



ANDRZEJ STAŃCZYK

Politechnika Warszawska
stanczyk.andrzej@neostrada.pl

Jedwabny Szlak z betonu

Zanim w połowie XVII wieku odkryto morską drogę z Europy do Chin, docierano tam przez góry i pustynie szlakiem nazywanym dziś – Jedwabnym (rys. 1). Ocenia się, że miał on długość około 12 tysięcy kilometrów i powstał w III stuleciu p.n.e., ale prowadził drogami używanymi już kilkanaście wieków wcześniej – Szlakiem Lazurytowym i późniejszym – Nefrytowym. Wiódł z dawnej chińskiej stolicy Xi'an (znanej dziś turystom z terakotowej armii „strzegącej” grobowca pierwszego cesarza Chin – Qin Shi) przez Lanzhou do oazy Dunhuang na skraju pustyni Takla Makan; łatwiejszej zapewne do pokonania na wielbłądzim grzbiecie od nierównych traktów górskich. Tu szlak rozwidłał się na główny, prowadzący północnymi obrzeżami pustyni, u podnóża gór Tianszan i południowy u podstawy jeszcze wyższych gór, ograniczających przeciwny skraj pustyni. Przemieszczano się między oazami zasilanymi wodą spływającą z gór, docierając do Kaszgaru na przeciwległym krańcu pustyni. Tam szlaki łączyły się i ponownie rozgałęziały na wiele dróg. Główna wiodła przez Dolinę Fergańską wzdłuż rzeki Syr Darii, a następnie do Samarkandy i Buchar, gdzie dzieliła się zgodnie z docelowym przeznaczeniem wędrowek. Na miejscowych bazarach wymieniano towary i niewolników, przepakowywano dywany i przyprawy, by transportowane dalej na końskich i oślich grzbietach dotarły do odbiorców. Podążający na północ wybierali kierunek wzdłuż rzeki Amu Darii – przez Chiwę,

a jadący na Bliski Wschód i do Morza Śródziemnego podążali na zachód przez Teheran, Bagdad, Palmyrę i Damaszek. Marco Polo, wędrujący Jedwabnym Szlakiem w XIII wieku, nie dotarł tu, jego podróż do Chin przez Kaszgar prowadziła bardziej południową trasą.

Odcinki Jedwabnego Szlaku można zwiedzać w wielu krajach – m. in. w Uzbekistanie. Tu, po przebyciu przez karawany gór okalających pustynię, Takla Makan, krajobraz stawał się przyjazny – płaski i zielony, obfitujący w paszę dla zwierząt niosących towary. Szlakiem tym przywędrował do Europy wynalazek druku i umiejętność wytwarzania papieru; jedwab był tylko jednym z przewożonych dóbr.

Dziś krajobraz na uzbeckim odcinku szlaku zmienił się nie do poznania. Próżno by szukać lasów, które niegdyś pokrywały te ziemie. Świadcstwo o nich przetrwało w budownictwie starych, drewnianych meczetów – budowli, które w świecie islamu mają zazwyczaj formę sklepień opartych na wielu murych kolumnach, a tu były przykryte konstrukcją drewnianą, wspartą na wysokich drewnianych słupach, pocienionych u dołu na kształt przegubu, a górą zwieńczonych rzeźbionym kapitelem (fot. 1).

Stare, zabytkowe meczety, wysokość i obwód ich słupów, świadczą o niegdysiejszej ekspansji islamu, ale też o rozmiarach drzew, z których je wykonano. Lasy otaczały Amu Darię i Syr Darię – potężne, ponad dwukilometrowej szerokości rzeki – i rozciągały się między morzami: Aralskim i Kaspijskim.



Rys. 1. Szlak Jedwabny z Chin na Bliski Wschód



Fot. 1. Rzeźbione słupy meczetu w Chiwie

Dziś i lasy te, i rzeki, są tylko wspomnieniem. Za sprawą „ambitnego” planu inżynierów radzieckich, założenia plantacji bawełny zasilanych wodami Amu Darii i Syr Darii, zbudowano sieć kanałów doprowadzających wodę na pola. Nieszczęsne kanały traciły 30–70% płynącej nimi wody i łącznie z tym, co dotarło na pola, zubożyły dopływ do „morza” Aralskiego na tyle, że wyschło. Teraz w cieniu zarzewiałych kadłubów statków, które tkwią w piaskach pustyni, można spotkać chroniące się przed palącym słońcem karawany wielbłądów, a słony pył niesiony pustynnymi wiatrami na setki kilometrów powoduje powszechną zachorowalność na raka układu oddechowego, schorzenia wzroku i inne choroby. Przykładają się do tego rozwiewane podmuchami pestycydy, którymi użyźniane są plantacje bawełny.

W latach 60. ubiegłego wieku „morze” Aralskie było czwartym pod względem powierzchni jeziorem na ziemi – dziś obumiera. Na jego wyspie, co najmniej od lat 60., znajdował się radziecki tajny poligon broni biologicznej, lecz gdy zanikł otaczający go pas wody i zwierzęta lądowe mogą docierać doń bez przeszkód – w 2002 r. trzeba było zneutralizować tam 100–200 ton węgla. Dokumentacja kurczenia się „morza” Aralskiego jest dokładna za przyczyną pomiarów prowadzonych w pobliskiej bazie kosmicznej – Bajkonur, już po kazachskiej stronie jeziora. Dziś na tutejszych bazarowych straganach ryb nie uświadczysz.

