nie ma, a zimą jezioro przykrywa nawet metrowa tafła lodu. Są i naoczni świadkowie, którzy mieszkają tu na co dzień, nie wiadomo po co.



Rzymianie wybudowali ponad 70 tysięcy kilometrów dróg. Złoty kamień milowy na Forum Romanum wyznaczał środek rzymskiego świata, od niego liczono wszystkie odległości. Imperia zawsze budowały drogi, bo bez nich nie sposób było kontrolować podbitych terenów, po nich też pędzili kurierzy z wiadomościami. Te z kolei pozwalały na sprawne przekierowywanie wojsk w zapalne rejony i pokazywanie buntownikom, gdzie ich miejsce. W XIX wieku podobną rolę zaczęły odgrywać linie kolejowe. Dzięki nim skolonizowano Dziki Zachód, a carska Rosja utrzymywała kontrolę nad podbitymi ziemiami – po to powstała Kolej Transsyberyjska, a w XXI wieku linia łącząca Pekin z Tybetem. Radziecka Rosja kontynuowała wysiłki swej imperialnej poprzedniczki, łącząc żelazną drogą swe odległe prowincje. W 1929 roku kolej dotarła więc do Duszanbe, a rok



**Kup książkę**



**Poleć książkę**

Jeziro Karokul. Choć poranek jest rześki, Australijczyk wybrał się na przejażdżkę w niepełnym ekwipunku.

później do kazachskiej Ałma-Aty. Pozostał jednak odcinek, przez który torów nie sposób było poprowadzić. Przeszkodę stanowił Pamir i łańcuch Tien-szanu. I właśnie dlatego powstał Pamir Highway, czyli Trakt Pamirski. Polska nazwa o wiele lepiej oddaje jego charakter, bo angielską usprawiedliwia jedynie wysokość, na jakiej poprowadzono drogę.

Wcześniej oczywiście wiódł tędy szlak pieszy – drogi z reguły buduje się na miejscu traktów, którymi podróżują ludzie. Pamir był wprawdzie niezamieszany, ale wciąż kręciły się po nim niewielkie grupy koczowniczych Kirgizów, ciągnęły przez niego także karawany podążające Jedwabnym Szlakiem – ruch na wyżynie był więc całkiem spory. Trakt Pamirski wybudowano, po prostu poszerzając i wzmacniając dukt, którym od setek lat przemieszczali się ludzie. W jego tworzeniu miał udział także Polak – wspomniany już Bronisław Grąbczewski; kazał on przebudować drogę do Sarytaszu.

Z Duszanbe do Chorogu wiedzie zachodni odcinek Traktu i to jego budowa musiała być największym wyzwaniem. Droga biegnie tu po skalnych półkach, nad przepaściami otwierającymi się na kłębiące się w dole rzeki, w zimie schodzą tu lawiny, wiosną zdarzają się obsunięcia ziemi, które na kilka dni zatrzymują cały ruch. Trakt ma znaczenie strategiczne: to jedyna arteria biegnąca na tutejsze końce świata, zamykając szlak, można odciąć uzależnione od niego terytoria od reszty kraju.

Odcinek między kirgiskim Oszem a tadżyckim Chorogiem, a więc ten, którym właśnie jedziemy, wybudowano w 1931 roku. Pomimo że wiedzie na ekstremalnych wysokościach, nie jest typową górską drogą. Niewiele tu zakrętów, nie ma przepaści, góry nie porażają przewyższeniami. Niemal cały czas jedzie się po płaskowyżu na wysokości około 4000 metrów. Jest kilka wyższych przełęczy, z Akbajtałem na czele, jest też jedno spore obniżenie – w Murgobie, gdzie zjeżdża się na „zaledwie” 3600 metrów. Poza tym droga snuje się między szczytami wznoszącymi się kilkaset metrów nad nią.

Wielokrotnie modernizowano nawierzchnię Traktu, a w najlepszych czasach radzieckich wzmocniono ją na wypadek inwazji afgańskiej. Nadano jej wówczas asfaltowy sznyt, tylko najwyższe przełęcze pozostawiając szutrowymi. Wtedy istnienie wiosek takich jak Karokul miało sens – droga zyskała charakter całoroczny i potrzebni byli ludzie do jej utrzymania. Dziś brakuje pieniędzy na

wszystko, zardzewiałe pługi niszczejną na poboczach, a ludzie dożywają swych lat w nędznych domostwach.

