



•Marco Polo u bram Bucharu podczas podróży do Chin

XX WIEK

Nowy Jedwabny Szlak

Z PEKINU DO WARSZAWY | Projekt związany ze starożytnym traktem handlowym zakłada budowę polskiej marki, pokazanie Polski jako przyjaznego kraju, który ma wielkie ambicje i ogromne możliwości. Przedsięwzięcie objęte jest patronatem medialnym „Rzeczpospolitej”.

JACEK PAŁKIEWICZ

Nie mogło być inaczej. Legendarny Jedwabny Szlak zawsze kusił mnie swoją tajemniczością, pobudzając wyobraźnię karawanami wielbłądów, nieznanymi krainami czy romantyczno-awanturycznymi obrazami. Jak się okazało, imaginacja rozwinięta podczas lektury podróży nie pozwoliła o sobie zapomnieć. Starożytny szlak handlowy ze swoją rozległą siecią komunikacyjną już od III w. p.n.e. przyciągał kupców, którzy przez pół świata transportowali w karawanach w obu kierunkach egzotyczne dobra pachnące dalekimi krajami. Przewozy, porcelane, len czy bursztyn, kosztowności, papier oraz oczywiście luksusowy jedwab. Uciążliwy, połączony z wieloma perypetiami przejazd z Chin do Cesarstwa Rzymskiego należał do skrajnie niebezpiecznych. Głównie ze względu na napaści koczowniczych, konflikty zbrojne czy bandy rabusiów grasujących na ogromnych polaciach mało znanych krain, w górach, na pustyniach i bezkresnych stepach. Dawali się też w znaki zmagania z lokalnymi biurokracjami, z podatkami celnymi, opłatami za gwarancję bezpieczeństwa czy ze zdobyciem niezbędnych dokumentów podróży.

Pokonanie całej trasy zajmowało kilka ładnych lat, ale z pewnością było wysoce opłacalne. Rzadko jednak kupcy wędrowali od początku do końca. Zwykle towary przekazywano niczym pałeczkę sztafetową następnym gildiom kupieckim. W efekcie Europejczyki, którzy zachwycali się jedwabem, przez wiele wieków nie mieli

nawet bezpośredniego kontaktu z Chińczykami. W głównych miastach na wielkich bazarach funkcjonowały składy materiałów, banki, biura tłumaczy, kantory walutowe czy pobierające opłaty podatkowe „urzędy skarbowe”. Można było wymienić tam juczne zwierzęta i przewodników, weterynarzy czy członków ochrony. Około 100 r. p.n.e. Pliniusz pisał, że z Państwa Środka, które było zauroczone zachodnim światem, gdzie leżał bajeczny Daqin, czyli Rzym, wyruszało kilkanaście karawan rocznie, składających się głównie z niezawodnych wielbłądów, ale też osłów i mulów, a nalożone na handel podatki stanowiły 30 proc. dochodu dynastii Han. Wraz z niespożytymi handlarzami wędrowali na Zachód i Wschód idee i innowacje technologiczne. Łączyły się cywilizacje, przyczyniając się do rozprzestrzeniania się kultury, wierzeń, migracji ludności, krzyżowania ras. Duża skala działalności handlowej związanej ze szlakiem kreowała i wspierała rozwój dobrobytu w wielu miastach. Wzajemne oddziaływanie na siebie odległych o tysiące kilometrów społeczeństw kreowało słupy milowe w procesie ówczesnej globalizacji. Trzeba wiedzieć, że przez te regiony wojażowali nie tylko kupcy, ale i pielgrzymi, gońcy, imperialni urzędnicy, zwykli awanturnicy czy też wysłannicy papiescy. Właśnie z taką misją do wielkiego chana w Mongolii udał się w XIII w. wrocławski franciszkanin Benedykt Polak, którego śladami podążałem niedgny, pisząc o nim książkę. Dopiero jakiś czas po nim znalazł się tam weński kupiec i podróżnik Marco Polo, którego opis podróży jest jednym z największych świadectw historycznych Jedwabnego Szlaku.

