

Biała gorączka

Seria REPORTAŻ

Paweł Smoleński *Izrael już nie frunie*

Mariusz Szczygieł *Gottland*

Włodzimierz Nowak *Obwód głowy*

Maciej Zaremba *Polski hydraulik i inne opowieści ze Szwecji*

Renata Radłowska *Nowohucka telenowela*

Martin Pollack *Dlaczego rozstrzelali Stanisławów*

Klaus Brinkbäumer *Afrykańska odyseja*

W serii ukazą się m.in.:

Jean Hatzfeld *Strategia antylop*

Włodzimierz Nowak *Serce narodu, koło przystanku*

Jacek Hugo-Bader *W rajskiej dolinie wśród zielska*

Riccardo Orizio *Zaginione białe plemiona. Podróż w poszukiwaniu
zapomnianych mniejszości*

Peter Fröberg Idling *Uśmiech Pol Pot*

Chloe Hooper *Wysoki*

Jacek Hugo-Bader

Biała gorączka

wydawnictwo  czarne

Wołowiec 2011

Projekt okładki i stron tytułowych AGNIESZKA PASIERSKA
Fotografia na okładce © by ABBAS / MAGNUM PHOTOS / EK PICTURES
Fotografie w środku tomu © by JACEK HUGO-BADER, 2009
Mapa © by SEBASTIAN KULLMANN / AGENCJA GAZETA

Copyright © by JACEK HUGO-BADER, 2009

Cytaty zamieszczone w tekście pochodzą z: M. Wasiljew, S. Guszczew,
Reportaż z XXI wieku, przeł. W. Kulicki, Warszawa: Wiedza Powszechna, 1960

Redakcja MAGDALENA BUDZIŃSKA

Projekt typograficzny i redakcja techniczna ROBERT OLEŚ / D2D.PL

Skład MAŁGORZATA POŹDZIK / D2D.PL

Korekta MAŁGORZATA POŹDZIK / D2D.PL

MAŁGORZATA UZAROWICZ / D2D.PL

Książkę wydrukowano na papierze ALTO 80 g/m² vol. 1,5 dystrybuowanym
przez firmę PANTA SP. Z O.O. www.panta.com.pl

ISBN 978-83-7536-266-4

Zamiast wstępu

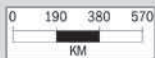
Pojechałem do ZSRR kilka razy w 1991 i 1992 roku i więcej nie chciałem. Fantastyczni ludzie i obraza rozumu. Wielka sztuka i poniżające poszukiwania z opuszczonymi spodniami choć kawałek papieru toaletowego. Wspaniała architektura i okno wychodzące na górę śmieci na wysokość drugiego piętra. Zabrakło mi wtedy reporterskiego zrozumienia, zabrakło determinacji. I oto Jacek Hugo-Bader wchodzi w imperium dla mnie. Bo kiedy czytam jego reportaże, mam wrażenie, że specjalnie dla mnie, czytelnika przeżywa te wszystkie przygody. Przeżywa je niejako w moim imieniu. Wiem, że inni też mają takie wrażenie: czytają i czują, że to jest ich człowiek tam. I włązi, gdzie ja bym się bał wleźć.

Ryszard Kapuściński opisywał imperium z lotu ptaka; uchwycił mechanizmy myślenia, zachowań, procesów.

Hugo-Bader opisuje imperium z perspektywy wałęsającego się psa; chwytą mechanizmy myślenia, zachowań, procesów i na dodatek szczura za ogon.

Mariusz Szczygieł

CZĘŚĆ I · ZNIKAJĄCY PUNKT







Czin Li. Wędrowny Chińczyk gdzieś pod Nowosybirskiem

Maską w stronę wiatru

Modliłem się tylko, żeby nie nawalił mi w nocy w tajdze i żeby nie spotkał bandytów. Na pierwsze z tych nieszczęść byłem przygotowany, na drugie – nie. Byłem chyba jedynym wariatem, który przez ten straszny ocean lądu podróżował bez broni, do tego samotnie.

