

Omijając cyklon znad Komorów, wylądowaliśmy w Antananarivo, stolicy Madagaskaru, w samym środku południowoafrykańskiego lata. To najcieplejszy i najbardziej deszczowy czas. Stolica leży na ponad 1200m n.p.m., więc nie jest tak duszno jak nad oceanem. Mniej więcej można ten upał porównać z ciepłym, polskim latem, z dość chłodnymi porankami, czyli tak już od świętej Anki.

Antananarivo ma małe lotnisko, chyba mniejsze niż Kathmandu. Wyszliśmy dość szybko, bo nasze plecaki pierwsze wyjechały na belt. Za stalową zaporą chromowanych barier, naprzeciw wychodzących, przycupnął spory tłumek. Ciemne twarze jak na południu Indii, rysy bardziej malajskie niż afrykańskie. Drobną budowa ciała, niektóre kobiety wręcz dziecięcej postawy. Szybko tyją, prawie każdy po czterdziestce ma dużą nadwagę. Otyłość to pewnie także świadectwo statusu społecznego. Tylko biedota z prowincji jest szczupła aż po kres życia.

Taksówkarze nieśmiało podchodzili do pierwszych białych, cicho zagadywali, proponowali podwózkę do centrum, oddalonego o dobre 30 kilometrów. Odmawialiśmy, czekaliśmy na znajomego znajomej Iwony. Mamy u niego nocować, ma po nas przyjechać, ma być pomocny przy załatwianiu różnych spraw po przylocie. Wysłał nam swoje zdjęcie, ale oni wszyscy są tacy sami. Trudno dla nas rozróżniać. Prawie każdy taksówkarz wydawał się nam do niego podobny. Kiedy w końcu przyjechał, wydał się nam kolejnym, który chce nas ugościć w swojej taksówce.

Do tego momentu zdążyliśmy zorientować się w cenie kart do internetu i wymiany pieniędzy. Lotnisko nie jest dobrym miejscem do dokonywania tego rodzaju transakcji, ale okazuje się, że w Antananarivo jest inaczej niż zwykle. Internet jest drogi jak w Turcji, ale nie tak jak w Australii.

Jechaliśmy do centrum dość długo. Ruch uliczny jest smętnie powolny, jak ruchy człowieka uprząconego na słońcu. Z rzadka można usłyszeć klakson, ale nie częściej niż w południowych stolicach Europy. Brud i bałagan również nie przypomina Indii. Są chodniki, a chodniki to emblemat cywilizacji. Rzeczułki nie są tak czarne, jak w krajach dopiero cywilizujących się. Samochody poobijane, pierdzące na czarno, skrzypiące zawieszeniem, ale do czysta umyte i bez rdzy. Nikt się nie przepycha na siłę, nikt bezmyślnie nie zajeżdża drogi, rowerzyści wiozący na wyściełanych bagażnikach swoich klientów, nie są spychani na pobocze.

Na chodnikach, w ten popołudniowy czas, ciągną się równo ustawione kolejki ludzi. Czekają na bus. Autobusów tutaj nie ma, nawet takich międzymiastowych. Transport publiczny jest świadczony różnej wielkości busami, ale głównie są to Sprintery/Craftery. Te kolejki ludzi na zaimprovizowanych, nieoznaczonych przystankach silnie kontrastują z afrykańskim bałaganem i niezorganizowanym w przepisy, życiem ulicy. Nigdy czegoś podobnego nie spotkałem, nawet w Europie. Bus podjeżdża i ludzie w ciszy, spokojnie, po kolei, bez przepychania się i krzyków w stylu - pan tu nie stał! - znikają w jego wnętrzu. Kto się nie zmieści, ten tkwi w kolejce dalej i czeka na następny bus. Wchodzi się od tyłu, przez zawsze otwarte na oścież drzwi, w których stoi pomocnik kierowcy i konduktor w jednej osobie. Busy miejskie nie mają bagażników dachowych, te międzymiastowe mają i to zawsze obciążone w ponad metrowej wysokości piramidy.

Przez całą drogę do centrum, miasto ciągnie się irytująco długo. Mijamy kolejne prowincjonalne dzielnice, ze swoimi, ulicznymi centrami handlowymi, warsztatami samochodowymi, kramami z zieleniną i owocami, dziwnie skąpo zróżnicowanymi. Smród miejskiego życia czasami dociera do nas przez otwarte okna Mercedesa Vito. Kramy z mięsem wywieszają swój towar na hakach, wprost nad chodnikami, w słońcu, ku uciechu much. One tylko czekają aż rzeźnik zajmie się wydawaniem reszty kupującemu, by z dziką pasją obsiać nabrzmiałe zgaszoną czerwienią poście mięsa. Rzeźnik odłożył kijek z brudną szmatą przybitą zardzewiałym gwoździem do jednego końca. Wachlował tym narzędziem z zapalonym i bez ustawiania w dbałości o świeży wygląd towaru. Teraz rzucił je w kąt i liczy przychód.

Wieczorem idziemy na krótki spacer rozpoznawczy po najbliższej, ulicznej galerii handlowej. Próbuje domyślić się, czym są wypieki i wysmażki, które kramiarze ułożyli w piramidki, w oszklonych, zatłuszczonych gablotach. Trudno się zmusić, by włożyć do ust coś, co niczego znajomego nie przypomina. Najłatwiej rozpoznawalne są frytki. Obok pomocnica obiera ziemniaki, szef wrzuca grubo pokrojone kawałki kartofli do woga. Frytki są utopione w palmowym oleju, nasączone tak starannie, że byłoby lepiej je wycisnąć jak gąbkę z piany po prysznicu, zanim się je zje. Inaczej służą jedynie za przewoźnika dla oleju, by znalazł się w żołądku.

Na zagrychę po tłustym wsadzie, bierzemy smażone w cieście banany. Potem trzeba zjeść coś ostrego, albo kwaśnego, aby wyciszyć w ustach niesmak smażonego oleju. Tylko, że nic prócz Coca Coli nie da się znaleźć. Madagaskar nawet nie importuje wyrobów Pepsi.

Uliczna, ale także i restauracyjna, oraz domowa kuchnia Malgaszy, mieszkańców Madagaskaru, ocieka olejem, tłustym sosem, nasączona jest tą mazią po granice możliwości. Jest doskonała dla tuczników pędzonych do rzeźni, w której płacą od kilograma. Same kartofle i mąka. Mięso jest dodatkiem, nie tak drogie jak w Rosji, gdzie też kochają pyry i kluchy.

Jedzenie na Madagaskarze jest bardzo tanie, ale należy unikać restauracji gdzie 95% ceny to opłata za sztyl ponad wejściem. Pewnie szybko skończymy na własnym wikcie. Gotowane grzałka elektryczna ziemniaki, jajka, kanapki z bagietki, zupki chińskie z garnka, sałatki z surowych warzyw. Będzie jak zawsze kiedy Ich, nie jest takie jak Nasze.

Przed wieczornym wyjściem na miasto zasięgnęliśmy informacji o bezpieczeństwie na ulicach stolicy po zmroku. Internet jest pełen ostrzeżeń, ale mało w nim opisów rzeczywistych zdarzeń. Dowiedzieliśmy się, że są dzielnice, gdzie po zmroku się nie chodzi i nie dotyczy to jedynie białych turystów. Są ulice gdzie nawet w dzień nie warto się zapuszczać dla silnych wrażeń. Ale większość przestrzeni Antananarivo jest dostępna dla turystów bez zastrzeżeń. Jedyna niedogodność to wydzielające nieprzyjemne wonie odzienie błakającej się dzieciarni, która do szkół nie ma dostępu, oraz pracowników fizycznych, zaopatrujących rozległe miasto niskich domów, we wszelkie dobra codziennego i luksusowego zapotrzebowania. Ciężarówki do centrum nie wjadą, drogi zaprojektowane przez francuskich kolonizatorów, nigdy nie zostały przystosowane dla większych pojazdów, a miasto jest rozłożone na wzgórzach. Towary dowozi się wózkami ciągniętymi przez paru spoconych z wysiłku na słońcu ludzi. Nawet cement i stal na budowy też są tak dostarczane. Wąskie, nieliczne arterie dojazdowe do miasta są zatłoczone wózkami z towarami, obstawione parkującymi samochodami, jak żyły grubasa cholesterolem. Krew co i rusz pakuje się w zastoiny. Aby wydostać się z miasta busem na prowincję, trzeba poświęcić ponad godzinę na kilka kilometrowej długości ulicę.

Czwartego dnia jedziemy busem VW Crafter 108 kilometrów na zachód, bez klimatyzacji, upchnięci ciasno w małe fotele, które nawet dla amerykańskich dzieci byłyby za wąskie. Kolana muszą trzymać pod brodą przez cztery godziny, albo ryzykując skoliozę próbować wypchnąć nogi w wąski korytarzyk biegnący na tył busa. Nie jest gorąco, przez otwarte okna wciska się tornado letniego, górskiego powietrza.

Im dalej od stolicy, tym ruch na drodze staje się słabszy. W końcu, na serpentynach, zostajemy prawie sami. Za oknami już nie przesuwają się wioski obsadzone brzydkimi klockami domów jedyną ulicę, czyli główną drogę asfaltową N1. Zamiast wiosek możemy podziwiać pejzaże górskie. Miejscami przypominają północną Hiszpanię, miejscami polskie Beskidy. Nie wjeżdżamy wyżej jak 1450m n.p.m. Ale mimo małej uciążliwości ruchu na drodze, pan kierowca wcale nie przyspiesza. Jedziemy tak sobie maksymalnie 80km/h i nie jest to nadmierna prędkość na tych drogach. A więc nie znajdujemy duszy ściganta w tych madagaskarskich kierowcach. Nie ma tu ryzyka niewyrobienia się na zakręcie, adrenaliny jazdy na czołówkę, ani driftowania pełnym autobusem na serpentynach, jak to bywa na Sri Lance, czy w Indiach. Przez wioski przejeżdżamy tak na oko 50-60km/h. Dzieciaki mieszkające tuż za poboczem, są przeszkolone by nie wybiegać na drogę za piłką. Blisko mijani rowerzyści wiedzą, że trzeba się trzymać krawędzi jezdni. Każdy wie co trzeba robić, aby przeżyć, nie potrzeba zastępować rozsądku przepisami.

Madagaskar ma małe zaludnienie jak na Afrykę. Ludzi jest mniej niż w Polsce, a powierzchnia kraju ponad 85% większa. Olbrzymie tereny kraju są puste i dzikie. Oplatają je wąskie ścieżki, często bez możliwości pokonania ich przez samochód, a nawet przez dwukołowy wóz ciągnięty przez woła. Domki bez dostępu prądu i drogi rozsiane są po całych tych górach. Jedynie 17% Malgaszy ma dostęp do elektryczności. Niedawno rozpoczęto sprzedaż chińskich solarów razem z okablowaniem, sterownikami i małymi akumulatorami. Takie komplety zapewniające mizerne oświetlenie, ładowanie komórki i głośnika wydobywającego z siebie madagaskarski jazgot, nie są drogie.

Wysiedliśmy z busa w Analavory. Jeszcze 9 kilometrów do Ampefy, turystycznej wioski nad jeziorem pozbawionym uroku. Obstąpili nas riksarze, nie widać żadnego busa. Riksze są nowiutkie, ledwie dwuletnie. Nigdzie nie widać starych, zużytych, zamęczonych. Prawdopodobnie statek pełen indyjskich riks różnymi markami, przypłynął na Madagaskar, do portu Toamasina w zeszłym roku i tak rozpoczęła się era zmotoryzowanych riks na tej wyspie.

Emocje riksarzy i gawiedzi dookoła rosną w szybkim tempie. Cisną się do nas i otaczają jakby robili sztuczny tłum dla kieszonkowców. Wrzeszczą coś po malgasku i po francusku. Muszę ich uciszać jak dzieci. Targowanie ceny za podwózkę nic nie daje. Riksarze skoncentrowali się na możliwości podwiezienia białych do Ampefy, cena nie jest istotna, bo biały przecież się nie targuje.

Skutek jest taki, że w połowie kursu Iwona, ta która trzyma kasę, uzmysławia sobie, że 4000 ariarów to chyba za mało za taką usługę. Wyliczam, że paliwa riksza spali w jedną stronę za około 2500MGA. Rikszarz zabrał kolegę, aby było przytulniej w niezbyt nabitej klientami gablocie. Normalnie zabiera przecież 6-8 pasażerów, a teraz tylko dwoje.

Rozpoczynamy dyskusję z bardziej łebskim kolegą rikszarza. Oczywiście okazuje się, że chcą za kurs nie 4000, ale 40000, czyli jakieś 36.30zł. Nie po to przyjechaliśmy na Madagaskar, aby płacić tyle co w Polsce. Iwona ma znajomą, która całkiem słusznie uważa, że na wakacjach powinno być fajniej niż na codzień. Na pewno nie jest w tym przekonaniu odosobniona. Dla mnie na wakacjach ma być taniej niż normalnie!

Rozpoczynamy właściwe targowanie, teraz rikszarz już potrafi skoncentrować się na cenie, poczucie dumy z bycia tym, który zabrał białych ze skrzyżowania już nieco wyblakło. Ustalamy z kwaśnymi minami cenę na 20000MGA. Oni krzywią się, bo wcale nie jest lepiej niż zwykle, a miało być tak pięknie. My, bo w końcu 18.15zł to nie jest jakoś podróźniecko tanio, no ale przecież Afryka jest dość droga.

Im dalej od turystycznej wioski Ampefy, tym trudniej dogadać się z tubylcami. Z rolnikami pracującymi w polu. Niektórzy z nich poświęcają nam sporo uwagi, kiedy tylko natknijemy się na nich, na wąskiej ścieżce kręcącej serpentyny na zielonych wzgórzach z tarasowymi poletkami. Bon jour - to za mało, chcą dowiedzieć się od nas czegoś więcej, ale francuskiego im nie starcza. Francuski jest drugim urzędowym językiem na Madagaskarze, czasami bywa jedynym, na przykład w niektórych urzędach, w stolicy. Ale francuskiego i czasami angielskiego uczą się dzieci chodzące do szkoły, a nie wszystkie dotyka ten zaszczyt. To znaczy nauka w pięcioletnich szkołach jest obowiązkowa i darmowa, ale różnie to jest z puszczaniem dzieci z dalekiej prowincji do szkół. Zwłaszcza tam, gdzie nie ma dróg. Tak więc około 35% Malgaszów pozostaje niepiśmienna.

Ja po francusku nie mówię ni w ząb. Iwona jest poliglotką, zna nie tylko z zawodowego obowiązku angielski, ale także rosyjski, arabski i właśnie francuski. Podobno z tutejszym francuskim jest tak jak w Ameryce Południowej z hiszpańskim. Trzeba go zapisać, aby dokładnie zrozumieć. Iwona z wrodzonym sobie taktem i dystansem, wysłuchuje jedynie znaków zapytania. Bo wtedy trzeba coś przecież odpowiedzieć. Niezrozumiała reszta zbywa ugrzecznionym uśmiechem i kiwaniem głowy. Elektroniczny tłumacz w komórce Iwony na nic się nie zdaje, bo się grzeje. Trzeba smartphona wyłączać, a kiedy jest potrzebny włącza się długo, więc nie jest włączany wcale. A mamy w nim nawet malgaski off-line, tyle że bez wymowy, jedynie pisany.

Wędrowaliśmy do wodospadu Lily. Podobno są dwa, my szliśmy do tego bliższego, 7.3km na piechotę przez góry, w samo południe, w słońcu. Pot lał się po plecach pod koszulą, skóra na karku skwierczała od nadmiaru napromieniania. Miał być monsun, a jest susza i pełne słońce.

Wodospad okazał się być odpowiednim jedynie jako cel przechadzki. Urokiem nie nawiązywał do tych wodospadów, jakie widzieliśmy w Laosie, czy Norwegii. Ani czystością wody, ani wdziękiem osobistym. Na szczęście trasa do wodospadu zrefundowała ułomności tegoż. Mieliśmy okazję poznać w jakimś ułamku wieś centralnego masywu Madagaskaru. Te ryżowe poletka niżej, bliżej wody i plantacje kukurydzy, ananasów wyżej, dalej od wody. Małe domki gospodarstw rozsiane pośród tych poletek oranych przez zaprzęgi wołów z pojedynczym radłem. Czerwona ziemia, miejscami żółta glina, chłop ją zaprawia tak jak umie, jak mu powiedział ojciec i pradziad. Ale dla białego z EU, to biedak, żyjący poniżej nakreślonej przez skompromitowaną organizację WHO granicy ubóstwa.

Chłop o tym nie wie, może jego dzieciak pójdzie do szkół i się dowie. Nauczy się czegoś więcej o życiu i świecie niż ojciec. Nie będzie już potrafił wrócić ze szkoły do chatynki z gliny, krytej słomą ryżową, chwycić pług ojcowy, kontynuować tradycję dziadów, być trybikiem w dolnej klasie społeczeństwa Madagaskaru. Może wróci jako turysta ze stolicy, kiedy się dorobi. Stanie na przyzbie jako i my teraz stoimy, wymierzy obiektyw, być może w swojego starego wuja i pstryknie fotkę. Prawda... urocza ta wieś madagaskarska. Jakby oglądać film przyrodniczy. Z dystansu jest pięknie!

Przecież u nas, w powojennej Polsce, przebiegał ten sam proces. Władza pragnęła wykazać się statystyką analfabetyzacji, umieralności noworodków, nowoczesnych przekonań ekonomiczno-obyczajowych, zrównania płci w wymiarze zawodowym, społecznym i rodzinnym. Nikt się nie zastanawiał nad dalekosiężnymi konsekwencjami takiej polityki unowocześniania i elektryfikacji wsi. A potem ruszyła fala uświadomionej młodzieży wiejskiej do miast, tam gdzie życie jest prawdziwe, niezacofane.

Idealistyczne przesłanie wychodzące na przeciw idei zrównania klas, zasypania różnic mentalnych, obyczajowych i ekonomicznych. To była propaganda komunizmu, dziś jest standardem polityki społeczeńiej EU.

Szkołę powszechną wymyślono w Prusach. Arystokracji zależało na doborowym żołnierzu, rekrutowanym z najuboższych warstw społecznych. Podstawowe wykształcenie miało zbudować najlepszą armię na świecie. I zbudowało! Ale eksperyment poszedł dalej. Proletariat doszedł do władzy i ujął się za dolnymi warstwami ciemnoty. Moja rodzina wyszła z zacofania dzięki takim działaniom komunistów. Dziś brak ciemnych głupków, którzy kopaliby rowy, chodzili za pługiem, zamiatali ulice, segregowali śmieci.

Statystyczna świadomość społeczeństwa wzrosła dramatycznie. Ale w przyrodzie nic nie dzieje się bez kosztów. Margaret Mead przewidywała taki stan zmian społecznych już w 1969 r., w swojej pracy naukowej. Tradycja zostanie porzucona, przekaz informacji zmieniony, wręcz odwrócony, upadną wzorce i świętości, mentalny świat zachodnich społeczeństw zostanie przewartościowany, a demografowie pogubią się w swoich statystykach.

Dopóki świat istniał w formie niezmiennionej, bez ingerencji twórców wielkich idei społecznych, chłop zaprawiał pole i żył na krawędzi biedy i śmierci, a arystokrata trwonił środki na bzdurowe zachcianki. Dopóki nie pojawiła się idea sprawiedliwości społecznej, wszystko jakoś się układało, chociaż niewielu miało prawo do szczęścia.

Innego dnia poszliśmy na najbliższy szczyt góry, aby spojrzeć z lotu ptaka na nasze jezioro Itasy. Rozlało się pomiędzy dość urodziwymi wzniesieniami i pagórkami. Bardziej przypomina zalew spiętrzonej na elektrowni wody. Brzegi ma porośnięte szuwarami i jakimś uprawami wodnymi. Dziś doszliśmy do zaimprovizowanej dla weekendowych turystów plaży. Piasek w wodzie poprzerała rośliność, a sama woda ma temperaturę letniej herbaty. Ten pejzaż rozsianych wzniesień, nie połączonych w jeden łańcuch albo masyw, ale samo istniejących, odseparowanych od siebie dość płaskim terenem upraw, przypominał nam góry Yangshuo w Chinach.

Aż do samego czubka wzniesienia na jakie się wspinaliśmy, chłopci wcieli w zbocza wąskie poletka tarasowe. Przyciągnęli pługi na trójkątnych sankach. Skręcili stalowym drutem z trzech grubych kawałków drewna taki równoramienny trójkąt. Trzy płozy i doczepiony hak. Ciągną to po ścieżce z wioski na wzniesienia, tam dopiero podłączają do zaprzęgu dwóch wołów pojedynczy lemiesz pługu. Potem pokrzykując i raz po raz śmigając zaimprovizowanym ze sznurka i kijka batem ponad głowami zwierząt, odkładają głębokie bruzdy szaro-żółtej ziemi. Nie przejmują się nadmiernym jej przesuszaniem. Robią to samo od setek lat, może dłużej. Nie może być źle, skoro ojciec i dziad robili tak samo.

Na nieco bardziej płaskich turniach zbudowali z kamienia kilka grobowców rodzinnych. Na Madagaskarze nadal kulturowe się silne przywiązanie do przodków, czyli do tradycji. Religia animistyczna jest wciąż bardzo silna. Większość ludzi żyje w tradycji dwóch religii, najczęściej chrześcijańskiej i animistycznej. Szamani utrzymują ważną pozycję. Leczenie chorób, z którymi medycyna typu zachodniego nie daje sobie rady, to tylko niewielki procent ich działalności. Tradycyjnie zajmują się astrologią, którą zapożyczyli od arabskich handlowców. Dzięki niej określają najkorzystniejsze daty, również dla kolejnych pogrzebów. Zmarli bowiem, co kilka lat są wyciągani z grobowców, ich kości są przewijane w nowe całuny, jest to też okazja do wielkiej fiesty, nie tylko dla najbliższej rodziny, ale i całej wsi.

Tutaj życie nigdy nie było łatwe, ani przyjemne. Niewielkie społeczności pośród gór mogły przetrwać jedynie dzięki silnej konsolidacji wokół tradycyjnych wierzeń i przekazu tradycji, czyli informacji, od poprzednich pokoleń. Oczywiście sprawą jest, że wykształcili przywiązanie i kult poprzednich pokoleń. Podobnie jak w starożytnych Chinach, także i tu na Madagaskarze miejsce pochówku przodków otacza się wielką czcią. Często rodziny mieszkają w drewnianych, glinianych chałupach, krytych strzechą palmową, ale grobowiec rodzinny budują z kamienia i to w szczególnym miejscu, na przykład na szczycie góry. Istnieje porzekadło – grobowce budują z martwego kamienia, ale dom z żywego drewna. Przez setki lat, Madagaskar zaludnił się przybyszami z dzisiejszej Indonezji i z drugiej strony, z Mozambiku, mniej więcej w tym czasie, kiedy w Polsce budowano pierwszą państwowość... a więc przez setki lat nadbudowali wiele ciekawych praktyk i procedur związanych z chowaniem zmarłych i czczeniem pamięci po nich.

Powoli schodzimy w kierunku wioski Ambatomboro i kilku rozsianych na nadbrzeżu jeziora hoteli. Wiele z nich powstało całkiem niedawno, przyłożono wiele starań, aby wyglądały luksusowo i nowocześnie, mimo że w okolicznych wioskach nie ma prądu. Elektryfikacja wsi nadal postępuje bardzo wolno. Jedynie 11% Madagaskarczyków ma dostęp do prądu i to nie w sposób ciągły. Przerwy w dostawie zdarzają się tu częściej niż w komunistycznej Rumunii. Być może wcześniej, w 1960, kiedy Francuzi rezygnowali z madagaskarskiej kolonii, elektrowni było więcej. Widzieliśmy jedną zrujnowaną elektrownię wodną. Na pewno budowali ją w dawnych czasach. Dziś we wiosce nie ma prądu, z elektrowni niewiele zostało.

Człapiemy po stromej, wąskiej i śliskiej ścieżce. Chadzają tędy rolnicy do swych pól, tych które nie trzeba uprawiać przy pomocy wołów. To co zbiorą, znoszą do wioski w dół na własnych plecach. Ześlizgując się po żwirze i kamieniach, widzimy w oddali zaklesły teren pomiędzy dwoma wzniesieniami. Cały został przeznaczony pod uprawę ryżu. Podzielono go wysokimi groblami na nieregularne poletka. Na jednych ryż już zebrano, a na innych dopiero się go sadi, na jeszcze innych trwają żniwa.

Ryż rośnie tutaj na okrągło. Poletka zalewa się wodą z jeziora przez sieć kanałów i pracę chłopów z wielkimi, drewnianymi łopatami do przeganiania wody pod górę i do odpowiednich pól. Na skrzyżowaniu tych grobli, jest nieco miejsca na młóckę. Każdy kto żyw chwyta w garść długie badyle ryżu i wali nimi o kamienie pokryte płachtą, czy brezentem. Wokół roznosi się chłaskający dźwięk wytrącania z łodyg ziarenek ryżu. Potem pakuje się to w kosze, lub worki i zanosi na plecach do drogi. Praca od świtu do zmierzchu na tych polach. Pracują całe rodziny. Uprawa ryżu to wiele żmudnej pracy przy przygotowywaniu pola, sadzeniu, pieleniu, zalewaniu wodą, suszeniu, wreszcie przy żniwach. Ale jak wszędzie na świecie, jest go dużo, więc jest tani.

Nowoczesność bardzo wolno wkracza do madagaskarskiej wsi. Przyjeżdża nieco nowszymi samochodami z zachodniej Europy, skuterami, trochę nowocześniejszymi materiałami budowlanymi. Tu w centralnym masywie widać sporo zaimprovizowanych cegielni. Nie ma wielkiego komina i ogromnego pieca. Cegły wyrabia się z gliny, która jest wszędzie. Formuje się je i układa w stosy, pomiędzy którymi i pod którymi rozpala się na długie godziny ogniska. Praży się w ten sposób cegłę na słońcu podgrzewając ogniem. Taka cegła nie ma wielkiej wytrzymałości, ale nawet nie stosuje się jakiegś poważnej zaprawy do budowy domów, czy murów. Zaprawa to glina z wodą. Byłe wichura z deszczem potrafi to rozwalić. Ale często takie domy są tynkowane, jakby w ten sposób umacniane.

Ścieżka zaprowadziła nas już do wioski i wije się pomiędzy maleńkimi domkami z gliny, przekrytymi strzechą. Dzieciaki biegają wokół, mężczyźni dźbią przy jakichś maszynach, kobiety przygotowują obiad. Nie za bardzo zakłócamy spokój codziennego dnia wsi. W okolicy Ampefy kręci się trochę białych, ich widok nie dziwi. Spotykamy się z przyjaznym przyjęciem i sakramęckim - bon jour. Takie powitanie rozsupłuje zdziwienie naszym widokiem, przekonuje Ich do Nas i odwrotnie. Każdy z osobna, dziecko i starzec też, rzuca nam - bon jour - i my każdemu odpowiadamy.

Doszliśmy do plaży, która jest płatna. Przyjeżdżają tutaj samochodami z miasta letnicy na weekend. Posiedzieć pod parasolką, na leżaku, albo trawie. Piknikują, gadają, chowają się przed słońcem, jedzą i piją, a wokół nich płynie życie wsi. Zbudowano tu parę beach barów, ale my idziemy za naszą przewodniczką ad-hoc. Starsza pani dziarskim krokiem zasuwa do miasta z workami pełnymi liczi. Teraz jest sezon na liczi. Zaoferowała się, że zaprowadzi nas do restauracji i tak też uczyniła. Nie dała się zbyt zwykłym dziękuję, bo na koniec chciała jakiś pieniądz. Białe jest we wsi, taka okazję tylko głupek przegapi.

Restauracja dopiero się buduje, ale Iwona wydebiła od nich kawę. Miała być tylko jedna, dla niej, bo ja kawy nigdy nie pijam, ale przyniesiono dwie i trzeba zapłacić 11zł. Zwykła, rozpuszczalna lura, ale w końcu w porządnej restauracji hotelowej. Tak już jest, że kiedy przychodzi do płacenia i trzeba wybulić całkiem sporo, nieadekwatnie do usługi, czy towaru, to człowiek czuje się naciągany i od razu jakoś tak, traci szacunek do sprzedawcy. Ale bywają też przeciwnie sytuacje, kiedy to rachunek wydaje się za niski. Wtedy czujemy się winni, jakbyśmy to my oszukiwali. Lekką ręką dorzucamy suty napiwek, aby uciszyć sumienie, a pan/pani sprzedawca wydaje się nam przyjacielem pierwszej wody. Wysokość marży często jest istotnym czynnikiem wpływającym na ocenę obcego, bez względu na jego rzeczywiste cechy.

W sobotni poranek ruszamy ponownie ze stolicy, tym razem na wschód. Dość szybko udaje się nam znaleźć odpowiedni bus zdrażający do Moramanga. Niewielki dworzec przekryty w centralnej części falistym dachem otacza wianuszek ciasno poustawianych Sprinterów i Crafterów. Ruch pomagierów ładujących bagaże na dachy, kierowców dolewających wciąż ubywających płynów życiowych do silników, krzykaczy, naganiaczy, którzy kierują kolejne fale podróżnych z tobołami do odpowiednich kierowników ruchu. Oni to wypisują małe bileciki i zapełniają rubryki nazwiskami i informacjami o celu podróży. Te karty wręczają potem kierowcom. Są oni bowiem często zatrzymywani przez policjantów na rogatek wsi. Stoją tam po kilku, ale bez radiowozu. Zatrzymują w zasadzie tylko busy. Bacznie przyglądają się pasażerom, ciągle patrzą na te same papiery wozu. Busy kursują dwa razy dziennie tą samą trasą, ale co to szkodzi sprawdzić czy wszystko jest w porządku. Nadać sens swemu tu staniu na słońcu.