Wyjechać? A dokąd? Przed kilkanaście laty chłód wygnał nas znad jeziora Karokul do jednego z okolicznych domów. Z gospodarzem pogadaliśmy o życiu. Arstanbek opowiedział co nieco o sobie. Miał 30 lat, najdalej był w Murgobie, stamtąd miał żonę, która bardzo źle znosiła mieszkanie w Karokulu. Nie zaaklimatyzowała się i zapewne z powodu wysokości wciąż skarżyła się na bóle głowy. Ona, śliczna dziewczyna po studiach w Duszanbe, nie wyobrażała sobie życia tutaj, a on, miejscowy, nie znał innego świata. W czasach radzieckich powołano by go do służby w armii i wysłano na drugi koniec imperium. Wciąż spotykam Kirgizów i Uzbeków ciepło wspominających lata spędzone w koszarach Świdnicy, Legnicy czy Bornego Sulinowa. Sowiecka armia była trzyletnią niewolą, ale ta niewola pozwalała choć trochę poznać świat. Arstanbeka do tadżyckiej armii nie wzięto i nie wychylił nosa poza Pamir. Ale miał rodzinę w Karabałcie i pytał mnie, jak tam jest. Opowiedziałem o Kotlinie Czujskiej, o trawie, owocach, zbożu. Choć zachęcałem go do wyjazdu, nie wierzyłem, że byłby szczęśliwy gdzie indziej. Kawałki karoserii jakiegoś moskwicza zastępowały mu brakujące szyby w oknach, biednie żył, ale w nowym świecie chyba by się nie odnalazł.

– Tylko jeśli chcesz mieć dzieci, to lepiej się stąd wyprowadź. Na nizinach przynajmniej żona nie będzie miała bólów głowy.



Nocą było zimno. Steve przespał się na pace naszego iveco, ja położyłem się na macie pod autem. Rano śpiwór był lekko oszroniony, ale najważniejsze, że nie spadł śnieg. Akumulator z trudnością obraca rozrusznikiem, silnik, bardzo niechętny dziś do współpracy, w końcu zaskakuje. Australijczyk z nieznanymi mi powodów wciąż parady w krótkich spodenkach i rozwalających się klapkach rodem z Nepalu. Wyciągam kuchenkę benzynową – multifuel – i wodę mineralną. Dla motocyklisty kuchenka benzynowa jest przydatniejsza od gazowej, paliwo zawsze jest pod ręką i nie trzeba się przejmować tym, czy ma się pasujące kartusze. Mój multifuel zadziałałby i na dieslu, którym napędzane jest iveco, ale do tego potrzebne byłyby specjalne dysze, które zostały w domu. Po kilku minutach mamy już wrzątek. Nie znoszę tych

termicznych kubków, nie można nimi rozgrzać rąk. Trochę słonawa ta woda, to był chyba Jalalabad 27, taka kirgiska Wysowianka. W czarnej kawie tego nie czuję, ale Steve trochę się krzywi nad swoją herbatą. Jemy ryby z konserwy, kawałek lepioszki. To okrągły chlebek, który kiedyś robiło się tylko z mąki, wody i tłuszczu. Teraz coraz częściej dodaje się także drożdży i mleka, moim zdaniem ze szkodą dla lepioszki. Na plackach wytłacza się specjalną pieczęcią wzorek i przylepia się je do wewnętrznej strony pieca. Mogłbym nawet podać przepis, ale lepioszki udają się tylko w prawdziwych tandyrach. Tu tandyr, a w Indiach tandoor – te piece są rozpowszechnione od Turcji przez całą Azję Środkową, Pakistan, Indie aż po Chiny.

Po kwadransie ruszamy. Na drodze nie ma żywego ducha, w nocy też nie słyszałem, by cokolwiek tędy przejeżdżało. Jest wciąż chłodno. To dobrze dla silnika, nie będzie się przegrzewał na podjeździe. Akbajtał, czyli przełęcz Biała Kobyła, ma 4655 metrów i jest najwyższym punktem na całej trasie, ba, jest najwyższą drogową przełęczą w całym dawnym Związku Radzieckim, ale podjazd na nią jest łagodny i wiem, że nie sprawi problemów naszemu samochodowi.

Okazuje się jednak, że ostatnio padało: droga jest mokra, a obok niej leży śnieg. Nawet widoki są dziś niespecjalne – chmury wiszą dość nisko. Wpatrzeni jesteśmy więc bardziej we wskaźnik temperatury silnika, która wciąż rośnie, niż w widoki za oknami. Silnik dostaje wciąż tyle samo paliwa, ale tlenu w powietrzu jest coraz mniej. Mieszanka jest za bogata, rośnie temperatura spalania, silnik się grzeje, więc jedziemy wolniej, a przez to jest gorsze chłodzenie. Wskaźnik wciąż przesuwają się w prawo, trzeba się zatrzymać. Zostało jeszcze kilkaset metrów, dwa zakręty. Podjazd jest łatwy, ale czekamy cierpliwie, patrząc, jak wskaźnik wraca do pionu – w takiej pozycji lubimy go najbardziej. Przy niskiej temperaturze zajmuje to zaledwie kilka minut.

Na przełęczy zatrzymujemy się tylko na chwilę. Wjechaliśmy na 4655 metrów 13-letnim iveco bez żadnych przeróbek czy udoskonaleń. Steve jest tu pierwszy raz, robi kilka zdjęć, choć pogoda nie sprzyja fotografowaniu, i zbieramy się w dalszą drogę.