Ulubionym sportem miejscowych jest strzelectwo. Jadą normalnie, po prawej stronie drogi, ale kierownicę też mają z prawej, bo to samochody z Japonii. Trzymają ją w lewej ręce, więc prawą mogą bardzo łatwo wystawić przez okno i walić w biegu z tego, w co są uzbrojeni, do tablic informacyjnych, znaków drogowych i reklam.

Na wschodzie Syberii nie widziałem jednego drogowskazu, żeby nie był podziurawiony jak durszlak. Małe i duże kalibry, ogień pojedynczy, serie, a czasem ogromne wyrwy po śrutowej „armacie”.

A co kilkadziesiąt kilometrów wrak spalonego samochodu. Na pewno zepsuły się w zimie, i to nocą, a ich zrozwaczeni właściciele podpalali je, żeby się ogrzać.

Jest mała szansa, że dzięki temu przeżyli.

Noc

Partacze.

Przed wyjazdem powinni się byli dowiedzieć, jak przetrwać zimową noc w tajdze.

Zawsze stawiam samochód maską w stronę wiatru. Na wszelki wypadek. Jeśli wieje z innej strony, może tłoczyć trujące spaliny do środka.

Zostawiam samochód na wolnych obrotach, żeby grzał. Paliwa nie zabraknie, bo zużywa tylko około jednego litra na godzinę, a mam przecież co najmniej pół zbiornika.

To najświętsza zasada podróżowania w zimie samochodem po Syberii. Tankować tak często, żeby zawsze było co najmniej pół zbiornika. Jednak przed ułożeniem się do snu zawsze wyłączam silnik. Za duże ryzyko. Wiatr zmieni w nocy kierunek, i już się nie obudzę. Ale włączam budzik w telefonie. Co dwie godziny zrywam się i odpalam samochód, żeby popracował dziesięć, piętnaście minut. Nie chodzi nawet o to, żeby podgrzać kabinę, tylko silnik i miskę olejową. I podładować akumulator. Już przy trzydziestu stopniach mrozu nie ma szans, żeby bez tych manewrów auto rano odpaliło, bo olej silnikowy robi się gęsty jak plastelina. Raz przy takiej temperaturze dolewałem go do silnika i przy okazji uzupełniałem płyn hamulcowy i do wspomagania. Wszystkie były tak gęste, że nie chciały wylecieć z butelki.

Ale założmy, że rozładował się telefon i nie obudziłem się aż do rana. Trzeba rozpałić ognisko. Oczywiście nikt rozsądny nie podróżuje przez Syberię bez siekiery. Rąbiesz drewno i ustawiasz stos, ale nie podpalisz go nawet benzyną, bo jest straszny mróz, wiatr i wszystko uwalane w śniegu. Wozilem ze sobą w bańce gotową mieszankę benzyny z olejem silnikowym w proporcjach jeden do jednego. Od tego zajmie się nawet mokre drewno.

Ale założmy, że utknąłem na zabajkalskich stepach, a nie w tajdze. Nie ma opału. Ale ja mam go ze sobą. Z Europy wiozę na Sybir karton drewna. Rzecz jasna nie chodzi o to, żeby pogrzać ręce. Trzeba wziąć ognisko na łopatę (jest tak samo ważna jak siekiera) i wsunąć je pod samochód, ogrzać silnik, a przede wszystkim miskę olejową. Równie dobrze mogę to zrobić palnikiem benzynowym. To bardzo proste urządzenie podobne do małego miotacza płomieni, które kupiłem w sklepie z żelastwem za sześćset rubli (sześćdziesiąt złotych).

Ale założmy, że mróz jest tak straszny, a ty spałeś tak długo, że akumulator rozładował się do zera. Ja mam drugi. W kabinie,

gdzie jest znacznie cieplej. Nie muszę go nawet przenosić, bo połączony jest z pierwszym kablami. Wystarczy przestawić przełącznik.