Szczyt prosperity przypadał na czasy dynastii Tang (VII-X wiek), chociaż szlak przeżywał różne okresy rozwoju oraz zakłócające handel zapaści związane z niepokojami i upadkami regionalnych mocarstw. Warto powiedzieć, że w późnym średniowieczu trakt jedwabny miał też swoje europejskie odgałęzienia, łączył Morze Śródziemne i Morze Czarne z Bałtykiem oraz Morzem Północnym i przebiegał przez Kraków, Wrocław, Biskupin, Malbork, Gdańsk. Za dynastii Qing nastąpił znaczny rozwój budownictwa okrętowego, transport morski okazał się bardziej bezpieczny, dużo szybszy i tańszy. Jeden statek mógł zabrać ładunek, który wiozła karawana składająca się z tysiąca jucznych zwierząt. W XVI w. Turcy osmańscy opanowali państwo bizantyjskie, zniszczyli osady handlowe, definitywnie przerywając tradycyjne marszrutu handlowe. Ponadto Chiny, które odczuwały nacisk ludów mongolskich, zamknęły się za rozbudowanym systemem fortyfikacji Wielkiego Muru. To wszystko przyczyniło się do zmierzchu szlaku lądowego, chociaż niektóre lokalne odcinki funkcjonowały jeszcze przez dłuższy czas.

Śladami Marco Polo

Najsławniejszy trakt handlowy starożytności znalazł się w moich programach na samym początku podróży kariery. Pokusa nieprzetarty tras i ciekawość dawnego świata zrobiły swoje. Wkrótce przekonałem się, że upływały czas odcisnął niszczące piętno na okrucach niepamiętnych lat. Większość zespołów świątyn-

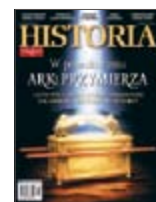
nych, miasta garnizonowe, buddyjskie stupy zostały pochłonięte przez pustynię lub nie przetrwały wojen, grabieży czy różnych zaniezań. W miejscu wydeptanych ścieżek karawanowych powstały drogi asfaltowe i trasy kolejowe, a dwugarbne wielbłądy zostały zastąpione przez ciężkie tiry z nawigacją satelitarną. Na szczęście zachowało się jeszcze wiele żywych śladów tamtej epoki, w których można się dzisiaj zanurzyć. Antyczne ruiny, które dotrwały do naszych dni, ocaliły swój czar i świadectwo wielkości dawnych kultur. Mnóstwo doznań estetycznych przeżyłem w 8-milionowym Xi'an, dawniej stolicy imperium, która wśród Chińczyków często budzi nabożną część. Pod względem bogactwa i stylu miasto nie miało żadnego konkurentów. Było największym i najbardziej zróżnicowanym kulturowo konglomeratem świata, przyciągającym ludzi interesu, kupców, rzemieślników, kurtyzany oraz świętych mężów z całej Azji. To stąd handlowe karawany rozpoczynały swoją długą wędrówkę w kierunku basenu Morza Śródziemnego. Właśnie tam słynna na cały świat terakotowa armia, stworzona 200 lat p.n.e., skłaniała mnie do refleksji o świecie, który przemija. Bywało, że zbaczalem na zakurzone pobocza zapomnianych regionów, aby potem trafić do kwitnącego, przywróconego do dawnej świetności Uzbekistanu, kwintesencji środkowozajętyckiego Jedwabnego Szlaku. W Samarkandzie zdobywca i bezwzględny tyran Timur, zwany Amberlanem, wznosił ku własnej chwale jeden z najbardziej spektakularnych zespołów architektury islamu z czasów mongolskiej dynastii. Po



W NAJNOWSZYM „UWAŻAM PRZY HISTORIA”: PSYCHOPACI RZĄDZĄ ŚWIATEM

Choroby tronowe

Paradoksalnie okazuje się, że podręczniki historii powinni pisać lekarze, a nie historycy



