

SEWERYN BŁASIAK

Szum stepu i pustyni

Koleje Chin i Mongolii



Beijing

By móc zobaczyć zielone chińskie wzgórza, trzeba najpierw pokazać oczom to, co ani zielonym, ani wzgórzem nie jest. Przynajmniej nasz plan wymaga od nas zaakceptowania takiego stanu rzeczy. Magdę i mnie Pekin wita przytłaczającym majowym zaduchem. Potężne lotnisko zostaje za naszymi plecami, a my przyjmujemy teraz inny, autobusikowy punkt widzenia. Wszystko, co widzimy, jest dla nas nowe, odmienne. Oczy od razu przekazują do mózgu cały szereg informacji. Ten konfrontuje je z wyobrażeniami – obrazem, który wytworzył się w nim jeszcze przed podróżą. Jak to będzie... A czy to prawda... Masz odpowiedź – tu i teraz. Teraz!

Kropelki potu na moim czole boją się uchylonej szyby, a atmosfera zagęszcza się. Nasz cel to centralny dworzec kolejowy. Mam nieodparte wrażenie, że wjeżdżamy w sam środek paszczy lwa.



▲ Ten z pozoru wyglądający na niczyj i mający się zaraz rozlecieć pojazd w gruncie rzeczy ma się całkiem nieźle – jego kierowca wyskoczył tylko po paczkę papierosów.

▼ Główny dworzec kolejowy w Pekinie, znajdujący się w południowo-wschodniej części miasta niemal o każdej porze dnia tętni życiem.



Teraz nasuwa mi się mała dygresja, która wydaje mi się ważna w całej tej opowieści. Nie jesteśmy podróżnikami. Być może teraz, kiedy to wszystko opisuję, sprawa nie jest już tak oczywista. Ale w momencie, gdy nieśmiało, wśród tłumu ludzi wyjąłem na małą chwilę aparat, by wykonać nieco chaotyczne zdjęcie pekińskiego dworca, tak właśnie było. Nie jesteśmy pełnymi tupetu łowcami coraz to nowych podróżniczych przygód. To nie ma być kolejna opowieść zochanej pary z wycieczki do Pekinu, Chin czy gdziekolwiek by nas nasze wewnętrzne kompasy nie zaprowadziły. To próba przełamania bariery. Próba podjęta nie na pokaz, ale rzeczywisty obraz mierzenia się z własnymi obawami, wyjście naprzeciw najszybszym marzeniom. To było piękne. A fundamentem wszystkiego była chęć zobaczenia i pocucia tego na własnej skórze, nie zaś pomysł opisanie tego w książce... Nigdy nie przypuszczałem, że będę o tym pisał, a już tym bardziej nie w swojej książce! Pamiętam dokładnie moment, w którym – bodaj trzeciego lutego dwa

▼ Są osoby, które lubią kolej, ale chyba nikt nie przepada za kolejkami. Próba zakupienia biletów kolejowych zwieńczona sukcesem.



tysiące trzynastego roku – klikam w małą przycisk *buy a ticket*. Później *pay... done!* Siedzę przed komputerem o jakiejś chorej godzinie i czuję, jak moje nogi zamieniają się w watę. Magda robi to samo po „tamtej” stronie, na wyspach. Teraz już nie ma odwrotu. Jedziemy. Ale jak to będzie? Jak duże jest to lotnisko? Jak dojechać z niego na dworzec? Lotnisk jest tam kilka. Każde to ogromny potwór. Gdzie wybrać pieniądze? Ile? Czy oni tam mówią po angielsku? Zaraz, zaraz. „A jak tam z twoim angielskim?”, słyszę pytanie we własnej głowie. Masa tych wątpliwości i obaw nie jest jednak w stanie zatrzymać czasu.

Młody człowiek wskazuje nam bankomat. Po chwili mamy plik banknotów. Z ciekawością rzucam na nie okiem. W końcu chowam je do schowka pod ubraniem. Zerkam na kartkę. Mam na niej wydrukowany plan na dzień dzisiejszy: co gdzie i kiedy trzeba zrobić. Żaden smartfon – kartkę ;) Udało nam się tu przyjechać. Nie wiem jak. Po prostu. Magdo i Sewerynie, odwagi. Nasze następne kroki są już jakby śmielsze.

Czytelnik wie, że chcemy zobaczyć zielone wzgórza. To wzgórze jest daleko stąd... Trzeba tam jechać pociągiem mniej więcej półtora dnia. To wszystko zaplanowałem przed podróżą. Gdzie, czym, jak. Wciągnęło mnie to bez reszty, choć często okupione było długimi godzinami przy komputerze. Plan przybierał konkretny kształt i po pewnym czasie – w teorii – byliśmy mistrzami gatunku. Po polsku. Jak to teraz zrobić, aby słowa kluczowe były zrozumiałe dla tej chińskiej strony? A mówiąc prościej, jak na przykład kupić bilet kolejowy na chińskim dworcu? Taaak, czytelnik na powyższym zdjęciu widzi znajomy napis i jest dziwnie spokojny o bieg wydarzeń. Ale co w sytuacji, gdyby napisu nie było? Pekin to Pekin. Ale dajmy na to na przykład taki Jining (Ulanqab). Tam już napisu nie ma.

– Sorry...? Me jo... Could you... Me jo... ticket to... Me jo.