Ale założmy, że zepsuł się silnik, który cię grzeje. Musisz przetrwać co najmniej do rana. Wprawdzie Sybiracy mają powiedzenie, że u nich nawet wroga nie zostawia się samego w tajdze, ale nie dotyczy to sytuacji drogowej i nocy. Ruch wtedy bardzo maleje, choć nie zamiera, lecz nie ma takiej siły, która zmusiłaby rosyjskiego kierowcę, żeby zatrzymał się po zachodzie słońca. Boją się bandytów.

Najlepszym rozwiązaniem jest webasto, autonomiczne ogrzewanie napędzane małym silnikiem spalinowym, które grzeje niezależnie od pracy samochodu. Kosztuje tysiąc euro, więc poskąpiłem sobie, ale mam małą maszynkę turystyczną do gotowania, którą rozpalam w kabinie, a przed pójściem spać gaszę, żeby oszczędzać gaz. W nocy grzeje mnie jedna albo dwie świece, które ustawiam na podłodze. Najniższa temperatura, przy której spędziłem noc w samochodzie, nad ranem spadła do minus trzydziestu sześciu stopni, a w kabinie było tylko piętnaście stopni mrozu.

Oczywiście mam wspانياły puchowy śpiwór i puchową kurtkę, i zawsze zapas picia i jedzenia na kilka dni.

Marzenie

W marcu 1957 roku, być może dziewiątego o godzinie trzynastej, w sobotę, bo w soboty odbywały się cotygodniowe zebrania działu nauki „Komsomolskiej Prawdy”, dwóch reporterów dostało od redaktora naczelnego niezwykle polecenie. (Tego dnia i o tej godzinie na podłodze z pastowanych desek między kuchnią a sypialnią w mieszkaniu mojej babci przy ulicy Warszawskiej 62 w Sochaczewie niespodziewanie przyszedłem na świat).

– Trzeba opowiedzieć naszym czytelnikom o przyszłości – mówił naczelny „Prawdy”. – Opiszcie, jak będzie się żyło w Związku Radzieckim za jakieś pięćdziesiąt lat, powiedzmy w dziewięćdziesiątą rocznicę Wielkiej Socjalistycznej Rewolucji Październikowej.

To znaczy w 2007 roku.

Książka Michała Wasiljewa i Siergieja Guszczewa, dziennikarzy „Komsomołki”, nosi tytuł *Reportaż z XXI wieku*. Autorzy pisali, że na co dzień będziemy używali mózgow elektronowych (nazywamy je dzisiaj komputerami), miniaturowych stacji nadawczo-odbiorczych (komórek), bibliotransmisji (czyli internetu), samochody będziemy otwierali na odległość (a więc pilotem), zdjęcia robili aparatem elektrycznym (cyfrowym) i oglądali telewizję satelitarną na płaskich ekranach.

Pisali o tym w czasie, kiedy w domu, w którym przyszedłem na świat, nie było nawet czarno-białego telewizora, toalety i telefonu, żeby zadzwonić po lekarza.

Wasiljew i Guszczew najwięcej czasu spędzili w moskiewskich pracowniach Akademii Nauk ZSRR, a potem myślami przenieśli się w przyszłość i wspaniałym odrzutowcem ruszyli w podróż na Syberię 2007 roku.

Postanowiłem zrobić sobie prezent na pięćdziesiąte urodziny i ruszyć z tą książką przez całą Rosję, z Moskwy do Władywostoku. Ale nie polecę przecież samolotem tak jak autorzy *Reportażu z XXI wieku*. Pociągiem z kolei jeździłem tam już kilka razy.

Boże kochany! Toż nadarza się jedyna okazja, żeby powtórzyć wyczyn Kowalskiego! Amerykańskiego mechanicznego wojownika, półboga, samotnego jeźdźcy, ostatniej na tej planecie bohaterskiej duszy, dla której prędkość oznaczała wolność. Tak o nim mówili w *Znikającym punkcie*, głośnym amerykańskim filmie, który w latach siedemdziesiątych stał się buntowniczym manifestem mojego pokolenia. Wreszcie jest okazja, żeby zrealizować młodzieńcze marzenie i tak jak on samotnie przeskoczył samochodem cały kontynent, tylko że mój jest dwa i pół razy większy od Ameryki, za Czytą kończy się droga, a ja uparłem się, że pojedę zimą. Koniecznie chciałem posmakować jej na Syberii.