Powoli przeciskamy się przez zakorkowane ulice i wypływamy z miasta wraz z tłumem pojazdów mozolących się pod górę po serpentynach. Na tej trasie spotykamy wiele

ciężarówek. To główna droga łącząca największy port Madagaskaru - Toamasinę z największym ośrodkiem konsumpcji - stolicą.

Znowu jesteśmy w drodze, świat przesuwa się za oknami, podskakujemy na wybojach, coś się dzieje, koła się kręca, nawet jeśli to nie moje koła, to podróż napełnia mnie za każdym razem poczuciem spełnienia. Ruch w przód, oczekiwanie na to co za kolejnym zakrętem, nieznane do poznania, ucieczka od trwania w beczynności.

Wjeżdżamy w zalesione góry, ponad 1500m n.p.m., wąskimi serpentynami. Tym razem trafił się nam kierowca z większą ikra. Stara się bardziej od innych, wyprzedza co się da i jak się da. Ale nadal nie osiąga poziomu kierowców indyjskich. Może dzięki temu dojedziemy do Moramanga szybciej niż można się spodziewać. To tylko 110km, ale często się zatrzymujemy, aby kogoś zabrać, kogoś wysadzić, w jakiejś wiosce na końcu świata.

Wioski na wschód od stolicy wydają się być bardziej zacofane od tych po stronie zachodniej. Przeważa budownictwo drewniane, przypomina stare baraki syberyjskie, ale pośród palm bananowych. Liczne postoje dają sposobność zaglądania na podwórka i do domów przez otwarte na oścież drzwi. Ludzie są nieźle odziani, chociaż w większości na boso. Ci z miasta mają buty, ci którzy przyjeżdżają naszym busem, z miasta na wieś, też mają dość cywilizowane szmatki na sobie.

Drewniane domki pośród wydeptanego klepiska żółtych podwórek mają zatłuszczone ościeżnice, opisane kredą w jakieś wzorki nadproża, brakuje im okien, są za to otwarte, zbite z heblowanych, nierównych desek okiennice. Przed progiem leżą jaskrawo kolorowe klapki dzieci i czarne dorosłych. W plastikowych miskach moczy się pranie. Bosa kobieta wychodzi boso na podwórko, by je rozwiesić na sznurkach wzdłuż sztachet ogrodzenia. Liczna dzieciarnia rozbiegła się wokół zabudowań gospodarskich, a mężczyzna dłubie coś w silniku skutera. Na drewnianym dachu przymocowano satelitkę. Otwór drzwiowy jest ciemny i niezapraszający. Wydaje się być otchłania, w którą wpadło całe życie rodzinne zwykłych ludzi z prowincji Madagaskaru. Słońce jest ostre, podwórko prześwietlone, a czarna dziura drzwi może skrywać wszystko, co podsunie nam wyobraźnia. Jednak ja wierzę, że tam jest całkiem czysto i schludnie, w rogu pokoju stoi telewizor, może wisi na ścianie, płaski. Jest jedna izba, połączona razem z kuchnią, cała, wielopokoleniowa rodzina się w niej mieści. Być może tak jest.

Wiele z mijanych wiosek zajmuje się przygotowywaniem węgla drzewnego dla mieszkańców miast. Na Madagaskarze ciągle wykorzystuje się małe piecyki domowe opalane węglem drzewnym. Częste braki prądu, niezbyt rozpowszechniony gaz, skłaniają ludzi do gotowania na piecu, nawet w centrach dużych miast. Wschodnia strona centralnego masywu wyspy obfituje nadal w lasy. Drewno pozyskuje się w sposób rabunkowy, ale nadal go wystarcza. Lepsze gatunki, palisander, czy heban, są ścinane na eksport.

Nasza dzisiejsza trasa biegnie wzdłuż jednej z trzech linii kolejowych na Madagaskarze. Zbudowali ją na początku XX wieku kolonizatorzy francuscy. Linia z Antananarivo do Antsirabe, na południe, jest jedyną w swoim rodzaju na świecie. Pociągi mają gumowe koła. To pomysł Michelina z początku XX wieku, tylko tutaj się uchował i podobno nadal działa dla turystów, ale za odpowiednio wielką w stosunku do sławy opłatą.

Koleje madagaskarskie zostały sprywatyzowane. Niewiele to pomogło w ich utrzymaniu w działaniu. Linia z Toamasiny do stolicy jest bardzo potrzebna, przewozi się na niej głównie towary, pasażerów sporadycznie. Stycziowe cyklony często ją niszcza, a naprawy trwają długo. Podobno jeździ tędy tylko jeden, krótki pociąg dziennie. Resztę towarów, dziesiątki razy więcej, wozi się ciężarówkami. Drożej, dłużej, ale sprawniej.

Liczymy na to, że uda się nam pojechać pociągiem z parku Andasibe do Toamasiny, ale na razie nasi pomocni Malgasze, albo nie wiedzą nic o pociągach pasażerskich, albo przekonują nas, że pociągi nie działają. Musimy sami sprawę wybadać. Nasi pomocnicy egzystują w sferze bogatych turystów i równie majątnych mieszkańców stolicy Madagaskaru, a tacy powolnymi, przedwojennymi pociągami się nie włączają, to przecież nie ma sensu. W sprawach zwiedzania Madagaskaru tak jak lubimy, trudno jest nam znaleźć pomoc merytoryczną. Mamy inne potrzeby niż zwykli turyści, trudno więc wymagać od przyzwyczajonych do masowej turystyki pomocników, aby rozumieli nasze wymagania.

W Moramanga ładujemy wcześniej niż się spodziewałem, ledwie po trzech godzinach spędzonych na niewygodnej ławce obok kierowcy starego Sprintera. Dopiero co wysiedliśmy i ściągnęliśmy nasze plecaki z bagażnika dachowego, a już przyplatał się jakiś pomagier z, według jego mniemania, znajomością angielskiego. Był wysoce nadpobudliwy i nadopiekuńczy, zdradzał oznaki szaleństwa w oczach i nic nie chciał za pomoc. Może niewielką, ale jednak szybciej udało się nam ustalić, do którego busa mamy wsiąść, aby dojechać około 25km do parku Andasibe i naszego Mari Lodge, zarezerwowanego przez telefon, dzięki Baremu, jednemu z naszych gościnnych Malgaszy.

Takich pomagierów, zrównoważonych czy nie, mogę liczyć w setki na mojej 26-cio letniej trasie podróży. Każdy z nich po chwili znika w tłumie, w odległości, kiedy

szybko odjeżdżam w moim kierunku. A oni zostają ze swoim angielskim, swoimi oczekiwaniami, potrzebami, marzeniami, które kolejny białas ledwie podsycił. Potem wracają do domu, do znajomych. Opowiadają, są podziwiani, lub wyśmiewani. Jeśli zdążą zrobić sobie ze mną zdjęcie, może wydadzą się bardziej wiarygodni. Ale nie ustają w wierceniu coraz cieższych serpentyn wokół płomienia, który najczęściej ma do nich stosunek 'per noga'.

Pamiętam kiedy DDRowski Niemiec zapytał mnie, mieszkającego na zachód od Szczecina o... coś. Ja wtedy kolekcjonowałem puste kolorowe puszki po zachodnim piwie i przymocowywałem je do swojego roweru, którym wszędzie jeździłem. Czym różniłem się od tego z szaleństwem w oku, który odebrał nas z busa w Moramanga.

Czekając na załadunek, zjedliśmy coś w rodzaju słodkiej pyzy smażonej w głębokim tłuszczu. Nie była taka zła, ale znowu utopiona w tłuszczu. Czułem ją jeszcze trzy godziny później. Przed zaimprovizowanym dworcem autobusowym na jednej z ulic Moramanga, przewalały się tłumy handlarzy i ludzi z okolicznych wsi, którzy zjechali w sobotnie popołudnie do miasteczka na zakupy. Właściwie targ podobny do tych w Polsce, ale zorganizowany według najznamienitszych reguł chaosu. Wszystko dzieje się na raz, wszędzie, szybko, w kurzu szutrowej ulicy, bez lad sklepowych, towar ustawiono na byle czym, odwróconym wiadrze, dwóch deskach podstemplowanych połamanymi cegłami, na rowerowym bagażniku, masce samochodu. Jednak nie ma tutaj hałasu, ani przepychanki jak w Indiach. Panuje względny spokój, nawet niezbyt duży smród. Śmieci gdzieś są uprzątnięte, rynsztoki zakryte, odpadki nie gniją na słońcu. Jednak biały człowiek ma wrażenie lekkości na skórze i musi się zmusić, aby skosztować jakichś smakołyków z brudnych tac, czarnych od tłuszczu toreb, pań kucharek ulicznych.

Kręci się wielu sprzedawców obnośnych, zwłaszcza w rejonie maleńkiego, aczkolwiek zatłoczonego dworca autobusowego. Przyjezdny zawsze kupi dzieciakowi 'eskimoa', czyli lodu na patyku, albo jogurt z soi, który podobno zawiera witaminy i wapń, tak przynajmniej głosi reklama na przenośnej chłodziarce. Inni sprzedają okulary przeciwsłoneczne, słabo rozpowszechnione na prowincji. Jeszcze inni książeczki dla dzieci, a wśród nich cienki zeszyty spięty dwoma zszywkami, a w nim rozmówki malgasko - francusko - angielskie. Iwona kupiła za 9.71zł. Może się przydać.

Podjechał nasz bus. To stara Kaczka, Mercedes T1, z końcówki produkcji, z pierwszej połowy lat '90-tych. Na takim właśnie przykładzie można uczyć dzisiejsze otępiałe pseudoinformacją komórkową dzieci tego, co kiedyś znaczyła motoryzacja, nie tylko niemiecka. W tym samochodzie zostało już wszystko zniszczone, niedotrzymano żadnych terminów serwisowych, przekroczono rozsadek w eksploatacji, oryginalne rozwiązania techniczne zostały zastąpione pomysłowością dzikich, ale wóz ciągle jeździ, wozi pasażerów na okoliczne wioski i nie chce / nie może się poddać. Żal serce samochodowego miłośnika ściska, bo to dobry samochód. A dożywa swojej emerytury w niewłaściwych rękach. Nikt go tu nie szanuje, tylko wykorzystuje. Nas też dowiózł do hotelu i w kłębach czarnego dymu, niespalonej mieszanki, odjechał całkiem żwawo w dżunglę.

Przyjechaliśmy na Madagaskar, gorzej, przyjechaliśmy do Parku Narodowego Andasibe, a lemurów nie będziemy oglądać. To skandal! Przynajmniej tak powinni sądzić tubylcy. Chociaż kto wie, co w ich głowach tak na prawdę się rodzi. Na razie pomimo przekonywań i zapewnień, że nas nie stać, namolni przewodnicy parkowi nie chcą nam uwierzyć. Nie mieści im się w głowie, że biały nie ma na zbyciu kilkanaście Euro. A ja uważam tylko, że cena jest nieadekwatna do wartości towaru.

Wszyscy im wokół potwierdzają, że madagaskarskie lemury są jedyne na świecie i jednocześnie takie wspaniałe. Jak tu nie wierzyć masowemu, białemu zadowoleniu. Ale czy ktokolwiek powie, że kupił kota w worku, nawet jeśli przypomina raczej skrzyżowanie sierściucha z małpiatką. Wakacje rzecz święta, nie można na nie złego słowa powiedzieć, bo język ci uschnie.

Cokolwiek myślę o lemurach i ich królu Julianie, to jednego w prawie naturalnym środowisku dziś zobaczyliśmy. A skubał sobie coś znalezione pod eukaliptusem. Tak sobie szczypał małym pyszczkiem pełnym ostrych ząbków. Rzeczywiście wytrzeszcza gały na okrągło, tak jak to pokazują w telewizji. Tyle, że wyraz tego wytrzeszczu jest jakiś mało inteligentny. Każdy kto żyw i wyposażony w aparaturę do uwieczniania rzeczywistości na wieki, pochylał się ostrożnie nad ogoniastym, a on bezwiednie, świetnie pozował do zdjęć.

Rano, po świcie padał wreszcie jakiś deszcz. A zaraz potem rodzinka indrisów przespacerowała w okolice naszego hotelu i jęła zawodzić. Indrisy krzyczą do siebie i to całkiem głośno. Albo śpiewają na dwa, trzy głosy. Może to jakaś forma porozumiewania się, a może tak sobie skrzeczą z nudów. Pamiętam jak nasłuchiwaliliśmy podobnego ogoniastego w Wietnamie na wyspie Cat Ba i na Sumatrze też.

Tak na razie skończyła się nasza koegzystencja z wybitnymi przedstawicielami madagaskarskiej fauny. Poszliśmy dalej spacerkiem przez suchą dżunglę do wioski Andasibe, w nadziei na kupienie biletów na pociąg.

Bardzo miły, obfitujący w ekscytujące zapachy i dźwięki spacer po asfaltowej ulicy przez park i dżunglę, skończył się na postkolonialnej, zaskakująco ładnej stacji kolejowej Andasibe. Z pozoru zupełnie wymarła i już nieistniejąca, jednak okazała się coś dla nas oferować. Będziemy jechać pociągiem we wtorek, za dwa dni!

Jeszcze ciekawszym okazało się niedzielne popołudnie, po przedpołudniowym, ciepłym deszczu, na głównej, brukowanej jeszcze przez Francuzów uliczce Andasibe. Flankowały ją z obu stron drewniane 'kamienice' jednopiętrowe. Wszystkie utrzymane w jednym, obowiązującym stylu malgaskim. Pewnie podobnym do każdego drewnianego baraku, od Syberii po Kolumbię. Przynajmniej z takiego założenia wyszedłem.

Koloryt madagaskarski w pełnej krasie. Każdy przygląda się nam jak dwuosobowej inwazji zielonych ufoludków na planetę Ziemia, albo przynajmniej jak na dwoje kosmicznych zwiadowców. My odwzajemniamy się strzelaniem fotek i całkiem ciekawych ujęć, mających zapamiętać po wsze czasy koloryt madagaskarskiej zapyziałej prowincji. Zapisane, moje, dopóki Słońce mocno nie walnie erupcją elektromagnetyczną i skasuje elektronikę na planecie Ziemia.

Jednak ciągle jesteśmy w turystycznym miejscu. Nawet jeśli dokładnie w samym centrum wioski, na niedzielnym meczu piłki nożnej, żaden biały jeszcze nie zawitał, to przecież cała ich chmara egzystuje tuż obok w kurortach pośród dżungli i każdy z wioski o tym dobrze wie. Nie może się więc dziwić naszemu zjawieniu się we wiosce. Tylko my możemy wejść w osłupienie, że w końcu ktoś nie zna Lewandowskiego... tego ministra od przekształceń własnościowych.

I rzeźnik z towarem wywalonym na czarnym od zakrzepłej krwi ofiar i tłuszczu wędzonych/smażonych podrobów, deskowanym szynkwasiem, i pani od wypieków w mącznej, złocistej obwolucie, z głębokim wogiem upalonym od spodu żywym ogniem z węgla drzewnego, oraz kierowcy busów rozkwaszonych przez czas, użytkowanie i bezduszny stosunek do motoryzacji, wszyscy oni wglapiają w nas gały, jak ten lemur przed paroma godzinami. Tyle, że oni robią to z o wiele bardziej wyrafinowaną inteligencją.

A my sobie spacerujemy i oglądamy każdusięki towar podany frontem do przechodnia. W końcu witamy się z panem restauratorem, w zasadzie właścicielem jedynej takiego przybytku we wsi. Wszystkie inne to sklecone z ledwie heblowanych desek bary, nory, dziuple raczej dla pijących i czasami coś zagryzających. Przecież każdy we wsi żywi się w domu, na co komu restauracja. Bar, to co innego.

Do jednego z nich, na sam koniec naszej wizytacji, wdepnęliśmy. Długo trzeba było szukać pani kierowniczkę, ale w końcu raczyła dać spokój plotkowaniu z sąsiadką i przyszła coś sprzedawać. Od razu zamówiłem kieliszek jakiegoś lokalnego wywaru na muchach, czy muchomorach. Po zawartości mętnego słoja trudno było poznać. Ani francuski, ani malgaski nie da się tak łatwo zinterpretować jak gesty pijaka. Dwa palce, kciuk i wskazujący, jakby chwytały suwmiarkę spory rozmiar, a pani bez słowa nalewa odpowiednią dawkę w kielonek. Pierwszy trunek okazał się wybornie słodki. Nawet Iwona, ateistka wśród pijących, to przyznała. Ale kolejny wywar już tak nie smakował. Więc poszliśmy dalej, bo do hotelu daleko, jakieś niecałe 4 kilometry, a degustacja nieco spuściła mi energię z kolan. Kurde mocne te dekokty malgaskie!

Podróż pociągiem po Madagaskarze okazała się nie aż takim wyzwaniem, jakiego się obawialiśmy. Oczywiście nie dotrzymano żadnych, wyznaczonych godzin odjazdu i przyjazdu, ale to przecież nie miało istotnego znaczenia.

Nie znając tutejszych zwyczajów kolejowych, wstaliśmy przed piątą, czyli przed wschodem słońca. Zdążyliśmy się spakować i dojechać na stację do wioski Andasibe, ponad 3 kilometry od naszego hotelu w dżungli, dokładnie na czas.

Nie czekaliśmy długo na jakąś przygodną riksę jadącą w wybranym przez nas kierunku. Pomimo wielkich plecaków, zapłaciliśmy zwykłą stawkę, 1.82zł/osoba. Ale cóż z naszych wysiłków, aby być na stacji z zapasem czasowym, skoro pociąg spóźnił się już na dystansie początkowym, około 20 kilometrów, ponad półtorej godziny. Strach pomyśleć co będzie dalej!

Koleje madagaskarskie powstały w pierwszym dwudziestoleciu XX wieku. Zbudowano cztery linie, trzy z nich łączy stolicę z największym portem, na wschodnim wybrzeżu, drugim najważniejszym miastem wyspy i kopalniami w górach. Jedna jest położona nieco na południe i łączy centrum kraju z wybrzeżem. Należy pamiętać, że Madagaskar był kolonią francuską, a nie angielską. Francuzom bardziej zależało na produkcji bagietek i rozsiewaniu europejskich genów, niż na budowaniu infrastruktury, czyli cywilizowaniu świata im podległego.

Dziś tylko niewielka część linii kolejowych jest udostępniona dla przewozów pasażerskich. Linia południowa, Fianarantsoa - Manakara, jest uznawana za wartościową turystycznie, ze względów krajobrazowych. Antananarivo - Andsirabe to jedyna na świecie wciąż działająca kolej pasażerska na gumowych kołach Michelin. My dziś jedziemy do Toamasiny, ważnego portu.

Linie kolejowe sprywatyzowano. Objęła je spółka MadaRail. Podobno inwestuje w odnowę taboru i torów. Nawet jakieś prace remontowe zauważyliśmy blisko stolicy, ale... Tabor jest mocno wyeksploatowany, tory zniszczone, pojedyncze, biegnące przez góry serpentynami. To powoduje, że transport idzie wolno, zdarzają się długie przestoje na mijankach, marne lokomotywy nie uciagną pod górę długich zestawów wagonów, głównie z paliwem z rafinerii w Toamasina.

Nasz pociąg ledwie ruszył, już się zatrzymał na ponad godzinę, aby przepuścić towarowy z przeciwka. Trasa wzdłuż rzeki Vohitra była dość urokliwa na całej długości, aż do miasteczka Brickaville. Mogliśmy podziwiać przełomy rzeki, która rosła na szerokość z każdym dopływem i przelewała się przez coraz większe kamienne porohy, wodospady i wąskie kaniony. Wagony piskły stalowymi kołami na ciasnych zakrętach, bo cała trasa składała się z samych tylko zakrętów. Dopiero niżej, kiedy wyjechaliśmy na niziny, tuż przed Brickaville, pociąg przyspieszył ze standardowych 30km/h do 38km/h i pomknął po prostej ku oceanowi.

W sumie nasza podróż, czyli około 228km trasy kolejowej do Toamasina, trwała równo 16 godzin, z czego ponad 6 godzin to były postoje i oczekiwanie na rozładunek/załadunek towarów na licznych stacjach, głównie bananów jadących do miasta i dóbr wszelakich dla wsi jadących z miasta. Zdarzyły się także oczekiwania na mijankach. Pracownicy kolejowi pytani o czas przejazdu do stacji końcowej, twardo trzymali się przy liczbie sześciu godzin, nawet wtedy, kiedy dawno przekroczyliśmy już godzin dziesięć.

Inaczej podróżuje się pociągiem w Europie, kiedy z założenia jedziemy do celu, a nie na przejażdżkę, a inaczej podróżuje się koleją po Madagaskarze, czy całkiem podobnie po Sri Lance, Indiach, Birmie, czy innym skolonizowanym kolejowo, odległym od wziętej ostro w karby przepisów i regulacji Europy, gdzie przewidywalność działania instytucji jest podstawowym kryterium oceny jakości życia.

Koleje madagaskarskie nie trzęsą tak mocno jak te na Sri Lance, na powyginanych torach, rozpuszczonych w błocie i strumieniach górskich, drewnianych podkładach kolejowych. Nie są tak szybkie jak pociągi indyjskie, potrafiące rozpedzić się do 125km/h. Nie są tak komfortowe, jak pierwsza klasa kolei birmańskich, z Rangoon do Mandalay. Ale wagony pierwszej klasy mają wygodne, coś na kształt lotniczych, wyściełane fotele, z dużą przestrzenią na nogi, dla wysokich ludzi. Są dość nowe, chyba chińskiej produkcji. Ale silnie podskakują na nierównych, wąskich torach. Przez zdecydowaną większość czasu odnosi się wrażenie, jakbyśmy jechali kareta na stalowych obręczach drewnianych kół po bruku. I nie jestem w stanie tego zjawiska wyjaśnić. Tory są czymś pokryte, czy koła mają aż tak nierówną powierzchnię? Na przystankach przyglądałem się jednym i drugim, ale nic nie wynioskowałem.

Na tych przystankach, małych stacjach wiejskich, najczęściej odciętych od głównych dróg samochodowych, albo tylko luźno z nimi powiązanych przez off-roadowe drogi prowadzące przez góry porośnięte suchą dżunglą. Każda taka stacja była inna. Powstała albo z przyczyny inwestycji kolonistów, wtedy miała murowany budynek stacji i jakieś jeszcze dodatkowe magazyny. Często obudowane drewnianymi barakami z liszajami wilgoci na niemalowanych deskach. Między nimi stały, oplecione zielonością, stare wagony, zepchnięte wieki temu na boczny tor. W niektórych mieściły się pomieszczenia mieszkalne dla pracowników kolei, w innych jakieś biura. Z zewnątrz wspaniale zakamuflowane roślinnością i pozorem kompletnego rozkładu wszelkich elementów stalowych i drewnianych, a przez uchylone drzwi można było dostrzec liche sprzęty komputerowe, lokalnego naprawiacza komórek, laptopów i oczywiście przenośnych głośników kieszonkowych.

Te głośniki to zmore nowoczesnego Madagaskaru. Już myśleliśmy, że wybierając pociąg, w zamian za taxi-brousse, spędzimy czas z dala od madagaskarskiego jazgotu ichniejszych dźwięków, idealnie pasujących do statystycznego poziomu kulturalnego mieszkańców tej wyspy. Te małe głośniczki potrafią poziomem głośności materializować ten jazgot w napierającą na zmysły lepką maź, twardniejącą gdzieś głębiej w czaszce i odrętwiającą podstawowe funkcje mentalne białego człowieka, posiadającego bardziej wyrafinowane potrzeby muzyczne. Najwidoczniej, podobnie jak we wszystkich 'dzikich' krajach, spełnia to funkcję wyłączenia mentalnego słuchających, przez całkowite zdominowanie funkcji myślenia nabrzmiałym, prostym do identyfikacji rytmem. W pradawnych czasach, przodkowie tych samych ludzi, byli zachęcani do mamrotania mantr, które z samej definicji służyły dokładnie temu samemu.

Skoro głośniczki są przenośne, to można je zabrać również do pociągu i raczyć współpasażerów wydobywającym się z ich miniaturowych czeluści gównem w postaci fal dźwiękowych, ku ich oczekiwanej radości.

Podróżował z nami jeszcze jeden białas. Holender od lat mieszkający we Francji, entomolog, będący na wyprawie madagaskarskiej, w którą wybrał się wraz ze swoją wierną tłumaczką, by śledzić życie świetlików w dżungli. Człowiek ciekawy i potrafiący nawet przekazać swoją wiedzę z tak wąskiej i zdawałoby się nieznaczącej gałęzi nauki. Ale kto by się spodziewał, że świetliki można wykorzystać do wykrywania min. No i tacy entomolodzy biegający nocami po dżungli z siatką zatknietą na końcu kijka, by łapać i badać świetliki, właśnie potrafią tę wiedzę wykorzystać w zbożnym celu, na przykład rozminowywania pól bitewnych. No może nie oni, ale kolejni, biorący na warsztat ich odkrycia.

Holender zaimponował mi jeszcze pod innym względem. Popełniliśmy ten błąd przyjeżdżając na Madagaskar, że nie przygotowaliśmy żadnej trasy na grudzień. Iwona przekonała mnie, że posiedzimy sobie na jakiejś plaży i odpoczniemy. Ale od czego ja mam odpoczywać! Od 26 lat egzystuje w podróży. Musiałbym raczej wziąć się do konkretnej roboty, zarobić jakieś pieniądze, aby odpocząć, znaczy doznać dystrykcji od codzienności. Natomiast Holender, z imienia mi już zapomniany, podróżuje sobie po świecie za unijne pieniądze, by badać świetliki. Robi to, co go fascynuje, ma pod ręką nadobną i wierną tłumaczkę, ale co dla mnie najważniejsze, ma cel.

Wreszcie ruszyliśmy w drogę. Pozostawanie w jednym miejscu zabija podróż, bo ona jest zmieniającymi się krajobrazami, ruchem, spotkaniami, wyjściem naprzeciw nieoczekiwanym zdarzeniom. Jest jak amerykański 'film drogi'. Najpierw poznajemy bohaterów całego przedsięwzięcia i określamy cel do jakiego zdążają. Reszta to droga, czyli nanizane na nić celowego działania wydarzenia, czasami te przekłete przygody, które tak dobrze się sprzedają i tak przyjemnie wspominają, ale niekoniecznie miło w nie wpadać. W naszym przypadku, na Madagaskarze, nie dosyć, że brak nam celu, to jeszcze nakreślonego z góry szkicu trasy i wszystko ma tendencję do rozłażenia się w szwach.

Nie ma podróży bez celowości działania. Te wyzwolone pomysły na rzucenie się na głęboką wodę bez planu, wymyślenie czegoś w trakcie, na bieżąco, w zależności od zmiennych środowiskowych, to iluzja podróży bez zobowiązań, free-style'u. W moich kategoriach postrzegania podróży w ogóle, to się nie sprawdza, a jedynie prowadzi do anarchii i całkowitej dezorganizacji powziętych przedsięwzięć, czego wynikiem jest bezładny bałagan wrażeń i poznania obcej kultury. Ale może rzeczywiście sprzyja to wakacyjnemu nastrojowi i marnotrawieniu czasu życia, podobno tak cennej wartości, na bezproduktywne działania.

Tak więc wagon pierwszej klasy miał jedynie troje podróżnych, którzy krzywili się z powodu nadmiaru jazgotu madagaskarskiego, jakim raczył nas młody pracownik, pomocnik kolejowy. Musiałem interweniować własnoręcznie.

Na Madagaskarze jakoś nie dostrzegłem na razie śladów uwielbienia dla białych, tak jak to jeszcze jest widoczne, nawet w nowoczesnych Indiach i bezpośredniej okolicy. Jesteśmy wyraźnie zauważani, zwłaszcza na terenach, gdzie nas się niespodziewają, ale traktuje się nas raczej jako okazy niespotykanej fauny, aniżeli pożądany obiekt kontaktu.

Oczywiście jesteśmy dyskryminowani finansowo. Biały ma pieniądze, więc powinien więcej płacić za te same dobra i usługi. To jest popularne także w Azji, a nawet w Ameryce południowej. Za cichym przyzwoleniem społecznej mentalności, również tej białej, całkiem naturalnie, tak po chrześcijańsku, buduje się przeświadczenie, że ten który ma więcej, ma też więcej obowiązków, powinien dzielić się rzekomym nadmiarem z tymi, którzy mają z jakichś powodów mniej od niego. To czysto europejskie, chrześcijańsko-leninowskie przekonanie, wręcz dogmat, takie niezrozumiane, nieanalizowane przeświadczenie. Raczej nieobecne w społecznej mentalności zbudowanej na wizji Konfucjusza, czy Jahve.

Z tego powodu musieliśmy sobie podarować wizytę w pierwszym parku narodowym Madagaskaru, na jaki się natknęliśmy. Koszt wejścia był wyższy niż, dla przykładu, bilet do Wersalu. Niby jednak nie aż tak wiele, ale jakoś to nieprzyzwyczajenie koresponduje z tutejszymi cenami i 22 razy mniejszą opłatą dla tubylców. Ale idźmy dalej. Za kilka dni chcieliśmy popłynąć promem na wyspę kurortów - Saint Marie. Okazało się jednak, że bilet na prom jest ponad dwa razy droższy dla białych ("nie-rezydentów"). I tak jest niezrozumiale wysoki. Skoro za jazdę bussem przez kilka godzin płaci się zwykle 9.07zł/osoba, to dlaczego za płynięcie 4 godziny promem, na który wchodzi o wiele więcej pasażerów, płaci się normalnie 68.03zł, a dla białych ten bilet kosztuje 156.91zł? Byliśmy więc zmuszeni zrezygnować z wyspy kurortów, co może i na dobre nam wyszło.