Cholera, co to znaczy *me jo*? A zatem, ja rozumiem bileterkę w takim samym stopniu jak ona mnie. Z tyłu jest potężna kolejka ludzi, która napiera na mnie z mocą chińskiej lokomotywy DF4B. I co?

Aby uniknąć takich sytuacji, jeszcze przed podróżą zasięgnąłem języka u mojej kuzynki Izy. Chcąc jak najtrafniej oddać to, co Izę z językiem chińskim łączy, nie mogę się ograniczyć jedynie do wzmianki, że jest absolwentką sinologii. Nie mogę nie wspomnieć, że w Chinach mieszkała i pracowała przez dłuższy czas i że prowadzi w Polsce szkołę językową, w której z powodzeniem uczy chińskiego. Iza to Entuzjastka tego języka. Teraz jestem spokojny o to, co napisałem. Iza przygotowała dla nas niezbędne tłumaczenia (bardzo dziękuję Ci za pomoc!). Mając to wszystko przy sobie, czuję się zdecydowanie pewniej. Co prawda i tak

▼ Jedno z mniej uczęszczanych skrzyżowań w centrum miasta. Mokra jezdnia to w rzeczy samej nie sprawa deszczu, ale regularnie jeżdżących tu nocą ciężarówek czyszczących asfalt.



wyberamy okienko numer szesnaście, ale bileterka jakby z wdzięcznością przyjmuje kartkę z zapiskami w swoim ojczystym języku. Po dwóch godzinach oczekiwania w kolejce bilety lądują w naszych kieszeniach. Uff... Udało się.

Tu jestem jeszcze czytelnikowi winien małe wyjaśnienie. Otóż my teraz nigdzie nie wyjeżdżamy. Nie. Na miasto stołeczne przeznaczamy parę dni. No więc, dlaczego te bilety kolejowe tak na hura? Ano dlatego, że kupno biletów kolejowych w Chinach wymaga zakupu z większym wyprzedzeniem niż to bywa u nas. Niemal niemożliwym jest kupić bilet w tym samym dniu, w którym odjeżdża pociąg. Przynajmniej w tak długiej relacji, jaka nas interesuje. Obawiam się, czy i tych kilka dni wyprzedzenia nie okaże się zbyt krótkim przedtakterem. Na szczęście wszystko toczy się tak, jak tego chcemy.

Aklimatyzacja? Spoko, spoko. Jest północ. Budzik na dziewiątą i te dziewięć godzin powinno wystarczyć. Zresztą, nie przyjechaliśmy tu spać! Do hostelu docieramy bez większych przeszkód. Metro to coś, co w Pekinie działa świetnie. Nie wyobrażam sobie, jak miasto funkcjonowałoby bez niego, ale w godzinach szczytu lepiej je jednak omijać. Tak też robimy, ostatecznie rozładowując nasze baterie marszem z ciężkim bagażem i oddychając betonowym powietrzem.

A kot? Reaguje na polskie kici, kici. Niech czytelnik zapamięta tego zwierza...

Piętnasta! Dzwonił budzik? Gdzieś tam dzwonił, ale kiedy i kto go wyłączył – nie wiem, Magda też nic nie wie.

Dla sprostowania. Śpimy w hostelu Sunrise. W małym dwuosobowym pokoiczku przypominającym bunkier. W tym to bunkrze pobraliśmy pierwsze praktyczne

▼ Jedni idą, inni jadą, nikt nie stoi w miejscu. Blisko dwudziestomilionowa stolica Chin bywa czasem bardzo rozpędzonym miastem.



nauki z aklimatyzacji. Ogłaszamy wszem i wobec, że rzeczone zjawisko występuje i mimo najszczerzych chęci trudno przed nim uciec.

Dokąd oni tak wszyscy pędzą? A może to my mamy dziś spowolnione ruchy? Chyba jedno i drugie. Pal sześć jeszcze te motorowery i skutery napędzane silnikami spalinowymi. Słyszać je aż nadto dobrze. Inaczej ma się rzecz z tymi elektrycznymi. Ciche to to, a tak zwinne i szybkie, że trzeba się mieć na baczności. A już na pewno nie obdarzać stuprocentowym zaufaniem sygnalizatorów z zielonym ludzikiem. Często znaczą one to samo, co te w wydaniu czerwonym.

Dla mieszkańców Pekinu to codzienność. Może nie działa to dokładnie tak, jak japoński robot, ale pewien system jest zachowany. Codziennie rano ulice pełne są spieszących się ludzi – ludzi, którzy się nie uśmiechają. To, co zapadło mi w pamięć, to częsty widok zaspanych dzieci w szkolnych mundurkach, których głowy bezwładnie poddają się wszelkim turbulencjom bagażnika roweru czy skutera. Wyprzedzają się i mijają w ciszy. Może to wcale nic nie znaczy? Może

▼ Każdy może się przyłączyć! Tańce przy dźwiękach muzyki odbywają się w wielu miejscach tej gigantycznej aglomeracji – i to nie tylko wieczorem.



na siłę doszukuję się porównania ze wspomnianą już Japonią, gdzie pracowniczy kierat często przybiera formę pędu za wyrobieniem normy, kosztem... tego właśnie uśmiechu na twarzy.

Nie da się ukryć, że nie możemy się ukryć. Wtopić w otoczenie. Padamy ofiarą uprzejmości wielu restauratorów, sprzedawców. Celowo ujmuję to nieco pejoratywnie, bo trochę tego nie lubię. Chciałbym wszystko oglądać, będąc anonimowym. Chciałbym, aby tej sztucznej uprzejmości nie generował pieniądź i nadzieja na to, że może akurat tutaj zostawimy część swoich „dolarów”.