– Ziiiiimaaaa?! Jeśli nie wrócisz na Boże Narodzenie, możesz w ogóle nie wracać – powiedziała żona i wiem, że nie żartowała.

Cholera! To znaczy, że muszę się spieszyć. Tak jak Kowalski! Tylko że ja na święta, a on, bo założył się o działkę speeda. I miał

dodge'a challenger'a rocznik siedemdziesiąty z silnikiem cztery i cztery dziesiąte litra, który wyciągał do dwustu pięćdziesięciu kilometrów na godzinę.

Sponsor

Problemy mieli z nimi wszyscy podróżnicy, nie wyłączając Kolumba, Amundsena, Livingstone'a czy Nansena.

Szef działu reportażu powiedział, że nie ma mowy, żeby wysłał mnie za granicę na kilka miesięcy, bo pożarłbym budżet na delegację dla całego działu.

Osobiście więc zadzwoniłem i wysłałem pisemną propozycję współpracy do szefów marketingu polskich przedstawicieli koncernów samochodowych, których znalazłem w książce telefonicznej. Potrzebowałem pieniędzy i samochodu, argumentując, że nie będzie dla niego lepszej reklamy, niż jeśli przetrwa ze mną drogę na drugi koniec euroazjatyckiego kontynentu, zimą, przez całą Rosję – z Warszawy do Władywostoku.

Toyota, Nissan, Honda, Hyundai, Suzuki, Subaru, Mitsubishi, KIA, wszystkie azjatyckie marki, a także Volvo nawet nie odpowiedziały na moje zaproszenie. Do Francuzów, Fiata i Forda nie dzwoniłem, bo mój brat, który zna się na samochodach, powiedział, że autem na literę „f” mnie nie puści. BMW, Mercedes i Land Rover nie miały „wolnych mocy samochodowych”. Jeep gotów był dać samochód, ale bez pieniędzy. Na wszystkie warunki przystała tylko firma Kulczyk Tradex, importer audi, volkswagenów i porsche.

Zaproponowali potężną, luksusową terenówkę Audi Q7. Napęd na cztery koła, benzynowy silnik cztery i dwie dziesiąte litra, trzysta pięćdziesiąt koni mechanicznych, do setki w siedem sekund, maksymalna prędkość dwieście czterdzieści kilometrów na godzinę – dwie i pół tony burzujstwa za trzysta pięćdziesiąt tysięcy złotych. Oczywiście wyobraźni zobaczyłem siebie, jak podjeżdżam na piwo pod sklep w zrujnowanym kołchozie Mieczta Ilicza i gadam z miejscowymi chłopakami o życiu.

Zima się zbliża, a ja ciągle odwlekam podpisanie umowy ze sponsorem. Całą filozofię mojej pracy dziennikarskiej mogę

streścić w dwóch słowach – wtopić się. Złać z tłem, nie wyróżniać, nie rzucać w oczy, przemykać niepostrzeżenie, a w kołchozie Mieczta Ilicza biłbym moim Q7 po oczach jak kosmita. Poza tym mój system pracy jest bardzo bezpieczny, bo nie przyciąga uwagi złych ludzi.

Zadzwoniłem do sponsora i oznajmiłem, że wezmę pieniądze, a samochód nie będzie mi potrzebny.

Tak się rozstaliśmy.

Zdesperowany poszedłem do naczelnych. Rzuciłem mapę na stół, opowiedziałem o moich marzeniach, że jestem po rozwodzie z doktorem Kulczykiem i jak nie dadzą mi pieniędzy, wezmę od żony (bo ona trzyma kasę), ale to wstyd, żeby biedna kobieta sponsorowała „Wyborczą”. I dali. Ale na samochód nie starczyło, więc dwadzieścia pięć tysięcy złotych musiała wyłożyć żona.