Gwoli ścisłości, na przełęcz bez problemów dotarł również nasz krajan sprzed ponad stulecia, Grąbczewski:

„Po dwóch dniach, dokonywając ciągle zajęć topograficznych, zatrzymaliśmy się na nocleg u stóp przełęczy Akbajtał (biała kobyła), która dzieli wklęsłość

jeziora Kara-Kul od doliny Murgob (ptasia woda). Absolutna wysokość przełęczy wynosi 4670 metrów n.p.m. Przełęcz jest miękka i nie przedstawia trudności przy wznoszeniu się i schodzeniu”.

Jestem pod wrażeniem dokładności tych pomiarów. Z GPS-em jednak jest łatwiej.

Kilkaset metrów za przełęczą widać drewniane zabudowania. Do najbliższych drzew jest stąd co najmniej 300 kilometrów, każdą deskę przywieziono więc z daleka. W okolicy wala się porzewiały sprzęt drogowy – widać ludzie tu mieszkający mają obowiązek dbania o przejezdność przełęczy. Jeden z Kirgizów zatrzymuje nas, chce z córką dostać się do Murgobu. Miejscowi nie rozumieją, że nie ma miejsc. Nie rozumieją zachodnich turystów, tak jak zachodni turyści nie rozumieją ich. Człowiekowi mieszkającemu w Pamirze nie mieści się w głowie, że z powodu wygody ktoś może nie zabrać czekającego przy drodze. Często zachwycamy się gościnnością tych ludzi, podziwiamy ich bezinteresowność, ale nie stać nas na wzajemność. Zamykamy się przed nimi w swoich klimatyzowanych samochodach, nie zatrzymujemy się, gdy stoją przy drodze, oczekując pomocy...

Kirgizi łądują na pace iveco, siedzą na zapasowych kołach – komfortu nie ma, ale za godzinę – *Inshallah!* Jak Bóg da! – będziemy tysiąc metrów niżej, w Murgobie.

Po kilku kilometrach zaczyna się asfalt i czuję, że do Murgobu zajedziemy już bez niespodzianek. Znika śnieg wzdłuż drogi, wychodzi słońce i jazda robi się naprawdę przyjemna. Silnik pracuje coraz równiej, jedziemy szybciej, od czasu do czasu gwałtownie hamując. Droga jest prosta, a dziury nie są wielkie. Ten odcinek można pokonać każdym autem i każdym motocyklem, bez względu na zawieszenie. W lewo odchodzi droga na Rangkul, małe jezioro niedaleko chińskiej granicy, to tam Krzysiek „odkrył” przed kilkoma laty pomnik z napisem „Granica Związku Radzieckiego święta i nienaruszalna”.

W końcu jest i Murgob, najwyżej położone miasto w całej Wspólnocie Niepodległych Państw. „Miasto” to określenie bardzo na wyrost, zupełnie niepasujące do europejskiego znaczenia tego słowa. Murgob to niby-miasto, rosyjska pomyłka. Wszyscy, którzy w Murgobie byli, twierdzą, że to najbardziej beznaudzienne miejsce, które zdarzyło im się odwiedzić. Założono je w 1891 roku na

skrzyżowaniu dróg, by podkreślić rosyjską dominację w tym regionie, ale ciężko się tu żyje. Średnia roczna temperatura wynosi -1 stopień Celsjusza. Zimą bywa -50, a latem zanotowano 40 stopni powyżej zera.

Jednak napisać, że w Murgobie nie ma niczego, byłoby niesprawiedliwością. W tym niby-mieście najważniejsza jest droga, a właściwie drogi. Kiedyś najistotniejszym szlakiem był ten, którym przyjechaliśmy – we wschodnim Pamirze mieszkają głównie Kirgizi, a bogaty w warzywa i owoce kirgiski Osz leży zaledwie 400 kilometrów stąd. Jednak większość samochodów nadjeżdża nie z północy, a ze wschodu. Z Chin.

Graniczna przełęcz Kulma oddalona jest stąd zaledwie o 80 kilometrów i dzięki otwarciu drogi przez nią najbliższymi sąsiadami Murgobu stały się chińskie miasta Taszkurgan – 150 kilometrów, i Kaszgar – 300 kilometrów. Ta „najbliższosc” jest jednak bardzo umowna. Przejście na przełęczy Kulma obsługuje tylko lokalny ruch graniczny. Nikt prócz Tadżyków i Chińczyków nie może z niego korzystać. Co roku mamy nadzieję, że pozwolą nam tamtędy przejechać, i co roku okazuje się, że na pewno, ale za rok. Szkoda, można by stąd w jeden dzień dojechać do Pakistanu. To dość specyficzne przejście – czynne jest... dwa tygodnie w miesiącu. W Europie coś takiego nie mieści się w głowie, ale tu nikogo to nie dziwi. Przecież granice nie łączą, granice dzielą. Granicę otwiera się i zamyka. Większość przejść w regionie jest zamknięta w soboty i niedziele, a w dni powszednie czynne są od 10.00 do 17.00.