W tej restauracji jest już menu po angielsku, tam wisi szyld mający niestety niewiele wspólnego z atmosferą tego miejsca. Mnóstwo naganiaczy pyta skąd jesteśmy i jak nam się tu podoba. Ale za tym nie kryje się nic dobrego... Bo zaraz będziemy zapraszani na tani przejazd minibusem na przepiękny odcinek muru albo zostanie nam zaoferowane wejście do zakazanego miasta. Ja tego wszystkiego nie kupuję! Nie w takiej formie! I kropka.

Z każdym kolejnym nowo obranym punktem widzenia dochodzimy do wniosku, że wszystkie te piękne widokówki z błękitno-zielonym Pekinem są chyba wytworem sprytnych grafików, siedzących za swoimi komputerami.

Słońce próbuje swych sił i oczywiście zauważamy to, odczuwamy całym ciałem, ale nie przekłada się to na piękno krajobrazu. Smog wisi nad miastem niczym gigantyczny trujący klosz. Wielu ludzi używa tu swoich magicznych maseczek zakrywających usta i nos. O ile wcześniej uważałem to za nieco przesadną profilaktykę, to po kilku dniach spędzonych w Pekinie stwierdzam, że ja sam bym się chętnie w nie wyposażył. Bezapelacyjnie!

▼ ► *Sztuczne wzgórze ma wysokość 48 m i zostało usypane w 1421 roku z ziemi pozostałej po kopaniu fosy wokół Zakazanego Miasta. Ku naszej radości tylko nieliczni turyści zdecydowali się tego wieczoru na podziwianie nocnej panoramy miasta. Tutaj znajduje się jego centralny punkt.*



Park Jingshan towarzyszy nam do późnego wieczora. O tym, że należałoby go już opuścić, informuje nas ciepły głos lektora, rozbrzmiewający przy akompaniamencie „muzyczki” ze starannie ukrytych, wpasowanych w klimat tego miejsca małych głośników. Zamykamy o dwudziestej pierwszej. Eh, znów tego nie kupuję. Ale to chyba domena miejsc turystycznych, w których należy poruszać się jak wskazówka w zegarku. Spokojnie schodzimy na dół, zauważając jednocześnie, że nocą okolica przybiera zupełnie inny wymiar. Ten urok próbuje także zagrać na mojej strunie i przyznaję, że trochę mu się udaje. Cichnie tumult i znika przytłaczający upał, gasną wszystkie brudy i smog. Spacerujemy wolnym krokiem, czując mieszające się w powietrzu nieznane nam dotąd zapachy. Nie spieszymy się. Nie zaliczamy kolejnych pozycji z pekińskiego przewodnika... Po prostu sobie idziemy.

▼ Nocą wszystko wygląda zupełnie inaczej, jakby ładniej.
Na zdjęciu fragment Zakazanego Miasta i okalająca je fosa.



▲ W takim miejscu jak to chyba łatwiej jest wymienić rzeczy, których tu nie kupisz... Nocny targ w Pekinie.

Tym razem nasze hostelowe włości próbujemy zdobyć z nieco innej strony miasta. Szybko orientujemy się, że wieczorową porą okolica tętni życiem. Wystarczy przejść dwie ulice dalej, by ciche hutongi zamieniły się w gwarne uliczki. Stragany z przyrządzanym na miejscu jedzeniem, targowiska, sklepy... Ile tu jest ludzi!

► Bary, knajpki i restauracje – wieczorową porą wszystkie pracują na wysokich obrotach. I tylko ściany okolicznych wieżowców przyglądają się temu, zdradzając naszą prawdziwą lokalizację.



▲ ◀ Szybko, tanio i smacznie. Tylko nie zwlekaj zbyt długo, straganiki z jedzeniem zamykane są już o 22.00.



▲ Jeśli targ, to trzeba się targować. Sprzedawca okularów i pałeczek pada ofiarą Magdy. Dokładnie, nie na odwrót.



▲ Taxi? Samochód, motor czy riksza z napędem spalinowym, elektrycznym lub nożnym – na pewno znajdziesz coś dla siebie.

Jak targować się z Chińczykiem? Celowo pomijam pytanie: czy w ogóle się targować? Oczywiście! Nieskońnooka twarz to automatyczne – i często drastyczne – windowanie ceny w górę. Boję się pomyśleć, ile razy wpadliśmy w te sidła. Ale na tym polu bitwy można sobie całkiem nieźle poradzić. Ja liczyć po chińsku nie potrafię i zarazem potrafię. Nie umiem tego wymówić, ale pokazać za pomocą kombinacji palców już tak. Najlepsze w tym wszystkim jest to, że wszystkie cyfry można zobrazować, używając jednej dłoni. Trzeba mieć tupet i dziarsko prezentować przed oczyma zaskoczonego Chińczyka odpowiednią paluszkową formułę... Do momentu, aż znajdzie się taki, który, zamiast wyrazić zdziwienie, szeroko się uśmiechnie. Należy tylko zachować ostrożność, by liczby dwa nie pokazywać za pomocą kciuka i palca wskazującego. Chcąc w ten sposób zamówić dwa piwa, nagle zorientujemy się, że kelner niesie nam ich osiem.

- Można tu zjeść różne przedziwne rzeczy, my jednak skłaniamy się ku bardziej tradycyjnym posiłkom.
 - 6 juanów?
 - Ok!