Postanowiłem, że kupię w Moskwie rosyjski samochód na miejscowych numerach, i w ten sposób, nie rzucając się w oczy, spokojnie dotrę nad Ocean Spokojny. Z ruskich aut napęd na cztery koła mają tylko łady niwy, ale miejscowi fachowcy mówią, że za Uralem nie potrafią ich porządnie naprawiać, i łaziki, które w każdym kołchozie nawet traktorzysta zreperuje mi młotkiem, bo to podobno najmniej skomplikowane auta na świecie.

Kruzak

UAZ-469 (Ulianowskij Awtomobilnyj Zawod), którego dla siebie szukałem, nazywany jest sowieckim jeepem albo ruskim kruzakiem, bo tak od japońskiego land cruisera mówią tutaj o wszystkich samochodach terenowych. Najczęściej mówi się krótko „ułaz” albo „łazik”, bo wszędzie wejdzie. Ten model produkowany jest w niezmienionej formie od 1972 roku, a z taśmy ciągle schodzi także terenowy mikrobus zwany, z racji kształtu, buchanką, czyli bochenkiem. Za Uralem nazywają go tabletką. Nie zmienił się ani na jotę od 1958 roku. Oba modele ważą po dwie i pół tony, mają benzynowe silniki o pojemności dwa i cztery dziesiąte litra, czterostopniowe skrzynie biegów i moc zaledwie siedemdziesięciu dwóch koni mechanicznych.

Ułazy były sprzedawane do osiemdziesięciu krajów, przede wszystkim Trzeciego Świata. Do dzisiaj w Polsce zarejestrowanych jest siedemnaście tysięcy łażików pamiętających RWPiG i Układ Warszawski. W latach siedemdziesiątych Rosjanie pokonali na tych samochodach Saharę i po lodowcu wspięli się na Elbrus do wysokości czterech tysięcy dwustu metrów. Po rosyjskich drogach jeżdżą dwa miliony łażików.

– Lubisz majsterkować? – zapytał Grisza, kiedy poprosiłem, żeby mi pomógł kupić jednego z nich.

– Nienawidzę – odpowiedziałem szczerze.

– To polubisz.

Griszę znalazłem w internecie. Jest członkiem klubu miłośników ułazów. Czterech jego kolegów przypłaciło tę namiętność życiem, bo próbowali spać w swoich autach przy włączonym silniku. Na peryferiach Moskwy Grisza prowadzi małe warsztaki dla członków klubu.

Bardzo trudno znaleźć w Moskwie porządnego łażika, bo to samochody tylko dla wojska, do pracy w lesie i dla rolnictwa, na szczęście w trakcie poszukiwań okazało się, że jeden z członków klubu chce sprzedać swoje auto. Nie było tanie. Jak dla mnie sto siedemdziesiąt tysięcy rubli (siedemnaście tysięcy złotych), ale Grisza wie, że jest w dobrym stanie. To samochód z 1995 roku na archaicznych resorach jak w konnej bryczce, ale trzy lata temu Grisza wymienił w nim całe nadwozie wraz z karoserią na fabrycznie nowe, dał większe koła, kierownicę z eleganckiej wołgi, zamienił hamulce na tarczowe i dołożył luksus niespotykany w tych topornych jak taczki samochodach – wspomaganie kierownicy.

Najważniejsze, że Andriej, właściciel łażika, zgodził się sprzedać mi go na notarialne pełnomocnictwo, a więc przez trzy lata będę mógł jeździć na jego numerach. Gdybym chciał przerejestrować samochód na swoje nazwisko, w różnych urzędach spędziłbym w kolejkach co najmniej dwa tygodnie.