Po prawej stronie stoi stacja benzynowa, nowość w Murgobie. Jeszcze parę lat temu między Gülczö a Chorogiem, a więc na trasie liczącej ponad 700 kilometrów, nie było żadnej. Teraz są i w Sarytaszu, i w Murgobie. Problem w tym, że stacja jest, ale paliwa nie ma.

– Może będzie jutro. Dowiadujcie się.

Prądu w Murgobie nie ma od ponad 10 lat, skończył się, jakaś awaria... I pomyśleć, że dzieje się to w kraju, który jest eksporterem energii elektrycznej. Jedna zapora na Wachszu w Noraku daje tyle energii, co trzynaście zapór w Solinie. Ale murgobczyków jest mało i nie opłaca się niczego dla nich naprawiać. W każdym razie prądu nie ma, więc w niemal każdym domu stoi generator, a jak jest generator, to musi być i benzyna. Benzynę przywozi się tu ciężarówkami z Chorogu, a ciężarówki to diesle. Skutkiem tego dowolne paliwo można kupić w prawie

każdym murgobskim obejściu. My potrzebujemy go sporo, więc podjeżdżam pod znane mi miejsce w okolicach bazaru.

– Soliarka, olej napędowy, jest?

Jest, tylko cena... Półtora dolara za litr! Ale nie ma wyjścia, na wodzie dalej nie pojedziemy.

Żegnamy teraz naszych autostopowiczów. Okazało się, że mała choruje i przyjechali tu do lekarza. Bieda u nich aż piszczy, ale mężczyzna pyta, ile się należy...

Morskie kontenery ustawione w środku Pamiru – tak wygląda centrum gospodarze drugiego co do wielkości miasta regionu wielkości Słowacji. Trzeba jednak dodać, że jest to również drugie najmniejsze miasto tadżyckiego Badachschanu i w tym kontekście łatwiej będzie zrozumieć nędzę bazaru. W prawdziwe osłupienie wprawia nas wejście do jednego z kontenerów – wisi na nim kilka szalików, takich jakich najczęściej używają kibice piłkarscy. Nie są jednak na sprzedaż i reprezentują tylko dwa kraje: Australię i Polskę. Nic a nic z tego nie rozumiejąc, wymieniamy dolary na tadżyckie somoni i idziemy na obiad. Restauracje są tu aż trzy, jedna obok drugiej. Chyba zapotrzebowanie gwałtownie rośnie, bo jeszcze przed czterema laty nie było ani jednej. Podobnie jak cały murgobski bazar wyglądają na tymczasowe.

Świat jest mały: przejeżdżając obok drugiej stacji benzynowej, spostrzegam polskie tablice rejestracyjne. Znam tę toyotę! Wiedziałem, że Andrzej jest w okolicy, ale szansa, że się spotkamy była doprawdy niewielka. Cieszę się. Przypisuję sobie spore zasługi w popularyzacji zmotoryzowanej turystyki w Pamirze i Kirgizji. Przed 10 laty był to kierunek zupełnie nieznanym naszym rodakom, teraz co roku widzę tu polskie tablice rejestracyjne. Także wielu obcokrajowców podróżujących po tym regionie kojarzy mój nick. To bardzo miłe, gdy ktoś, kogo nigdy nie widziałeś, mówi Ci: „Hello, Sambor!”. Czuję się wtedy jak lokalny celebryta.

Po raz kolejny nocleg wypada mi akurat w tej okolicy, murgobskie hotele znam więc całkiem nieźle. Wraz ze Steve'em wybieramy nasz ulubiony – tysiącgwiazdkowy. Z niebem tuż nad głowami, nad rzeką... To nie byle jaka rzeka, choć w tym miejscu wygląda niepozornie. Ma wiele nazw i wiąże się z nią kawał historii. Woda, która nią płynie, będzie też pewnie przyczyną wielkiego nieszczęścia w przyszłości. Źródła rzeki znajdują się niedaleko stąd, w Afganistanie.





Odcinek między Oszem a Chorogiem, pomimo że wiedzie na ekstremalnych wysokościach, nie jest typową górską drogą. Niewiele tu zakrętów, nie ma przepaści, góry nie porażają przewyższeniami. Niemal cały czas jedzie się po płaskowyzu na wysokości około 4000 metrów.

**Kup książkę**



**Poleć książkę**

Po kirgisku nazywa się ją Aksuu, czyli „biała woda”, w Tadżykistanie znana jest jako Murgob, a kilkadziesiąt kilometrów za miastem o tej samej nazwie tworzy jedno z najbardziej niezwykłych jezior na planecie. Jezioro Sareskie liczy sobie raptem 100 lat i choć jego powstanie było tragiczne w skutkach dla tysięcy ludzi, to jego zniknięcie dotknie miliony. Jak powstało?