Czytaj więcej w październikowym numerze Uważam Rze Historia

odrestaurowaniu jedno z najstarszych miast świata odzyskało swój przepych i teraz zdobione barwnymi majolikowymi kafelkami meczety zapewniają mu magiczny urok. Gdyby te wspaniałe budowle znajdowały się w centrum zainteresowania światowego przemysłu turystycznego, zostałyby już zapewne zdeptane przez hordy przybyszów, jak to się dzieje w Angkorze, Petrze czy w Machu Picchu. Oczarowała mnie także nabrzmiała historia Buchara ze swoimi medresami, turkusowymi arabskimi i wyrafinowanymi kopolami meczetów. A w pobliskim Kirgistanie zadumałem się nad historią, odwiedzając dobrze zachowany kamienny karawanseraj Tasz Rabat, położony w malowniczej górskiej dolinie. Wiele takich zajazdów służących dawnym podróżnym za miejsce odpoczynku dzisiaj przebudowano na hotele czy restauracje. W tym samym Kirgistanie 20 lat temu trafiałem wśród dzikich górskich przełęczy i niebotycznych szczytów dachu świata na atmosferę komercyjnego Jedwabnego Szlaku naszych czasów. Po rozpadzie Związku Radzieckiego i nieoczekiwanym odzyskaniu niepodległości przez państwa tego regionu niebawem rozkwit przeżywał Osz. Kilkadziesiąt lat wcześniej napięcia chińsko-rosyjskie doprowadziły do zamknięcia granic, co uśmierciło handel, doprowadzając miasto do ubóstwa. Teraz najstarszy w Azji Środkowej bazar Dżajma powracał do dawnego splendoru. Droga karakorumska biegnąca do Osz z chińskiego Kaszgaru, największego miasta handlowego Jedwabnego Szlaku, znowu wypełniła się karawanami, tym razem niekończącą się kolumną

żyją w mało znanej krainie Turkiestanu Wschodniego, obecnym regionie autonomicznym Sinciang. Tak jak swego czasu przybyli z misją nawracania mnisi buddyjscy przynieśli tam swoją religię, która potem została zastąpiona cywilizacją islamską, tak i w naszych czasach gorliwi misjonarze we wcieleniu wolontariuszy uczących angielskiego próbują potajemnie głosić chrześcijańską wiarę. Arena wielkiej gry Sinciang był w dziejach zapomnianego już w XIX w. Jedwabnego Szlaku areną wielkiej gry. Chodzi o zawziętą i skrytą rywalizację imperium brytyjskiego z cesarską Rosją o supremację militarną i gospodarczą w Azji Środkowej. To sto lat tajnych misji, ukartowań, brawurowych zmagani o wpływy w regionach bez jasno określonych granic. Niewypowiedziana sekretna wojna, zbieranie informacji wywiadowczych i zawieranie sojuszy z możnymi chanami w celu stworzenia buforu izolującego wojska przeciwnika. Sieci płatnych informatorów donosiły uczestnikom gry, w której nie brakowało działających w służbie carskiej wybitnych polskich odkrywców (by wspomnieć Jana Prospera Witkiewicza, Leona Barszczewskiego czy gen. Bronisława Grabczewskiego), o intrygach dyplomatycznych, obecności obcych agentów i o wszystkim, co mogło być lakomym kąskiem z punktu widzenia militarnego, czyli o nastrojach społecznych, stanie dróg, ruchach wojsk w rejonach przygranicznych czy budowie kolei żelaznych.