Urwałem Andriejowi jeszcze dziesięć tysięcy rubli, wypiliśmy po kielichu i przewiozłem samochód do warsztatu Grisy, żeby go przygotował do warunków arktycznych. Osiem tysięcy rubli kosztował mnie notariusz, przegląd techniczny i nowe

ubezpieczenie OC. Dwadzieścia cztery tysiące (dwa tysiące czterysta złotych) dałem Griszy na zapasowe części i potrzebne materiały.

Mój ułaz nie miał pasów bezpieczeństwa, więc kazałem je założyć. W europejskiej części Rosji nikt, z milicją włącznie, nie przestrzega obowiązku jazdy w pasach, podobnie jak jazdy na światłach przez całą dobę.

Chciałem też mieć radio z odtwarzaczem CD, skoro planowałem spędzić za kierownicą kilka tygodni, a zamiast tylnej kanapy miejsce do spania. Trzeba było zainstalować drugi akumulator, dodatkowy grzejnik (wzięliśmy z wołgi), wyłożyć blaszaną podłogę ciepłą pianką, ocieplić maskę i zasłonić nawiew zimnego powietrza od spodu silnika. Grisza zastosował też patent z łady, dzięki któremu silnik mojego samochodu miał oddychać ciepłym powietrzem, i założył nowy rozrusznik, bo psują się na potęgę. Stary wzięłem na zapas. I dodatkową pompę paliwową.

Samochód miałem odebrać w środę, ale nawet nie zaczęli go robić, a gdy pojechałem do warsztatu w piątek, z podwórka wygonił mnie kolos o rozmiarach filara mostowego i z bandyczką mordą, który wygramolił się z małej, czerwonej wyścigówki. Dzwonię do Griszy, a ten płacze, że jest tragedia i nie może ze mną rozmawiać. Tłumaczy, że zalega gangsterom z haraczem, a teraz jeździ po mieście i próbuje pożyczyć pieniądze.

Samochód odebrałem w niedzielę w nocy. Grisza wziął za robotę dziewięć tysięcy rubli (dziewięćset złotych), więc gotowe do drogi auto kosztowało mnie dwieście jeden tysięcy (dwadzieścia tysięcy i sto złotych).

Na koniec udzielił mi instrukcji obsługi łazika. Każdy dzień zaczynam od sprawdzenia poziomu oleju, płynu hamulcowego i chłodzącego. Codziennie jadę na innym akumulatorze, żeby się na przemian ładowały, i nie zwracam uwagi na to, że nie można wyłączyć ogrzewania („Przecież jest zima”), nie działają wskaźniki paliwa („Trzeba poświecić latarką do zbiornika”), koło zapasowe jest dużo mniejsze od pozostałych („Do wulkanizacji jakoś dojedziesz”), bardzo źle wchodzi trzeci bieg przy redukcji z czwórki i nie działa klakson, bez którego czuję się jak ułomny.

Wiecie co to jest mikrosekunda?

Odcinek czasu między pojawieniem się żółtego światła a klaksonem za plecami. Tak cudzoziemcy żartują z rosyjskich kierowców, którzy trąbią jak opętani.

Łyżwy

I nie włączają świateł, dopóki cokolwiek widać, a długich nie wyłączają, nawet kiedy ty to zrobisz. Pierwszeństwo ma większy. A jak zmieniają koło, rozerwaną oponę lubią podpalić. Śmierdzące ognisko zamiast trójkąta. Bardzo często nie rozbierają się w samochodzie i cały dzień jadą w palcie i futrzanej czapce.

Rosjanie giną na drogach jak muchy. W 2007 roku życie straciło ponad trzydzieści trzy tysiące osób, tyle co w całej Unii Europejskiej, która ma trzy i pół razy więcej mieszkańców i sześć razy więcej samochodów. Na poboczu co parę kilometrów symboliczne nagrobki. To najczęściej żelazny cokolik z gwiazdą na szczycie albo zespawany z drutu zbrojeniowego ażurowy postument podobny do stojaka na kwiaty z lat sześćdziesiątych. Rosyjskim zwyczajem przy wielu nagrobkach stoi ławeczka i stolik z przyśrubowanym wazonem. W wazonie sztuczne kwiaty. Czasami zatrzyma się tam jakiś szoferak, zostawi koledze zapalonego papierosa, dwa, trzy na zapas i zapalki, a bywa, że małą buteleczkę z resztówką wódki, od której chłopak zapewne zginął.