Pewnej lutowej nocy 1911 roku Pamirem wstrząsnęło potężne trzęsienie ziemi: 6 miliardów ton skał w jednej chwili pogrzebało 300 mieszkańców wsi Usoł. Powstał wysoki na 600 metrów zawał tamujący drogę rzecze. Wody Murgobu, nie mogąc znaleźć ujścia, zaczęły się gromadzić w niecce, tworząc jezioro. Tama utworzona ze spiętrzonych skał jest dziś największa na świecie, niezależnie czy mówi się o tamach naturalnych, czy tych wzniesionych przez człowieka. W tej chwili jezioro ma 56 kilometrów długości i gromadzi niewyobrażalną wprost ilość wody: 16 bilionów litrów... Tama przesiąka, a z przecieku tworzy się kolejna rzeka: Bartang. On z kolei wpada do Pandżu, a ten, łącząc się z Wachszem, w Kirgizji znanym jako Kżyżysuu, tworzy Amu-darię.

Usoj – jak nazywane jest osuwisko nad Jeziorem Sareskim – jest niestabilny, a ziemia w Tadżykistanie trzęsie się dosłownie każdego dnia. Trzęsienie ziemi z 1968 roku wytworzyło na jeziorze dwumetrowe fale. Naukowcy obawiają się, że kolejne duże trzęsienie może spowodować, że olbrzymi nawis zostanie poruszony i 3 miliardy ton skał wpadną do jeziora. A olbrzymiej fali, która się wówczas utworzy, nie zatrzyma żadna tama. Lustro wody Jeziora Sareskiego znajduje się na wysokości około 3300 metrów nad poziomem morza, wciąż kurczące się Jezioro Aralskie leży o wiele niżej. Amu-daria od kilkadziesiątu lat nie dopływa do niego, gdyż wodę rozkradano setkami kanałów, walcząc o zbiory bawełny. Przyroda w jednej chwili może wyrównać rachunki.



Szajmak wypatrzyłem przed ponad 20 laty. Było to w czasach, gdy o internecie tylko się marzyło, a dostępne w Polsce mapy Azji występowały w skali, która pozwoliła Hitlerowi myśleć o podboju Związku Radzieckiego. Wpadł mi wówczas w ręce *Atlas awtomobilnych dorog SSSR*, czyli po prostu radziecki atlas samochodowy. Obejrzałem go kartka po kartce, studiując odległości między

miastami i wyszukując najwyżej biegnące drogi – Tadżykistan wyglądał pod tym względem szczególnie atrakcyjnie. Poza tym był najbardziej egzotyczną spośród republik radzieckich.

Szajmak na mapie Związku Radzieckiego bardzo mi się spodobał. Bo był na samym jej końcu, a ja uwielbiam końce świata. To taki pępek Azji Centralnej, a może i całego kontynentu. Wszędzie stąd blisko: do Afganistanu kilka kilometrów, do Chin około 20, do Pakistanu niewiele ponad 40, a do Indii mniej niż 200. Oczywiście w linii prostej.

Okazja do odwiedzenia tego miejsca nadarzyła się w 2008 roku. Podróżowaliśmy w kilka motocykli i zrobiliśmy sobie dzień odpoczynku w tej okolicy. Za Murgobem popędziliśmy w stronę Chin, ale kilkanaście kilometrów przed granicą odbiliśmy z asfaltu na południe, podążając drogą w górę, wzdłuż rzeki. Cały czas jechaliśmy na znacznych wysokościach, ale nie było żadnych trudności technicznych, droga też nie sprawiała niespodzianek. Nie lubię asfaltu, mamy go dość w Europie, na co dzień jeżdżę motocyklem, który jest stworzony do przemieszczania się po szutrze – do trudniejszego terenu się nie nadaje, znika przyjemność z jazdy, a zaczyna się walka z ciężkim kawałem metalu na kołach. Ale na szutrowych drogach 200 kilogramów wcale nie przeszkadza, ten ciężar zapewnia stabilność na luźnej nawierzchni. Terenowe opony dają pewność na zakrętach, zawieszenie bez kłopotów niweluje nierówności pamińskiej drogi. Jedziemy więc szybko, około 100 kilometrów na godzinę, i podnosimy tumany kurzu – źle się tym oddycha, a silniki też nie przepadają za takim powietrzem. Trzymamy zatem kilkusetmetrowe odstępny i oszczędzamy filtry, pozwalając wiatrom zrobić porządek na drodze między motocyklami. Po prawej mijamy Tochtamysz. Od rana nie spotkaliśmy żadnego pojazdu. Zwalniamy przy jakimś posterunku, nawet się zatrzymujemy. Szlaban uniesiony, a wartownia pusta. Zapewne potrzebna jest jakaś przepustka na poruszanie się w tej strefie. Czasy radzieckie się skończyły, ale przyzwyczajenia pozostały.