Bacznie przyglądam się mapie miasta i znów nie mogę odwrócić wzroku od tej potężnej płataniny szarych linii na południowo-wschodnim kwadraciku. Chciałbym już zobaczyć jakiś pociąg. W tamtejsze okolice dojeżdża nawet metro. Skromna godzinka i możemy się tam znaleźć. „Madziula...?”

Jedziemy. Jaki procent turystów odwiedzających Pekin poszedłby w nasze ślady? Nie wiem, ale domyślam się, że dla tej wartości zarezerwowana jest kombinacja cyfr z przecinkiem, rozpoczynająca się od zera. Ciekawe jest to, że z każdym kilometrem oddalającego się od centrum metra wzrok podróżujących z nami Chińczyków zdradza ich coraz większe zdziwienie naszym widokiem. Wsiadamy na jednej z ostatnich stacji. Nie jest już tak elegancka i czysta jak te, które widzieliśmy do tej pory. Szybko zauważamy, że wszystkie te tereny nie są gotowe na przyjmowanie gości z Zachodu. Dla mnie ma to swój urok. Od razu ożywam i przyspieszam kroku, chcąc zaspokoić głodny wzrok.

Kontrasty. Nowoczesne galerie handlowe, hotele, szklane biurowce sąsiadują z eternitowym bałaganem starych, brudnych domków. W centrum miasta „nowe”



▲ Ład i nieład obok siebie. Proporcje pomiędzy jednym i drugim zmieniają się w zależności od tego, w jakiej części miasta jesteśmy lub z jakiej perspektywy obserwujemy to, co przed nami.

▼ Lokomotywa serii 8K ze składem pustych węglarek zostawia za sobą centrum zatłoczonego Pekinu. Ten dwuczłonowy elektrowóz o łącznej mocy 6400 kW jest jednym ze 150 egzemplarzy wyprodukowanych dla kolei chińskich.

wygrywa ze „starym”. Turysta widzi rozwijającą się potężną aglomerację, w którą ktoś zmyślnie wtopił to, co rzeczonoego turystę przyciąga. To, co nieatrakcyjne, wciąż tam jest. Ale często bardzo dobrze ukryte. Jest jednak pewna granica, nie wszędzie aż tak bardzo wyraźna, po przekroczeniu której ten świat przeobraża się w inny. „Stare” zaczyna dominować i czasem można odnieść wrażenie, że jest się w zupełnie innym mieście. Właściwie jest to charakterystyczne dla architektury wielu miast na świecie. Tutaj jednak nie tylko o nią chodzi. Inni są także ludzie. To właśnie tu po raz pierwszy spotykamy się z tak ciekawskim i zaskoczonym wzrokiem ludzi, którzy najpewniej myślą, że się zgubiliśmy. Zakazane miasto znajduje się w centrum, a „zapomniane” – tutaj. Są w nim brudne uliczki, wzdłuż których ścielą się niszczące rudery z blachy, lepianki z gliny. Kwitnie chodnikowy handel. Można kupić to, co gdzie indziej prawdopodobnie lądowałoby w koszu. Dziadkowie o pomarszczonych twarzach siedzą przy

▼ Skład z kruszywem prowadzony przez lokomotywę SS4. Produkowana w latach 1985–2003 osiąga moc 6400 kW. Jest to jeden ze 158 egzemplarzy.

prowizorycznych stolikach z kartonowych pudeł, grając w bliżej nam nieznane gry planszowe. Podnoszą wzrok i uśmiechają się do nas, pykając fajki. Dzieci biegają za obdartą piłką, od czasu do czasu ustępując miejsca przejeżdżającej tędy zdezelowanej ciężarówce. Nie widzimy tu żadnych innych zbłąkanych istot poza nami. W głowie nie może mi się pomieścić fakt, że przyjechaliśmy tu... metrem.

O tym, że mamy przy sobie aparaty, przypomina nam zbliżający się pociąg. Wróć. To zdanie nie jest do końca prawdziwe. Już wcześniej dobrze wiedzieliśmy, że je mamy. Coś jednak sprawiło, że idąc tymi wszystkimi uliczkami, nie chcieliśmy po nie sięgać. Nie z obawy przed kradzieżą, ale chyba po prostu z braku śmiałości. Kiepska reporterka w naszym wydaniu, mam ochotę teraz dodać. Jednak w momencie, kiedy widzi się to wszystko i czuje na sobie wzrok tych zdziwionych ludzi, myśli się zupełnie inaczej. Obiektyw często burzy pewną harmonię. Nie pozwala zauważyć rzeczy takimi,



Jesteśmy tu sami. Chmury wydają się być na wyciągnięcie ręki. Deszcz skrapia okoliczne wzgórza, litując się jednak nad naszym. Mur ucieka w dal, wystawiając na próbę nasz wciąż pełen niedowierzania zmysł wzroku. Mur Chiński. Jeden z cudów świata... Ktoś tak zdecydował i pięknie to sformułował. W rzeczywistości cudem jest też wszystko wokół. Można to zrozumieć dopiero w momencie, kiedy wciąga się w płuca tamtejsze powietrze i spogląda przed siebie.