Bawełna jest jedynym bogactwem Uzbekistanu i jego przekleństwem. Wodożadną monokulturą rolniczą wymagającą nieustannego nawadniania plantacji. W zbiorach jej uczestniczą obywatele tego kraju przymusowo. Na czas zbiorów zamykane są szkoły, urzędy, nawet szpitale. Bawełnobrań jest wpisane w życiorysy wszystkich mieszkańców tego kraju.

By podreperować budżet, władze rozwijają też turystykę, czemu służą połączenia lotnicze i przejazdy autokarowe. Niestety, drogi są kiepskie – wyboiste, bez utwardzonej nawierzchni. Nieliczne – pokryte asfaltem – zachęcając do szybszej jazdy, tym boleśniej przypominają o wyrwach w nawierzchni. Dlatego wzdłuż nich, na długich odcinkach dawnego Jedwabnego Szlaku – między Samarkandą, Bucharą i Chiwą budowana jest nowa, dwujezdniowa droga o szerokości autostrady. Wprawdzie fotografowanie mostów i innych „strategicznych” obiektów jest tu zakazane (podobnie jak

w Polsce w słusznie minionych czasach), więc być może – i dróg także, ale jak upilnować jadących kilometrami wzdłuż budowanej drogi przed robieniem zdjęć przez okno autokaru? A tam maszyny drogowe rozkładające żwirową podbudowę, walce zagęszczające ją, betonowa warstwa nośna pielęgnowana pieczołowicie – nawilgocona, przykryta folią na długich odcinkach drogi i dylatowana co około 6,0 m (fot. 2 a, b, c). Rozmach tej budowy robi wrażenie na przybyszu z kraju, gdzie trudno jest wywłaszczyć tereny pod budowę dróg, a autostrady przyrastają rocznie niewiele więcej niż o dziesiątki kilometrów.



Fot. 2. Fazy budowy drogi wzdłuż Jedwabnego Szlaku: a, b i c

Jadąc wzdłuż tej drogi w budowie, między pustynią Czerwonych Piasków (Kyzyl Kum) i pustynią Czarnych Piasków (Kara Kum) powraca wspomnienie widoków z południa Iraku, gdzie w latach 1983–1888 Dromex budował autostradę przecinającą pustynię między Nassirią i roponośnymi terenami Rumaili w pobliżu Basry. Tutaj, podobnie jak tam, wędrujące piaski atakują drogę i dlatego na jej poboczach zasadzono jakieś krzewy, które miały zabezpieczyć przed nawiewaniem piasku, ale posucha uniemożliwiła im przetrwanie (fot. 3).



Fot. 3. Wyschnięte krzewy na poboczach drogi

Jedwabny Szlak z betonu... dzisiejszy Uzbekistan... zdziwiająca to kraina. Czarodziejski świat Dalekiego Wschodu pełen zaskakujących kontrastów także współcześnie. Socrealistyczne, pompatyczne budowle rządowe w Taszkencie, których nie wolno fotografować, a zakaz ten, uzasadniany przenikaniem terrorystów z sąsiedniego Afganistanu, jest energicznie egzekwowany przez strzegących je wartowników. I zachwycająca architektura starych pereł orientu – Chiwy (fot. 4), Buchary (fot. 5) i Samarkandy, którą można fotografować dowoli: obronne mury miejskie kilkudziesięciometrowej wysokości, miejskie bramy obronne i inne budowle z żółtych cegieł suszonych na słońcu, turkusowe kopuły medres, wysokie, nietrzymające pionu minarety, liwany meczetów pochylone wiekiem, co dziś – operując „szkiełkiem i okiem” – tłumaczy-



Fot. 4. Mury obronne Chiwy

my nierównomiernym osiadaniami fundamentów, mauzolea dawnych władców Azji.



Fot. 5. Medresa w Bucharze

Bazary kuszące kolorami dywanów i innych wyrobów rękodzielniczych, zapachami sprzedawanych przypraw i dużym wyborem baranich, włochatych czap, choć temperatury sięgają tu nawet 50° Celsjusza.

Zdecydowanie w działaniach milicjantów sprawdzających skrupulatnie zawartość toreb i plecaków na schodach podziemnych przejść przy skrzyżowaniach ulic w stolicy i przyjazna opieka funkcjonariuszy tych samych służb nad zwiedzającymi zabytki.

Dziesięciolecia sowieckiego komunizmu propagującego ateizm i współczesny triumf islamu. Powrót do alfabetu łacińskiego po wiekach przymusowego używania cyrylicy. I wreszcie – krwawe dzieje kraju, którego współcześni przywódcy, wbrew historycznej prawdzie, wywodzą Uzbeków od okrutnego Tamerlana i ulubiony – pokojowy symbol kraju, którym są bociany. Istnieje legenda, która mówi, że dopóki do Chiwy przylatują bociany, dopóty miasto nie zginie. Liczne bocianie gniazda widać na mijanych słupach linii energetycznych, piękne rzeźby tych ptaków – na pomnikach w Taszkencie (fot. 6). W Chiwie hula tylko pustylny wiatr i nieliczni turyści.



Fot. 6. Pomnik bocianów w Taszkencie