Ale wcześniej jeszcze podziwialiśmy bezpośrednie otoczenie linii kolejowej, która wiała się serpentynami, przecinała krótkimi tunelami strome zbocza, a czasami turkotała po starych, nitowanych jeszcze, stalowych mostach, ponad dopływami rzeki Vohitra. W tych malowniczych okolicznościach, na stokach pozbawionych już drzew, wyrównanych w wąskie tarasy, stawiano pojedyncze gospodarstwa rolne, a czasami wyrastały małe wioski. Miały dostęp ścieżkami do rzeki, w której bezustannie pracowali, brodząc po pas w wodzie z wielkimi, płytkimi misami mężczyźni. Klecili sobie na skalistych wysepkach małe zadaszania z bambusowych tyczek i liści palmowych. Im zjeżdżaliśmy niżej do oceanu, tym temperatura i wilgotność rosły. Dla nas stawało się już to nie do komfortowego zniesienia. Ale przez najbliższe tygodnie przyjdzie się nam do tego jakoś przyzwyczaić.

Wioski zbudowano z małych domków o konstrukcji szkieletowej. Takie same tyczki bambusowe, z których klecono wąskie, długie tratwy, by przeprawić się na drugi brzeg Vohitry, do stacji kolejowej, służyły do wznoszenia szkieletów domów. Okładano to wyplatany matami, a dach kryto rozmyślnie konstruowanymi matami z plecionych liści palmowych. Kilka dni później przyszło nam również koczować przez pięć dni w takim domku i muszę przyznać, że klimat w nim panujący był o wiele przyjemniejszy od tego, z jakim musieliśmy się borykać w murowanym hotelu w Toamasina.

Domki z mat, bambusa i liści palmowych są tanie, szybkie do postawienia, miłe do mieszkania, zapewniają przyjazną temperaturę i wilgotność dla mieszkańców w tym klimacie, ale nie są trwałe. Szybko niszczej, a byle cyklon zabiera je z powierzchni ziemi, chyba razem z zawartością. Cyklony to podobno tutaj są tak częste, jak u nas śnieżyce na nizinach. My na tą okoliczność trzymamy pługi wirnikowe i inne narzędzia, oni tylko czasami budują murowane domy.

Łagodne stoki gór porośnięte dżunglą przegrywającą wojnę z napierającymi polami tarasowymi i kolejnymi wioskami szarożółtych domków z plecionych mat i liści, a w dole skaliste kaniony, wodospady i sterczące samotnie z rzeki głazy, tworzyły dla nas na cały dzień urodziwy krajobraz podróży. W końcu nawet zaczęliśmy przysypiać z nadmiaru piękna przyrody i jednostajnego turkotu pociągu. Ale nie na długo, bo budził nas zgiełk kolejnej stacji. Jedne były postkolonialne, zbudowane za Francuza, albo parafrazując nomenklaturę zachodniej Polski - były pofrancuskie. Inne stacje były już czysto madagaskarskie. Dosłownie sklecone z czego się da, jakieś baraki i klepisko udeptanej ziemi, mające służyć za peron. Często brakowało nawet drugiego toru, aby służyć za mijankę, albo postój dla nieużywanych wagonów.

Przyjazd pociągu, zwykle raz na tydzień, ale to od niewiadomo kogo zależy, przyciąga tłumy gapiów, wsiadających i wysiadających z drugiej klasy wagonów. A mieliśmy takie trzy w naszym składzie. Oprócz wagonu pierwszoklasnego i dwóch wagonów towarowych, potem dołączono jeszcze trzeci. Dieselowska lokomotywa miała co ciągnąć i wyraźnie nie było to dla niej łatwe, mimo że bezustannie zjeżdżaliśmy z około 1000m n.p.m. do oceanu.

Mimo dokładnych oględzin, nie mogłem znaleźć żadnych oznaczeń na tej lokomotywie. Nie była to jednak starodawna konstrukcja, tak jak jeszcze kilka lat temu na Sri Lance. Teraz Japonia podarowała Lankijczykom nowoczesne, używane lokomotywy, które jednakowoż nie mogą się zbyt wykaazać, bo wagonów jest mało, większość z nich pochodzi z lat '50-'70, a tory... nie sądzę, aby jakkolwiek pracownik kolei europejskich potrafiłby sobie wyobrazić, że po tak zniszczonych torach jest w ogóle możliwe przejechanie pociągiem. Z ponad stu procentową pewnością podpisałby się pod protokołem stwierdzającym, że każdy przejazd nawet lekkiej drezyny, musi skończyć się wywrotką w czeluść dżungli, w dół stoku górskiego. A jednak wszystko działa, co niejednokrotnie sam sprawdzałem. Tu na Madagaskarze jest mniej wody, góry są suche, a podkłady stalowe, więc tory nie są aż tak powyginane. Nie widuje się wywróconych, jakby celowo zepchniętych z torów w bok, w suchą dżunglę, wagonów, tak jak na Sri Lance. Te stare i już, co niezwykle, nieremontowalne, ładują chyba na bocznicach. Obrastają zielonością, jak wraki statków koralowcami w ciepłych morzach.

Ale pociąg, czy to pasażerski, czy towarowy, wciąż spełnia swoją funkcję na madagaskarskiej prowincji. Niegdyś, dawno temu, te wioski rozsiane po olbrzymim, niecywilizowanym terenie, prawie jak na Syberii, istniały samowystarczalnie i z niewielką ilością kontaktów ze 'światem'. Czyli przestrzenia gdzie coś się dzieje, gdzie płynie główny nurt życia cywilizacji ludzkiej. Teraz są bardziej połączone, zbliżone do cywilizacji, do właściwego życia ludzi, właśnie przez kolej i czasami przez coś, co ma przypominać w porze suchej drogę dla samochodów.

Ludzie produkują tu głównie owoce, ryż raczej nie, bo zbyt suche te góry są. Eksportują to przez jakieś agencje, pociągami do miast i coś z tego mają. Życie na takiej zapadłej prowincji jest unikatowe z naszego, miejskiego punktu widzenia, jest też o wiele tańsze. Ale co czyni tych ludzi odpornych, znowu z naszego punktu widzenia, a z ich, przystosowanych do życia poza głównym, czyli raczej normalnym nurtem życia na

tej planecie? Podobnie często zastanawiam się, dlaczego ludzie chcą żyć na Północy, gdzie przez pół roku słońca, ciepła i zieleni brak, tak tutaj, dlaczego ludzie chcą żyć z dala od... ludzi, pozbawieni wszystkiego, do czego my, miastowi jesteśmy przyzwyczajeni na codzień.

Oczywiście wielu emigruje do miast, proces pełnej emigracji w pewnych rejonach świata już został zakończony, widziałem to w Turcji, Grecji, Hiszpanii, itp. krajach. Ale jednakowoż wielu zostaje, nieliczni przyjeżdżają i osiedlają się, głównie biali, na trasie ucieczki od... W końcu to nadal, z ewolucyjnego punktu widzenia, jest naturalne środowisko życia człowieka. Mimo, że statystycznie to wielkie ośrodki skupisk ludzi powinny być oczywistą przestrzenią bytowania dla tej cywilizacji.

Na tych zapomnianych stacyjkach stoją bose dzieciaki, wglapiając wygłodniałe oczy w pociąg, a pomiędzy nimi sprzedawczynie wszystkiego co da się zjeść, ale na pewno nie ze smakiem. Oczywiście bardzo hałaśliwie zachwalają swój towar, jakby rzeczywiście tego wymagał. Są dla siebie na te pół godziny postój pociągu konkurentkami, ale w czasie, gdy go tu nie ma, są przyjaciółkami. Pożyczają sobie tacki z liści bananowców, pojemniki już cywilizowane, plastikowe, rozmieniają sobie nawzajem pieniądze. Widziałem to w długim oczekiwaniu na nasz pociąg, w Andasibe. Kiedy przewrócony kosz z pieczonymi bananami trzeba było pozbierać z piasku, tłustymi od smażonych samosów palcami, powtykać ryż do plastikowych woreczków, pokroić ananasa, obrać mango brudnym nożem. Pies je z ziemi i przecież nawet dla Europejczyków to naturalne, dlaczego człowiek nie może?

Osobną grupę ludzi stanowią tragarze. Wiele z nich przyjeżdża wraz z pociągiem, ale większość pojawia się z wiosek. Są przygotowani, często mają odblaskowe kamizelki plastikowe, z nadrukiem przedsiębiorstwa transportowego. Wspaniałe odzienie na ten skwar i 100% wilgotność.

Zwykle pracują chaotycznie, przeszkadzają sobie nawzajem przy załadunku całych ton bananów w uplecionych, jednorazowych koszach, zaszytych od góry jakimś sitowiem. Noszą plastikowe skrzynki z piwem, które przyjechały z miasta. Noszą zgrzewki wody i napojów gazowanych. Jakies kartony z dobrem wszelakim, tu cennym, w mieście szeroko dostępnym. Są spoceni, pot leje się im z czoła. Tak ja mnie, mimo że staram się ograniczyć ruchy do niezbędnego minimum, aby nie musieć odczuwać tarcia przepoconej, mokrej zupełnie koszuli o ciało, aby nie musieć wahać własnego smrodu potu, aby przyklejone do ud, krótkie spodenki, nie rozdarły się na szwach, kiedy zechcę zadrzeć nogę wyżej, by wdrapać się powtórnie z ziemi do wagonu, bez wysokiego chodnika peronu.

Tak jak już wszędzie w 'dzikich' krajach, naturalna odzież bawełniana, lniana i inne, zostały zastąpione tańszą, chińską, plastikową. Lepiej schnie w tym klimacie, ale lepiej też poci obywatela i zmusza otoczenie do wchłaniania oczekiwanie nieprzyjemnych woni. Tutejsi na szczęście, czy to kobiety, czy mężczyźni, nie okrywają się w nadmiarze, jak muzułmanie. Jedynie to co niezbędne. Może lubią się opalać w pełnym słońcu, może chrześcijańscy misjonarze nie do końca ugruntowali w ich kulturze wstyd własnego ciała. Kobiety nie noszą staników, nie tłamszą swobody obfitych kształtów. Jedyne wynalazek, plastikowe klapki typu 'japonki', doskonale cywilizuje te zapomniane przez cywilizację rejony. Większość jednak stać na jakiś kłapek, nawet jeśli nie do pary, to jednak nie na boso.

I tak wjechaliśmy w ciemność wieczoru i na wąską mierzeję, biegnącą pomiędzy rozlewiskami Pangalanes, a oceanem Indyjskim. Być może jest tu co oglądać, ale za oknami wagonu zupełna czerń, ciało już zmęczone monotonią wrażeń z całego dnia. Palce naciskają odpowiednie guziki GPSa, aby sprawdzić ile jeszcze do końca tej przygody. Mózg buduje złe scenariusze wylądowania w opustoszałym mieście Toamasina, w ciemnościach, na opustoszałych ulicach bez rikszy, z pozamykanymi na noc hotelami, a podobno po zmroku takim jak my, to łby lokalne rzezimieszki urywają i do środka sikają.

Toamasina to głównie przemysł przetwarzający to, co Madagaskar importuje, oraz port, gdzie pakuje się na statki to, co Madagaskar eksportuje. Samo miasto nie jest duże, ale ma długą tradycję i swoją specyfikę. Nazwa miasta oznacza coś z solą, ale istnieje też częściej używana nazwa francuska - Tamatave. Za czasów kolonialnych miasto było w zasadzie jedynym portem dla Madagaskaru. Tędy przywożono cywilizację w postaci wysokoprzetworzonych towarów i tędy wywożono rudy kopalne, zwierzęta, produkty rolnicze. No i chyba nic od tamtych czasów się nie zmieniło. Nadal Toamasina jest siedzibą różnych kompanii transportowych, nadal mieszka tu dużo ludzi z całkowicie odmiennych kultur, rozbudowano tylko magazyny i przetwórnictwo materiałów energetycznych. Importuje się gaz i ropę, bez tego kraj stanął by w miejscu.

Miasto leży na terenach rozlewisk i bagien. Na początku XX wieku podjęto prace nad osuszaniem i meliorowaniem tych moczarów, a to z powodu dwóch po sobie następujących epidemii dżumy, w 1898 i 1900 roku. Sytuacja nieco się poprawiła, głównie dla

nierdzennych mieszkańców, tych którzy mieszkają tutaj z powodu pracy przy transporcie i w przemyśle przetwórczym. Ale nadal Toamasina to siedlisko śmiertelnej odmiany malarii i chikungunya. To drugie to choroba zidentyfikowana przez zachodnią medycynę dopiero w 1952 roku. Nazwa pochodzi od słowa kimokande, w Tanzanii oznacza to mniej więcej "wykrzywić się". Choroba jest w niewielkim stopniu śmiertelna, wirusa przenoszą komary, a objawia się gorączką, bólami stawów, mięśni, głowy. Czyli taka afrykańska grypa, mogąca wyniszczać organizm nawet latami.

W naszej ekipie Iwona poczuwa się do odpowiedzialności za zdrowie uczestników wyprawy. Dbą o rozwieszanie na noc moskitiery nad łóżkiem, zapalanie spiral odstraszających komary, smarowanie repelentami i nawet poświęca swoje zdrowie, łykając tabletki mające zapobiegać malarii. Tak naprawdę można jedynie starać się minimalizować ryzyko infekcji, a wszystko zależy od tego co ci pisane.

Toamasina z mojej perspektywy wydaje się być bardziej interesującym miastem od stolicy - Antananarivo. Przyciąga głównie tym co niewidoczne, atmosferą wąskich uliczek, zapadłych w słonej, nawiewanej znad oceanu wilgoci, na betonowych ścianach osnutej liszajami ciemnozielonych narośli, nawianych piaskiem po ostatnim cyklonie, zniszczonych i jeszcze nieodbudowanych po zalaniu wodą morską. Co parę lat przez wybrzeże przetacza się silny cyklon i niszczy to, co człowiek dopiero co odbudował. Także wiele domostw, całych ulic, istnieje w permanentnym stanie rozkładu, ale jest zamieszкана.

Tutejsi ludzie są źródłem tej atmosfery odmiennej od nowoczesnego, pełnego zgiełku i ruchu Antananarivo. Toamasina powolnie podryguje w równikowym skwarze. W dzień świateczny ruch zamiera w ogóle, ulice pustoszeją, większość średniej klasy mieszkańców ma swoje domy poza centrum. W starych kamienicach pofrancuskich pomieszkuje biedota, liczne placówki pomiędzy kwartałami miasta wypełniają wałęsające się psy, dzieciarnia szukająca jakiegoś zajęcia i zaimprovizowane warsztaty samochodowe, ewentualnie przestrzeń wypełniają pracownicy przesiewane i suszone ziarna kawy, albo inne zajęcia na zlecenie firm transportowych.

Plac Bien-Aime, kiedyś najważniejsze miejsce w mieście, otaczają francuskie, rozbudowane wille, dawniej siedziby francuskich władz. Dziś plac jest nieco zapomniany, ciągle remontowany, otoczony monumentalnymi figowcami (banyan tree), pomiędzy którymi bezustannie grają w boule mieszkańcy, którzy akurat nie mają nic do roboty.

Życie miejskie przesunęło się dalej od oceanu, na szeroką, obsadzoną strzelistymi palmami aleję Independance. Tutaj jest też hotel de ville, czyli okazałych rozmiarów ratusz oraz mało używana dziś stacja kolejowa i deptak zmierzający wprost na miejską plażę, na której mieszkańcy spędzają czas wolny.

W niektórych rejonach bez trudu można zauważyć długowieczną obecność Chińczyków, całe kwartały miasta opisane są chińskimi ideogramami. Niegdyś to były miejsca targowisk, sprzedaży towarów, które przypływały statkami. Ale także widać i słyszać, muzeinów z nierzucających się w oczy minaretów, mużułmańskie diaspory, których jest całkiem sporo na wschodnim wybrzeżu. Głównie z powodu tradycji kontaktu tubylców z handlarzami z półwyspu Arabskiego.

Jadąc pociągami z południa, trzeba poświęcić sporo czasu na przekroczenie rozległych terenów opanowanych przez przemysł, głównie rafinerie i magazyny. Tutaj pracuje większość mieszkańców Toamasina. Dzięki przemysłowi miasto jest w miarę bogate. Dalej od starego, pofrancuskiego centrum, ulice są nadmiernie szerokie, chodniki to przekryte połamanymi płytami betonowymi, śmierdzące rynsztoki, przy których bezceremonialnie rozłożyło się wiele restauracji.

Te szerokie arterie wychodzą na miejską plażę, na której zamontowano kilka leciwych atrakcji dla młodzieży, a to jakieś karuzele napędzane siłą mięśni akrobatów wspinających się po ażurowej konstrukcji 'diabelskiego koła', a to samochodziki elektryczne z gumowymi zderzakami, zaimprovizowane stanowiska z kołem fortuny i innym hazardem. Tradycyjnie możliwość wygrania czegokolwiek jest magnesem nie do odparcia dla ludności z mniej cywilizowanych rejonów świata.

W wodzie pluskają się głównie młodzi i najmłodsi. Starsi okupują zadaszone ławki drewniane i stoły. Spędzają czas na świeżym powietrzu, może myślą że wdychają jod. Nikt się nie opala, bo ze zrozumiałych względów jest to działanie zupełnie pozbawione sensu dla mieszkańców Madagaskaru. Naprzeciw tej ferii zbiorowego spędzania czasu na piasku, a wręcz zabijania czasu najpośledniejszymi rozrywkami, stoją zacumowane w porcie wielkie statki oceaniczne. Trwa rozładunek, przelewanie ropy, ładowanie bananów, może wanilii. Statki mają 'najtańsze' bandery, ich wygląd potwierdza pochodzenie i majątność armatora. Wydają się cumować wręcz na plaży. Widocznie płycizna musi nagle się urywać podwodnym klifem, aby pomieścić te gigantyczne, pordzewiałe, obrośnięte glonami, obłożone z farby brzuszyśka. Nadbudówki również nie zdradzają przywiązania marynarzy do porządku. Brunatne liszaje rdzy spływają po białych ścianach pełnych okien, a dźwigi i rampy załadunkowe wydają się zbudowane wyłącznie z rdzy.

Nawet w dzień powszedni trudno zauważyć obroty tej wielkiej maszyny portowej, są tak ciche i ociężałe. A jednak port w Toamasina to okno na świat dla Madagaskaru. Eksportuje się głównie wanilię, o połowę mniej niklu. Jedną trzecią tego co wanilia, stanowi eksport goździków, a kobalt to już zupełna drobnica. Madagaskar nie jest zbyt bogatym w surowce i towary krajem, wręcz jest jednym z najbiedniejszych na tej planecie. Prawie 70% ludności uznanych jest nawet przez własny rząd za wielowymiarowo biednych, blisko 40% ludzi nie ma dostępu do czystej wody. Rolnictwo stanowi 29% PKB Madagaskaru, inwestycje w przemysł są ograniczane od lat niepewną sytuacją polityczną, ogromną korupcją i lichą sytuacją prawną. Francja jest głównym partnerem biznesowym, ale nie interesuje się ekonomicznie swoją dawną kolonią. Chińczycy bardziej inwestują w kontynent afrykański, na Madagaskar przeznaczając niewielkie środki.

Kolejne dni spędziliśmy na wybrzeżu, jadąc na północ od Toamasiny. Do tej pory poznaliśmy najważniejszą ekonomicznie drogę w kraju, teraz jechaliśmy drogą, która istnieje tylko dla mieszkańców wybrzeża i przedgórze centralnego masywu. Tutaj już się w transport nie inwestuje, droga powoli zanika w dżungli, piasku i błocie. Ale nadal jeździ tędy wiele samochodów osobowych ze stolicy, wybrzeże jest celem turystycznym. Nadmiernie obciążone i zdezelowane ponad wszelkie możliwe standardy busiki, mrówczym tempem, uparcie pokonują kolejne, głębokie dziury w drodze. Kiedy spojrzeć na dłuższy odcinek prostej, można odnieść wrażenie, że pojazdy to łodzie wykonujące slalom pomiędzy niewidocznymi pachołkami. Kołyszą się jakby na falach i wykonują dzikie manewry, czasami wjeżdżając do dżungli. Obrazek żywcem wyciągnięty z jakiejś bocznej trasy syberyjskiej. Połamany asfalt jest gorszy niż jego brak.

Siedząc dni kilka na wschodnim wybrzeżu Madagaskaru, w kurorcie typu Foulpointe, powszechnie nazywanym Mahalevona, można odnieść wrażenie, że ten kraj ma całkiem spora warstwę średniozamożnego społeczeństwa. To miejsce, do którego pielgrzymują ci najbogatsi mieszkańcy wyspy. Nie wychylając nosa poza Foulpointe można więc zdziwić się poziomem bogactwa Madagaskarczyków. Na piaskowych ulicach, pod hotelami i bungalowami krytymi strzechą liści palmowych, stoją całkiem drogie, nawet jak na Europę, samochody.

Ale przyjeżdżają tu także mniej zamożni i to oni właśnie tworzą całkiem pokaźnych rozmiarów tłum ludzi na niezbyt urodzivej plaży obstawionej drewnianymi, zadaszonymi ławkami i stołami, jak na leśnym parkingu w północnej EU.

Rafa koralowa jest oddalona o jakieś dwieście metrów od lądu. Tworzy to jakby wewnętrzny basen o charakterze płytkiego do kolan jeziora zielonkawej, zupełnie spokojnej wody. To w oddali, przed rafą rozbijają się w białych bałwanach fale oceanu. Doskonałe miejsce na rodzinne wakacje. Dzieciarnia brodząca w wodzie jak czaple, jest zabezpieczona przed falami i ewentualnymi rekinami. Szeroka plaża z twardego piasku służy za teren wypoczynkowy dla stacjonarnie spędzającej wolny czas starszyny, bezustannie mającej na oku młodsze pokolenie.

Nisza dla dokazującej w hałasie muzyki i emocjonujących rozrywek młodzieży, jest mikroskopijna. Czasem jakaś grupka z nieokreśloną energią w spojrzeniu wypożyczy quady i pędzi piaskowymi uliczkami, rozganiając strwożoną publiczność. Czasem znajdują jakiś zakątek na uboczu i ogłaszają do nieprzytomności zmysły jazgotem niby-muzyki, popijając droższe od rumu piwo. Ale Foulpointe jest głównie miejscem dla rodzinnych wakacji. Być może tylko tacy na Madagaskarze mają pieniądze i wolny czas, coś czego innym, głównie młodym, nawet z miast, brakuje.

Trzeba spacerować daleko na południe, aby dojść do takiej plaży, która zderza się z realnymi wodami oceanu Indyjskiego, aby móc rzucić się w jego fale bezpośrednio z piasku. Tam podobno jest już mniej bezpiecznie, z pewnością znajdzie się wielu, którzy cię o tym poinformują, poczuwając się do dumy z dobrze spełnionego obowiązku. Tak więc przez pięć dni pobytu w tym raju dla madagaskarskich turystów, wędrowaliśmy każdego popołudnia daleko poza plażę właściwą, dla której walą tutaj tłumy, aby wskoczyć w prawdziwy ocean, bez asysty hałaśliwej gawiedzi wokół.

Podróż to nieoczekiwane zbiegi okoliczności. Przywykliśmy zbiegami okoliczności nazywać to co nas przyjemnie zaskakuje, bo jeśli nieprzyjemnie, to już są przygody. Pewnego dusznego dnia wyszliśmy późnym porankiem przed nasz hotel w Foulpointe. To był 1-wszy stycznia, mimo późnej pory, kuracjusze w otaczających nas pensjonatach dopiero podnosili głowy znad poduszek. Słońce jednak nie zaspalo, prażyło z ochotą, jakiej niełatwo się spodziewać po gwieździe w średnim wieku. Roztopiało nasz zapał do wędrowania aż do głównej drogi z plecakami, by tam czekać w skwarze na jakiś taxi-brousse.

W tej właśnie chwili podjechała nowa Toyota Fortuner, a z uchylonego okna wychylił się uśmiechnięty Malgasz i zapytał, czy nie potrzebujemy podwózki. Ja bym odmówił, bo takie usługi są dla nas zbyt drogie, ale Iwona nigdy nie traci nadziei na łut

szczęścia. I tym razem się udało. Pan chciał od nas 36zł, ale zbytnio nie opierał się targom Iwony i spuścił cenę do 27zł za kilkugodzinny kurs do Toamasina.

Spędzał sylwestra ze znajomymi, ponieważ miał przerwę w pracy. Zawiózł firmowym samochodem turystów dyplomatycznych na rozlewiska Pangalanés i miał trzy dni wolnego. Dziś akurat wracał, aby ich odebrać z łodzi, którą podróżują. A przede wszystkim akurat przejeżdżał w tym momencie, kiedy wychodziliśmy z hotelu.

Złapanie dziś transportu do miasta graniczyło z cudem. Może tylko 10% busów kursowało normalnie, a zapotrzebowanie na ich usługi wzrosło, bo po sylwestrze ludzie wracali tłumnie do domów. Droga była dość pusta, ale nie sprawiło to, że pojechaliśmy szybciej. Potężne dziury, wyrwy wymyte deszczami i wyjeżdżone kołami samochodów, oraz połamany asfalt, skutecznie nas hamowały. Standardowe zawieszenie Fortunera nie należy do komfortowych, ani do specjalnie przygotowanych na takie drogi. Z pewnością jest bezpieczne, bo safety is first. Było wygodnie, klimatyzacja przyjemnie chłodziła, ale podskakiwaliśmy tak samo, jakbyśmy jechali zdezelowanym Sprinterem.

Nasz dobrodziej okazał się nam bardzo dobrym angielskim, chociaż z śmiesznym akcentem. Gęba mu się nie zamykała, ale przy tej okazji Iwona wypytowała go o najprzeróżniejsze, madagaskarskie sprawy. Dowiedzieliśmy się jakiego to złego prezydenta wybrało społeczeństwo w ostatnich wyborach. Jak giną fundusze na rozwój infrastruktury transportowej, rozkradane przez urzędników. Jak są zagospodarowywane dotacje państw zachodnich, ale także jak zła jest sytuacja szkolnictwa państwowego, a jak drogie jest szkolnictwo prywatne, to samo ze służbą zdrowia. Ogólnie sytuacja gospodarcza na Madagaskarze jest obrazem nędzy i rozpacz, i na jej czele stoi przystojny prezydent, DJ z zawodu zresztą. A żyć trzeba, nie ma innego wyjścia.

Biznes jakoś kwitnie, może wszystko trzeba załatwiać za łapówki. Ale przecież to nie jest taki zły system jak już się go pozna. Co za różnica czy płacisz ustawowy podatek od umowy, od pozwolenia, czy licencji, czy płacisz łapówkę. Podatek nie gwarantuje szybko obsłużonego petenta. Sprawiedliwy, uczciwy system urzędów, w większości przypadków jest trudniejszy w obsłudze niż korupcja. Kiedy płacisz pod stołem, wiesz że urzędnik cię będzie szanował i na pewno załatwi twoją prośbę jak najszybciej się da. Oczywiście dostęp do urzędów dla biedaków staje się trudniejszy, ale oni i tak żyją na marginesie głównego nurtu, są samowystarczalni w swojej niszy, najczęściej na głębokiej prowincji. Oni się nie liczą w tym wyścigu szczurów do dobrego życia.

System emerytalny w 'dzikich' krajach nie zdejmuje z obywateli poczucia odpowiedzialności za własne życie. Rozdawnictwo socjalne, które w Europie stało się częścią oczywistej rzeczywistości, tutaj praktycznie nie istnieje. Państwo nie służy temu, aby wspierać swych obywateli, ale po to by sprawować władzę. Jest kontynuacją feudalnej idei hierarchii społecznej. Politycy to uprzywilejowani przywódcy, reszta jest trzodą hodowlaną, częścią własności, jak terytorium, czy zasoby naturalne. Jedyna zmiana, to teoretycznie demokratyczne wybory. Teoretyczne nie tylko z powodu oszustw, ale także z powodu samej zasady demokracji ilościowej.

Wyborca jest jak klient sklepu. Może wybierać jedynie spośród towarów, jakie właściciel sklepu uznał za stosowne wystawić na półkach, tak naprawdę w wyborach państwowych, wybór jest jeszcze bardziej zawężony i niezróżnicowany. Kupujący może wybierać pomiędzy pięknymi opakowaniami, zachęcającymi reklamami, a w przyciągających zmysły papierkach, zawinięte są podobne do siebie, cuchnące purchawy. Klient takiego sklepu zawsze pozostaje w poczuciu bycia oszukanym, tym większym, im potężniejszy spostrzega rozróżnienie między reklamą, opakowaniem, a treścią. No cóż. Tak się dzieje wszędzie, ale zdecydowanie to klient, przez swój popyt, tworzy sklep takim, jakiego otrzymuje.

Madagaskarczy, podobnie jak Ukraińcy, oczekują mesjasza, jakiegoś supermana, najlepiej kogoś z zewnątrz, kto wszystko naprawi. Bo przecież wiadomo co należy zrobić, trzeba się jedynie na to zdecydować. Cuda co jakiś czas się zdarzają, ale w odległych, znanych jedynie z nazwy krajach. Cóż bowiem zwykły obywatel Madagaskaru, czy Polski, wie o jakiejś tam Argentynie, albo co wiedział kiedyś o Nowej Zelandii. Z drugiej strony, wiara w pozytywne zmiany na drodze postępu jest w każdym narodzie bardzo niska. Chociaż i takimi drogami da się czasami coś naprawić, jak w Polsce, kilkadziesiąt lat temu.

