

ŚLADAMI MARCO POLO

Jest takie miejsce na mapie Azji, gdzie stykają się górskie olbrzymy: Himalaje, Karakorum, Pamir i Hindukusz; niektórzy dodają jeszcze pasmo Kunlun. Na mapie politycznej będzie to miejsce, gdzie spotykają się Afganistan, Chiny, dawny ZSRR (Tadżykistan), Pakistan, Indie i "terytoria sporne". Punktem stycznym stała się przełęcz Kunjirab (4730 m n.p.m.), przez którą poprowadzono drogę znaną jako "Karakoram Highway". Liczy 1260 km, zaczyna się w Rawalpindi, a kończy w Kashi (Kaszgarze), w chińskiej prowincji Xinjiang. W wielu przewodnikach zwana jest "Jedwabnym Szlakiem", prowadzi bowiem trasą przemierzaną niegdyś przez chińskich kupców z jedwabiem i papierem, a także przez kupców europejskich szukających lądowej drogi do Chin. Należał do nich Marco Polo, który towarzyszył w 1271 r. ojcu i stryjowi w podróży do mongolskiego cesarza, ale czy akurat tędy przedarł się przez góry? Historyczne szlaki biegły wszak bardziej na północny zachód - przez Samarkandę. W każdym razie dziś owca Marco Polo, podobna do muflona, i śnieżna pantera są symbolami fauny chińsko-pakistańskiego pogranicza i tamtejszego parku narodowego.

Dzieje "Karakoram Highway" są o tyle ciekawe, że prowadzi ona przez niespokojne terytorium, określane przez Pakiستاńczyków mianem Obszaru Północnego. To Dżammu, prowincja równie sporna jak Kaszmir, o które toczyły się wojny Indii i Pakistanu od 1947 r., tj. od chwili uzyskania niepodległości. Dopiero w 1972 r. państwa te podpisały porozumienie (choć sprawę utrudniały roszczenia chińskie i okresowe wymiany ognia), ale już wcześniej, bo w latach 60-tych zaplanowano budowę "Karakoram Highway". Zakończono ją w latach 1979-80, w 1982 r. uruchomiono przejazd przez przełęcz Kunjirab. Od 1986 r. otwarto ją także dla turystów; z oczywistych względów czynna jest tylko latem i stale wymaga konserwacji. Budowało ją ponoć ponad 15 tysięcy robotników i żołnierzy (Pakiستاńczycy przyznali, że dzieło pociągnęło za sobą blisko 500 ofiar, Chińczycy na ten temat milczą). Nie oznacza to jednak, że tereny te są spokojne. Należy też sądzić, iż wydarzenia w sąsiednim Afganistanie i istnienie ważnej szosy łączącej Gilgit z Peshawarem może mieć wpływ na warunki podróżowania.

Oficjalnie dużą wagę, i słusznie, przywiązuje się do ekonomicznej roli „Karakoram Highway”: Chińczycy rozbudowali przejście graniczne w Taxkorgan, w obu kierunkach suną ciężarówki, w tym te bajecznie kolorowe, dzwoniące ozdobami, będące symbolem Pakistanu. Jeżeli przypomnimy, że z Kaszgaru na północ prowadzi droga przez przełęcz Turugart (3752 m) do Kirgizji, że formują się tam kolumny ciężarówek, w tym naszych starów (wynika to w dużej mierze z osobliwej formy odprawy celnej - tylko w wyznaczonych godzinach) - to docelowo można mówić o połączeniu Oceanu Indyjskiego z krajami dawnego ZSRR.

Dla turystów i alpinistów "Jedwabny Szlak" otwiera wspaniały świat wysokich gór, do którego jeszcze niedawno docierało się z trudem prac w górę doliny Indusu i dopływów - Hunzy i Gilgit. Dziś dojechać można niemal do stóp Rakaposhi (7774 m), Nanga Parbat (8126 m), szczytu Ultar w grupie Shispare i Batura Mustagh (7783 m), a także do bocznych dolin prowadzących ku wielkim lodowcom Biafa i Baltoro u stóp Gashenbrumów i Czogori (K-2), do czoła wielkich lodowców Hispar u stóp Kunyang Chhisha (7852 m) i Batura. Dla osób, które choć trochę interesują się górami i alpinizmem, także polskimi sukcesami na tym polu - nazwy te nie są obce. Ale - mając na uwadze najnowszą historię Dżammu i Kaszmiru - szosa ta ma także znaczenie strategiczne: żadnego z 94 wzniesionych mostów (także przez wojska inżynieryjne, co bywa odnotowane na stosownych tablicach) nie należy fotografować i trzeba liczyć się z częstą kontrolą żołnierzy.

Po opuszczeniu Rawalpindi i Islamabadu droga tonie w zieleni; najpierw widać pośród szpalerów drzew, potem przez lekko pofałdowane pagórki, wreszcie krajobraz nieco przypomina pejzaż beskidzki. Zwłaszcza rzeki kojarzą się z Rabą lub Wisłoką. Gdy niepostrzeżenie pojawiają się góry - ich trawiaste zbocza przypominają chwilami Tatry Zachodnie. Wciąż lekko wspinająca się szosa, obok której widać nowe farmy drobiu i reklamy programów rozwoju gospodarki żywnościowej, sprowadza wkrótce w dolinę Indusu i wzdłuż niej prowadzi ku barierze Himalajów Zachodnich.