W końcu dojeżdżamy do Szajmaku. Droga dzieli wieś na pół, a sam kiszłak, osada, składa się z raptem kilku zaniedbanych parterowych budynków. Wiatr goni pomiędzy nimi gałęzie tamaryszku.

Odgłos silników naszych motocykli zainteresował miejscowych. Dwudziestoparoletni chłopak zaprasza nas do swojego domu. To nie jest dom pamiński,

tu jeszcze króluje kultura kirgiska, wszystko wygląda jak przeniesione wprost z jurty. Ściągamy przed wejściem buty i siadamy w największej izbie. Oczywiście na podłodze, w jurtach nie ma krzesel. Zamiast stołu pojawia się kolorowy obrus. Za chwilę herbata – jak to u Kirgizów bywa – podana w czarkach. Chłopak skończył chemię w Duszanbe, wrócił jednak na swój koniec świata i pracuje w miejscowej szkole. Dżinsy, sweter, bejsbolówka – jeszcze całkiem z tego Duszanbe nie wrócił.

Za chwilę na „stole” pojawia się baranina i lepioszki. Gościnność Kirgizów zawsze mnie zdumiewała – jest taka naturalna. Może to dlatego, że Kirgizi sami przez wieki byli nomadami? Nasze „Gość w dom – Bóg w dom” nie umywa się do tego, co spotykam na każdym kroku wśród Kirgizów. Bywa to krępujące. Pieniądzy nie chcą brać, a bieda aż piszczy. Zawsze zostawiam pod talerzem 5 czy 10 dolarów, nawet nie pytając, czy przyjmą je za poczęstunek.

Biednie tu, pastwisk mało, a na dodatek są one rozrzucone po górach wzdłuż strumieni spływających z lodowców. Zimą jest naprawdę ciężko, więc gdy skończy się lato, Kirgizi schodzą do stałych osad. Dziś prawdziwych nomadów już tu nie ma. Zsowietyzowano ich, uszczęśliwiono na siłę. Chyba już nikt nie potrafi przeżyć w jurtach pamirskiej zimy. Śniegu jest tu wówczas niewiele, ale przenikliwy wiatr potęguje dotkliwy kilkudziesięciostopniowy mróz. Sowietyzacja, rozkułaczania i kołchozów dobrze się nie wspomina, ale komunizm miał swoje dobre strony: zapewniał pewność jutra, elektryczność, edukację, opiekę zdrowotną – tego systemowi radzieckiemu odmówić nie można. Tęsknota za utraconymi bezpowrotnie czasami radzieckimi jest w Pamirze powszechna. Zarówno wśród Kirgizów, jak i wśród Tadżyków.

Droga, którą jechaliśmy, jednak nie kończyła się w Szajmaku. Kilkanaście kilometrów dalej znajdował się Kyzyl Rabot, ufortyfikowana wojskowa strażnica. Jej wieżę widać było z daleka, musieliśmy zadziwić załogę swoim pojawieniem się, ale o zaskoczeniu nie było mowy – przywitano nas opuszczoną lufą kałasznikowa.

– Wy dokąd?

– Do Indii którędy? – Nie był to wyrafinowany żart, ale wprawił wartownika w zakłopotanie i dał nam przewagę sytuacyjną.

– Tu Tadżykistan, za rzeką Afganistan, za tymi górami Chiny, a za tamtymi Pakistan. Ale Indie? Chuj jewo znajet! Dalej i tak jechać nie lzja, nie wolno!

– Wiemy, że nie wolno. Dawaj naczelnika...

Naczelnika nie było, zamiast niego zjawił się młody lejtnant pełniący obowiązki zastępcy. Puścić nas dalej nie puści, ale zaprasza na relaks do gorących źródeł, 200 metrów stąd. Na niewielkiej wyspie na Oksusie, jak w starożytności nazywano Amu-darię, tryska ciepła woda, budynek z „basenem” jest trochę obskurny, więc wolimy posiedzieć w naturalnym zbiorniku obok niego. Na nagim lejtnancie ośnieżone szczyty Pamiru nie robią chyba wrażenia, ale mnie trudno jest się skoncentrować na rozmowie. Strażnica odpowiada za niemal 200-kilometrowy odcinek drogi między granicą chińską a jeziorem Zurkul. Po drugiej stronie rzeki nie ma afgańskich żołnierzy, nie ma osad, jest tylko kilka grup koczujących Kirgizów. Na mocy jakiegoś specjalnego porozumienia między Afganistanem a Tadżykistanem pogranicznicy tadżyccy mają prawo wjeżdżać do Afganistanu i odpowiadają również za to, co dzieje się na drugim brzegu. Bo droga tu się nie kończy, można nią dotrzeć do jeziora Czakmaktin, a więc do źródeł rzeki, nad którą siedzimy! Dalej wędruje się już pieszko: pięć dni do miejscowości Sarhad-e Broghil albo dwa dni do Pakistanu. Na pożegnanie daję lejtnantowi mój ulubiony nóż, a on bez namysłu ściga swój zegarek. (Chińska podróba adidasa chodzi do dziś). Obiecujemy sobie, że na pewno się spotkamy. Mam nadzieję, że kiedyś tu jeszcze przyjadę, najchętniej drogą od strony afgańskiego jeziora.