Tak sobie dyskutując o rzeczach ważkich dla przyszłości całego narodu, nieistotnych dla tej akurat chwili, kiedy łamiemy zawieszenie na drodze, której nikt nie naprawiał od dekad, dojechaliśmy do Toamasina i zakwaterowaliśmy się w tym samym, dusznym, ciasnym hotelu przy głównej, hałaśliwej ulicy. Umówiliśmy się z naszym kierowcą, panem Mamy, na wczesny poranek, właściwie jeszcze noc, godzinę przed świtem. Ma nas zabrać w dalszą drogę, do oddalonej o dwie godziny jazdy po madagaskarskich drogach, wioski Manambatu, nad jednym z jezior rozlewisk Pangalanés.

Jezioro Farihy Rasoabe to płytka, piaszczysta, kwarcowa niecka, wypełniona niezbyt przejrzystą, gorącą wodą. Zanurzenie nogi przy brzegu, w upalny, letni dzień, niczym nie różni się od wstąpienia do domowej wanny wypełnionej przyjemną, gorącą kąpielą, w zimowy wieczór, w Polsce. Nawet bardziej, bo przypomina czasy wspólnych, rodzinnych kąpieli, jeszcze tak niedawno, paręset lat temu, na wsi polskiej.

Wody jeziora służą małej wiosce za rezeruar wody pitnej, miejsce porannych ablucji, a także popołudniowej przepierki i całodobowego spuszczenia ścieków. Takich wioseczek rybaków, którzy teraz bardziej obsługują hotele dla przyjezdnych, jest tu kilkanaście, na rozlewiskach Pangalanes. Im mniejsza wioska, tym droższe hotele i trudniej się do niej dostać bez własnego transportu. Okres świąt końca grudnia i początku stycznia, nadal trwa, przynajmniej do pierwszej niedzieli. Iwona nie miała łatwego zadania spacerując od hotelu do hotelu w poszukiwaniu nie tylko wolnego, ale także taniego pokoju. W końcu zdecydowaliśmy się na coś z wyższej półki.

Nawet na Madagaskarze można zbudować hotel w standardzie europejskim. Teraz wiemy co nas mija z powodu małych funduszy. Pieniądze jednak uprzyjemniają życie, sprawiają że jest łatwiejsze do zniesienia, nawet w takim dusznym klimacie jak na wybrzeżu Madagaskaru w lecie. To przygnębiające stwierdzenie dla "białego Murzyna", tymi w końcu jesteśmy według Normana Mailera. Rzucić - a niech tam, dziś nie oszczędzamy! - i na chwilę zetknąć się z oczywistością, że tak wiele przyjemnego nas mija z powodu tak marnej rzeczy jak pieniądze.

Okolice jezior Farihy Rasoabe i Dobo, okazały się całkiem przyjazne dla wędrówek w spiekocie słońca. Może woda nie dawała ochłody, ani przyjemności zanurzania się w niej, ale podmuchy wiatru znad bliskiego oceanu już tak. Wspięliśmy się nawet na pagórek o nazwie Montage D'Amour. Ledwie 29 metrów w pionie, a już można było prawie wyzłazić ducha w tej spiekocie i wilgotności. Można też było zobaczyć fale oceanu Indyjskiego za wąską mierzeją, po której tak niedawno jechaliśmy pociągiem w wieczornych ciemnościach. Szkoda, że nie udało się nam pojechać tamtędy w dzień.

Wzgórek pachnie rozgrzany na słońcu igliwem rosnących tu sosen. Jak dotąd na Madagaskarze nie mieliśmy okazji podziwiania przyjemnych zapachów w nadmiarze. Suchy jak pieprz klimat temu nie sprzyja. Tutaj zmysłem powonienia przenieśliśmy się do rozgrzanej letnim słońcem Chorwacji, a nawet na Peloponez. Co by nie mówić, przenieśliśmy się do przyjemniejszych od rzeczywistości wspomnień. Ale czyż rzeczywistość kiedykolwiek dałaby radę wybrać ze wspomnieniami?

Długo jeszcze wędrowaliśmy brzegiem jeziora Farihy Rasoabe, a potem zagłębiliśmy się w nieco podmokłą dżunglę, przy jeziorze Dobo. Trochę wody, a pojawiły się inne, nieznane nam jeszcze rośliny. Jagody podobne do tych z północnej Europy, ale trzy razy większe. Zachęcały pulsującym w słońcu błękitem pośród zieleni, chciałoby się je zjeść. Dzisiejszego człowieka, od takich przygodowych degustacji powstrzymuje rozsądek. Ale jak to kiedyś bywało, jak ludzie dowiadawali się, co jest smaczne i zdrowe? Czy wysyłali wioskowego głupka na testy, bo takiego nie szkoda? A może mieli jakiś szósty zmysł, który na drodze ewolucji, przyjmowania bardziej skomplikowanych możliwości, utracili. Tak jak otaczający nas ludzie na zapadłych wsiach Madagaskaru.

Wydają się zupełnie nie zniechęceni okolicznościami w jakich żyją, wręcz są bardziej radosni, beztroscy, od tych, którzy tylko przejeżdżają ich wioski w nowych samochodach. Od tych, którzy coś porzucili, aby coś zyskać. Coś, co w ich świecie ma szczególną wartość i jest nazywane cywilizacją, komfortem życia. Może kiedy wieśniak dowie się czego mu brak i zapagnie to mieć, też przestanie czerpać radość ze swego życia, które dotąd wydawało mu się czymś tak naturalnym i pełnym. Widywałem już podobne sytuacje w innych krajach rozwijających się. My, ludzie biali, nazywamy to postępek.

Biała, kwarcowa plaża jeziora Farihy Rasoabe, w popołudniowe godziny pulsuje muzyką. Wakacjusze gnieźdzący się w cieniu zadaszonych barów, nieco śmieiej wylegają na piasek, czasami nawet do wody. Istnieje taka możliwość, że trochę w cieniu zmarzli i zechcieli popluskać się w jeziorze, aby się ogrzać. Wakacje w stylu madagaskarskim, to wakacje rodzinne. Dzieci jest tyle samo co dorosłych, młodzieży widzi się mniej. Być może raczej miał nasz nowy znajomy, kierowca Mamy, że młodzież przyklejona jest do telefonów i nie ma czasu na jakieś plaże. Z tych telefonów czerpie chyba wiedzę o własnej tożsamości. Bo nawet tu, na Madagaskarze, wielu jest niezdecydowanych także w temacie tak oczywistym i osobistym jak płeć.

Kolejnego poranka los znowu zafundował nam zbieg okoliczności. Wygląda na to, że nas od jakiegoś czasu lubi. Chyba takie powziął sobie noworoczne postanowienie.

Może nie udało się nam złapać lokalnego busika marki Nissan, by nas podwiózł 7 kilometrów do głównej drogi Toamasina-Antananarivo, bo akurat dziś padł mu silnik, ale za to złapaliśmy Sprintera, który od razu zawiózł nas do pobliskiego miasteczka Brickaville. Tam utknęliśmy na blisko cztery godziny.

Spędziliśmy je na szutrowej, zakurzonej, głównej ulicy, w południowym słońcu w zenicie. Ujęło to nam trochę zdrowia i sporą dawkę sił. Ten bezruch, niemożliwość ruszenia się, oczekiwanie na obiecany co chwilę przez panią bileterkę taxi-brousse. Pilnowanie leżących w pyle drogi plecaków, bo przecież zaraz je ukradną. Tak przynajmniej wciąż nas przestrzegają. Popijanie czegoś zimnego, co cukrem pobudza tylko pragnienie. Wysiadywanie na zmianę, na drewnianym, chyba specjalnie zaprojektowanym dla niewygody, zydelku. Przecieranie oczu z kurzu podnoszonego przez lichy, ożywczy chłodem zefirek. Wyczekiwanie chmurki, by przesłoniła to przekłete słońce.

Z braku zajęcia podglądaliśmy życie tego małego miasteczka, codzienne sprawy ludzi na głównej ulicy, będące jednocześnie najruchliwszą trasą w kraju. Każda ciężarówka mozoliła się na dziurach wzniesając tumany kurzu. Czasami zatrzymując się, aby zabrać kogoś na stopa. Samochody letników przemykały szybciej, wracały do stolicy z nadmorskich kurortów. Raz, pogwizdując przejechał pociąg po torach, tuż za budynkami. Pewnie towarowy, bo dziś nie było w rozkładzie pasażerskiego. Na tą okoliczność wstrzymano ruch samochodów na moście ponad szeroką i płytką rzeką Rianila. Nowy most jest trochę kolejowy, trochę samochodowy. Tory biegną zatopione w nawierzchnię dla pojazdów. Filary starego mostu sterczą beczynn timer tuż obok, mocząc nadgryzione czasem stopy w ciepłej wodzie rzeki.

Każdy przyjazd busika witaliśmy z nadzieją, że nas zabierze. Ale wszystkie były zapchane po sufit. Każdy z nich był też witany z nadzieją na jakiś zarobek przez liczne dziewczęta handlujące czymkolwiek do jedzenia. Pracują w tym skwarze i kurzu codziennie, a nie tracą radości życia. Chowają się w cieniu pomiędzy przyjazdami busów. Plotkują, śmieją się, bezustannie poprawiają fryzury, sploty długich warkoczy. Tutaj modne jest wplatanie we własne, bujne włosy, sztucznych warkoczy w fantazyjnych kolorach.

Ta ulica jest jak mała wioska. Każdy naganiacz transportowy, każdy riksiarz, co bezustannie dopompuje koła w swojej rowerowej puss-puss, każda sprzedawczyni, hotelarz, kramarz, sklepikarz, kierowca busika, wszyscy znają się, tworzą jeden organizm, taką firmę świadczącą różnorakie usługi dla przejeżdżających, dla przyjeżdżających ze wsi na zakupy. W końcu, po czterech blisko godzinach, ich twarze nawet nam wydały się już znajome.

Rozpoznaliśmy, czym każdy z nich się zajmuje, zaczęliśmy uczyć się ich charakterów, rozróżniać sposób ubierania się. Gdybyśmy znali tutejszy język, albo mieli pod ręką 3PO, poznalibyśmy ich rodziny, historię, marzenia. Przez wspólne kiblowanie na tej zakurzonej, spalonej słońcem, hałaśliwej ulicy, stali się nam bliżsi.

Młody murzyn, o typowej dla Afryki sprężystej, muskularnej budowie ciała, dziś wrzucił na grzbiet wyprasowanego, białego T-shirta z reklamą rappera 2-pack. Na tą okoliczność przybrał lekko przygarbioną postawę, nonszalancki styl zamasztygo pociągania klapkami po ziemi i chmurne spojrzenie. Gderał pewnie jak zawsze, zalewając tubalnym basem te wolne przestrzenie, których nie wypełnił ryk silników ciężarówek. Jowialnie poklepywał po łopatce ojca rodziny czekającego na jakiś transport do stolicy. Zapewniał, że już lada moment coś się wymyśli - spokojna twoja rozczochrana, wujek 2-pack wszystko załatwi! Obracał się na pięcie i już wmuszał uśmiech numer pięć na usta i prosto w oczy kierowcy nadjeżdżającego TIRa. Robił przy tym znany na całym, autostopowym świecie gest kciuka, robił za ojca wielodzietnej rodziny, który wraz z matką, siostrą, żoną i trzema synami koniecznimer dziś w południe musi jechać do Tana. Kiedy ciężarówka nic sobie z jego błaznowania nie robiąc, omiotła go tumanem startego na pył żwiru drogi, nie tracił rezonu. Jednym płynnym ruchem wyciągnął papierosa z oferty ulicznego handlarza dymkiem na sztuki i wetknął między ucho, a wygoloną czaszkę.

W chwili kiedy jego strategiczny konkurent, po drugiej stronie ulicy, wysiłał się, by złapać okazję dla pięknej, wyniośle milczącej dziewczyny w ciasnych jeansach i nabrzmiałej w całkiem odpowiednich miejscach bluzce ze spandexu, nasz 2-pack wyklócał się o parę wymiętolonych banknotów. Jego szefowa, pani która dawno już straciła powab w fałdach tłuszczu, nie dawała za wygraną. Też musi z czegoś żyć. Obuta w rozciągnięte sandaalki z plastikowego tworzywa, zbyt małe na rozczłapane w codziennej bieganinie stopy, zbyt filuterne na zwalistą tuszę właścicielki, zadziwiająco zwinnie wymijała jadące pojazdy, jednocześnie mając oko na tych, którzy być może mają ochotę na płatne towarzystwo. Najwyraźnimer madagaskarscy kierowcy, podobnie jak ja, kiedy już mają znieść czyjaś obecność w samochodzie, to woła coś za ten trud dostać w zamian.

To właśnie ta pani w figlarnym kapelusiku, zadartym ponad czołem na modłę Johna Wayne'a, miała zająć się naszym transportem. Kusiła niską ceną biletu na taxi-brouse, a my, ufni w jej zapewnienia, czekaliśmy w spiekocie i kurzu aż się wyczerpie nasza cierpliwość.

Ale w końcu podróżnik zawsze rusza w drogę, a ten mały wycinek świata, który wydaje mu się, poznał tak dobrze i całkiem przypadkowo, pozostanie za nim i będzie trwać dalej już bez jego udziału. Nigdy tu nie wróci i nigdy nie dowie się, jak potoczyły się dalej

losy tej panienki w sukience, która biegła boso po rozgrzanych kamieniach wokół busa, zachwalając swoje owoce. Może wyjdzie za mąż, złapie na swój prowincjonalny, czysty i niewinny urok jakiegoś przejeżdżającego turystę ze stolicy i wyrwie się stąd, zostawiając machającą jej na pożegnanie z zawiścią, może tylko z zazdrością koleżanki. A może śmiejąc się i figlując z chłopakami naganającymi pasażerów do busów, nieopacznie wpadnie pod ciężarówkę i skończy źle. To co jest, to czego nie poznaliśmy do końca, a przede wszystkim to co może być, zostawiamy za sobą, jadąc prosto w kolejne, już tylko nasze nieznane.

A jak pojechaliśmy? W końcu Iwona wydebiła podstępem od pani bileterki, że żadnego busa nie ma, są tylko złapane okazje na drodze. Więc sama złapała pierwszy lepszy pick-up jaki przejeżdżał i dwóch panów wracających znad oceanu do domu, do Antananarivo, zabralo nas do Andasibe. Jeden jako żywo przypominał tego aktora Samuela L. Jacksona, a drugi był nieco mrukliwy, przynajmniej dopóki nie wypił sobie piwka. Trasa przebiegała nam dość spokojnie mimo popsutego sprzęgła w Nissanie i prób konwersacji po francusku. Okazało się, że Samuel jest znajomym naszego znajomego z Antananarivo, co potwierdził dzwoniąc do niego. Jaki ten Madagaskar mały!

Ledwie wznieśliśmy się na 250 metrów ponad ocean, a ta dusząca wilgotność przestała wyciskać z nas siódme poty. Mokra koszula teraz wydawała się chłodzić na wietrze wpadającym przez otwarte okna samochodu. Temperatura się nie zmieniła, ale wilgotność spadła do tej znanej z letniej pory w Polsce. Coś czego nie widać, a ma tak silny wpływ na nasze ciała, a przez to na naszą psychę, na percepcję otoczenia. Dzień stał się przyjemniejszy. Każdy widok gór za oknem sprawiał więcej satysfakcji z podróży. Zmysły ponownie zaostrzyły się i wyczuliły na nowy świat jaki nas otaczał. Już nie odliczaliśmy czasu udręki, ale wykorzystywaliśmy godziny jazdy samochodem przez góry, wioski, doliny rzek, jakich jeszcze nie widzieliśmy, a łaknęliśmy poznać.

Wjeżdżając w góry zauważyliśmy wyraźną poprawę nawierzchni drogi. Nadal dziur było sporo, ale teraz można było jechać szybciej. Im bliżej stolicy, tym asfalt poprawiał się z każdym kilometrem. Pojawili się też przydrożni żebracy. Bezceremonialnie wyciągali proszącą dłoń w kierunku nadjeżdżających. Niektórzy przejawiali inicjatywę i tym co znaleźli na poboczu, łatali dziury w drodze.

Ostatni raz, taką społeczną inicjatywę poprawy strategicznej infrastruktury widziałem na Ukrainie, w 2014. Wtedy młodzież szkolna zaopatrzona w łopaty i taczki, wypełniała godziny prac społecznych, coś tak jak ja kiedyś sadziłem las pod Szczecinem. Malgaskie boscie chłopaczki biegały przy zwalniających na dziurach samochodach, nieustępliwie wyprasząc jakieś drobne. Nasz kierowca miał na tą okazję przygotowane, pogniecione, zatłuszczone banknoty o najniższych nominałach, które już trudno było odczytać spod brudu.

W każdej kulturze instytucja dawania jałmużny ma inny fundament. Tutaj na Madagaskarze najsilniej zakorzeniło ją prawdopodobnie chrześcijaństwo. Najbardziej reprezentatywny jest protestantyzm, chociaż trudno określić, jaki procent społeczeństwa jest praktykującymi chrześcijanami. Kolejne badania statystyczne dają najczęściej sprzeczne wyniki. Być może dlatego, że nie zadawano pytania - czy jesteś wyznawcą jeszcze jakiejś innej religii.

Tym niemniej dawanie grosza żebrakom na Madagaskarze bardziej przypomina wymuszone prawem, niechętne płacenie podatków. Nie ma w tym wyniosłości nuworyszy, ani machinalnych działań, jak wiązanie sznurówek, coś co jest powszechne w kulturze hinduistycznej. Nie jest to także dawanie świadome, z ojcowskim poczuciem nagany, jak w kulturze konfucjańskiej, czy żydowskiej. Ani ofiara w poczuciu dobrze spełnionego obowiązku społecznego, jak w krajach muzułmańskich, a tym bardziej z poczucia winy i litości, jak w białym świecie chrześcijańskim. Tutaj, na Madagaskarze rzuca się te zmiętolone, brudne wartościowe papierki trochę na odczepnego, czasami z krzywym uśmiechem na ustach.

To jest transakcja, druga strona nie jest przecież automatem wbudowanym w ścianę budynku, ale żywym człowiekiem, emocjonalnie reagującym na dotację. W Indiach biały może poczuć się niespełniony, bo żebrak w reakcji na gotówkę położoną z szacunkiem na jego wyciągniętej brudnej dłoni nie zaspokoi intencji dającego pełnym zaangażowania - niech ci bóg wynagrodzi. W hinduizmie jałmużna jest właśnie transakcją w pełnym tego słowa znaczeniu. Dający kupuje dobry los, potocznie u nas nazywany karmą, a żebrak sprzedaje się jako pośrednik do instancji boskiej. Nikt przecież nie wymaga od kioskarza sprzedającego gazety, że będzie przy każdym egzemplarzu płaszczył się w podzięcie dla kupującego, to tylko transakcja. Żebrak odwraca głowę i dumnie kroczy do następnej ofiary swej kościstej, wyciągniętej, bezceremonialnie ciukającej przechodniów w żebra, ręki.

Madagaskarscy żebracy coś mamroczą pod nosem w podzięcie, ale to jest też na odczepnego, czasami jakby żartem, podobni w intencji dających. Ta nieszczera obcesowość i lekceważenie ma pokryć jakieś zażenowanie sytuacją, czy może wymuszone procedury

zachowań społecznych. Tak więc stosunek ofiarujący i proszący jest zachowany na podobnym parytecie zaangażowania emocjonalnego. Do dysonansów dochodzi jedynie podczas zderzeń kulturowych, wtedy biali nie do końca wie, jak się znaleźć w sytuacji.

Ciągle jechaliśmy serpentynami w górę, wznosząc się na prawie 1000m n.p.m., w rejon parku Andasibe. Nasz samochód z niekłamany trudem współpracował ze swym właścicielem i kierowcą, panem przypominającym jako żywo Samuela L. Jacksona. Tylne, lewe koło co i rusz wpadało w radosne i hałaśliwe wibracje, próbując pokonywać wkomponowane w drogę dziury. Brak amortyzatora niekorzystnie wpływał na te usiłowania. Ale to był mniejszy problem.

Najwyraźniej hydrauliczne sterowanie sprzęgła zaciągnęło trochę wilgoci, albo powietrza i działało nie do końca według planu panów japońskich inżynierów z Nissan company. Nasz Samuel wydawał się tą niedogodnością w ogóle nie zrażony. Poświęcał jedynie nieco więcej siły na wbijanie biegów, pomimo protestów już i tak nadwierzonych życiem synchronizatorów. A zmieniać biegi na takiej wyboistej drodze trzeba często.

Zdarzają się spore odcinki dość dobrego asfaltu, a potem dziury jak po niemieckim bombardowaniu Junkersami. Bardzo precyzyjnym, bo leje po bombach pojawiły się tylko na drodze. Do taktu zgrzytającym trybom skrzyni biegów, wtórowały prawe drzwi. Zamek wymagał natychmiastowej regulacji, aby dało się je zamknąć w pełni. Ale przecież można je przytrzymać łokciem, aby nie tłukły jak wieko od trumny nowozelandzkiego wampira, kiedy idzie na pełnię.

Taki właśnie sposób na radzenie sobie z techniką wybrali sobie Madagaskarczy. Jeśli coś przestaje działać, to nie zwracamy na to uwagi, może się samo naprawi, a na pewno nikt postronny nie zauważy. Kiedy jednak pomimo zastosowania tej skądinąd oryginalnej metody, jest gorzej, to należy przytrzymać ręką, przywiązać sznurkiem, wetknąć jakiś kawałek kijka, po prostu poświęcić nieco więcej uwagi i wymyślić coś, co jeszcze na jakiś czas ukryje pomstowanie i wołanie o pomoc mechanizmów.

Za dni parę jechaliśmy kolejną okazją, do Tana. Zabrał nas taksówkarz, który zawiózł turystów do Andasibe i wracał na pusto, chciał dorobić, łatwo się było z nim targować. Wiózł nas prawie nowym Renault Logan sedan. Takim właśnie parę lat temu podróżowaliśmy po Kolumbii. Tym razem, pan taksówkarz próbował ignorować krańcowe wyczerpanie łożysk w prawej, tylnej piaście. Całkiem mu się to udawało, mimo że więcej uwagi musiał poświęcać przerywającemu pracę systemowi wysokiego napięcia na silniku. Uważałem, że Malgasze nie mają podzielnej uwagi, a jednak się myliłem. Pan po prostu czynił wysiłki by unikać wciskania w dechę pedału gazu, kiedy obroty silnika spadają w okolice 900-1000 i wtedy jakoś silnik nie przerywał. Pewnie mamrotał wtedy do siebie - przecież dojedziemy do celu, a jak silnik stanie, albo tylne koło odpadnie, to wtedy będziemy się martwić, po co się stresować na zapas.

Całkiem powszechnym sposobem zjeżdżania z długich pochyłości w górach jest tutaj wytracanie prędkości jedynie przez użycie hamulców, nie stosuje się hamowania silnikiem. Może po prostu jest to fady. Tak często określa się tu tematy, działania tabu, nienaruszalne, nietykalne dogmaty, część tradycji nie podlegająca ewolucji, ani nawet dyskusji. Coś jak świnie w islamie, krowy w hinduizmie, dziewictwo Maryi w chrześcijaństwie. Te fady są inne w każdym regionie Madagaskaru, czasami są różne nawet w jednej wiosce, zależy przedstawiciela którego klanu zapytać.

Na pewno nie uzyska się wytłumaczenia, w żadnej tradycji nie umieszcza się bowiem racjonalnych argumentów, by przekonywać kogokolwiek. Tradycja jest jak konstytucja w czasach nowożytnych. Ktoś ją napisał, ktoś kto wiedział co pisze, może to nawet jakoś uzasadnić w czasie pisania, ale nie dołączył dowodów do treści, interpretację pozostawiając potomnym. Doskonale wiadomo jak nacechowana fałszerstwami i zniekształceniami jest interpretacja przepisów, czy praw tradycji. A może jest to furtka, dzięki której tradycję dostosowuje się do wciąż zmieniającej się rzeczywistości. Dziś jedynie znawcy tematu mogą dywagować o tym dziewictwie Maryi, potrzebie wyłączenia wieprzowiny z jadłospisu Arabów w czasie plagi chorób świń, walki króla Ashoki z braminami o władzę, z której to wynikł zakaz spożywania wołowiny w hinduizmie.

Tak czy inaczej, małe samochody, czy ciężarówki, w przeciwieństwie do dość górzystym terenie Madagaskaru, na zjazdach nie używają hamowania silnikiem. Co skutkuje dość powszechnym swądem palonych okładzin hamulcowych. Ale to nie jedyny występki wobec prawideł odpowiedniego prowadzenia samochodu. Powszechne jest także, jak ja to nazywam - 'duszenie kota'. Z pewnością Malgasze nauczyli się tego proceduru od naszych taksówkarzy, albo odwrotnie, w każdym razie jazda na piątym biegu z prędkością 30km/h jest powszechna. Biegi zmienia się w okolicy 1000 obrotów silnika. Nie ważne czy silnik jest wysokoobrotowy, czy nisko. Istnieje tylko jedna zasada: redukujesz bieg wtedy, kiedy silnik zaczyna się krztusić i już prawie jest uduszony, obroty powyżej 2000 to twój wróg. Zapewne to wrodzona oszczędność i brak wiedzy technicznej kierują tymi ludźmi. Nie bez kozery wyłączają wszystkie odbiorniki elektryczne, łącznie z dmuchawą

nawiewu w upał i światłami aż do zupełnej ciemności, żeby tylko oszczędzić na prądzie. A co daleko szukać, w Poznańskim kierowcy nie używają świateł drogowych, czyli 'długich' - savings before safety! I przed zapobiegliwością, bo 'duszenie kota' to niszczenie silnika, który przy tak niskich obrotach nie ma odpowiedniego smarowania w stosunku do obciążenia. Do innych przewinień można dorzucić hamowanie na dziurach, nieprecyzyjne ich omijanie, ale przynajmniej jeżdżą dość wolno, przynajmniej w porównaniu do kierowców azjatyckich. To na pewno poprawia statystykę wypadkowości, przy tak zniszczonych drogach, pojazdach, braku umiejętności powożenia.

Samochodów tu nikt nie naprawia, dopóki da się jeszcze jakoś jechać. A nawet wtedy, kiedy drobnotka, którą można było w porę naprawić tanim kosztem, rozwali w końcu pół samochodu, naprawy dokonuje się w taki sposób, aby ruszyć gablotę w przód i aby jeszcze jakiś czas się toczyła. Resztę naprawi się później, może wieczorem, kiedy wreszcie będzie można poświęcić się w pełni myciu i szorowaniu poobijanej karoserii, łącznie z oponami i wewnętrzną stroną nadkoli. Czystość przede wszystkim, reszta jest mniej istotna.

Myliłby się ten, kto sądzi, że na Madagaskarze z częściami jest tak krucho jak na Kubie. To, że wyspa, to jeszcze o niczym nie przesądza. Części do wszelkich pojazdów na Madagaskarze są dostępne i wcale nie tak drogie. Jak kogoś stać na stosunkowo drogie paliwo i samochód, to bez problemu stać go na części zamienne, także nowe oleje i części eksploatacyjne. Ale z jakiegoś nieodgadnionego powodu, pewnie umiejscowionego w mentalności mieszkańców tej wyspy, napraw, ani czynności codziennej obsługi pojazdów się nie dokonuje w porę, lecz zawsze wtedy, kiedy nie ma już innego wyjścia. Oczywiście Malgasy nie wymyślili takiego sposobu użytkowania pojazdów, czy innych sprzętów mechanicznych. Ten model nonszalanckiego, a na pewno niefrasobliwego postępowania jest powszechny nie tylko w Afryce, ale i na całym, mniej cywilizowanym świecie, a zapewne także i w cywilizowanej Francji.

W końcu dojechalismy do Andasibe i do znanego już nam Marie Lodge. Do krainy drewnianych wózków postawionych na starych łożyskach kulkowych. Te łożyska są kołami, albo raczej kółeczkami tych drewnianych konstrukcji, często ze skórną, przednią osią. Toczą się z hałasem po asfalcie, akurat w tych górskich wioskach dość dobrym. Młodzieńcy przewożą nimi najrozmaitsze towary od dostawców do sklepów, wodę z plastikowych baniakach z rzeki do domów, albo po prostu robią sobie z pełną frajdą puste przejazdy z górki.

Taki sprzęt nie ma naturalnej tendencji to nadmiernego rozpędzania się na pochyłości, nie wyposaża się go fabrycznie w hamulce. Ma tylko zamontowany patent ze starej opony, który ma służyć jako hamulec postojowy. Zdzierają się sam bieżnik z opony i taki półmetrowy kawałek przybija dwoma gwóздkami do drewnianej ramy wózka. Kiedy chcemy unieruchomić nasz pojazd na stromym odcinku drogi, najeżdżamy jednym z łożysk na oponę, a te dwa gwózdki trzymają wtedy taki podkład, aby nie dało się po prostu po nim przejechać.

Hurgot toczących się, starych łożysk metalowych po asfalcie jest typowym dźwiękiem tej prowincji. Miesza się o poranku z paniem kogutów, akurat tych, które zajmują się swoją trzódką kur, a nie szykują do walki. Turnieje kogutów są na Madagaskarze całkiem popularne. Jeden, zupełnie przypadkowo zaimprovizowany, mogliśmy oglądać na stacji kolejowej.