Indus wypływa jako Singhi na wysokości ok. 5100 m n.p.m. z lodowców transhimalajskiej grani, oddzielającej sporne prowincje Dżammal i Kaszmir od chińskiego Tybetu. Początkowo płynie równoleżnikowo tworząc granicę między Himalajami - na południu, i Karakorum - na północy. Gdy koło osady Bunji łączy się z rz. Gilgit - zwraca swój bieg ku południowi, choć tworzy jeszcze wielkie zakola przebijając się między niemal pozbawionymi roślinności, żółto-brązowymi stokami Himalajów i Hindukuszu. "Karakoram Highway" prowadzi wzdłuż tej wielkiej doliny, w górę biegu rzeki, czasem tuż nad jej bystrzym nurtem, czasem skalnymi półkami ponad jej ołowianymi wodami, czasem w pewnym oddaleniu, jakby po gigantycznym, zarzuconym głazami odsypisku. W sumie szosa biegnie kanionem o stromo opadających ścianach, o zmiernym promieniu słońca liżą okoliczne szczyty, a pasażerowie wynajętego jeepa lub mikrobusu muszą się przyzwyczaić do ekspozycji i widoku ogromnej rzeki u swych stóp, która pędzi, pieni się i faluje.

Jalkot, Band-i-Sazin, Chilas, Bunji, Gilgit, Chalt, Baltit, Pasu, Sust. Miejscowości leżące przy "Karakoram Highway" niekiedy są symboliczne: całość zabudowań można ogarnąć wzrokiem stając na środku szosy. To zwykle rząd parte-

rowych, drewnianych pawiloników ze sklepami lub restauracją, niekiedy z rodzajem markizy nad wejściem, nieco towaru wyłożonego na zewnątrz. Któryś budynek pełni funkcję hoteliku. W porównaniu z miejscowościami leżącymi bardziej na południe Pakistanu, są one schludne i czyste. Tylko Gilgit (w połowie drogi między Rawalpindi a granicą chińską) z lotniskiem, 2 szpitalami (jeden oczywiście wojskowy) i węzłem dróg wyróżnia się "wielkomięjskim" charakterem. Niektórzy mieszkańcy są zachwyceni propagandą i rozwojem turystyki w Pakistanie, czego symbolem jest plakat z piramidą K-2: powstają nowe hoteliki, restauracje z menu bezpiecznym dla żołądka Europejczyka (właściciel uważa za swój obowiązek towarzyszyć gościom choć przez chwilę, proponując zieloną herbatę). Ale to nie przeszkadza, że informatory ostrzegają przed jedzeniem nie gotowanych potraw, że kilkadziesiąt kroków dalej trwa inny świat i ludzie, których nie wypada fotografować, bo czy bieda - zwłaszcza ludzi starych - musi być ciekawostką lub egzotyką?

Ważnym punktem, powyżej Chilas, jest Raikot Bridge: ot, most i mały hotelik. Od tego mostu, w wymuszonym towarzysztwie policjanta-przewodnika (oczywiście odpłatnie), można dotrzeć wąską, gruntową drogą "zawieszoną" nad przepaścią, w głąb bocznej doliny do osady Tattoo, a dalej w ciągu dalszych kilku godzin marszu - na Fairy Meadow. Stąd rozpościera się widok na wielki lodowiec Raikot i lodowe ściany Nanga Parbat (8126 m). Czasem trudno uwierzyć, że do szczytu jest jeszcze 15 km, a wierzchołek jest 4 km wyżej! Patrząc zaś w drugą stronę - widać oddalony o blisko 100 km łańcuch Karakorum z Rakaposhi i Malubiting. Nie dziwny się więc, że kto dotrze do mostu i wie o Fairy Meadow, ten poświęca co najmniej 2 dni na dotarcie do tego miejsca, albo - wynajmuje jeepa, który wywiezie go (to nie takie tanie) do Tattoo. A będzie to - uwagi na stan i sposób poprowadzenia drogi - jazda nie pozbawiona emocji!

Od Gilgit droga skręca w dolinę Hunzy i pnie się wzdłuż jej koryta niemal do źródeł - pod Kunjirab. Hunza to dolina dość tajemnicza: długo broniła swej odrębności, mieszkańcy głównych miejscowości, Karimabadu i Baltit, leżących nieco w bok od szosy należą do długowiecznych i nie życzą sobie, aby ingerować w ich życie (np. nie chcą aby fotografować kobiety i osady). W przeciwieństwie do reszty doliny, której krajobraz jest piaskowo-brązowy, okolice Karimabadu, dzięki niezwykłym systemom irygacyjnym sprowadzającym wody lodowcowe, są oazą: dominują zieleń, żółty kolor uprawianych tu moreli i - w oddali - biel lodowców.

Kunjirab, to bardzo szerokie siodło; mimo wysokości nie robi wrażenia. Niemał każdy zatrzymuje się, aby sfotografować się przy granicznym słupie. Zjazd na stronę chińską jest łagodny w porównaniu z serpentynami w dolinie Hunzy. Dolina jest bardzo szeroka, a gdy już miniecie Taxkorgan, szosa biegnie między zboczami Pamiru a dwoma odosobnionymi szczytami zaliczanymi do gór Kunlun; to Muzlagata (7546 m) i Kongur Shan (7719 m). Wielkie, wspaniałe masywy pokryte lodowcami jak bitą śmietaną.

Kaszgar, zamieszkały podobnie jak okolice przez Ujgurów, leży na zachodnim skraju pustyni Takla Makan i jest stolicą islamu w Chinach (tu największy meczet Id-Kah). W dziejach handlu odegrał kolosalną rolę: musiał być ważną oazą zanim urodził się "Jedwabny Szlak". Słynie też z produkcji... makaronu; tutejsi restauratorzy żaglując ciastem potrafią zrobić cienkie nitki! Tutaj, w Kaszi, zamożniejsi turyści zaczynają lub kończą podróż "Karakoram Highway": samoloty łączą Kaszgar z chińską stolicą i resztą świata.

JERZY W. GAJEWSKI