Na murgobskim bazarze robimy ostatnie zakupy. Lepioszki zawsze kupuję u tej samej dziewczyny. Kiedyś każdy piekł je w domu, teraz coraz więcej osób kupuje gotowe. Coś mi to przypomina...

Jeszcze rzut oka na góry, na wschód: widok jest doprawdy niezwykły – można stąd zobaczyć położoną już w Chinach Muztagatę. To pewnie z 80 kilometrów stąd. „Ojciec lodowych gór”, bo tyle znaczy nazwa tego szczytu, to najłatwiejszy z siedmiotysięczników; w dodatku można do niego dojechać wspaniałą asfaltową drogą.

Na nas również czeka wspaniała asfaltowa droga. Tarka na drogach – wspomniany *washboarding* – będąca katorgą dla naszego dostawczaka już się

skończyła. Gdy muszę ją pokonywać przyspieszam, ale Steve zawsze zwalnia, widząc tę „atrakcję”.

– *Fucking corrugations!* Pieprzone marszczenia! – wykrzykuje wtedy. Oczywiście dodaje, że w Australii mają większe nierówności. A także większe ciężarówki, dłuższe proste, rozleglejsze pustynie. Wszystko mają tam większe. Na szczęście góry bezdyskusyjnie niższe. Jadąc, wciąż gadamy, komentujemy, porównujemy: Steve jest uparty i wie wszystko, w dodatku lepiej. Od czasu zaczytywania się w przygodach Tomka Wilmowskiego wiedziałem oczywiście, że najwyższa góra w Australii to Mount Kościuszko, czyli Góra Kościuszki – 2228 metrów nad poziomem morza, ale nie wiedziałem, że tę nazwę można tak źle wymawiać! Przy okazji zapodałem farmerowi z Queenslandu trochę polskiej historii, wyjaśniając, kim był ten „Kozjosko”, a on odwzajemnił się, opowiadając, jak ważny dla jego kraju był „Paweł Strezleki”, odkrywca Góry Kościuszki.

Nasze iveco jakoś radziło sobie z tymi garbami na drodze i pomimo wydawania straszliwych dźwięków, nie przysporzyło nam dotąd większych kłopotów. Ot, urwał się zderzak, wydech, poodpadały jakieś klamki, pękło mocowanie chłodnicy... Normalne – to, co ma odpaść, musi odpaść. Wiązaliśmy, przykręciliśmy, spawaliśmy, drutowaliśmy i jechaliśmy dalej. Nie ma o czym pisać...

Teraz – już na asfalcie – zabieramy kolejnego pasażera. Stary Kirgiz ląduje na pace, robię mu siedzenie na kole zapasowym i zatrząskuję drzwiami. Wybrał się do wioski Aliczur – to niedaleko, raptem 120 kilometrów, czyli dwie godziny podróży. O ile nie będzie kolejki na posterunku wyjazdowym. Szlaban zastajemy opuszczony, więc fatyguję się do budynku. Obwieś na służbie wyciąga poplamiony zeszyt i zaczyna coś przepisywać z paszportów. Łacińskie litery sprawiają mu nie lada kłopot. Po 10 minutach tracę cierpliwość, odnajduję ksera naszych paszportów, wiz i dowodu rejestracyjnego, wręczam mu je i wreszcie możemy jechać dalej.

Język tadżycki ma ciekawą historię pisowni. Należy do grupy języków irańskich i jako taki był kiedyś zapisywany alfabetem arabskim. Władza radziecka uznała jednak, że to zbyt skomplikowane i w 1923 roku wprowadziła uproszczony alfabet arabski. Pięć lat później zastąpiono go alfabetem łańskim. W 1939 roku przyszedł czas na cyrylicę, a po uzyskaniu niepodległości, znów chciano wprowadzić pisownię arabską. Ostatecznie jednak w użyciu została

cyrylica. W efekcie Tadżyk z Duszanbe nie porozumie się pisemnie z Tadżykiem z afgańskiego Kunduzu, bo ten drugi kreśli arabskie znaki. Ale rozmawiać mogą bez problemów. W Chinach jest odwrotnie: używający dialektu mandaryńskiego pekińczyk nie porozmawia z mieszkańcem Kantonu. Ale gdy napiszą do siebie list, zrozumieją się bez trudu.