Po długich pertraktacjach udało się nam wypożyczyć Toyotę, niestety z przywiązaniem do niej kierowcy. Tak jest taniej. Gdybyśmy chcieli wziąć Toyotę bez kierowcy, to nie dosyć, że bez klimatyzacji, to o 33% drożej, a tanio nie jest, wiadomo... to przecież Afryka. Płacimy 60EUR za dzień korzystania z samochodu, plus paliwo. Afrykański poziom cen turystycznych. Wszystko co się dzieje wokół białego, musi być drogie, bo dotyczy białego, jego statusu, potrzeby komfortu, wyjątkowości sytuacji, odmienności, być może zaszłości i możliwości finansowych. Czy zaimportowali od nas zauważanie granic pomiędzy białym a czarnym, czy sami je wytworzyli z naszym udziałem, czy własnej inicjatywy. Może źródło rasizmu tkwi w Afryce, a nie Europie, tak jak źródło człowieka w ogóle. Chociaż w to ostatnie naprawdę trudno uwierzyć, porównując wytwory cywilizacji azjatyckiej, europejskiej i afrykańskiej. Woda, która płynie z tego źródła, zatrzymała i zmieniała postrzeganie nas samych na wiele wieków i utrwalała pewien parytet obu stron barykady.

Niby wszystko jest łatwe i oczywiste od pierwszego zgłoszenia chęci wypożyczenia samochodu, ale w istocie tak nie jest. Ustalanie trasy po jakiej pojedziemy to osobny temat, który komplikuje się z każdym kolejnym spotkaniem z 'fachowcami' od madagaskarskiej turystyki. Każdy ma inną opinię, każdy chwali się swym profesjonalizmem i doświadczeniem. Z miną znawcy i wyniosłością poczucia bycia ostatnią instancją, łamie nasze plany, jak sowiecki lodołamacz najgrubszy lód Arktyki.

Na nic nasze, w pocie czoła wykombinowane, obliczone i przedyskutowane w internecie z innymi podróżnikami plany. Okazuje się, że ta czy inna droga w sezonie monsunów jest nieprzejezdna. Tyle, że sezon deszczy ciągle nie nadszedł i jakoś trudno się go spodziewać. Tak samo trudno wydebić wiarygodne informacje od naszych coraz liczniejszych przewodników. Racjonalne myślenie, kumulowanie argumentów przemawiających za ich wersją, komunikowanie ich w wiarygodny sposób, jest im obce. Bezwiednie postępują jak dzieci, nie troszcząc się o to, czy ktokolwiek im uwierzy. Niepodważalne – nie da się – albo – tamtędy się nie jeździ – czy – tej drogi nie ma – wydaje im się być na tyle autorytatywnym stwierdzeniem, że biały, który przecież jest jak dziecko we mgle na ich terenie, bez protestów im uwierzy.

Na nic jednak ta strategia się zdaje, kiedy pojawia się pytanie w stylu – skoro droga nie istnieje, to co ja tu mam na zdjęciu satelitarnym. Wtedy droga okazuje się jednak być rzeczywistą, a nie jedynie narysowaną na mapie białego. Kolejne pytanie – skoro tamtędy nie da się przejechać, to kto tej drogi używa – pokazuje, że gubią się w odpowiedziach, bo tej drogi po prostu nie znają. Według nich, używają ją jedynie miejscowi wieśniacy i jeżdżą po niej skuterami, pewnie też jeździ tamtędy taxi-brousse, czasami ciężarówki z kopalni.

Nie pierwszy raz zderzyłem się z tubylcem, fachowym przewodnikiem, znawcą wszelkich ścieżek górskich i doskonałym kierowcą na miarę Niki Laudy, który nie pozwala się nakłonić do jazdy po drodze, której nie zna, opowiadając bajki, że ona nie istnieje. Ostatni raz miałem tak w Indiach, kiedy nasz kierowca i szef agencji busów na wynajem, nie chciał jechać drogą przez przedgórza Himalajów, którą akurat ja znałem, a on nie.

Inna sprawa to monsun. Stwierdzenie, że tą drogą nie da się przejechać, nic dla mnie nie znaczy. Ja chcę wiedzieć dlaczego się nie da. Tu pojawiają się różnice kulturowe. Biały zawsze docieka powodów, przyczyn, dzięki temu odkrywa tereny, czy to rzeczywiste, czy transcendentalne, dotąd nieznanne. Tubylec azjatycki, czy afrykański, czy inny, zadowala się kategoriycznym postawieniem tematu, nie dręczy go niepewność, ciekawość, bunt. Dlatego łatwiej poddają się regułom niekwestionowanej tradycji, zarządzaniu przez autorytarną zazwyczaj władzę.

W końcu jednak da się dociec, dlaczego tą drogą się nie jeździ, dlaczego tędy nasz super przewodnik nie chce pojechać. Jednak samemu trzeba dotrzeć do prawdy, a ich używać jedynie jako narzędzia poznania. Zrozumieć, że droga przecinająca na długości 200 kilometrów kilkanaście strumieni górskich, w czasie monsunu może zostać zablokowana, kiedy w górach spadnie deszcz. Można zostać na wiele dni, może tygodni, pomiędzy jednym wezbranym ponad dach samochodu strumieniem, a drugim. Czyli drogą się jeździ, ale istnieje ryzyko, które można jakoś określić, może też zaakceptować. Kiedy biały tak postawi sprawę, specjalista-przewodnik od razu przyjmie ją jako oczywistość i pewnie będzie stosował jako argument przy kolejnej dyskusji z namolnym turystą.

Nasi przewodnicy wiedzą, gdzie jechać, bo tylko tamtędy jeżdżą. A jeżdżą tamtędy, bo ktoś pierwszy od nich tamtędy pojechał zmuszony okolicznościami i potem sprzedawał tą trasę jako najlepszą na świecie, każdemu kolejnemu, łatwowiernemu turyście. A turysta z reguły nie wnika, nie docieka, dla niego ważne są może dwa priorytety, z którymi w głowie tu przyjechał. Chce zaliczyć najważniejsze, przynajmniej tak sprzedawane, landmarki Madagaskaru, po najbezpieczniejszej, najbardziej komfortowej trasie, w terminie i czasie jaki ma na te wakacje przeznaczony.

Kolejne spotkania z naszymi przewodnikami skończyły się wreszcie określeniem jakiejś trasy dla nas. Na koniec zmienił się jeszcze nasz kierowca, którego już mieliśmy ustalonego. To akurat wyszło nam na gorsze, bo Kevin w miarę dobrze mówił po angielsku, a Tina bardzo kiepsko. Ale jednocześnie trudno było protestować, skoro razem z kierowcami zmieniły się też samochody. W zamian za małego Land Cruisera 120 na szosowych oponach, dostaliśmy dużego 105 na AT-ekach. Trochę lepiej, nawet ze względu na mniej awaryjny silnik. Jednakże z tym Tiną mieliśmy potem ciągle przeprawy. Trudno było się dogadać, ustalić szczegóły, gdzie i kiedy jedziemy, a nasze oczekiwania, że będzie on naszym przewodnikiem również w sferze poznawania tradycji, obyczajów lokalnych, będzie naszym tłumaczem z napotkanymi ludźmi, w nieco szerszym zakresie, aniżeli tylko ustalanie ceny za hotel, musiały spełznąć na niczym. Tina był mało kompetentny, mało komunikatywny i narowisty. Tyle tylko, że czasami rzucił jakiś całkiem trafny pomysł na zobaczenie czegoś, czego nie przewidzieliśmy, jakiegoś targowiska na zapadłej wsi, czy innej drogi dojazdu do celu.

Nasze zdanie o Tina jeszcze się pogorszyło po pierwszym tankowaniu paliwa. Według jego zapewnień, miał wyjechać z Antananarivo zatankowany do pełna, a okazało się, że brakowało około 25 litrów paliwa, to ponad 27EUR. Dwa dni później zaskoczył nas operatywnością z załatwianiem dla nas tańszych biletów na pociąg z Fianarantsoa. Wiedział, że prawdopodobnie nie pojechalibyśmy, gdyby bilety były drogie, a miał już gotowy plan na cały dzień, kiedy my siedzieliśmy w pociągu.

Byliśmy umówieni na popołudnie, w Tolongoina. Dojechaliśmy te ponad 80 kilometrów pociągiem, w ciągu 10 godzin, a naszego kierowcy ani widu, ani słychy. Przez telefon opowiadał jakieś bajki, że drogę zablokowała ciężarówka i musi stać aż do rana. Miał do przejechania około 130 kilometrów, co zajęłoby mu około 4 godziny, ale dojechał po 24 godzinach.

Na kolejnym tankowaniu wyszło, że zrobił dodatkowe 187 kilometrów. Pewnie w ten dzień, kiedy czekaliśmy na nasze bagaże, robił jakąś lewiznę i to za nasze paliwo. Musieliśmy iść spać bez prysznica, tak jak staliśmy, w przepoconych ciuchach. Bo wynajęty kierowca nie dojechał, robił sobie kurs, prawdopodobnie do parku Ranomafana, z jakimiś klientami. Wynikła z tego powodu duża dyskusja. Karsten był zdania, aby tematu nie ruszać, aby nie tworzyć napięć. Nie tworzyć ich jawnie między klientami, a wynajętym kierowcą i jego szefem, tylko zachować urazę dla siebie.

Skończyło się na małej awanturze. Mieliśmy pół dnia ciche godziny z kierowcą. Rano jednak przywitaliśmy go wesołym - good morning - i jakoś wszystko, jak za dotknięciem czarodziejskiej różdżki, się naprawiło. Być może działają tu jednak stare zasady, że 'dziki' jak dziecko, próbuje ile mu wolno, tak aż do pierwszej awantury, a potem wszyscy wpadają już na swoje miejsca i życie toczy się bez przeszkód. My jednak pozostajemy w przekonaniu, że przy ostatecznym rozliczaniu, odbierzemy swoje 35EUR za paliwo, jakie Tina sobie wyjeździł na lewiznie.

Dziś czekało na nas podróżnicze wyzwanie, jazda pociągiem z Fianarantsoa w kierunku wschodniego wybrzeża Madagaskaru. Od samego początku coś jednak blokowało nasze plany. Wszyscy przewodnicy kręcący się wokół naszych pieniędzy jak muchy wokół gówna, odradzali korzystanie z tej atrakcji. Głównie z powodu nieprzewidywalności rozwoju wypadków. Koleje południowe są w bardzo złym stanie, zarówno trakcja, jak i tabor. Nigdy nie wiadomo dokąd, albo jak daleko się dojedzie i w ile godzin.

Byliśmy na stacji w Fianarantsoa tuż po szóstej rano. Przywitał nas spory tłumek ludzi ustawiony w całkiem zgrabną kolejkę do punktu sprawdzania biletów, przy wejściu na peron. Kasa biletowa nie była czynna, ludzie posiadali już bilety, ale nie wiadomo skąd. Nasze załatwiał telefonicznie sprytny kierowca Tina. Uspokajał, abyśmy się nie martwili i że nie musimy stać w kolejce, miejsca siedzące dla nas są zarezerwowane. Władze traktują trasę pociągiem z Fiana jako atrakcję turystyczną, tak zresztą jest opisana w przewodnikach. W związku z tym, bilety, tak jak do parków, czy muzeów, mają podwójną wartość. Dla turystów zagranicznych 91zł, dla tubylców 18zł.

Za 91zł na pewno byśmy nie pojechali. Podobnego zdania był Tina, który już nas nieco poznał. Podświadomie wyczuwał nastroje panujące w naszej trójce. Karstena oczywiście stać na każdy bilet, ale protestancka miłość do porządku i jasno określonych wartości, nie pozwoliłyby mu na zakup niewspółmiernie drogiego w stosunku do obiecanych korzyści biletu. Tak więc bilety dla nas znalazły się za 36zł, miejsca z naklejoną na oparciu, ręcznie wypisaną kartką papieru - reserve - również.

Pociąg zaprezentował się nam w postaci jednego wagonu pasażerskiego, pamiętającego czasy kolonialne, ale chyba dość niedawno lekko we wnętrzu odrestaurowanego. Cały ten tłum miał się do niego wcisnąć. Trwało to pół godziny, ale ludzie grzecznie i bez skargi, czy krzyków, poukładali się na podłodze i po trzech na jednym miejscu siedzącym, tak że pociąg z doczepionymi, czterema wagonami towarowymi, ruszył o czasie.

Zasiedliśmy na naszych, zarezerwowanych miejscach, na wyściełanych ławkach, w teorii dwumiejscowych, w praktyce trzy, lub cztero miejscowych, w zależności o szerokości zadu pasażerów. Miejsca były numerowane i nawet z początku konduktor przepływający pomiędzy i ponad pasażerami, jak woda przelewająca się pomiędzy kamieniami w potoku, sprawdzał aby każdy siedział na swoim miejscu, natomiast reszta na podłodze.

Wręczył nam nasze bilety, wydrukowane z czegoś podobnego do kasy fiskalnej. Widniało na nich jak byk, że zapłaciliśmy uczciwą stawkę dla białasów, czyli 72zł/osoba. Pociąg ruszył zgodnie z planem o siódmej, bilety sprawdzono, ludzie bez protestów powciskali się między siebie i podskakując w rytm poprzerywanych, pokrzywionych szyn, pojechaliśmy ku nowej przygodzie.

Nie do końca byliśmy świadomi jej nadejścia, ponieważ niemiłosiernie brudne szyby, dodatkowo przyciemniane na zielono, nie pozwalały ocenić sytuacji na zewnątrz wagonu. Można było jedynie wstać z ławki i wyściubić głowę przez otwarte u góry okna, by cokolwiek zobaczyć. Ale ponowne usiąście wymagało wciskania się tyłkiem pomiędzy współtowarzyszy tej niedoli. Zauważyliśmy jednak, że na bocznych torowiskach, na stacji Fianarantsoa, stoi sporo wagonów pasażerskich, z pozoru nawet w o wiele lepszym stanie od naszego. Karsten oczywiście nie omieszkał wyrazić swej dezaprobaty zaistniałą sytuacją, która wyraźnie nie mieściła się w jego logicznych kategoriach oceny. Właściwie to zastanawiam się, czy poza spostrzeganiem bezsensu w otaczającej go, nowej rzeczywistości, coś więcej doświadcza.

W chwilach przerwy między komentowaniem idiotyzmów konstrukcyjnych, administracyjnych, ludzkich zachowań, zwykłej codzienności Madagaskarczyków, opowiada jak bardzo za daleko poszła w EU regulacja przepisami każdego przejawu życia, czy inicjatywy gospodarczej. Jak bardzo sprzeczne są te prawa, jak nie da się ich kontrolować, jak nie działają, jak są bezużyteczne. Zapewne harmonia społecznego życia i gospodarki znajduje się gdzieś pomiędzy bałaganem i bezsensu Madagaskaru, a ciasną od regulacji rzeczywistością w Niemczech. Politycy wydają się być podobni, tu i tam działają w sposób dość przewidywalny, ale na pewno nie prospołeczny. Za to wszyscy zgodnie twierdzą, że czują się bezkarni i rozhułani w swych ambicjach. Wyłania się na wierzch z tego bagna inna siła, porządek działań i rzeczy.

Tu na Madagaskarze porządek jeszcze gdzieśgdzieś widać w postaci założeń kolonialnych. Miarą upadku 'pofrancuskiego' dobra i zasad działania, staje się zapadający mrok bałaganu, destrukcji, braku perspektyw naprawy i uporządkowania w jakiejś innej, nowej formie. Ten porządek działań i rzeczy, zawiesza się w jakimś punkcie programu awaryjnego, który pozwala na istnienie rzeczywistości ludzi w formie podstawowej, samoregulującej się, wymuszonej przez konieczność egzystencji. To ludzie, oddolnie, tworzą rzeczywistość ponad brakiem działań władzy, albo ponad zbyt silnym naciskiem działań władzy, jak w EU. Jakoś żyć trzeba, jakoś się dostosować do 'nowego' i dać sobie radę z deregulacją przez brak, albo przez nadmiar regulacji.

Nasz pociąg też jakoś musiał jechać w przód. Skoro władza, ani prywatny właściciel nie są zainteresowani poprawą sytuacji, zainteresowani usługą transportu dóbr i ludzi w tej części Madagaskaru, to ludzie sami muszą jakoś sobie poradzić. Skoro nie można używać więcej wagonów pasażerskich niż jeden, mniej się nie da, to ludzie jakoś muszą się zmieścić do tego jednego.

Nie ujechaliśmy zbyt daleko, a zaczęliśmy się cofać. Wróciliśmy do ostatniej stacji, przy okazji regionu produkcji madagaskarskiej herbaty. W tej maleńkiej, zapyziałej wioseczce, sterczeliliśmy prawie cztery godziny. Karsten jakimś cudem, chyba na migi, wydobyl informację od panów obsługujących lokomotywę spalinową, że zepsuł się sterownik/przekaznik hamulców. Inżynier z inżynierem zawsze się dogada, nawet bez języka.

Mieliśmy czekać na części zapasowe. Ale kto i jak miał je nam dowieźć, tego nikt nie wyjaśnił. Ludzie rozleźli się po wsi, w poszukiwaniu jada i napitku, albo ostatecznie cienia, bo zrobiło się południe, słońce zaczęło przygrzewać z wielką siłą, pomimo wysokości coś koło 900m n.p.m. Ja również spacerowałem, aby nie siedzieć w dusznym wagonie, prawie całkowicie pozbawionym pasażerów. Iwona twardo siedziała na niewygodnej ławce i coś tam skrobała w pamiętniku. Karsten pokładał się na trawie, w cieniu drzewa mimozy, tak przynajmniej je tu nazywają. W wymuszonym odpoczynku przeszkadzał mu co i rusz napompowany rumem policjant, którego obecność w każdym pociągu na Madagaskarze jest obowiązkowa. Używając Karstena, próbował udowodnić sobie samemu, że została mu dana umiejętność porozumiewania się w języku angielskim. Nasz niemiecki kolega, z powodu oczywistego braku możliwości znalezienia innego cienia, musiał tolerować te namolne usiłowania pijaka.

Nogi moje poniosły mnie najpierw wzdłuż wagonów, do lokomotywy. Dzięki temu mogłem nacieszyć oko archaicznymi rozwiązaniami technicznymi wagonów cargo. Pomimo zżerającej wszystko rdzy, zachowały się jeszcze tabliczki znamionowe, na których wybito rok produkcji - 1951. Lokomotywa była nieco nowsza, ale silnik diesla SACM (Alzacka Społeczność Konstruktorów i Mechaników) ją napędzający, miał już sporą ilość madagaskarskich modyfikacji. Podobnie jak szoferzy taksówek na Kubie, tak maszyniści na Madagaskarze muszą sobie jakoś radzić z brakiem funduszy i części. Wnioskami racjonalizatorskimi zaskoczyli nawet naszego niemieckiego inżyniera. A to wszystko z musu panie, bez tego nikt i nic by nie jeździło już od 1960 roku.

Kolej z Fianarantsoa została zbudowana pod koniec lat '20-tych XX wieku. Głównie posłużyły do tego zrabowane po pierwszej wojnie światowej tory kolejowe z terenów Alzacji, które przejęła Francja. Trasa z Manakara, portu na wschodnim wybrzeżu Madagaskaru, do Fianarantsoa, miała zaopatrywać centrum kraju w przywożone statkami dobra, oraz odbierać produkty wyspiarskich kopalni i rolnictwa. Pomimo corocznych lawin błota i obsunięć gruntu po monsunie, kolej była utrzymywana w ciągłej eksploatacji.

Dziś, od ponad roku, kolej działa tylko w połowie. Na tyle stać prywatną firmę mającą w posiadaniu madagaskarskie pociągi. Po kolejnych obsunięciach gruntu w górach, pociągi kursują tylko dwa razy w tygodniu, do położonej mniej więcej w połowie trasy wioski Manampatrana. To i tak dobrze, bo wcześniej w ogóle nie kursowały, a są jedyną komunikacją dla kilkudziesięciu wiosek w górach, do których nie prowadzą żadne drogi dla samochodów, jedynie ścieżki piesze. Zaopatrzenie ludzi tam mieszkających w dobra cywilizacji nie jest dla nikogo aż tak ważne, odbiór bananów jakie rolnicy tam wyprodukują także.

Jadąc takim pociągiem, można właśnie doświadczyć jak wielka populacja Madagaskarczyków żyje odcięta od cywilizacji, w sposób niezmieniający się od wieków. Można poczytać statystyki, że ponad połowa obywateli mieszka z dala od całorocznej drogi dla samochodów, czy kolei, ale to tylko liczby, nieprzekładalne na pojęcia łatwo przyswajalne dla ludzkiego umysłu. My w EU znamy z mediów takich, co wyemigrowali z cywilizacji w 'dzicz', albo uciekli z wyścigu szczurów i pojechali w Bieszczady zbudować fabrykę prawdziwej czekolady, dobrowolni eremici. Ale tu żyją ludzie w większej izolacji, żyją bo tam się urodzili i być może wielu z nich, ugryzionych w jakiejś formie przez dobra cywilizacji, chciało by dokonać ucieczki w przeciwnym kierunku.

Jedziemy kolejne godziny pociągiem przez te bezimienne góry, czasami ładne, czasami nudne, ale zamieszkałe małymi gospodarstwami, miejscami niewielkimi skupiskami domków z trzciny i gałęzi palm. Oglądamy siatkę wydeptanych w pyłe, albo błocie ścieżek, łączących każdy domek z innym, a potem jak włosy, płaczących się w jeden gruby warkocz, by sięgnąć małej stacyjki, na której akurat się zatrzymujemy. A tu wpatrzone w nas oczy dzieci, które być może wędrowały jedynie na tą okoliczność przez kilometry ścieżek górskich.

Pociąg to atrakcja, a biały w pociągu, jeszcze taki co wyskoczy w kurz wydeptanego w gliniastym gruncie peronu, by próżno szukać wody butelkowanej, to dopiero gratka dla półnagiego, bosego chłopca. Karsten pomimo rzucającej się w oczy izolacji tych wiosek w górach, ciągle wierzył, że na którejś kolejnej stacyjce, zaimprowizowanej z plecionych mat i liści palm, kupi wodę w butelce. Prędzej by znalazł używane jeansy z Francji, które jakiś przedsiębiorczy rolnik przywiózł na handel, by dorobić sobie do pracy na tarasowych poletkach. Ale woda w butelce! Po co wlewać wodę do butelki plastikowej i sprzedawać, skoro woda jest w strumieniu. Pusta butelkę plastikową można kupić na rynku, w większej wsi, aby móc w niej przechowywać dobra większej wartości niż jakaś tam woda, ogólnie dostępna za darmo.

Natomiast bardzo łatwo mógł kupić sobie pieczone w ognisku z węgla drzewnego raki, jakich setki w okolicznych strumieniach. Raki były po 0.91zł za sztukę. Nie było w nich wiele mięsa do wyssania z chitynowej skorupy, a człowiek namęczył się by to rozłupać, bo specjalnych szczypiec do raków nikt nie chciał nam użyczyć.

Kobiety na tych stacyjkach zajmowały się głównie handlem jakimś jadem dla pasażerów, zdążających do większych wsi, takich jak Tolongoina, czy Manampatrana. Miejsko odzianych, bo wracali z miasta, z Fianarantsoa. W trójkątnych zawiniątkach z liści bananowca można było nabyć trochę wypieczonego manioku na słodko. W korytkach po margarynie, kupowanych na targowisku w większej wsi, jako naczynia domowej kuchni, sprzedawały mine-sao, taki makaron na gorąco z warzywami i mięsem. Do raków, całe misy obranych i poćwiartowanych ananasów, dojrziałych bananów i góry mango. Tego co nie da się zjeść, nieupaćkawszy się słodkim sokiem.

Te same kobiety na plecach nosiły swoje najmłodsze potomstwo. Starsze dzieci biegały wokoło, głośno zachwalając towar matki, donosząc raków z plecionej torby, albo wyciągając rękę na widok białego. Te co jeszcze srają w sposób niekontrolowany, lokowane były na plecach matki, zawinięte w chustę przewiazaną na brzuchu, obejmowały nogami kobietę w pasie. Kiedy przychodził czas karmienia, bo gnojek darł się już w niebogłosy, matka obracała sobie brzdaćca wokół pasa, podsuwając któryś cycek. Niektóre nie zakrywały piersi w ogóle, na pewno nie nosiły bielizny. Tutaj na wsi, kobiety kapiały się w potoku razem i jak w Finlandii, bez wstydu. To jakby kolejny dopiero etap odziewania się tuż po przepasce biodrowej.

Nasz wagon również był pełen kobiet. Mężczyźni byli w defensywie. A jak kobiety, to liczne tobołki i dzieci. W torbach wiozły dziesiątki bagietek z miasta. Może suszone, potem maczane w wodzie, są jak przechowalnia żywności, a we wioskach brak piekarni. Żywność na sprzedaż, to ta wysokoprzetworzona, przywożona z daleka, do maleńkich sklepików. Każdy je, to co wyprodukuje, są małe bary, przeznaczone raczej dla tych w podróży, jak my w nieco większej wiosce Tolongoina, na koniec dnia. Są też bary dla mężczyzn, w których nielicznie przesiadują wieczorami.

W miarę upływu dnia, łykania z mozołem ślimaka kolejnych kilometrów i podążaniu Słońca ku zenitowi, atmosfera w naszym wagonie się zagęszczała. Dziesiątki ludzi stłoczonych jak sardynki na małej przestrzeni, wzdęty dach jak brzuch potraconego pasa na poboczu, nagrzwany niemal do czerwoności i liche podmuchy wiatru wpadające przez otwarte wysoko ponad głowami podróżnych okna. Łatwo sobie wyobrazić jaki panował tu zaduch, gorąc i wilgotność chyba ponad 100%. Pasażerowie z górskich wiosek nie używają perspirantów, bo to drogi wytwór cywilizacji, a oni żyją zgodnie z naturą, stroniąc od diabelskich wynalazków. Pomimo, że ci którzy jeżdżą pociągami należą do elity społecznej i mentalnej tych gór, to jednak poddani temperaturze i duchocie, tak samo śmierdzą jak każdy inny człowiek na tej planecie.

W błędzie są ci, którzy wierzą w stare przekonania, że czarny lud, kiedy się poci, waniajet inaczej, niż biała elita. Każdy w tym wagonie śmierdzał podobnie, każdy spływał potem, jakby stał jak kołek na mżawce. Ciała stykały się wymuszenie przez działania prywatnej agencji własności kolei madagaskarskich, która nie chce, lub nie potrafi zapewnić dostatecznej ilości wagonów pasażerskich na skład, by ludzie mogli godnie podróżować jak ludzie, a nie jak drób, czy kartofle, przewożone w osobnych wagonie bydłym.

Pomimo przetasowań na kolejnych stacyjkach i tych stacjach poważnych, zbudowanych przez Francuzów, obok mnie, na podłodze ciągle zasiadała matka z dzieckiem na rękach, które za nic sobie miało zaduch naszej wspólnej podróży. Mojej podróży teoretycznie dla przyjemności, jego podróży z konieczności. Gmerało drobnymi, nieświadomymi jeszcze paluszkami po moich nagich kolanach. Na nic odsuwanie się, bo miejsca brak. Na nic groźne spojrzenia prosto w oczy, bo oczy dziecka ufne i bezmyślne, a matki tylko szczerze nieświadome. Wkurwienie bierze, bo łaskocze i rozmazuje mój bród i pot drobną rączką, a jeszcze bardziej, bo bez intencji kontaktu, tylko dla zabawy. Więc w końcu biorę w dwa palce to ramię nowego obywatela Madagaskaru i obracam w przeciwnym kierunku całą, jego niewinność, rozkazując po angielsku, aby obrało sobie za cel igraszek co innego w zamian mej nogi.

Dziwne uczucie. Trzymać w palcach coś tak lekkiego, cnotliwie drobnego, a jednak człowiekowi podobnego, żyjącego i być może kiedyś świadomego swego istnienia. Coś pomiędzy obrzydzeniem, a poznawczą fascynacją. Nie pamiętam abym intencjonalnie dotykał dziecka. Chociaż one zwykle do mnie lgną jak misie do miodu.

Mijały kolejne godziny, a pot ciał pasażerów mieszał się za pośrednictwem nieuchronnego dotyku i tarcia, we wspólnych podskokach. Czasami zatopieni w ciemnościach, w tunelu, egzystowaliśmy na wpół świadomie jako jedno skupisko połączonych ciał, w ciszy lub w skrzekliwych wybuchach kobiecego śmiechu.

Jakiś rodzynek, tleniony młodzian, z okularami słonecznymi zatkniętymi w czuprynę na modę jakiegoś hollywoodzkiego aktora, potrafił bezustannie rozbawiać towarzystwo. Być może to rzeczywiście było śmieszne, ale trudne dla nas do rozszyfrowania z malgaskiego. W każdym razie erupcje powszechnego uradowania były bezustanne i trudne do zakwalifikowania jako śmiech przez łzy. Mieliśmy do czynienia z tą, 69-cio procentową częścią społeczeństwa, które podobno bieduje na krawędzi głodu. Widać nie rozbudzone potrzeby posiadania ponad to co konieczne do przeżycia i czerpanie radości z samej tylko egzystencji, jest w stanie zapewnić spełnienie, akceptację własnego losu i takie zwykle, a nie kupione nadkonsumpcją, poczucie szczęścia.