Do naszej wioski wchodzimy w zapadającym zmroku. Wydaje nam się, że cel jest już blisko. Po chwili orientujemy się, że tak naprawdę się zgubiliśmy. Sprawdzamy różne uliczne warianty, ale coś w tym wszystkim nie gra. Kiedy zaczynają mnie już dopadać czarne myśli pod tytułem „mongolski step nie wybaczy mi takich pomyłek”, nagle przed nami pojawia się znajomy nam już skutek. Pani uśmiecha się szeroko i przemawia do nas sympatycznie. Nas stać niestety tylko na skromne *ni hao*. Ale uśmiechy na twarzach mamy co najmniej tak samo szerokie. Zguby idą na nocleg.



▲ Czy można chcieć czegoś więcej?

▼ Wieczorna mgła powoli zaczyna przykrywać wijący się niczym wąż Mur. Widoczny na zdjęciu odcinek w Jinshanling i Simatai jest zdecydowanie lepiej zachowany, a począwszy od 2014 roku, turyści po zakupie odpowiedniego biletu znów mogą podziwiać jego piękno z bliska.

W domu panuje przyjemna atmosfera. Wciąż uśmiechnięta gospodyni bez przerwy o czymś opowiada. Czasem intonacja jest pytająca. Ale nas znów stać niestety tylko na przytakiwanie głową. Jej mąż wita się z nami, po czym wraca do swojego śnieżącego telewizora, wiszącego na ścianie. Ma ze czterdzieści cali.

Po tym, jak kobieta znika w kuchennych czeluściach, by przygotować kolację, przysiadamy się do gospodarza. Nie wiem, jak określić tę całą śmieszoną sytuację, ale bez wątpienia taka właśnie jest – w pokoju panuje cisza, wszyscy się uśmiechamy

i oglądamy mistrzostwa świata w snookera. Na stole leżą opakowania z herbatą przeróżnych gatunków. Są też rozmaite urządzenia służące do jej parzenia. W końcu na stół trafiają ciekawie zaprojektowane miseczki z makaronem w środku. Został podany z jakąś bliżej nam nieznaną zieleninką, z którą chyba jednak już się dzisiaj zetknęliśmy. Nie w restauracji, ale chodząc po okolicznych zielonych wzgórzach. Smak przedziwny, charakterystyczny. Jeśli kiedykolwiek w przyszłości moje kubki smakowe rozpoznają nawet jego cień, myślami wrócę do tej chwili...

Na następnej stronie:

■ *Pociąg osobowy z Fuxin do Pekinu Północnego pokonał już zdecydowaną większość swojej trasy i za niewiele ponad 3 godziny zamelduje się na miejscu. Prowadzi go lokomotywa HXN5, co w przypadku składów pasażerskich nie jest częstym widokiem.*

■ *Taki widok jest już przeze mnie zdecydowanie bardziej pożądany. Piękna DF4D w klasycznym malowaniu prowadzi kolejny pociąg pasażerski w kierunku Pekinu. Ta wersja, oznaczona dodatkową literką „Z”, ma zwiększoną moc (niemal 3000 kW) i może osiągać prędkość nawet do 170 km/h.*





▲ Nasza kolacja to dwie gorące i całkiem niezłe w smaku zupki chińskie jako danie pierwsze oraz puszka smakowitej fasolki w sosie na drugie danie.

▲ Pogoda nie rozpieszcza, ale najważniejsze, że już przestało padać. Małymi krokami zbliża się do nas wietrzna i stosunkowo chłodna noc.

Na sąsiedniej stronie:

- Poranne słońce znajduje lukę w chmurach, odsłaniając prawdziwe piękno tej imponującej kolejowej konstrukcji. Pociąg towarowy z próżnymi węglarkami zjeżdża w dół i za chwilę znajdzie się na szlaku widocznym nad zabudową okolicznych wiosek.
- Pociąg pasażerski prowadzony lokomotywą DF4D przejeżdża przez mijankę Hadashan. Poprzedniego dnia przyjechaliśmy w to miejsce widoczną w oddali drogą.

Następna rozkładówka:

- Ładowny pociąg prowadzony przez trzy DF8B z mozołem wjeżdża na potężne wzniesienie. Kolejnym etapem wspinaczki będzie wiadukt Si Ming Yi, po czym skład schowa się w krętym tunelu.
- Jeszcze jeden pociąg złożony z pustych węglarek i tym razem bliższe spojrzenie na wiadukt. W rzeczywistości jest to potężna konstrukcja, a obserwowana z „ulicznej” perspektywy robi ogromne wrażenie.

- Pociąg pasażerski z Harbinu przejeżdża przez malownicze tereny Mongolii Wewnętrznej. Szkoda, że akurat tego dnia przykrywała je gruba warstwa stalowych chmur.
- Wyżej się już nie da. Rzut oka na kolejową okolicę linii JiTong i pociąg pasażerski, który za kilkanaście minut zatrzyma się na stacji w miejscowości JingPeng.



Żyjemy!

Jest godzina czwarta rano. Gdzie ja jestem? Zza drzwi słyszę głucho dźwięki jakiejś rozmowy. A jednak udało mi się zasnąć na tej twardej podłodze! Może na godzinę, może na dwie, ale zawsze to coś.

Pomieszczenie socjalne w budyneczku dyżurnego uratowało mnie przed burzą. Dotarłem tam zmęczony i przestraszony. Taki marsz przez nocną pustynię w czasie burzy jest czymś, czego nie sposób opisać. Nie podejmę takiej próby także i ja. Nie da się, nie ma słów. Czytelniku, pojedź i zobacz. Pojedź sam. Do dziś pamiętam moment, w którym na chwilę, z czystej ciekawości, poświeciłem moją czołówką w prawą stronę. Czekają tam na mnie dwie pary świecących oczu, które zmroziły mi krew w żyłach. Były to chyba dzikie koniki. Nie widziałem ich dokładnie. Głowa w takich sytuacjach nie szuka logiki, a oddaje lejce panicznemu lękowi i ogromnemu strachowi.