Do oddalonego o 300 kilometrów Chorogu będziemy jechać już głównie po asfalcie. Nawet naszym starym autkiem jesteśmy w stanie dotrzeć tam w niecały dzień. Murgob leży dość nisko, droga stąd stopniowo wznosi się, by najwyższy punkt osiągnąć na przełęczy Kojtezek – 4272 metry nad poziomem morza, i tylko w jej rejonie jest trochę szutru. Dalej droga szybko opada ku rzece Gunt, prowadząc wzdłuż niej aż do samego Chorogu. Blisko i łatwo. Ale ja miałem inny plan.



Od kilku lat nie zabieram na wyjazdy map. Nie dlatego, że ich nie potrzebuję. Każdy wyjazd oznacza dla mnie długie godziny spędzone nad przeróżnymi mapami, także radzieckimi z lat 70. i amerykańskimi, oraz ślęczenie nad Google Earth i śledzenie przy pomocy dostępnych zdjęć satelitarnych przebiegu dróg, których na żadnych mapach nie widać. Znam więc niemal wszystkie trasy w Pamirze, choć nie każdą jechałem, i toczyłem się chyba po większości dróg w Kirgistanie. Potrafiłbym narysować przebieg wielu z nich. Gruntowne przygotowanie jest konieczne, bo mapy tego regionu dostępne w Europie są niedokładne i na dokładkę powielają błędy popełnione przed laty przez jakiegoś radzieckiego kartografa.

Podobny stosunek mam do GPS-u. Cenię to urządzenie, bo w dużych miastach rzeczywiście jest pomocne, ale w górach Azji to niewiele więcej niż gadżet pokazujący wysokość i prędkość. Problemów nawigacyjnych nie ma tu żadnych. Góry są wysokie, droga jest jedna, a jeśli już są dwie, to stają się dobrym powodem do tego, by się zatrzymać i porozmawiać z ludźmi o tym, w którą stronę lepiej jechać. A GPS-owa informacja, o której dotrze się na miejsce? Komu jest to tu potrzebne? Dojedzie się, jak Allah pozwoli, *Inshallah*. Można przecież złapać gumę, może się zepsuć motocykl, ziemia może się obsunąć na drogę, może spaść śnieg, można spotkać ciekawych ludzi, z którymi spędzi się godzinę albo dwa dni.



Nie mieliśmy wprawdzie przepustki, która jest wymagana od chcących odwiedzić leżące na granicy z Afganistanem jezioro Zurkul, ale spodziewałem się, że z naszą zdolnością tłumaczenia się w języku rosyjskim spokojnie sobie poradzimy.

**Kup książkę**



**Poleć książkę**

# PROGRAM PARTNERSKI

GRUPY WYDAWNICZEJ HELION

1. ZAREJESTRUJ SIĘ
2. PREZENTUJ KSIĄŻKI
3. ZBIERAJ PROWIZJĘ

Zmień swoją stronę WWW  
w działający bankomat!

**Dowiedz się więcej i dołącz już dzisiaj!**

<http://program-partnerski.helion.pl>

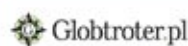
GRUPA WYDAWNICZA  
**Helion SA**



## Dwadzieścia lat azjatyckiej włóczędzy

Krzysztof Samborski zabiera nas w podróż do Azji Centralnej, która jest jego miłością i celem wypraw od ponad dwudziestu lat. Pokazuje nam Kirgistan, Tadżykistan, Afganistan i Chiny takimi, jakimi je poznał i jakie go urzekły. Dzikie i autentyczne. Warto sięgnąć po tę książkę. Usiąść wygodnie w fotelu i podążyć szlakiem azjatyckiego stepu, dalej na wschód, w stronę niedostępnych gór, w odwiedziny do serdecznych ludzi, którzy tam mieszkają. Kto wie? Może autor zachęci nas do wyruszenia we własną podróż do Azji – śladami Marco Polo? Dziś, teraz, póki jest jeszcze czas. Bo za dwadzieścia lat te miejsca zmienią się bezpowrotnie. Opisywany w książce świat przestanie istnieć.

PATRONI:



Cena 39,90 zł

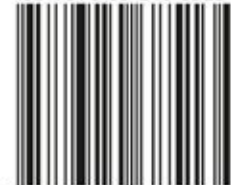
Nr katalogowy: 15486  
Księgarnia internetowa:  
<http://bezdroza.pl>

Zamówienia telefoniczne:  
0 801 339900  
0 601 339900

Sprawdź najnowsze promocje:  
• <http://bezdroza.pl/promocje>  
Przewodniki najchętniej czytane:  
• <http://bezdroza.pl/bestsellery>  
Zamów informator podróżniczy:  
• <http://bezdroza.pl/informator>

Helion SA  
ul. Kościuszki 1c, 44-100 Gliwice  
tel.: 32 230 98 63  
e-mail: [bezdroza@bezdroza.pl](mailto:bezdroza@bezdroza.pl)  
<http://bezdroza.pl>

ISBN 978-83-246-8513-4



9 788324 685134