Mimo wnikliwego spoglądania w twarze prowincji Madagaskaru, podglądanie zachowań społecznych, zabaw dzieci, rubasznym rozmów dorosłych, plotkowania w przypadkowych spotkaniach kobiet na rozdrożu ścieżek, pomiędzy wioskami, nawiązywaniu kontaktu młodych, szarpaniu za warkoczki, ukradkowych uśmiechach i udawanej złości, mierzeniu się spojrzeniami konkurencyjnych juhasów, pracy na roli, za pługiem, za wołami w kieracie, swobodnych dyskusjach, chyba politycznych, przy wieczornym rumie, całym tym odnoszeniu się do siebie, może bez naszej, cywilizowanej etykiety, ale szczerze i z szacunkiem... w tym wszystkim nie spostrzegłem cienia tego 69-cio procentowego głodu i oczywistego dla białego, wynikającego z tego, życiowego niezadowolenia. Ciągle wierzę, że ludzie ubodzy, to nie biedni To nie ci co mieli coś, a potem stracili i zbiednieli. Ubodzy są w swoim miejscu, tam gdzie jest im dobrze. Mimo, że z naszej, cywilizowanej perspektywy, nie powinno im tak być.

Ta podróż pociągami nieco zbliżyła mnie do ludzi prowincji środkowego Madagaskaru. Dziesięć godzin wspólnego podskakiwania na archaicznych torach pozwoliła dostrzec w wielu człowieka, a nie tylko statystę w obcym otoczeniu. Z jednej strony żyją bliżej siebie, łatwiej, bez skrępowania nawiązują nowe kontakty, tylko na potrzeby chwili, użyczenia komuś piętnastu centymetrów ławki, dbają nawzajem o wszystkie bagaże, aby nie spadały z półki, krótkim spojrzeniem proszą o potrzymanie dziecka przez minutę, tworzą jedną rodzinę na czas wspólnej podróży. A z tymi dziećmi to też ciekawe, jak naturalnie stają się dobrem całej tej mikro społeczności wagonowej. Każdy dba o swoje i o cudze. Przytrzyma za rękę, kiedy pociąg nagle zarzuci i można wypaść przez otwarte drzwi. Dokarmi tym co akurat wyciągnął z torby, albo kupił na peronie. Z drugiej strony jednak nie zauważam tej całej etykiety zachowań międzyludzkich, tego głaskania się słowami - proszę bardzo, dziękuję, ależ pan miły - tych zapraszających gestów dłoni, uśmiechów w podzięce. Tutaj koegzystencja wydaje się istnieć bardziej na podstawowym poziomie, takim bezpośrednim, jakby pozbawionym odzieży, całej tej cywilizowanej nadbudowy, wyrafinowanych manier. Ludzie nie proszą sprzedawczyni o podanie dwóch raków przez otwarte okno, ale rzucają krótkie, bardziej w trybie rozkazującym, słowa. Czasami może coś mrukną w podzięce, ale raczej nie ma innego feedbacku w zamian za raki, jak tylko zmietolone banknoty. Zauważyłem też, jak nasz kierowca zmienia ton i sposób wysławiania się, rodzaj kontaktu, kiedy służy nam za tłumacza. Z nami rozmawia spokojnie, gładko, z

ozdobnikami, ze swoimi krajanami bardziej szorstko, krótko, podnosząc głos, wypływając jakby rozkazy. Poczuwając się do wyższej roli, skoro to on kupuje od jakiejś kobitczyny banany, a ona je tylko sprzedaje.

Zwłaszcza podglądanie zachowań matek w stosunku do dzieci dużo mówi. Im głębsza prowincja, tym ta symbioza wydaje się być bardziej odarta z uczuć, ale tylko pozornie. Brak jej urody, powierzchowności, do jakiej jesteśmy przyzwyczajeni w 'białym' świecie. Ale jest równie silna i chyba przez to bardziej naturalna. My, w cywilizowanym świecie, bardziej wykorzystujemy swoje instancje, wyobrażenie siebie i innych, jakby awatary, którymi się posługujemy w kontaktach między sobą. Nie stykamy się bezpośrednio, ale przez te konstrukty, iluzje, jakie sobie na swój temat wymyśliliśmy, to one są taką ukwieconą wersją nas, są jak odzież, która reprezentuje, spełnia funkcje obyczaju, fasady, można się za nią ukryć.

Nasza podróż pociągiem dobiegała końca. To trochę jak samoumartwienie się w jakiejś zbożnej intencji. Kiedy człowiek biczując się sam po własnych plecach i czerpie z tego przyjemność pozafizyczną, a jednocześnie zaczyna odczuwać jak bardzo własne ciało jest mu obce, jak bardzo on sam nie jest ciałem. Pamiętam dobrze straszliwy upał i duchotę w górach Birmy, kilka lat temu, kiedy tak zupełnie spontanicznie i nieodparcie mocno poczułem, że chciałbym pozbyć się własnego ciała, odłączyć odeń raz na zawsze, porzucając nawet te wszystkie przyjemności, jakie ciało daje duchowi. Czułem tak jak czuje się miłość, albo szczęście, czy przerażenie, kiedy emocja zamienia się w pewność i staje się namacalna, kiedy nie jest tylko fanaberia, ale sensem. Może to była chwila, ale podobna do tej dziś, w pociągu. Kiedy ponownie dotarło do mnie jak mało wiąże mnie z własnym ciałem, jak mało mam z nim wspólnego. Coś jak cukierek typu krówka z papierkiem, w jaki go zawinięto. A jednocześnie trudno sobie wyobrazić krówkę bez papierka. To już nie jest krówka, ale produkt wybrakowany, napoczęty przez kogoś, nie w pełni wartościowy.

Odliczaliśmy ostatnie kilometry, wyczekiwaliśmy końca, jednocześnie już bardziej będąc zaprzyjaźnieni z okolicznościami w jakich podróż ta się odbywała. Ocieranie się ciał w podskakującym bezustannie pociągu, nie tylko pot ułatwiał smarowanie, ale już zadzierzgnięte przyjaźnie, nawet te mimowolne, nieskonsumowane wzajemną konwersacją, z powodu braku języka. Łatwiej bowiem bezustannie dotykać spoconego, nieświeżego po godzinach podróży w upale ciała obcego, nie tylko duchem, ale i kolorem cielesności, ocierać się własnym, umęczonym ciałem, kiedy wymieni się spojrzenia, nawet jeśli czasami wrogie, to jednak w końcu sąsiedzkie. A ile przywodzi ten kontakt pozawzrokowych doznań, kiedy tunel wyłącza nam na czas jakiś światło! Kiedy przestaniemy tak bardzo wiązać się z tym co widzimy, a musimy polegać na tym co odczuwamy. Oczy przestają na chwilę zasłaniać czasami ciekawsze informacje, jakie są dostępne na wyciągnięcie ręki, zawsze, ale trudniejsze do przyswojenia.

Tym właśnie była nasza podróż pociągiem z Fianarantsoa do Tolongoina, małej wsi pośród gór, z jednym tylko, zaimprovizowanym na potrzeby niewiedzącego kogo hotelem. Podróża po doświadczaniu obcej ciągle dla nas rzeczywistości Madagaskaru. I daleki jestem od tego, by polecać ją tym, którzy poszukują odmiennych wrażeń i spełnienia w kumulowaniu bodźców pięknej natury, ekscytacji urodą i przyjemnością egzystencji pośród otoczenia napawającego uśmiechem samym swoim wyglądem, dotykania okoliczności mających być jak wycinek raju i w istocie będących takimi na zamówienie klienta z odległego kraju, z zupełnie innego świata cywilizowanej Europy. Turysta powinien skupić się na wyjątkowości, tej prawdziwej, czy tylko iluzorycznej, parków narodowych i piaszczystych plaż z rafa Madagaskaru. Spłukiwać występujący na całym ciele, z powodu diabelskiego klimatu, pot w luksusowych, czystych, klimatyzowanych toaletach całkiem dobrych hoteli. Życie turysty skupia się na odpoczynku i przyjemnych doznaniach, a podróżnika na doświadczaniu i uczeniu się 'nowego', oczywiście w takim samym bezcelowym wydawaniu środków, byciu spełnionym utracjuszem.

Pociąg z Fianarantsoa moim zdaniem nie nadaje się do celów turystycznych, chociaż za spełnienie takowych jest uznawany. W takich warunkach, oglądanie przez zupełnie nieprzeżroczone szyby, całkiem przaśnych widoczków gór jest bezsensu. Dla spozierania na pejzaże, lepiej jest pojechać główną drogą przez te same góry, zatrzymując co chwilę pojazd by pstryknąć kilka fotek dla frustracji przyjaciół z mediów społecznościowych.

Wyspacerowaliśmy z 'pofrancuskiego' Gare de Tolongoina, zadowoleni z siebie, spełnieni podróżnicy, którzy jakoś przeżyli te dziesięć godzin w pociągu, w oblepiającym ścisku. Może Karsten nadal pozostawał w niezrozumieniu, dlaczego pociąg wygląda jak wygląda, działa jak działa i dlaczego nie doczepiono dwóch dodatkowych wagonów, a przede wszystkim, dlaczego nikt nie naprawi szyn, lokomotywy i całego tego popieprzonego Madagaskaru... do cholery! Ja w każdym razie dopiero zacząłem rozumieć, po co w ogóle dałem się namówić na tą przygodę, a Iwona cieszyła się, że nie ma jeszcze monsunu, czyli że nie jest gorzej. Za to nasz wynajęty kierowca był zadowolony z

siebie, że wyprowadził w pole troje białasów i jeszcze na tym zarobił. Może lepiej wyedukuje swoją córkę za te pieniądze, może kupi żonie torebkę od chińskiego Gucciego, ale na pewno wyda w zbożnym celu.

Nasze bagaże nie dojechały ani o 17-tej, ani o 22-giej, ani o północy. Wtedy zasnęliśmy umęczeni duchotą, własnym zapachem potu, niewygodnym materacem, komarami z malarią i bezcelowym oczekiwaniem na betonowym balkonie naszego Madame Lala lodge. Ledowa latarnia, nieco powyżej naszych głów, napędzana baterią kumulującą jeszcze energię słońca, nie przyciągała owadów. Zwykle w tropikach jest ich pełno wieczorem, przy żarówce, a tu nic. Kilka godzin spędziliśmy oglądając z boskiej perspektywy, wąską błotnistą, główną uliczkę wioski Tolongoina.

Razem z nami z pociągu wysiadło sporo pasażerów. Dalej pojechał na wpół pusty. Nagle przestał nas interesować jego los, nawet trąbienie zwiastujące prawdopodobny odjazd, tak ożywczy i wyczekiwany, który jednak nigdy nie następował po pierwszym sygnale, ale po jakimś kolejnym. Dopiero wtedy delikatny powiew wiatru spowodowany jazdą, nieco chłodził ciała pasażerów i nadawał sens ich cierpieniu. Przenieśliśmy nasze poczucie bycia gdzieś, doświadczanie, w inne miejsce, a okazała się nim główna uliczka Tolongoina.

Najpierw przespacerowaliśmy wszystkie uliczki wioski, w te i wefte. Szukaliśmy jakiejś restauracji o nieco wyższym standardzie niż bar zbity z tłustych od brudu desek, kryty liściem palmy i otoczony odpadkami tonącymi w śmierdzącym rynsztoku. Każda kuchnia, nawet w luksusowym hotelu wygląda w 'dzikim' kraju tak samo, ale przynajmniej od frontu zachęca. Iluzja czystości potrafi podnieść na duchu i być może nawet zapobiec skrętowi kiszek.

Spacerowaliśmy i oglądaliśmy. A im bardziej byliśmy oglądani i zachęcani kolejnymi - bon jour -, tym łatwiej i bez żenady fotografowaliśmy każdą inność, wszystko to co mniej znane i odmiennością przyciągało wzrok, nawet jeśli odpychało nos. Ludzie odnosili się do nas przyjaźnie, niewiele dzieciaków podśmiewało się na nasz widok, nikt nie próbował wydłubać nam z portfela jakiegoś banknotu, pod pozorem biedy, choroby, czy głodu dziecka. Tylko w mieście biały powoduje głód u żebrzących dzieci, wzdęte brzuszki, choroby u starców i samotność matek.

W końcu trafiliśmy ponownie do naszego hotelu, a konkretnie do pani Lala, która, okazało się, także prowadziła małą restauracyjkę, chyba o najbardziej obiecującym wyglądzie we wiosce. Obiecującym, że nie skończymy zaraz w sraczu zbitym z desek, bez wody do umycia zadka.

Pani Lala poprzyczepiała na brudnych ścianach swego przybytku zdjęcia, chyba ze swej wizyty w stolicy, ale także jakieś dyplomy dla najlepszej gospodyni. Na pewno wyróżniała się inteligencją pośród innych, znanych nam restauratorów. Potrafiła bez pudła zrozumieć, co zamawiamy i w jakiej ilości. Zazwyczaj nieskończenie trudno jest uzmysłowić wglapiającej się tępo w nas gosposi, że nie chcemy tego co jedzą wszyscy, czyli zupy z ryżem i mięsem, ale coś innego, jeszcze łatwiejszego do przyrządzenia. Mniej więcej wygląda to tak, jakby ktoś w polskiej restauracji na prowincji czynił próby zamówienia mango z bagietką. Niby można, ale dlaczego?!

Najwyraźniej przypadliśmy pani Lali do gustu, bo na odchodnym, kiedy zamawiałem kieliszek mocnego w cholerę rumu domowej produkcji, z domieszką jakichś owoców dla odwrócenia uwagi od perfumy, pani Lala zaserwowała kielicha na koszt firmy. Okazało się to korzystnym zabiegiem marketingowym, bo bezcelowo oczekując na nasze bagaże, jeszcze tego wieczoru wróciliśmy do pani Lali na jednego gźdzylka. Jakoś tak spontanicznie zacząłem zakrapiać każde tutejsze jadlo kieliszkiem samogonu, takiego rozchodniaczka przed wyjściem z baru, abyśmy się z tym co w siebie przed chwilą wetknąłem szybko, bez urazy i w przyjaźni rozstali. Taktyka jaką stosuję zawsze w tropikach. Karsten w nią nie wierzy i parę dni później wszedł na ścieżkę wojenną z własnymi wnętrznościami.

Siedzieliśmy smętnie w ożywczej, przyjemnie chłodzącej rozpalone duchotą ciała mżawce, którą już w zupełnych ciemnościach niebiosesa zesłały nam na głowy. Tak właściwie trochę się chowaliśmy za betonowym daszkiem na tarasie, na pierwszym piętrze, ponad jeszcze przed zmrokiem ruchliwą uliczką, a teraz zapadającą się samotnie w błocie.

Pojedynczy ludzie wracali z pól do domów, nieśli jakieś kosze z urobkiem, czasami spóźnione praczki biegły z niewyschniętym praniem. Wałęsali się młodzieńcy bez celu. Na krótkim pasku, na ramieniu, zawieszali sobie głośniki hałaśliwej propagacji madagaskarskiego jazgotu. Ciągłe nie mogą pojąć potrzeby przechadzania się z muzyką, jak z dziewczyną. Wszyscy patrzą i widzą, albo słyszą, a to ja idę.

Przystawali naprzeciw, na ganku piętrowego, zwalistego, zaniedbanego domu. Zatrzymywał ich widok nudzących się przed wieczornym posiłkiem dziewcząt. Zagadywali, wymieniali uśmiechy, lub czułe uszczypliwości. Niejeden usiadł na krawędzi betonowego, wąskiego tarasiku. Za nic mieli deszcz wplatający się w ich bujne czupryny. Ulegali odwiecznym prawom natury.

Drzwi obok, wsparta jedną ręką o futrynę, stała młoda matka, trzymając dziecko na rękach. Uspokajała je bujaniem całego ciała na piętach. Nieco dalej kobieta krzątała się w kuchni, przez otwarte drzwi wpadał ożywczy powiew wiatru, chłodzący wnętrze wypełnione dymem i żarem piecyka na węgiel drzewny. Przygotowywała posiłek dla całej rodziny, a подростки pomagały jej kroić warzywa i tłuc ryż w dużym moździerzu.

Taki moździerz zwykle jest drewniany, czasami kamienny. Wygląda jak walec wydrążony w środku do połowy, stawia się go na ziemi, wsypuje doń ryż i tłucze zaoblonym na końcu drągiem. Powstaje mąka na placki. Powyżej tej scenki z jednego dużego domu, na drewniany tarasik, z którego wchodzi się do sypialni na piętrze, gramoliła się starucha, wspomagana silnymi jeszcze dłońmi dojrziałych córek.

Jeden dom, dwa piętra i cały krąg życia kobiety, z wolnymi elektronami mężczyzn, wpadającymi przypadkiem z ulicy, potem zadowolonymi, ale ciągle nieobecnymi, pracującymi gdzieś daleko, przynoszącymi do domu czasami uropek, czasami pieniądze. Dom pełen kobiet, dom kobiet, zbudowany przez mężczyzn i przez nich, z nieokiełznanej natury zapłodniony. Dom pełen dziewczęcego śmiechu, zadowolenia kobiet i wyczekiwania spokoju, ucieczki od bólu i znoju babci. Dom różnych prędkości życia i różnych ścieżek myśli. Pojawiająca się uroda, wędnąca, obwisająca i zanikająca.

Cała ta maszyna pracuje i jest dobrze nasmarowana przez naturalne, instynktowne potrzeby, zainteresowania, działania, także stymulowana przez obawy, powinności tradycji. Jest obrazem wiekowej przemiany pokoleń ludzi. Wyróżnia się spośród innych jedynie tradycją zachowań i rytuałów, narosłych w czasie, lub wymyślonych na poczekaniu, wyszukanych w necie. Wmurowana w całą palisadę podobnych domów bez kątów prostych, zapleśniałych, zaprojektowanych bez zmysłu poczucia przestrzeni, z lichych, jednorocznych materiałów, chronionych przed deszczem blachą falistą, współpracującą ze słońcem przy dogrzewaniu wnętrza.

Ulica wieczorem przestaje pełnić funkcję miejsca wymiany dóbr i informacji. Maleńkie kramy zbite z pojedynczych desek, uplecionych z kijków wyciągniętych z dżungli, poutykanych liśćmi bananowca lub palmy. Każdy z nich żyje swoim życiem i swoim asortymentem na sprzedaż. Każdy ma właściciela znanego wszystkim z imienia i charakteru. Czasami tylko porządek rzeczy gubi się kiedy biały paradyduje środkiem, jak cowboy, dzierżąc swój atrybut wyróżniający go pośród chłopstwa - plecak.

Jeszcze przed świtem obudziły nas koguty. Zaraz potem uliczka ożyła ludźmi i hałasem jakiejś muzyki. Ktoś bezustannie puszczał z głośnika zapętlone kogucie trele. Przejechały pierwsze chińskie motorki, a na nich chłopcy jadący do większej wioski ze sprawunkami, albo z narzędziami na pole, doglądać ryżu w błocie. Jednak moje ucho bezwiednie wyłowiło z tego narastającego szumu jeden dźwięk. Jak matka zawsze usłyszy swoje dziecko pośród hałasu dnia, tak ja usłyszałem silnik 1HZ. Znaczący nasz kierowca przejechał z bagażami. Pora wziąć prysznic.

Tuż po śniadaniu u pani Lali, nie spiesząc się, wyczłapaliśmy na drogę N14, czyli route nationale nr 14. W Europie taką drogą nawet traktor na pole by nie dojeżdżał, bo zniszczyłby zawieszzone z tyłu narzędzia do uprawy roli. Do Tolongoina dojeżdżają jednak sporadycznie jakieś Sprintery, ale głównie chińskie crossy i małe ciężarówki 4x4. Dowożąc wszystko to, co cywilizacja tworzy dla wsi. Droga jest akurat tak szeroka jak taka właśnie ciężarówka, gałęzie i krzaki chłoszczą ją po bokach, ale ona brnie w dżunglę, bo ludzie tam mieszkający potrzebują coca-coli, spiral antykomarowych, jeansów, czapek baseballowych, leków i wody w butelkach z miasta. My brnęliśmy w przeciwnym kierunku przez 50 kilometrów. Im bliżej cywilizacji, wioski Ifanadiana, na asfaltowej route nationale nr 25, tym nasza droga się polepszała, zbudowano nawet okazałych rozmiarów most nad rzeką Namorona, jeszcze 'za Francuza', a niedawno go odbudowano po oberwaniu się. Iwona jednak dobrze zwiastowała, monsun ciągle nie nadszedł. Gdyby tak lało przez trzy dni, to prawdopodobnie na tych oponach nie dalibyśmy rady przejechać rynną błota, w głębokich koleinach. Tina, nasz driver, gnał na złamanie karku, jakby chciał nadgonić wczoraj stracony czas, a ja czułem się jak worek kartofli wieziony na pick-upie na targ do miasta.

Szóstego dnia wyjechaliśmy z Manakara na południe. Przez pierwsze 190 kilometrów był całkiem dobry asfalt. Być może tu, na południu Madagaskaru jeździ mniej ciężarówek i dzięki temu asfalty jakoś jeszcze się trzymają. Poza tym na południu buduje się nowe drogi, remontuje stare. Pełno tu znaczków EU, ale wykonawcami są chińskie firmy. Chiny także inwestują w port, w Fort Dauphin i być może z tego powodu budują zupełnie nową drogę, w standardzie europejskim, wzdłuż wschodniego wybrzeża. Na tym tle środkowy Madagaskar, ten najbogatszy, wydaje się mieć zacofaną infrastrukturę drogową.

Poprzedniego dnia zjeżdżaliśmy z gór nad ocean, przecinając łagodne połoniny, trawiastych pagórków, zupełnie jak w Bieszczadach, tyle że w oddali, na horyzoncie, pomiędzy stokami, niebieszczała woda z białymi zmarszczkami fal. Lasy tutaj wypalono na

węgiel drzewny, podstawowe źródło energii domowej na tej wyspie. Całkowicie rozpowszechnione, nawet na najgłębszej prowincji, z dala od lasów, gdzie na południu rosną tylko opuncje i agawy.

Kiedy się ogląda przemysł produkcji, transportu i sprzedaży węgla drzewnego na Madagaskarze, można odnieść wrażenie, że to główna gałąź gospodarki, w której pracuje ponad połowa mieszkańców. Sızalowe worki zaszyte sznurkiem, są transportowane w każdym kierunku, każdym możliwym środkiem lokomocji, noszone na plecach całymi kilometrami, do najbardziej odizolowanych wiosek w górach i na półpustyni południa. Tam gdzie lasy jeszcze się ostały, ludzie z wiosek wystawiają worki z węglem drzewnym na sprzedaż, na poboczu drogi.

Cały dzień jechaliśmy na południe, by w końcu zanocować w hoteliku na zupełnym wygwizdowiu, niedaleko wioski Sandravinany, w zakolu rzeki Isandra Fleuve. Rodzina rolników żyjąca na tym odludziu postanowiła zbudować kilka małych, drewnianych domków dla turystów. Wybrali doskonałe miejsce, na wzgórzu, z otwartym widokiem na szerokie ujście rzeki do oceanu. Fale nawet z tej odległości były słyszalne całą noc. Wiatr przyjemnie chłodził wzgórze pozbawione drzew, a kiedy odwróciłem się w przeciwną stronę, mogłem podziwiać ciekawy rysunek szczytów łańcucha gór.

Mieliśmy przejść się do wioski, na obiad, być może znaleźlibyśmy tam jakiś bar. Ale zostaliśmy na wzgórzu. Właściciele hotelu przygotowali dla nas kolację, za niezbyt wygórowaną cenę, w jakości madagaskarskiej. Cały wieczór czuliśmy woń palonego węgla drzewnego. Na dwóch ceramicznych piecykach stały metalowe garnki, w jednym ryż, w drugim makaron, może mięso, albo krewetki. Na pokrywkach wyciśnięto napis Cocota. Może to firma serwująca zestawy AGD na cały Madagaskar.

Ostatnie 90 kilometrów drogi to dość interesujący off-road. Chociaż spory kawałek tego dystansu pokonaliśmy nową, chińską drogą. Już zbudowano nowy most na jednej z rzek, gdzie do tej pory pracował prom. Wcześniej, innym promem motorowym, pokonaliśmy rzekę Masihanaka. To była pierwsza nasza przeprawa na trasie do Fort Dauphin. Zostało jeszcze dziewięć. Kilka lat temu, ktoś zainwestował w tę drogę. Wyrównał nawierzchnię szutrową, zbudował betonowe przyczółki na rzekach, przyciągnięto metalowe promy z silnikami Cummins. Napędzały one hydrauliczne pompy, a olej pod ciśnieniem poruszał śrubą w wodzie.

Dziś już to wszystko nie działa. Większość promów stoi na brzegu nieużywana, a te które jeszcze działają, mają napęd ręczny, albo małe silniczki od motorówek. Napęd ręczny jest realizowany zazwyczaj przez przeciąganie liny zaczepionej na przeciwnych brzegach rzeki. Czasami, jak na Isandra Fleuve, prom zbudowany był z kilku pustych, metalowych beczek i dodatkowych, plastikowych pojemników dwudziestolitrowych, po jakichś chemikaliach. Na taki materiał wypornościowy położono kilka desek i przywiązano sznurkiem. Nasza Toyota wjeżdżała na taki statek po dwóch, grubych deskach. Prom przeciągało sześciu facetów. Ciągnęli linę przywiązaną do drugiego brzegu, w odległości około pół kilometra. Stalowy prom z silnikiem Cummins stał w krzakach, porozkręcany, pewnie w niespełnionych próbach jego naprawy.

Do Sandravinany droga była zmienna, czasami trudna, czasami uciążliwa, ale dość szeroka, chociaż nie na tyle, aby zmieściła się na niej ciężarówka terenowa. Od rzeki Isandra Fleuve, aż po rzekę Manampanihy i wioskę Manantenina, droga była dostępna już jedynie dla małych samochodów terenowych i to takich, które są w pełni przygotowane na off-road. Była zbyt wąska i trudna dla ciężarówek. Na długich odcinkach przez krzaki i liche lasy, zarosła prawie zupełnie. Na łysych połoninach ze wspaniałymi pejzażami szczytów górskich z jednej strony i oceanem z drugiej, drogę rozmyły deszcze. Trzeba było walczyć, aby samochód się nie przewrócił w głęboką rozpadlinę wymytą przez wodę spływającą z gór. Czasami ktoś wyjeździł nowe ślady w trawie. Można było próbować ominąć rozpadliny.

Nasza Toyota musiała wykazać się wszelkimi swoimi możliwościami, jakie w standardzie dała jej fabryka. Zbyt małe opony, ledwie 31 cali średnicy, spore obciążenie czterema osobami, pełnym bagażnikiem i czterdziestoma, zapasowymi litrami paliwa na dachu mocno przeszkadzały. Fabryczne zawieszenie ciągle dobijało na większych wybojach. Ale Toyota jechała i nie chciała się zatrzymać. Tina, nasz kierowca, wyciskał z niej, co mógł. Nie przejmował się zbyt zniszczeniami, tym w jakim stanie samochód skończy tą podróż. Mnie by do głowy nie przyszło takie traktowanie samochodu. Można było jechać wolniej, z większą precyzją wyszukiwać najlepszą drogę pośród kamieni i wymytych wodą rozpadlin. Zamiast próbować pokonać trudny odcinek z rozpędu, można było spokojnie przejechać to na reduktorze i jedynce, oszczędzając poobijane podwozie i nie ryzykując otarcia całego boku Toyoty w wąskim kanionie, wysokim na dwa-trzy metry. Po prostu ja bym to zrobił inaczej, ale może wtedy nie dojechalibyśmy drugiego dnia do Fort Dauphin. Właściwie to o wiele przyjemniejsza i właściwsza byłaby ta podróż, gdybym mógł tu jechać swoją Toyotą, zamiast być wożonym jak pani Daisy.

Jeszcze przed Sandraviny, przed noclegiem na wzgórzu ponad oceanem, zatrzymaliśmy się przy ciekawym jakby cmentarzu. Tuż obok nowej, chińskiej drogi, pośród palm, stały w rzędach, kilkumetrowej wysokości ostrosłupy, takie obeliski, czy pomniki. Jak się okazało, stawia się je w tradycji uczczenia wyjątkowych obywateli lokalnych społeczności. Przez całą, ponad dwustu kilometrową trasę wzdłuż wybrzeża, mijaliśmy ciągle jakieś wioski rybaków. Głównie nad rzekami, przez które się przeprawialiśmy. Każda rodzina miała swoje czołno, które było głównym środkiem transportu, prostopadle do naszej trasy. Czyli od oceanu, w głąb lądu, po rzekach. Droga, albo to co z niej zostało, a czego jeszcze Chińczycy nie odbudowali, służyła transportowi dóbr i ludzi do miasta. Transportowi, który prawie nie istniał. Dziennie przejeżdża tędy może cztery, może pięć samochodów.

Tak więc każda z tych wiosek ma swoich znamienitych członków, zwykle są to przedstawiciele władzy. Im to stawia się te obeliski, na których wypisuje się daty ich narodzin i śmierci. Najstarsze znaleźliśmy z 1932 roku. Miejsce rzeczywistego pochówku zmarłych jest gdzie indziej. Tam stawia się grobowiec, który okresowo jest otwierany, zgodnie z animistyczną tradycją Madagaskaru. Każde takie otwieranie i przewijanie zwłok, czy co tam z nich zostało, wieńczy wbity w ziemię, długi kołek, z przymocowanymi do niego rogami zebu, krowy typu indyjskiego. Taką krowę poświęca się na imprezę i zjada wspólnie z okolicznymi biesiadnikami, raz na kilka lat. Drag z przymocowanymi rogami stawia się w linii za obeliskiem. Stąd łatwo można policzyć, ile razy już przewijano delikwenta po jego śmierci. Ciekawostką jest wypisywanie, wymalowywanie, lub rzeźbienie w betonie rodzajów zawodów, jakimi trudnili się zmarli. Przypomina to w jakimś sensie słynne cmentarze rumuńskie, a nam także te z Kolumbii.