Z Moskwy wyruszyłem dwudziestego czwartego listopada. Już pierwszego dnia zepsuł się odtwarzacz CD. Nie wytrzymał potwornych wstrząsów, bo im dalej na wschód, tym droga gorsza. Potem był Kazań, Ufa, a na Uralu zaczęła się Azja i radykalnie zmienił się klimat. Temperatura spadła o kilkanaście stopni. Objechałem Czelabińsk, przeciąłem Omsk, Nowosybirsk i stanąłem w Krasnojarsku. Skręciłem prosto na południe do Chakasji i Tuwy. Po dwóch tygodniach wróciłem tą samą drogą do Krasnojarska i pomknąłem na południowy wschód do Irkucka.

Przejechałem już siedem tysięcy siedemset kilometrów. Za kilka dni święta, więc łażika zostawiam na parkingu, akumulatory u Loszy, mojego irkuckiego przyjaciela, i lecę do kraju.

Wróciłem po miesiącu. Przede mną najtrudniejszy, najbardziej lodowaty fragment drogi, a raczej bezdroży. I luty – najzimniejszy miesiąc.

Jadąc wokół Bajkału, dotarłem do Ułan Ude. Chciałem to święte morze Syberii, w którym jest więcej wody niż w Bałtyku, przeskoczyć po lodzie, ale zamarza dopiero w połowie stycznia. Ja dotarłem tam drugiego lutego. Miejscowi stanowczo odradzili przeprawę przez Bajkał, ale za to założyłem łyżwy, które wiozłem przez pół świata, i z chłopakami ze Sludianki pograłem w hokeja. A na tafli zobaczyłem najbardziej niezwykłego łazika na świecie. W podłodze miał wyciętą dziurę do łowienia ryb spod lodu, a z dachu wystawała dymiąca rura od węglowego piecyka. Sybirskie webasto, można powiedzieć.

Z Ułan Ude pojechałem do Czyty, za którą kończy się normalna droga, asfalt, ludzkie siedziby i cywilizacja. Ponad dwa tysiące kilometrów do Chabarowska tylko góry, bagna, śnieg i tajga.

W 2007 roku na blogu „Dark Roasted Blend” internauci z całego świata wybierali najbardziej niebezpieczne i pochłaniające najwięcej ofiar drogi na naszej planecie. Z sześciu wytypowanych trzy znajdują się w Rosji. Jedna na kaukaskiej granicy między Gruzją a Rosją, natomiast dwóch pozostałych miałem okazję posmakować. Najpierw w Moskwie, bo to czteroipółkilometryowy tunel Lefortowo, który przebiega pod rzeką i przecieka, a gdy przychodzą mrozy, robi się ślisko jak na lodowisku do hokeja na Łużnikach.

Druga droga śmierci, którą jechałem, odłącza się od mojej trasy za Czytą, ale urodą niczym się od niej nie różni. To biegnąca na północ autostrada do Jakucka. „Autostrada” to stanowczo za dużo powiedziane. To wąski, kręty, w lecie błotnisty, a w zimie zavalony śniegiem trakt biegnący po wiecznej zmarzlinie bez odrobiny asfaltu. Dotarłem nim do miasta Tynda, skąd dalej, przez tajgę, wędrowałem do zaprzyjaźnionych pasterzy reniferów.

Wiosną 2006 roku w środkowym odcinku drogi do Jakucka roztopy uwięziły kilkaset samochodów. W straszliwym błocie ugrzęzły nawet gąsienicowe pojazdy wysłane na ratunek. Po kilku tygodniach zdesperowani ludzie z bronią w rękę zaczęli walczyć między sobą o żywność.