Teraz leżę obolały, ale jakże szczęśliwy duchem! Udało się. Zbieram graty i wchodzę do drugiego pokoju. To młody chłopak, koło trzydziestki. Pracuje tam jako dyżurny ruchu. Kiedy dotarłem do tego budynku nocą, już na mnie czekał. Z oddali widział światło z mojej latarki. Nie trzeba znać języka mongolskiego, żeby dać mu do zrozumienia, przed czym uciekam. Gorzej

z wytłumaczeniem tego, co tu robię... Na Gobi, w nocy, sam... Egzotyka pełną gębą.

Dyżurny ruchu zaprosił mnie do środka, wskazał miejsce na nocleg, wziął moje rozmówki i zaczął szukać tematu do rozmowy. Ta nie kleiła się za bardzo. Cholera, czy ta wieża Babel musiała być aż tak wysoka!? W końcu zacząłem mówić po polsku, dochodząc do wniosku, że pomoże mi to w budowaniu bardziej zrozumiałej gestykulacji. Faktycznie, to niegłupi pomysł. W ten sposób zagłuszyłem ciszę całą serią o tym, co i dlaczego jest na wyposażeniu mojego bagażu. Żyłka, hak na rybkę, napalm w tabletkach, zapalki szturmowe... No nie powiedziałbym nigdy, że tak się nagadam z rdzennym mieszkańcem Mongolii ;) Choć był to raczej monolog. Na koniec wytłumaczyłem, jaki mam plan na następny dzień.

A ten nastał w pięknym, dzikim wydaniu. Cisza po burzy. Wychodzę z budynku. Czas ruszać po namiot i iść dalej. Ale czy on tam jeszcze jest? Dziękuję za pomoc! Mój towarzysz otrzymał ode mnie sakiewkę wojskową, której akurat nie używałem. Bardzo się ucieszył. Wychodzi z nią na zewnątrz i zaczyna dopasowywać do swojego starego motoru. Ściskamy sobie dłonie, biorę plecak i ruszam w drogę. Byle do przodu... i bez burzy!

▼ *Pierwsze oznaki nadchodzącego dnia. Widoczny na zdjęciu domek dyżurnego ruchu dał mi schronienie tej nocy. Z mijanki w kierunku granicy właśnie startuje długi pociąg z rudą żelaza.*



▲ *Gobijskie Słońce dopiero teraz odsłania przede mną ogrom miejsca, w którym się znajduję. Przez długi czas nie zdawałem sobie sprawy z tego, czym jest dochodzący moich uszu miarowy i jednostajny dźwięk płynący z odległych horyzontów. Po 30 minutach nabrałem pewności - lokomotywa ZAGAL prowadzi codzienny pociąg pasażerski nr 276 ze stolicy Mongolii do przygranicznego Zamyn Uud. Odgłos silników tych maszyn niesiony jest często na dziesiątki pustynnych kilometrów, o czym jeszcze niejednokrotnie się przekonam.*



▼ ► *Potężny pociąg towarowy, jadący w kierunku chińskiej granicy na pełnej prędkości, pokonuje jeden z kilku podjazdów, jakie znajdują się przed mijanką Sumangiin Zoo.*





Dopiero teraz odsłania się przede mną taka Gobi, jaką sobie wyobrażałem jeszcze przed podróżą. A może w świetle wschodzącego słońca jest jeszcze bardziej żółta? Strachy zostają za mną. Ich miejsce zaczyna zajmować żywa ciekawość tego, co znajduje się za kolejnym łukiem, za następnym wzgórzem.

Ale wcześniej namiot... Zaraz dotrę do miejsca, w którym kilka godzin wcześniej już niemal po ciemku go rozłożyłem. Po drodze szukam nocnej zguby, torby z dziesięcioma snickersami, której brak spostrzegam, zbierając się o poranku. Jak na złość miała pustynne barwy i nie rzuca się w oczy. Być może porozumiała

Na poprzedniej stronie:

- Lokomotywa 2TE116YM-018 prowadzi skład z rudą żelaza. Te charakterystyczne wagony produkowane w Chinach w coraz większej liczbie zasilają mongolskie zasoby kolejowe.
- Ot i jest idealny przykład. Nim zobaczyłem sylwetkę samego pociągu, długo mogłem obserwować unoszący się nad suchymi wzgórzami słup dymu. To naprawdę ciężki skład, złożony z 90 wagonów (ruda żelaza + drewno). Fantomas i gagarin pracują tu na najwyższych obrotach, poruszając się z prędkością ok. 20 km/h.

się z nocną wichurą i jest już daleko ode mnie. Namiot! Widzę go. Stoi nienaruszony. Ulga spływa po całym ciele. To tylko kawałek materiału z metalowymi elementami, ale jednak mój dom. Dom, w którym będę mieszkał przez najbliższy miesiąc. Podchodzę bliżej i nie stwierdzam żadnych strat. Nic nie zginęło. Ale u licha, kto miałby tutaj coś kraść? Zwijam dobytek, kiedy w pewnym momencie zdaję sobie sprawę, że z oddali od dłuższego już czasu płynie miarowy i jednostajny dźwięk. Pustynia grzmi, ale już nie siłami natury. Zbliża się pociąg. Aparat w dłoń biegiem! Zaczynamy mongolską jazdę!