Tradycja uświęcenia pamięci zmarłych, wybitnych osobowości lokalnych społeczności ulegała zmianie im dalej na południe się przesuwaliliśmy. Dwa dni później, już na zupełnym południu Madagaskaru, na terenach suchych, półpustynnych, zarośniętych kaktusami, wypełnionych piachem i... wodą po ostatnich opadach monsunu, odnajdywaliśmy całkiem sporo rozbudowanych grobowców, podobnych do tych ze środkowego Madagaskaru. Murowany płot gęsto wymalowywano scenkami rodzajowymi, chyba z życia zmarłego, albo zaczerpniętych z przeświadczenia o jego życiu. A to syreny morskie, a to piękne dziewczęta, tancerze w tradycyjnych strojach, jacyś ninja z filmów akcji, helikoptery, nowoczesne samochody, motocykle i liczne zebu. To w ich liczbie, na południu, określa się status społeczny i majątność obywatela. Wpadliśmy na jeden z targów, na których handluje się zebu. Koszt jednej krowy to około 450EUR. Oprócz wymalowywania tych wszystkich nedorzecznosci na betonowym płocie, tworzy się też betonowe rzeźby na czubku grobowca. I to właśnie jako żywo przypomina grobowce z Kolumbii. Malunki wykonują artyści sprowadzani specjalnie z odległych miast, a koszt jednego takiego pseudo dzieła waha się w okolicy 42EUR. Malunków na ścianach grobowców jest zwykle kilkanaście lub więcej. Na południu nie istnieje tradycja cyklicznego wyciągania i przewijania zwłok. Jeden wielki grobowiec jest przeznaczony dla jednej osoby. Bardzo rzadko dla współmałżonków.

Wracając do naszych promów, których mieliśmy aż dziewięć. Każdy z nich był inny. Każdy miał inną cenę. Pracowali na nich różni ludzie, z pozoru tylko podobni ciałem i kolorem skóry. Zazwyczaj te promy, które trzeba było przeciągać liną, obsługiwało sześciu ludzi. Te bliżej Fort Dauphin, miały sprytniejsze rozwiązanie. Prom był na uwięzi, ale nie wykorzystywał nurtu rzeki, tylko nawijano na bęben linę przymocowaną do drugiego brzegu. Do tej pracy wystarczył jeden człowiek, drugi do cumowania takiej, małej barki do betonowego nadbrzeża. Na tych stalowych promach z silnikami Cummins, widniały tabliczki znamionowe z datą 2007, a na betonowych nadbrzeżach, ktoś wyrył podczas ich budowy, daty 2012. Wszystko było więc dość nowe i dość zużyte, po prostu całkowicie zaniedbane.

Ciągle czuję się tutaj jak intruz, może taki spodziewany, a nawet wyczekiwany, bo przywożący pieniądze za usługę, za owoce, za coś do jedzenia. Ale jednak zupełnie obcy w tej rzeczywistości. Każdy tutaj ma coś do zrobienia, nikt nie siedzi i nie czeka, aż coś się wydarzy. Pracujący na promie mężczyźni też nie czekają, aż ktoś przyjedzie. Kiedy jest robota, trzeba kogoś przewieźć, odrywają się od swych zajęć i płyną czołnem, jadą rowerem do promu, by coś zarobić. Wydają się mieć do obcych bezemocjonalny, nonszalancki stosunek. Nikt tutaj nie przyjedzie dla przyjemności, tylko w jakimś konkretnym celu. A my, czy nasz cel jest przez nich rozumiany, czy tylko akceptowany, jak spóźniający się monsun i suche pole obsiane ryżem?

Ceny za prom były różne. Te bliżej cywilizacji, gdzie kursowały już ciężarówki, kosztowały zaledwie 9.10zł, a te w zupełnej głuszy, tam gdzie prawie nikt nie jeździ, potrafiły kosztować 91zł. Riksiarz bierze za podobną pracę fizyczną około 2zł, a na promie, sześciu ludzi ma do podziału 91zł, czasami 63zł. Mają oryginalne koszulki ministerstwa transportu, które chyba zainwestowało w nowe promy. Promy szybko przestały działać, ale koszulki chyba mają lepszą jakość, ciągle są noszone. Nasz kierowca zabrał dodatkowe 40 litrów paliwa, bo spodziewał się, że można będzie paliwem płacić za promy.

Ale prócz pierwszego, napędzanego silnikiem benzynowym z motorówki, nikt już paliwa diesela nie potrzebował. Tina twierdzi, że podróżuje tą trasą parę razy w roku. Może tak i zmiany postępują tak szybko, a może nie.

Przy promach stało zwykle kilka czółen, wystruganych z jednego pnia drzewa. Połatanych plastikowymi kawałkami żółtych baniaków po chemikaliach. One, wraz z plastikowymi butelkami PET, to ważne dobro na prowincji Madagaskaru. Służą do wielu rzeczy, a nawet zupełnie zniszczone, może być łatką do czółna. Te zacumowane prowizorycznie czółna przy brzegach są dobrem wspólnym. Każdy wędrujący tędy chłop, niesie własne, wąskie wiosło. Jako żywo przypominające te, które widywaliśmy w muzeach na całym świecie. Czółno można wziąć i przepłynąć na drugi brzeg, zostawić je dla innego wędrowca. Kiedy brak czółen na jednym brzegu, trzeba poczekać kilka godzin, aż ktoś z przeciwnego brzegu przypłynie do nas. Te ich ostro zakończone wiosła, służą nie tylko wiosłowaniu. Mogą być bronią, albo czymś w rodzaju harpuna, albo podpórką dla niesionych na plecach tobołków. Zastanawiające jest tylko, dlaczego są takie wąskie, przez to mniej efektywne w działaniu.

Kiedy zbliżaliśmy się już do Fort Dauphin, cywilizacja rosła z każdym kilometrem. Chińskie maszyny budowlane, wywrotki, Chińczycy brygadziści i inżynierowie, hałas i tumany pyłu z drogi, coraz liczniejsze taxi-brousse, wioska za wioską i cały ten spokój, poczucie odcięcia od cywilizacji, zbliżenia do samego siebie, miękkiego poczucia bliskości z przyrodą, ciszy, spokoju, braku smrodu śmietnika i odpadków wokół wioski, sporadycznych kontaktów z pojedynczymi ludźmi, kontaktów, które są zupełnie inne niż te zbiorowe, z dużą ilością ludzi na raz, z wciąż spotykanymi podróżującymi na tej samej drodze... wszystko to zostało za nami i już nigdy nie wróci. Wjechaliśmy do cywilizacji i powoli zanurzaliśmy się w stosunkowo małe miasteczko o prowincjonalnym charakterze - Fort Dauphin.

Spodziewaliśmy się czegoś większego, na podobieństwo Toamasina, a Fort Dauphin okazał się taką rozrośniętą wioską, pustymi, szerokimi ulicami, trochę wymarłymi domami. Tylko nieliczne z nich miały coś wspólnego z epoką francuską. Iwona znalazła właśnie taki hotel.

Kiedyś to był jakiś mały pałacyk, może siedziba gubernatora, a może właśnie hotel, dla znamienitych kolonizatorów, dla kapitanów zawijających tutaj statków z Europy. Dziś to rudera, ale jakże przyjemna! Pozostały jeszcze niektóre sprzęty, malowania ścian, stare, przedwojenne okucia okien i klamki w drzwiach, także włączniki lamp z ebonitu. Trzeszczące, stare schody, deski z jakiegoś gęstego drewna, może to palisander. A przede wszystkim atmosfera tego co było i nigdy nie wróci. Taka leniwa stagnacja i powolne wycofywanie się w cień, ze szklaneczką ginu z tonikiem w dłoni, z rozpiętą koszulą, krawatem wciśniętym w kieszeń spodni, korkowym hełmem na spoczonej czaszce i świadomością, że wszystko co dobre już było, pora umierać. Scena jak z powieści Korzeniowskiego.

Monsun skradał się do nas znad niedalekich szczytów, hamował go silny wiatr od oceanu, znad niezbyt urodziwych plaż, które odwiedziliśmy po południu, mocząc stopy w przyjemnie chłodnej wodzie. Wreszcie zaczęło padać i to mocno. Deszcz bębnił hałaśliwie o blaszany dach, moczył deski tarasu okalającego cały budynek hotelu na pierwszym piętrze. Teraz wokół narosły brzydkie budynki, hałdy śmieci, generowane przez mniej zaradnych życiowo obywateli miasta. Ale kiedyś... może przez korony palm można było spoglądać na ocean, na skalisty półwysep, w ciszy, bez hałasu silników samochodów, może tylko czasami zatrafił jakiś parowiec, obwieszczając swe przybycie z Francji. Na coś takiego się czekało. Ktoś nowy przyjeżdżał, ktoś mógł wreszcie stąd uciec, od wilgoci, gorąca i malarii. Ktoś dostał wyczekiwaną paczkę z jakimiś dobrami cywilizacji. Dziś na mizernych falach, na plażach ślizgają się początkujący surferzy. Nieco dalej widać budowany, chyba przez Chińczyków, nowy port. Na centralnym placu miasta można kupić ostrzygi po 1.82zł sztuka. Jadłem coś takiego pierwszy raz. W zasadzie jest bez smaku, ale ma się ochotę na więcej.

Fort Dauphin zaskoczył nas sporą liczbą ludzi mówiących po angielsku, zupełnie odmienną atmosferą od tych miast portowych, które już widzieliśmy. Wiejskim charakterem, spokojem i ciszą, przynajmniej w stosunku do innych miast. Wiatr przeganiał nas z ulicy na ulicę, spacerowaliśmy i delektowaliśmy się ostrygami przez dwa dni.

Nie zdążyliśmy przejechać pustynnego, południowego Madagaskaru przed deszczami pory monsunowej. Właściwie jak tylko zjechaliśmy z asfaltu za Ambovombe, to od razu utonęliśmy w głębokich kałużach. Plan był taki, aby przejechać Południe na wskroś, drogą route nationale 10, a jak się da, to zjechać jeszcze niżej na południe, na wybrzeże. Przeznaczaliśmy na to 4 dni, które prawie całkowicie wypełniła jazda w podskokach po bardzo zniszczonych drogach. Zrobił się z tego taki kolejny film drogi, w

którym cel jest jasno określony, ale na codzień mało znaczący, bo trzeba się mierzyć z przygodami jakie są tu i teraz. Zgubił się nam przy tym sens tej jazdy przez południe. Kiedy wreszcie wydostaliśmy się ponownie do cywilizacji, do miasta Toliara, w pamięci pozostały jedynie te 'przygody po drodze', ale nijak nie mogłem odpowiedzieć sobie na pytanie - po co tam w ogóle pojechaliśmy.

Nasi przewodnicy, znajomi, w pięknych słowach sprzedawali Południe jak jakiś raj na Ziemi. Te cztery dni były interesujące, poznaliśmy kolejny kawałek nieznanego nam świata. Ale czy tam było ładnie, to kwestia sporna. To co ciekawe, rozrzucone jest na wielkim obszarze, w niezauważalnych z pozoru miejscach. Trudno jest tutaj zaplanować trasę od punktu do punktu, od atrakcji do atrakcji. Trzeba liczyć na szczęście i własną spostrzegawczość.

Początkowym celem była wioska surferów - Levanono. Udało się tam dojechać na pierwszy nocleg, tuż przed zachodem słońca. Ominęliśmy park Cape St. Marie Special Reserve, który odwiedzają wszyscy turyści, jacy nieopatrznie zapuszczają się w ten region. Ominęliśmy z oczywistego powodu kolosalnych cen biletów wstępu dla przyjezdnych. Nasz kierowca już chyba się przyzwyczaił do naszych nietypowych preferencji, bo nawet nie próbował nas namawiać, przekonywać, jaki ten park jest cudowny i jakim wielkim byłoby błędem jego ominięcie. Obejrzelśmy zdjęcia w internecie, zdjęcia satelitarne i jakoś jednak to nas nie przekonało do zapłacenia kolejnych 25EUR za osobę, aby tam pojechać. Zdecydowaliśmy od razu skierować się do Levanono, kolejnej atrakcji z tej listy 'must see' dla turystów. Bardziej chyba z braku kontrpropozycji, aniżeli z chęci zobaczenia następnego cudownego miejsca na Madagaskarze.

Do Levanono zjeżdża się ze stromego klifu, o wysokości grubo ponad sto metrów, oddalonego od brzegu oceanu o ponad cztery kilometry. W parku do którego nie pojechaliśmy, klif schodzi bezpośrednio do morza, otacza cały, południowy kraniec Madagaskaru. Po południe minęło nam pod chmurami. Według prognoz pogody, średniej mocy cyklon właśnie przechodzi kilkadziesiąt kilometrów na południe od nas. Dziś rybacy nie wypływają do pracy, we wiosce Levanono wisi na plaży czerwona flaga, a wszystkie czółna ze statecznikami są wyciągnięte na brzeg. Mężczyźni przechadzają się beczynnymi pośród nich, nieco zawiani od rumu. Są weseli, może dziś nie ma ryb, ani krewetek, jakie moglibyśmy zamówić w barze, ale przecież nie trzeba koniecznie pracować codziennie. Dziś fiesta.

Levanono to jedna piaskowa ulica. Jeden dom z cegły, wyglądający na 'pofrancuski'. Trzy bary mieszczące się w szalasach zbitych z desek, patyków i krytych liśćmi palmy podróżnika. Jeden hotel z rozpadającymi się domkami o spadzistych dachach, mającymi udawać bungalowy. Kilka latarni ledowych z solarami. Filmujemy to wszystko, dodajemy swój komentarz. Rybacy ciekawie się nam przyglądają, machają z daleka ręką, zagadują, uśmiechają się. Kobiety pichcą coś na stalowych piecykach z węglem drzewnym. Z metalowych garnków Cocota wydobywają się nie bardzo pobudzające mój głód zapachy. Obiad zamówiliśmy w hotelu, mają przygotować smażonego kurczaka i ryż. Kurę raczej, widzieliśmy jak łapali, dziś posłuży naszym żołądkom, taki jej koniec. We wiosce znalazłem rum w plastikowych buteleczkach 175ml. Domowego napitku nikt tu oficjalnie nie serwuje.

Jeszcze przed obiadokolacją wskoczyłem do oceanu. Fale dość spore, ale przynajmniej nie jest nudno. Piasek pod nogami urywa się nagle, kilka metrów od brzegu. Wystarczy poddać się falowaniu wody, byle z dala od miejsca, gdzie fale się załamują. Surferów ani widu, ani słyhu. Może to nie ta pora roku, a może to fake news. Bo trudno ich sobie na tym zadupiu wyobrazić. Czym by tu dojechali, gdzie by nocowali, co jedli. Czy z nich tacy samowystarczalni podróżnicy są! Potem, już po ciemku, po flaszeczce rumu, poszedłem ponownie zaczerpnąć ochłody. Wieczór był duszny, ale nie gorący. Po wyjściu z wody odniosłem wrażenie, że nawet jest mi zimno. Iwona po cichutku pilnowała, abym się nie utopił samotnie.

W końcu zawołali nas na obiad. Duża miska ryżu, w małej miseczce jakiś oleisty sos i wielki talerz, na którym leżały usmażone zwłoki kury. Kura musiała być już wiekowa, albo lubiła biegać po próżnicy, bo nie dało się pogryźć mięsa. Można było szarpać zębami i rzuć bez końca. W tym procesie zatracano się w ogóle smak potrawy, a szczęki bolały od nadmiaru pracy. Na zagrychę suchy ryż z odrobiną oleju, co miał przypominać sos. Obiad dla turysty na końcu świata. Rano pytali jeszcze czy nam smakowało. Na pewno dali z siebie wszystko, poświęcili nawet jedną kurę, nic dziwnego, że oczekiwali pochwały za swój trud. Na szczęście dla nich, znamy już madagaskarską kuchnię, wiemy że oni nie umieją gotować, albo mają inne poczucie smaku niż Europejczycy.

Przechadzaliśmy się po wiosce rybackiej i podglądaliśmy życie w małych chatkach z maty, patyków i liści palmowych, spod których wydobywał się dym z piecyka na węgiel drzewny. Kominów nie mają, dym ma sobie uchodzić przez szpary w ścianach. Domki są niewiele większe od mojej podróżniczej Toyoty. Z początku myśleliśmy, że to są takie

schrony na czas przebywania rybaków na plaży, albo może obory na pojedyncze krowy, ostatecznie może to są zbyt duże budy dla psów. Ale nie, to są ichniejsze domy.

Już od jakiegoś czasu, kiedy przemierzaliśmy Południe, widywaliśmy wioski zbudowane z takich domeczków. Niektóre pochylone, bo patyki co miały robić konstrukcję kratownicową, połamaly się, albo zgniły od monsunu. Z tych szaro-żółtych chat wychodzili ludzie w podobnym kolorze ubraniach, raczej łachmanach, czasami na wpół nadzy, dzieci rozczochrane, kobiety z włosami upiętymi w dwa koki, tuż powyżej skroni. Mężczyźni z maczetami, jakimiś dzidami, wędrowali ze stadami owiec, kóz, albo zebu. Tutaj jest największa bieda Madagaskaru, stada są często rozkradane, pasterze muszą ich bronić przed takimi wilkami. A kiedy nie ma co kraść, wilki podobno napadają na przejeżdżające, co lepsze samochody terenowe. Tacy madagaskarscy rekieterzy.

Najżywiej na nasz widok reagują te rozczochrane dzieciaki. Boso biegają szybciej niż Jasse Owens, a krzyczą przy tym bez przerwy, jakby nie musiały nabierać oddechu w płuca. W Levanono nie podchodzą zbyt blisko. Nieśmiało chowają się za chatą, za rodzicem, a te starsze, trochę bardziej odważne, krzyczą - bon jour - albo cokolwiek innego, aby tylko zwrócić na siebie uwagę. Jakby spojrzenie białasa miało dawać jakieś błogosławieństwo.

Niby Azja jest taka sama, to tam nauczono mnie być 'walking money', ale Afryka jest chyba bardziej bezwzględna i bezpośrednia. Ciagle czuję się tu traktowany przedmiotowo, bez oczywistego szacunku jak w krajach muzułmańskich, bez ciekawości jak w krajach z ludnością hinduistyczną, ale też bez nonszalancji jak w krajach chińskich. Odchodzimy powoli w stronę hotelu, kwoki z kurczakami uchodzą nam spod nóg, psy wyczekujące machają ogonami. Czasami udaje się złamać to pierwsze wrażenie, nacechowane przedmiotowością, wykorzystaniem, dzięki temu, że Iwona wciąż ćwiczy swój słownik wyrazów malgaskich. Wtedy pani w obskurnym barze, riksarz, pijaczek, czy żebrak, zmieniają się, jak u nas pan policjant, z którym uda się nawiązać kontakt osobisty i trudno już wrócić na ścieżkę oficjalną. Tak tutejsi ludzie, poza dzieciakami, przeistaczają się w bardziej ludzką postać, zrzucają niewidoczne szaty transakcyjności, postawę wyczekującą jakiegoś dealu, za który będzie zapłata.

Tak więc, kiedy tylko zjechaliśmy z asfaltowej N13, od razu zaczęliśmy się trochę topić w wielkich kałużach, z których właściwie była utkana N10. Woda na pustyni tak szybko nie wsiąka. Tworzą się kilkunastometrowej szerokości, owalne jeziora brunatnej wody zmieszanej z piaskiem, bełtanej przez koła kolejnych przejeżdżających pojazdów. Motocykliści na enduro próbują omijać wodę po poboczu, pomiędzy opuncjami z długimi kolcami. Podobnie piesi, kobiety zaczepiają swoimi szmatkami o igły kaktusów, a dzieciaki wręcz przeciwnie, z dziecinną rozkoszą wskakują z rozbiegu wprost do kałuży, pławia się w niej, jak domowe gęsi za oborą. Uskakują dopiero wtedy, kiedy nadjeżdża jakiś samochód.

Najwyraźniej to pierwsze kałuże tego lata. Na pustyni taka woda to frajda nie do przeoczenia. Przez kolejne dni widywaliśmy jak całe wioski pielgrzymują do największych kałuż, przez które musieliśmy jakoś się przedostawać. W porze rannej, dorośli przychodzili nad brzeg tych brunatnych jezior, by dokonywać bez krępacji ablucji. Ustępowali kiedy samochód tworzył falę z płynnego błota, a potem wracali by dalej się myć. Nie zauważyłem detergentów, pewnie są zbyt drogie i kto miałby je tu przywieźć z miasta. Potem wracają do swych chat, kiedy woda na ciemnej skórze wyschnie, pozostawiając piaszczysty nalot. Dla turysty w klimatyzowanej Toyocie wyglądali jak część egzotycznego otoczenia. Nawet nadzy nie budzili zdziwienia, bo byli w tym tacy naturalni.

Nurkowaliśmy w te kałuże głęboko. Kilka razy na godzinę jazdy, na maskę silnika wpływała woda. Rura wydechowa bulgotała zatopiona, a koła buksowały w błocie. Jednakże podłoże było dość twarde i tylko czasami wydawało się, że trzeba uważać, aby się nie zakopać. Ostatniego dnia jechaliśmy tuż po obfitym deszczu. Kałuże były naprawdę głębokie. Ludzie z przydrożnych szałasowych wiosek zarabiali drobne pieniądze na prowadzeniu samochodów objazdami, pomiędzy drapiącymi lakier opuncjami, przez ich pola obsadzone nie wiadomo czym, rozganiając krowy i stada kóz, przez podwórka otoczone chatami wyglądającymi jak z filmów dystopijnych. Tylko ich mieszkańcy nie przypominali tych co przeżyli atomową wojnę światową, zwłaszcza z twarzy. Byli uśmiechnięci, było z nich zadowolenie, poczucie osadzenia w swoim życiu. Dzieciaki biegały i wrzeszczały, ale nie z przerażenia czy bólu, tylko z radości, kiedy kolejna Toyota rozbryzgiwała breję błota, kiedy otwierało się okno, a z jej klimatyzowanych czeluści wyłaniała się czysta ręka z banknotem (0.91zł) między palcami.

Niektórzy mniej zaradni, chyba próbowali rozbawić znudzone towarzystwo kierowców i pasażerów ciężarówek taxi-brousse. Kawałkiem plastikowej bańki po chemikaliach, wychleptywali wodę z wielkiej kałuży, albo zasypywali piaskiem z pobocza kilka dziur w drodze, kilka z kilku milionów dziur. Za to też chcieli banknoty, ale nie znajdowali zrozumienia u podróżnych.

Na pełnym południu, z dala od głównej N10, byliśmy sami na drodze. Na czymś co miało przypominać drogę pomiędzy krzakami opuncji, czyli płotami małych poletek. Najczęściej byliśmy pierwsi tego dnia, bo jeszcze nikt przed nami nie jechał po wyrównanym przez poranny deszcz piasku. Nasz kierowca gnał i pędził, Toyota się niszczyła, ale jeszcze jakoś się trzymała. My podskakiwaliśmy i próbowaliśmy się trzymać oboma rękami, klinować kolanami, aby nie walić głową w sufit. Teraz to już bardziej przypominało wyścig, a nie film drogi.

Kiedy wróciliśmy drugiego dnia na główną N10, zaczęliśmy spotykać ciężarówki taxi-brousse, obsługujące trasę Toliara - Fort Dauphin. Podobno te 605 kilometrów przejeżdżają w trzy dni, jadąc non-stop, także w nocy. Trzech kierowców zmienia się co jakiś czas, zatrzymują się tylko na chwilę postoju w większych wioskach. Ludzie upakowani są jak sardynki, po 40 sztuk na pace wielkiej, wcale nie terenowej ciężarówki. Mają do dyspozycji wyściełane ławki, po 4-6 osób w rzędzie. Cały dach wypakowany jest tobołami. O dziwo nie gra żadna muzyka, kabina kierowcy jest oddzielona od przestrzeni pasażerskiej, a tam chyba z powodów trudu podróży, nikomu nie przychodzi do głowy wyciągać głośnik na baterie.

Ciężarówka podskakuje jak piłka, tam to dopiero trzeba się trzymać czego się da, aby nie wylecieć nad burtą. Nie ma okien, pomiędzy burtami, a dachem, są tylko wsporniki bagażnika dachowego. A my w Toyocie narzekamy, kiedy chłodzi nas klima. Dziś znowu słońce smaży, a wilgotność poci. Czarny dym z rury wydechowej taxi-brousse kopci, a kierowca mało kierowcy nie ukręci. Tu nie ma drogi na wprost. Jazda to bezustanne omijanie kamieni, głębokich kałuż, dziur, krów, owiec, wozów ciągnionych przez woły, ludzi idących na niedzielne targowisko. Droga zmienia się z każdym deszczem, z każdą porą roku. Nawet stali bywalcy tych szlaków muszą pytać, którędy dziś się jeździ, jak ominąć rozkraczoną na środku od kilku dni ciężarówkę, czy przejazd przez betonowy przepust nad rzeką nadal jest w całości, czy już się połamiał w drzazgi. Jako żywo przypomina to syberyjskie trasy, jak za dawnych lat. Tylko klimat inny, inne odległości.

A co z żółwiami?! Były i żółwie. Głównie pierwszego i drugiego dnia, z dala od głównej N10. Spacerowały z tymi swoimi wysoko wysklepionymi domkami we wszystkich kierunkach. Trzeba było się co chwilę zatrzymywać i je przenosić. Kiedy wyczuły zbliżający się samochód, siadały i chowały się do wnętrza skorupy, będąc w przekonaniu, że ich ochroni. Przenoszone fukały i szurały we wnętrzu nogami. Z frontu przypominały hokeistów na bramce, z tymi wielkimi ochraniaczami na goleniach. I tyle o żółwiach.

Więcej o poszukiwaczach złota. Tu na pustyni też są. Nie wiem skąd biorą wodę do płukania piasku, chyba czekają na monsun. Są rejony przekopane ręcznie, tak jak Kołyma jest przekopana maszynami. Kopią rodzinie, dzieci i dorośli. Miejscami, jakby kierowali się intuicją. Ryją aż dopłuczą się kilku drobinek złota, wartych 5.40zł. To podobno urobek z trzech dni. A taki rolnik z dziećmi, co kieruje ruchem na N10, bo zalała ją woda, zarabia tyle samo od każdej gabloty.

Poszukiwacze złota są dumni ze swojej pracy. Iwona miała obiekcje, czy tak wolno zatrzymać się na poboczu drogi i władować w ich życie z kamerą wycelowaną w to co najbardziej drastyczne. Okazuje się, że oni na to czekają, że tego pragną. Oczywiście nic za darmo, może jakiś datek za pokazanie i opowiadanie, wystarczy 0.91zł. Mozolnie, nieustająco, ładują garście brunatnego piachu do misy, nabierają brudnej wody i płuczą. Nie mają wprawdy mistrzów fachu, robią to najprościej jak się da, przy użyciu najmniejszej energii, o efektywność się nie martwią. Ruchy mają szarpane, zdecydowane, jak kura dziobiąca podwórko. Umysłem są gdzie indziej, jeśli w ogóle są.

Dzieciaki donoszą wodę w plastikowych baniakach po... oczywiście chemikaliach. Matka opowiada bezzębnymi, pomarszczonymi ustami. Nie jest stara, to tylko ten klimat, ta robota, to życie tak niszcza. Starsze dzieciaki płuczą siedząc w błocie. Ktoś w końcu znajdzie świecą drobinę wielkości mikrona. Ale świeci w błocie, na dnie drewnianej misy. Matka zabiera od razu to 'słońce' do maleńkiej, szklanej fiolki zatkanej kawałkiem drewna. Tam kolekcjonuje znaleziska, przyszłość rodziny.

Są jeszcze małe, czerwone koliberki. Coś na kształt naszych zimorodków, tyle że czerwone, aż świecą w słońcu. Latają nerwowo, czujnie, ale ciekawie siadają przed samochodem na drodze i w ostatniej chwili odlatują. Ostatniej przed włączeniem kamery. Są jak świetliki na tym szaro-brunatno-żółtym pustkowiu, które ożywiają tylko opuncje i plantacje agawy sizalowej.

To taki niby kaktus, z długimi, zakończonymi wielkimi kolcami liśćmi i kilkumetrowej długości zarodnikami. Uprawia się ją głównie na włókna, które są biodegradowalne i można z nich robić naczynia i sztucce, które mieszczą się w europejskim pojęciu klimatu. Tu na Madagaskarze są całe dziesiątki kilometrów kwadratowych obsianych tymi roślinami. Wiele wiosek ludzi pracuje przy przetwarzaniu włókien agawy. Ale największą sizalu produkuje Brazylia. Oczywiście jak zawsze przy plantacjach przemysłowych, następuje zakłócenia naturalnej harmonii przyrody w danym regionie. Ale dzięki temu,

eurokratom w EU, lepiej się żyje. Ile już podobnych przykładów na świecie, poza EU, widywaliśmy!