Następna rozkładówka:

■ Kolejny, już czwarty z rzędu pociąg jadący w kierunku Chin, z mozołem wjeżdża na wzniesienie. Skład prowadzi lokomotywa 2TE116YM-014.

■ 2TE116YM-008 prowadzi pociąg w kierunku północnym. Palące słońce i olbrzymi skwar są już naprawdę trudne do wytrzymania.

▼ Pierwsze gobijskie śniadanie. W zasięgu wzroku nie widzę żadnych oznak życia (może za wyjątkiem od czasu do czasu pojawiających się tu małych kolorowych węży).





▲ Parszywy skwar. Zero zasięgu w telefonie. Wody i cienia brak. To drzewko to jakiś ewenement. Zagal z pustym składem po rudzie pędzi na północ kraju.

▼ Codzienny pociąg osobowy nr 276 wyjeżdża z Ulaanbaatar o godzinie 16:30 i po całonocnej podróży dociera do granicy chińskiej o 7:10 rano. Liczba wagonów zawsze grubo przekracza dwudziestkę, a pociąg i tak wypełniony jest po brzegi, codziennie! Niezawodny „hardsleeper” w tej relacji (709 km) kosztuje 27 tys. tugrików, czyli niecałe 60 zł.



▲ Ciężki pociąg z wagonami wypełnionymi rudą żelaza i drewnem przed chwilą opuścił mijankę Tsagaankhad i z mozołem pokonuje pierwsze wzniesienie na szlaku do Sumangiin Zoo. Mimo dość wczesnej pory temperatura bez problemu przekroczyła próg 40 stopni i wcale nie powiedziała ostatniego słowa.

▼ „Świeżynka” w postaci wyprodukowanego w 2013 roku spalino-wozu 2ZAGAL-009 prowadzi ładowny pociąg w kierunku Chin.



Tsagaankhad

Wioseczka jest w skali mikro. Złożona z kilku domków, budyneczku kolejowego dla dyżurnego ruchu i jednej jurty. To w niej jest ponoć sklep, w którym będę mógł uzupełnić zapasy. Pójdę tam, ale najpierw podziękuję gospodarzowi. Ten człowiek dał mi jeść, przygarnął na noc i jeszcze zaoszczędził kilkunastu kilometrów przez pustynię. Odpowiednie zwroty znalazłem w rozmówkach już dużo wcześniej, ale przede wszystkim szczerze i z ogromną wdzięcznością uściśniętem jego dłoń. Pień! Przecież ten motor nie jeździ na wodę. Pocieram palcami dłoni, tak jak robi się to, mówiąc o zapłacie.

– *Benzin, benzin... Bi chidig tulchle?*

Ile płacę, tego pytania nauczyłem się dość dobrze. Mongoł uśmiecha się dziwnie i jakby coś rachuje. Wiem, mój mongolski może być dla niego wielką zagadką. On jednak schyla się do ziemi i leżącym obok patyczkiem pisze na piasku liczbę. Ta liczba to sto. Sto? Uświadamiam sobie, jaka bieda tu panuje. Sto tugrików to po naszymu jakieś dwadzieścia pięć groszy! Żadne sto, chcę dać więcej! Kiedy z burzy moich myśli klaruje się wynik, wzrok skupia się na węźle... nie pustynnym, ale w pewnym sensie jadowitym. Jest to literka \$, którą Mongoł dopisuje zaraz obok drugiego zera...



▲ Jeden z obrazów wiszących w budyneczku dyżurnego ruchu mijanki Tsagaankhad.

Na sąsiedniej stronie:

■ Przez mijankę Tsagaankhad właśnie przejechał długi pociąg towarowy z pracującą na popychu tamarą. Z przodu stawki znajduje się jeden z 35 mongolskich fantomasów.

■ Pamiątkowe zdjęcie wykonane przez „aparat” na mijance Tsagaankhad. Z propozycją zrobienia go wyszedł chłopak stojący z brzegu po lewej stronie. Panowie jutro znów wyruszą do ciężkiej pracy przy wymianie podkładów kolejowych.

▼ Jeden z członów lokomotywy 2TE116YM z krótkim pociągkiem mierza na północ kraju.



– *Bi Polsz hun* – mówię, że jestem z Polski, klepiąc się w rękę pod pagonem.
Na mojej pustynnej koszułi właśnie w tym miejscu widnieje flaga naszego kraju. Oni drapią się dalej, a ja fotografuję spracowane, umazane smarami rosyjskie „motory”.



▲ Lokomotywa M62YM-007 po drobnych „zabiegach kosmetycznych” za chwilę wyjedzie z hali napraw, by przyprowadzić tu dwie TEM2.

◀ Sympatyczni pracownicy lokomotywni sami ustawiają się do zdjęć. Co ciekawe, do pracy przy różnego rodzaju maszynach zatrudnione są tu także kobiety.

▼ Szersze spojrzenie na teren lokomotywni. Po prawej stoją „wydmuszki” maszyn, które na szlak już nie wrócą, na czele stawki jeden z członów 2M62-0728. Zarówno w lokomotywni Zamyń Uud, jak i Sainshand zostałem bardzo ciepło przyjęty i nie miałem żadnych problemów z robieniem zdjęć.

▲ Te lokomotywy po latach trudnej służby są już odstawione i czekają na fizyczną likwidację.