Tymczasem co kilka kilometrów tej mordęgi przez błota Południa zatrzymywaliśmy się, aby pstryknąć fotki lokalnym grobowcom. Są one bowiem wyznacznikiem odmiennych trendów wśród licznych plemion Madagaskaru. Każdy rejon jest zdominowany przez inne, wyróżniające się postawą, fryzurą kobiet, ubiorem, nawet tym codziennym, twarzami, kolorem skóry swych członków plemiona. Wszystkich ich nazw nie pamiętam, ale pod koniec naszej wędrówki przez Południe, dojechaliśmy do ludzi wysmukłych, wysokich ponad miarę, noszących się dumnie, z powłóczytymi ruchami, delikatnymi w rysunku twarzami. Wyglądali jak arystokraci, jak Masajowie, wśród reszty ciemnoskórych w tym regionie. W zachowaniu nie byli flegmatyczni, ale właśnie wysublimowani, zdystansowani do tego cholernego klimatu i okoliczności krańcowej biedy, zacofania, często destrukcji tego co zostawili Francuzi.

Także grobowce tej bogatszej warstwy społeczności zmieniały się niemal z każdym kilometrem, raczej godzina, bo to czas odmierzaliśmy, a nie odległość. Były okazałe ponad miarę, godne wodzów, królów, tyranów. W porównaniu do nędznych chat w jakich gnieździł się ludzie je budujący, wyglądały jak piramidy egipskie. Były większe od kilku chat razem wziętych, a mieściły tylko jednego umarlaka. Karstenowi nie mogło się pomieścić w głowie, jaki jest sens budować zmarłemu taki pałac, a samemu mieszkać w norze. Próbowaliśmy mu tłumaczyć, że cmentarze, grobowce i pomniki są dla żywych, a nie dla umarłych. Ale z marnym skutkiem.

Grobowce wyglądały jak płaskie sześciany wysokości około półtora metra i o boku około 4-8 metrów. Wewnątrz wrzucano ogromne ilości kamieni, obmurowywano i tynkowano ściany, które przyozdabiano różnymi malunkami mającymi obrazować scenki rodzajowe z życia zmarłego. Podobno specjalnie sprowadzano malarzy artystów z odległego Toliara, którzy brali ponad 40EUR za jeden malunek, a grobowiec miał ich kilkanaście. Sztuka prymitywna na wysokim poziomie może nawet przyciągać oko. W niektórych miejscach grobowce miały powytłakane tyczki między kamienie, a na nich ciekawe rzeźby, taki Nikifor madagaskarski. Niektóre malowane, ale zawsze ciekawe. Nie dało się przejechać obojętnie, trzeba było pstryknąć kilka zdjęć. Grobowce biedoty były zbiorowe, podobnej wielkości, ale bez malunków, bez rzeźb. Jednak każdy grobowiec istniał w dwureligijności. Zwykle można było odszukać jakiś betonowy, czy drewniany krzyż.

Czwartego dnia powoli wyjeżdżaliśmy na północ. Krajobraz zmieniał się z każdym kilometrem. Widywaliśmy jeszcze wielkie krzaki opuncji, kupowaliśmy ich słodkie owoce, ale opuncjowe płoty pól zastąpiły płoty z patyków i liści palm. Piach coraz częściej pokrywała trawa, a horyzont zasłaniały drzewa. Bycie w drodze przez 'dzikość' zanikało, a pojawiało się poczucie utraty czegoś istotnego, jakiegoś przeżycia, które zamieni się w niecałkiem rzeczywiste wspomnienie. Doświadczanie nieprzyjemnej podróży niesie ze sobą jakąś satysfakcję, albo raczej spełnienie, poczucie uzyskania czegoś niedostępnego dla wszystkich, stania się... doświadczonym, także wyróżnionym. Być może właśnie po to się podróżuje na Południe Madagaskaru, no bo nie dla widoczków przecież.

Trzeci, ostatni i najkrótszy etap naszej podróży po Madagaskarze rozpoczął się znowu w Antananarivo. Odstawiliśmy Karstena na lotnisko. Oddaliśmy wypożyczony samochód wykluczając się o zwrot kosztów za paliwo wyjeżdżone 'na fuchy' przez naszego kierowcę. Wsiadliśmy do zarezerwowanego busa do Moramanga i za trzy godziny wylądowaliśmy na farmie wśród wzgórz i sosnowo-eukaliptusowych lasów.

Sami siebie wzięliśmy w terminy u madagaskarskiego farmera. Od miesiąca umawialiśmy się w sprawie naszego przyjazdu na tydzień z Grace i Lalainem na platformie Workaway. Mieszkają ponad dwa kilometry od głównej drogi łączącej stolicę ze wschodnim wybrzeżem. Mają dość duży teren porośnięty lasem sosnowo-eukaliptusowym, oraz pół doliny nawadnianej wodą z okolicznych źródeł, płynącą do rzeki Mangoro. W tej dolinie kilka poletek ryżowych, małe stawy hodowlane. Ich dom, w którym mieszkają wraz z trójką dzieci, to nie rezydencja w stylu plantatorów południowych stanów Ameryki, ale raczej tradycyjne domki sklecone z czego się da, a sklezione w jedną całość za pomocą gliny.

Domków jest kilka, na te kilka dni w jednym z nich zostaliśmy osadzeni. W innym mieści się szkoła. Grace samodzielnie kształci swoje dzieci, nie posyła ich do szkoły. W jeszcze innym mieści się pomieszczenie dla pracowników najemnych, bo pracy na farmie jest całkiem sporo, ale nie na codzień. Kolejny to spora szopa z różnym sprzętem. Dalej znajdują się pomieszczenia dla jedynej krowy - Missy, dla królików, kur i licznych psów, które na sprzedaż też hodują, a które zajmują się głównie mordowaniem pozostałych jeszcze przy życiu królików i kur. Jest tam też domek mikroskopijnej wielkości dla rodziny stałych pracowników. Wszystko to skapane w prażącym od rana do wieczora słońcu, wysuszone ciągle opóźniającym się monsunem, ocienione z rzadka wielkimi drzewami różnych odmian eukaliptusa i sosny.

To miejsce stało się i naszym domem na tydzień. Z początku wydawało się nam obce i nieprzyjazne. Nasza chata kryta blachą falistą widoczną od spodu, ze ścianami ledwie co niedawno i niechlujnie obmurowanymi, ze ścianami pokrzywionymi jakby rozmyślną fantazją murarza, albo jego nieudolnością. Z ciągle tymi samymi, dwoma, wielkimi karaluchami, odwiedzającymi nas wieczorami, tuż przed prysznicem. Pootwieranymi bezustannie na oścież drewnianymi okiennicami i drzwiami. Przez te cztery otwory wiatr od niechcenia, chyba nam nieprzychylny, nawiewał nieco świeżego, chłodnego powietrza, bo okien nie było i nikt nie spodziewał się ich w tym miejscu.

Całe dni słońce rozgrzewało blachę dachu tak mocno, że można było na niej jajka smażyć. Wieczorami ciepło kumulowało się we wnętrzu i mimo strachu przed komarami z malarią, nie zamykaliśmy okiennic, gramoliliśmy się jedynie pod moskitierę, a Iwona zapalała kolejne spirale dymne. Nasi gospodarze nie mieli problemu z dusznością i gorącem w swym domku. Zamykali się na noc na głucho i jakoś ten skwar wyciskający w minutę pot na całe ciało jak w saunie, im akurat nie przeszkadzał.

Dopiero nad ranem robiło się rześko, chłodno, słońce wstawało zza drzew i pagórkowatego terenu, przyjaźnie do nas mrugało żółtym okiem między gałęziami, nic nie zapowiadało męczącego, wyczerpującego upału. Ranki były najprzyjemniejsze, wykorzystywaliśmy je w pełni, wstając jeszcze przed świtem, tak jak to robiliśmy w Australii.

Wieczorami nie było co robić, prócz oglądania filmów w łóżku. Prąd dawały jedynie solary, jakie Lalaina porozkładał na spadzistych dachach chat. Przez cały dzień ładowały akumulatory, a wieczorami dawały liche, zimne jak kostnica światełko z małych żarówek ledowych. Brak wodociągów, jak to na madagaskarskiej wsi, również był całkowicie oczywisty. Wodę naciągało się wiadrami z jednej z trzech studni, ponieważ 12-sto woltowa pompa, która dniami pompowała wodę do plastikowego zbiornika wysoko na rusztowaniu, takiej wierzy ciśnieniu, właśnie się zepsuła.

Pierwsze wrażenie, jakie na nas ta farma na odludziu zrobiła, było nieprzyjemne. Ale z czasem przyzwyczailiśmy się do każdej niedogodności, braku, uciążliwości. Wpletliśmy je w codzienność, tak jak się do niej włącza przewlekłą chorobę. Adaptuje się, przyzwyczaja, ogranicza potrzeby, zwyczaje, zmienia nawyki, gasi oczekiwania.

Kiedy wyjeżdżaliśmy, wydawało by się wyczekiwaliśmy tego dnia wyjazdu, ale on nadszedł niespodziewanie skracając dystans jaki wydawał się nam z początku tak wielki. Jeden z zaprzyjaźnionych karaluchów spadł z sufitu blachy falistej na plecy, na betonową podłogę. Trudno określić czy w akcie samobójstwa, nierozwagi, czy starczej desperacji. Sprzątałem, zamiatałem właśnie, a pył i kurz wraz z nim. Podrygiwał, machał odnóżami, jakby na nasze pożegnanie, ale to było bardziej jego żegnanie się z tym światem. Już niedługo wyruszył w drogę do nowego wcielenia, a mrówki poniosły pokawałkowane jego ciało do swej siedziby, gdzieś w krzaki.

Ponownie musieliśmy użyć świadomej siły, jaką dysponuje wieczny podróżnik, by przełączyć się z zadowolenia, przyzwyczajenia, poczucia bezpieczeństwa w znanym, uczucia bycia potrzebnym tu, na bycie tam gdzie nas jeszcze nie ma i nikt nas się nie spodziewa. Minęło ledwie kilka dni, może tydzień, a korzenie świadomości bycia tu i teraz wrosły już tak głęboko. Uznaliśmy te cztery, nędzne ściany za własne, własnymi przyzwyczailiśmy się nazywać ogród, krowę, pracowników, las dookoła. Miejsce stało się naszym.

Kiedy przyjechaliśmy, Grace oprowadziła nas po farmie. Pokazała między innymi ogromny, stary krzew bambusa, co akurat jest określeniem kuriozalnym wobec bambusa. Ten krzew miał rekordową jak na swój gatunek wysokość około 20 metrów. Potężne tyczki grubości nogi słonia, wystrzelały w niebo ponad drzewa sosen, jak trajektorie fajerwerków Gandalfa. U podnóża tych gigantycznych tyczek, wyrosła nowa, fioletowa jak kwiat bananowca, młoda tyczka, ale już dość gruba. Obnażała bezwstydnie swoją kwiecistą końcówkę jak ekshibicjonista w parku miejskim co tam ma w spodniach.

Pędy bambusa potrafią rosnąć nawet 10 centymetrów dziennie, chociaż nie codziennie, nie zawsze, zależnie od humoru, a pewnie i okoliczności. Oczekiwaliśmy, że za tydzień, kiedy będziemy wyjeżdżać i zrobimy kolejne zdjęcie z tym młodym bambusem, on właśnie, jak dziecko w rodzinie, ukaże wpływający czas. I rzeczywiście, wieczorem, przeddzień wyjazdu, poszliśmy sprawdzić długość bambusowego członka. Zapewne był dłuższy, takim spodziewaliśmy się go odnaleźć pośród zeschniętych, śliskich liści, na stoku wniesienia uchodzącego w dolinę pól ryżowych. Miał obrazować nasze przeczucia, przekonania, coś co mieści się tylko w naszej świadomości, obrazować w widoczny dla oczu sposób – wpływ czasu.

Ludzie od zarania cywilizacji, starają się zakłócić swoje przeświadczenia w materialny obraz. Budować pomniki dla pamięci, rytuały dla wiary, kraty dla lęku, znaki dla wiedzy, kształty dla przyjemności. Tak jakby samo odczuwanie w nas, w środku, nie było wystarczające, nie wystarczyło naszych uniesień w sposób odpowiedni dla rangi przeżycia. Utrwalenie w materialnym świecie ma przedłużyć trwanie tego co ulotne, nieprzekazywalne

innym, nienazwane, niepojęte. Ale najczęściej materialny obraz jest tylko namiastka, zbyt słabą kotwicą mającą utrzymać w przyszłości ślad tego co było. Przemienia się ten rzeczywisty symbol w swoje zaprzeczenie, jak złota obrączka w kajdany, spiżowy pomnik w obiekt kultu, rytuał dostąpienia najwyższego uniesienia w uświęconą nienaruszalnym dogmatem farosę. Ten nasz bambus nie był w stanie przekazać nam z powrotem tego co tu, na tej farmie doświadczyliśmy, nie dało się w nim odnaleźć tego co chcieliśmy weń wetknąć.

Jeszcze wymuszone uśmiechy, zdjęcie grupowe na pożegnanie, uściski dłoni, przytulenia, słowa otuchy na podróż i na dalsze życie tu, zapewnienia o dozgonnym kontakcie via internet, onieśmiałe nadchodzącym spojrzenia. Moment, w którym stajemy się sobie bliżsi, jakby z chęci nadgonienia straconego czasu. A chwilę potem przestrzeń nas rozdzielająca zaczyna rosnąć i utrwalać przekonanie, że tu już nigdy nie wrócimy. Bo podróżnik tak na prawdę nigdy nie wraca, tylko jedzie po 'nowe'.

Sami siebie wzięliśmy w terminy na madagaskarskiej farmie. Pierwszego dnia, zachęceni przez naszych gospodarzy poszliśmy sadzić ryż w błocie. Kartofle sadi się w pachnącej ziemi, a ryż w mlaskającym pod nagimi stopy błocie. Nogi zatapiają się głęboko, głębiej niż małe, ciemnoskóre stopki niewysokich kobiet, jakie razem z nami wtykają zielone, długie listki, jakby szczaw, w grunt. Mój ciężar robi swoje, wyciąganie stopy z błota wymaga wysiłku. Wchodzi głębiej, ciemna maź obkleja aż do połowy łydki.

Dostaliśmy krótkie szkolenie, jak sadzić, aby było dobrze. Wyrośnięte na kilkanaście centymetrów kłacza ryżu przynosi pracownik z innej działki. Tam sadi się ryż z ziaren, aby wyrósł ledwie ponad błoto. My tu oddzielamy po kilka kłaczy z darni ryżowej i wtykamy trzema palcami głęboko w błoto. Robota mechaniczna, jakby zastępować siewnik z workiem pszenicy, jaki do niego wyspał polski rolnik. Dwie pracownice wtykają w grunt tyczki z przywiązany do nich sznurkiem, wedle niego pakujemy ryż w błoto.

Z początku robota mi nie idzie. Iwona działa na sąsiedniej działce ze swoją grupą kobiet, ja działam ze swoją. Nawiazuje się rywalizacja, ale ja stoję na przegranej pozycji. 'Moje' kobiety więcej pytlują, rozśmieszają towarzystwo, pewnie żartują sobie z dwojga białasów, więcej niż pracują. Białas na polu ryżowym! Na pewno jest to pocieszny widok i pożywka dla żartów.

'Moje' kobiety na zachęty po angielsku nie reaguja, w końcu po co się spieszyć. Pole niewielkie, gospodarz pojechał do miasteczka, wróci po południu i tak trzeba na niego czekać, aby zapłacił za robotę. Moja potrzeba urozmaicenia powtarzalnej, usypiającej pracy, nadania jej jakiegoś szerszego wymiaru, sensu w ogóle, spełza na niczym. Powoli dochodzę do wprawy, ruchy zagęszczają się, przyspieszają, zanika bezproduktywny chaos i pogubienie, teraz mogę powalczyć o coś więcej niż tylko posadzenie ryżu w błocie. Może by tak coś usprawnić, albo chociaż sięgnąć po jakiś madagaskarski rekord.

Przeszkadzają jakieś patyki w błocie, kamienie, brak zaufania do tego co tam przemielił glebogryzem, wraz z ziemią i wodą. Ranię sobie w końcu stopę, ale nie kończę pracy, koniec to obsadzone poletko. Od urodzenia mam delikatną jak panienka szlachcianka skórę na dłoniach i stopach. Praca bez rękawic to oczywiste rany, bieganie na boska to proszenie się o błoto zmieszane z krwią. Ale leczyć się będę potem. To znaczy Iwona będzie mnie leczyć. Skoro od dziecka chciała być Marusią, to nie będę przecież odbierał jej przyjemności oschłego, surowego niańczenia pacjenta.

Kark pochylony, czapka osłania go od palącego słońca. Plecy zgięte, obnażone w ostatnim pożądaniu opalenizny. Kolana wyprostowane, z potrzeby pamięci yogina. Potem ścięgną będą bolały wiele dni. Słońce to wychodzi spoza kłębiastej chmury, to się za inną chowa. Nigdy nie spotyka tej samej, wiecznie w podróży, co z jedną się zaprzyjaźni, to się z inną już żegna.

Błoto nagrzewa się, jeszcze nie parzy, ale wydaje się, że niepotrzebnie rozgrzewa już tak spocone ciało. Wchodzi za paznokcie palców dłoni i stóp. Trudno je będzie stamtąd wydłubać. Szorstkie, zadziera naskórek na paznokciach trzech palców wtykających żdźbła ryżu w miejsce przeznaczenia. Przesuwam się dalej, maćkam nogami w wodnistej brei, prostuję plecy, bo rząd skończony. Z wysiłkiem, z bólem, bez satysfakcji, robota nie przynosi ukojenia w osiąganiu małych celów, jest do znudzenia powtarzalna, a koniec pola ciągle daleko.

Czuje się jak dziewiętnastowieczny robotnik w fabryce, przy taśmie produkcyjnej. Z tego stanu zrodziła się ideologia marksowska, ale także pojęcie niedopasowanego podziału pracy, poczucie niespełnienia człowieka pracującego, braku satysfakcji z osiąganych celów, z życia, oddzielenia i rozbicia społecznego, traktowania ludzi jak bezosobowe maszyny z żelaza.

Umysł prostego pracownika na roli być może nie wymaga niczego więcej, mój tak. Potrzebuję dla niego zajęcia, liczenia rządków, liczenia odległości między żdźbłami

wetkniętymi w błoto, rachowania średniej prędkości sadzenia, przewidywania godziny skończenia pracy. A niechby tylko zastanawiania się nad czymkolwiek, może nad maszyną do sadzenia ryżu, zasadnością pracy ludzkiej, życia na wsi w ogóle.

Słucham żartów, wybuchów perlistego śmiechu pracownic, kłakania bambusowymi tyczkami przez siedzącego na miedzy brzdąca, syna jednej z robotnic. Przynoszący nowe darnie ryżu pracownik, odpędza Missy, krowę wchodzącą w szkodę, biało-czarne gawrony, wydiubujące coś z błota, może to co tam wtykamy. Poza tym niezmiennie trwanie i machinalne ruchy. Ich, szarpane, szybkie, energiczne, jak u robota, jak u kury dziobiącej podwórko. U nie, płynne, zdecydowane, precyzyjne, odmierzone. Białas próbujący 'bratać' się po gombrowiczowsku. W końcu koniec! Na dziś odrobiliśmy naszą pańszczyznę, mamy czas wolny aż do jutra.

W inny dzień klecę z desek i tyczek szafkę na książki do szkoły Grace. Książki leżą w kartonach, na wilgotnej, nierównej, betonowej podłodze, pod ścianą z gliny, czymś co bardziej przypomina płot, zagrodę dla bydła. Szkołę przykryto strzechą. To lepiej, nie nagrzewa się tak mocno na słońcu. Poza tym stoi w cieniu eukaliptusa z jednej, a sosny o długich, miękkich jak włosy igłach, z drugiej strony.

Szafkę klecę na zewnątrz, w cieniu, na gruncie. Iwona pomaga mi coś z tych powykręcanych, bo źle je wysuszone, desek z sosny poskładać. Nie są oheblowane, drzazgi wbijają mi się nawet w rękawice robocze, które przywiozłem z Polski. Nie mamy wkrętów, tylko gwoździe. Za duże, za długie, a młotek wyoblony latami pracy, za mały, za lekki, luźny na trzonku, z kiepskiej stali. Do tego piłę ręczną, zardzewiałą, tępa i miarkę, całkiem nową.

Robota nam nie szła, nie tylko z powodu upału. Wyczekiwany deszcz nie nadchodził, nie ochładzał żaru, ani nie zmniejszał wilgotności powietrza. Pracowaliśmy jak w saunie, pot lał się nam z czoła, ale zamiast leżeć na ręczniku, na deskach, w ciszy słuchać skwierczącej na rozgrzanych kamieniach wody, trzeba było się schylać, podnosić, trzymać jedną ręką deskę, a drugą ją piłować, starać się na oko ocenić kąt prosty, walić bez opamiętania małym młotkiem w wielkie gwoździe, co trzeci raz trafiając. Młotek był tak zużyty, tak zaokrąglony, jakby człowiek wbijał gwoździe kamieniem w kształcie piłki do golfa.

Ale w końcu żeśmy tą szafkę pozbijali i nawet dość równa wyszła. Tyle, że nie pasowała do nierównych ścian i podłogi w szkole. Trzeba ją było przed ostatecznym użytkowaniem podstemplować na tej czy innej, jednej z sześciu nóg. Zaraz wylądowały na półkach liczne książki, raczej albumy, niżli podręczniki, ale jakiś tam nośnik wiedzy. Wiele z nich miało charakter religijny. Grace i Lalain są głęboko wierzącymi protestantami. Grace pochodzi z rodziny misjonarzy, jeździła do Szwajcarii na nauki misjonarskie. Lalain szkolił się na pastora, ale jeszcze nim nie jest, chociaż czasami zastępuje lokalnego, kiedy tenże jest niezdrowy.

Oboje wychowują swoje dzieci w duchu głębokiej wiary. Przed każdym posiłkiem modlitwa dziękczynna temu, który pozwala na taki dobrobyt. Jakby to właśnie z jego woli wynikało ustępstwo od naturalnej biedy, klęski, zła wszechobecnego. Codziennie rano, po wczesnym posiłku, modlitwa, taka bezintencjonalna, jakby pochwalna, może zapewniająca boga jedynego o ich ciągłej tu, w suchym, bezmonsunowym pyle ziemi, istnieniu. Ze słowem bożym na ustach, z wiarą w uporządkowany przezeń świat w sercu, trwają tu na krawędzi cywilizacji, budują jej przyczółek, są sterem dla okolicznych, mniej mądrych, mniej majątnych, bardziej zagubionych, małorolnych rolników i najemnych pracowników ze wsi. Mają cel i plan, mają marzenia, nie wszystkie związane z tym właściwym projektem. Nie wiedzą jeszcze jak do końca ten plan zrealizować, ale znają sposób na codzienność, na celowość egzystencji tu na końcu cywilizacji, sposób który daje zaspokojenie, ukojenie, nadmiernie wybujałym potrzebom i właśnie marzeniom o lepszym życiu.

Nie są poukładani jak protestanci jakich znamy z Niemiec, ani tak silni w przeświadczeniu celowości pracy jak starowierzy, czy żydzi w kibucach. Nie trzymają się uparczywie tradycji jak amisze, ale tak po afrykańsku cieszą się każdą chwilą, śmieją ze śpiewanych codzień piosenek do wieczornej kolacji, nie patrzą zbyt daleko w przyszłość, bezwiednie czują że może ich to wytrącić z kursu.

Iwona jak ten allenowski Zelig, nawet nie daje po sobie poznać, że od wiary w boga jedynego już dawno odeszła, zapomniała go w młodzieńczych ideałach, nie do zatwierdzenia przez racjonalizm, ekonomię dorosłego życia. Grace może bierze na wiarę, może pamięta że dwoje Polaków z tego samego narodu co papież, może nie chce wiedzieć, nie pyta. Ja również nie neguję, chociaż mam gotową odpowiedź na nigdy, może z obawy, nie zadane mi pytanie. W końcu czyjaś wiara nigdy mi nie przeszkadzała, nie czułem się misjonarzem ateizmu. Iwona bardziej się stara, jak to kobieta, utrzymać status miłej atmosfery, nawet jeśli podszytej niepewnością. Przypomniała sobie modlitwy i odpowiednie procedury zachowań, jakie cechują bogobojnych ludzi.

Mówi, że wdzięczność, nie ważne komu, nie ważne czy za posiłek, czy deszcz, nie ważne czy w modlitwie, słowem, czy uczuciem, jest aktem wyrażania podziękli, a samo

wyrażanie jest akcją dobrą dla ducha, jak jogging czy siłownia dla ciała. Domyślny adresat, sens tego działania są mniej ważne niż samo działanie. Przemiana energii w intencjonalnym ruchu, zmienia stan ducha czy ciała w inną, być może lepszą postać.

Kiedy tu przyjechalismy, Grace nakreśliła nam ich plany na rozbudowę farmy. Tu plac zabaw dla dzieci, tu nowe kurniki, tu ogródek warzyny, tu plantacja kawy, tu stawy hodowlane, wodociągi, elektryfikacja, spalarnia śmieci, i takie tam. Plany, których częścią realizacji spodziewaliśmy się stać. Niewiele z tego wyszło, bo plan to nie to samo co działanie. Brak surowego, sprawiedliwego, zaangażowanego, zdyscyplinowanego zarządcy. Brak nawet siły woli na codzienną, intensywną szkołę dla dzieci. Wszystko rozłazi się w zupełnie nieprotestanckim - mora mora - czyli beznamiętnym wyczekiwaniu, anemicznym bezwładzie, apatycznym rozprężeniu.

Nadludzkim wysiłkiem, w nieludzkich okolicznościach, budowanie zupełnie nowego świata w luteranckim stylu jest tutaj zupełnie nieznane. Wiara w idee Kalwina bardziej ma służyć wymówce, określeniu ram istnienia, uspokojeniu potrzeb ducha, aniżeli wysiłkowi wkładanemu w naprawę rzeczy nieuporządkowanych, stawianie przyczółka cywilizacji na końcu świata. Dlatego też, my też poczęliśmy się trochę nudzić i wynajdywać sobie samemu zajęcia, skoro nasi gospodarze nie mieli dla nas zadań do wykonania, a te któreśmy wykonali, przyprawiły ich o niemałe zdziwienie, że tak szybko, że jednego dnia i tak wiele, w wysiłku na tym słońcu.

Może one właśnie jest wszystkiemu winne. W takiej duchocie nic się nie chce, nie tylko przyjeźdnemu, ale i osiadłemu tu na stałe. W mrozie człowiek zabija rękami w tułów dla wytworzenia ciepłoty ciała. Pracuje szybciej, z większym wysiłkiem, bo to go rozgrzewa. Ubiera się grubiej, jeśli zimno daje się we znaki i wychodzi z domu. W wielkim słońcu można się tylko ukryć i czekać wieczora, potem poranka, wtedy szybko, zanim znowu zacznie grzać, robić na prędko, to co trzeba, by odpocząć w cieniu, przy szklaneczce czegoś zimnego do picia.

Wyjątkiem jest przygotowywanie posiłków. Trzy razy dziennie Grace z dziećmi, którym przydzielono konkretne obowiązki i wypisano je na kartkach papieru, przyklejonych do drzwi kuchni, przystępowała do przygotowywania biesiady dla dziewięciu osób. Przyjechała bowiem jeszcze trójka dzieci, które miały przeczekać tutaj tydzień służbowego wyjazdu rodziców do stolicy. Każdy posiłek był inny, Grace starała się błysnąć kunsztem kucharskim i wynajdywała z prostych składników nowe, madagaskarskie dania.

Dla mnie to była dieta biedoty, zapychająca żołądek, by nie krzyczał o więcej, o coś bardziej kalorycznego. Ryż z chlebem, fasolą, czymś z maki. Ale po raz pierwszy na Madagaskarze jadłem z przyjemnością, ze smakiem. Jednego dnia Iwona pomagała przygotować casav, to liście manioku. Trzeba to najpierw mozolnie ubijać długim kijem w dużym, madagaskarskim mózdzierzu. Poszła do młodej dziewczyny, robotnicy, która z mężem mieszka na posesji naszych gospodarzy. Codziennie doi Missy, naszą już przecież krowę i przynosi to mleko do kuchni, a Iwona popija do kawy, Grace robi ser, czy inne wymysły.

Pracownica ubijała casav jedną ręką, prezentując siłę nadgarstka zdecydowanie wbijała i obracała jednocześnie kij w mózdzierzu. Z liści powoli tworzyła się zielona papka. Drugą ręką przytrzymywała swoje niemowlę ssające obnażony cycek. Taki niewzbudzający u mężczyzny pożądania. Istniejący w innym z gołą celu, funkcjonalny. Coś jak narząd męski w czasie opróżniania pęcherza, kiedy nijak chuci seksualnej nie obrazuje. Kobiety na Madagaskarze często oddają jeden ze swych cycków dla niemowlaka w karmieniu, nie ważne czy w jadącym, trzęsącym się busie, na chodniku w stolicy, w restauracji, czy na własnym podwórku przed domem na wsi. Robią to wszystkie, z każdej klasy społecznej i zupełnie bez skrępowania. Może nawet sikający w krzakach przydrożnych, albo w zaułku kamienicy mężczyzna bardziej wstydzi się swego człowieczeństwa.

Tak więc 'nasza' robotnica ubijała casav, który potem Grace przez kilka godzin gotowała w garnku na węglu drzewnym. Zwykle używają go tylko dla przyrządzania wymagających potraw, na codzień używają gazu z butli. Casav musi się gotować długo i wolno, jak trujące grzyby, aby wytracić związki cyjanku potasu. Mimo to jest dość popularny, chociaż najbardziej w Kongo i Indonezji. Z manioku zwykle bierze się tylko bulwy. Suszy, przerabia na mąkę, albo gotuje jak u nas ziemniaki.