► M62YM-007 za chwilę wyprowadzi jeden z członów świeżo naprawionej 2TE116YM i połączy go z drugą częścią lokomotywy widoczną po lewej stronie zdjęcia.

▼ Sympatyczny mechanik po skończonych manewrach zjeżdża na teren szopy. To on wpadł na pomysł wykonania tego zdjęcia i dał znak, bym nie stał beczynnym.



Żegnaj Gobi

Przychodzi czas, by ruszać dalej. Patrzę w odległy horyzont i znów myślę o tym, co nie jest moim udziałem tam w Polsce. W Sainshand mam jednak zasięg. Słaby, ale jest. Co to był za moment – dostać te wszystkie zaległe wiadomości! Wiele z nich przyszło jako pocinane kawałki tekstu, ale i tak czytam je z całą mocą, wielokrotnie. Niesamowicie.

Chłonę wzrokiem te wszystkie suche przestrzenie. Zobaczę je jeszcze raz z okna pociągu, którym będę wracał do Chin: jurtę w której spałem, miejsca po namiocie, kryzysowe wzgórze, sklep, budynek dyżurnego ruchu, który przygarnął mnie na noc, ratując przed burzą... Będzie to coś niezwykłego i wzruszającego, ale ludzie z przedziału chyba nie zrozumieją mojego jakby tęsknego uśmiechu do wagonowej szyby.

▼ *Bocznica Sainshand - Dzun Bayan - Dobrze nam już znany gagarin 2M62-062 mierzy się z gobijskim upałem prowadząc piątkowy pociąg pasażerski do oddalonego o 64km miasta Dzun Bayan. Jeździ ich tędy 2 w tygodniu, ruch towarowy aktualnie nie jest prowadzony. Mechanik wraz z pomocnikiem patrz na mnie i ze zdziwienia przecierają oczy, by za chwilę wyjrzeć przez swoje okienko i obdarzyć mnie uśmiechem od ucha do ucha. Wszystko przy akompaniamencie solidnego Rp1 i gagarinowej gwizdawki. Na Gobi często byłem pozdrawiany w ten sposób. Wśród mechaników tam jeżdżących zdążyła się już chyba rozejść informacja o tajemniczym przybyszu z aparatem, który sukcesywnie zdobywa kolejne pustynne kilometry i stacje (mimo kamuflażowych barw nie trudno było mnie dostrzec z racji tego, że byłem tam po prostu sam (i się ruszałem ;)). Doszło nawet do tego, że mechanicy proponowali mi przejazdy od stacji do stacji (łącznie z całą trasą od Sainshand do granicy z Chinami - 235km). Uznałem jednak, że muszę się trzymać jasno wytyczonego planu.*



▲ ◀ Trzy godziny później ten sam pociąg wraca w relacji odwrotnej (Dzun Bayan – Sainshand). W poniedziałek sytuacja znów się powtórzy i to by było na tyle, jeśli chodzi o ruch kolejowy na tej linii. W niedalekiej przyszłości jednak sytuacja ulegnie diametralnej zmianie. Już teraz trwa rozbudowa tego szlaku, polegająca na przedłużeniu toru do znajdujących się kilkaset kilometrów stąd największych na świecie złóż węgla, zwanych Tavan Tolgoi. Szacowane na ok. 6,4 mld ton zasoby wystarczą na co najmniej 400 lat ciągłego wydobycia.

Na sąsiedniej stronie:

■ Na księżycu też jest kolej. Słońce wylania się zza chmur i oświetla już niemal cały skład jadący z Tushlegu do Sainshandu. Ziemia wезде późnym wieczorem.



Seweryn Błasiak – pasjonat kolei, nieprzeciętny w swoim zamiłowaniu do tego rodzaju fotografii, z nieszablonowymi pomysłami na kolejne kolejowe kadry, cierpliwy i konsekwentny w ich zdobywaniu. Gotów poświęcić wiele dla radości duszy, oka, dla tych niezwykłych chwil, w których przestrzeń przecina dźwięk jadącego składu. Seweryn dokonał rzeczy wyjątkowej. Zainspirowany fotografią mongolskiej linii kolejowej, nie mając żadnego doświadczenia w obcowaniu z pozaeuropejską przestrzenią, wyrusza w podróż, by poczuć smak spełnionego marzenia.

Dzisiaj Autor zaprasza nas w niesamowitą podróż swoim „wagonem”, który odwiedził odległe chińskie zakątki linii Jitong i Jingtong oraz niemal całą kolejową Mongolię.

„Szum stepu i pustyni” to bogato ilustrowana, zachwycająca, dojrzała i szczerza opowieść o drodze, o walce z własnymi lękami i różnymi przeciwnościami losu, o poznawaniu siebie.

Ta bardzo osobista relacja Autora sprawia, że i my możemy odbyć spacer ulicami chińskiej stolicy, zajrzeć na jej przedmieścia i kolejową prowincję, znaleźć się w przygranicznym, robotniczym barze i wrzuconej w pustynię lokomotywni, przemierzyć dziką Gobi i bezkresny mongolski step, poznając jego mieszkańców, doświadczając ich życzliwości, poczuć ogromne zmęczenie, ale przede wszystkim niesamowitą satysfakcję wynikającą z faktu obcowania z pięknem natury.

Lekkie pióro i wrażliwe oko Autora przenoszą nas w jego wewnętrzny świat, w magiczny wymiar, w którym życie nieoczekiwanie nabiera prawdziwej głębi.