Pod auspicjami Królewskiego Towarzystwa Geograficznego w Londynie przemierzalem na grzbiecie baktriana pustynię Takla Makan, najtrudniejszą przeszkodę na Jedwabnym Szlaku. Ta jedna z największych na świecie pustyni zawsze stanowiła prawdziwy postrach podróżników. Wieść niesie, że chcąc pomóc mieszkańcom tych ziem, Stwórca podzielił między nimi to, co miał najcenniejszego. Kazachom podarował złotą siekiere, aby mogli rozbic góry Altaju i umożliwić spłynięcie wód na niziny i użyczenie pól. Natomiast Ujgurów zamierzał obdarzyć złotym kluczem do skarbnicy kosztowności znajdujących się w dolinie rzeki Tarim. Pechowo córka chana ujgurskiego zgubiła ten klucz. Bóg zeżłocił się tak bardzo, że uwieził dziewczynę między brzegami rzeki, co zrodziło pustynię Takla Makan. Miejsce, które u swoich korzeni ma tak okropną historię, nie może oczywiście mieć przyjaznej nazwy. W języku Ujgurów oznacza „wejdz, a już na pewno nie wyjdiesz”. Przejazd przez nią przy pominął igranie ze śmiercią. Nikt nie wie, ile karawan zostało na zawsze pośród jej piasków. W tropieniu tamtej epoki wspomagały mnie też pasjonujące opowieści o archeologach i ich sensoryjnych odkryciach. Na początku XX w. sir Marc Aurel Stein, poszukując skarbow dawnych cywilizacji w oazach pochłoniętych przez piaski Takla Makan, odkrył w grotach Mogao skarbnicę buddyjskiej sztuki, skąd wywiózł kilkanaście skrzyń wypełnionych bezcennym znaleziskiem. W ślad za nim pociągnęli tam lokalni złodzieje, europejski ruch skarbow i archeolodzy awanturnicy, którzy dopełnili rabunkowego dzieła.

Pełni. Ma na celu stworzenie lądowo-morskiej sieci transportowo-komunikacyjnych łączących Państwo Środka oraz kraje Azji Środkowej ze Starym Kontynentem. Specjaliści twierdzą, że takiego przedsięwzięcia jeszcze nie było w historii gospodarczej świata. Polska wpisała się w ten historyczny projekt i zamierza aktywnie uczestniczyć w jego realizacji. Rodzimi ekonomiści widzą w nim szansę zapewniającą akcelerację naszego rozwoju gospodarczego. Z punktu widzenia chińskiej strategii Polska ze względu na położenie geograficzne jest kluczowym krajem na odrodzonej transzasyjskiej drodze. Mogłaby odgrywać rolę bramy do Europy Zachodniej. Właśnie projekt „Jeden pas, jedna droga” na nowo rozskrzął towarzyszącą mi od dawna fascynację starożytnym traktem i stał się zalążkiem pomysłu zorganizowania wyprawy „Nowy Jedwabny Szlak 2017”. Pomyślałem sobie, że tak jak w dawnych czasach wielkie cywilizacje wymieniały się zdobyciami techniki i wiedzy, spotykały się i mieszały wpływy kulturalne, tak i dzisiaj jego dziedzictwo kulturowe może być płaszczyzną do budowania szerokiej współpracy. W kontekście globalnym dawna trasa staje się symbolem wysokiego potencjału handlowego i kulturowego całego regionu. To wielkie wyzwanie wymagające skrupulatnego planowania i sumiennej organizacji. Wyprawa (www.silkroad-2017.com), mająca wsparcie ministra Witolda Waszczykowski i różnych sponsorów, przemierzy w konwoju samochodów drogę z Pekinu do Warszawy. Jej głównym celem jest budowa polskiej marki,



•Przeprawa przez pustynię Takla Makan. Jej nazwa w języku Ujgurów oznacza „wejdz, a już na pewno nie wyjdiesz”

ogromnych tirów. Tutejszy bazar oszalamia każdego. To ślepo wijący się labirynt tysięcy straganów z przyborami toaletowymi, ryżem, owocami, podróbkami Nike i Adidas, pirackimi DVD i elektroniką made in China. W przygranicznym handlu wyrosły nowe targowiska, składy, wśród nich imponujące centrum hurtowe w Karasau na granicy uzbecko-kiргiskiej, gdzie roczne obroty przekraczają 9 mld dolarów. Oczami wyobraźni widziałem bazyry zatopione w czasach Marco Polo. Transport jak w dawnych czasach: wózki zaprzężone w osy, mężczyźni taszczyący na plecach imponujące worki, stopy towarów na wozach ciągniętych przez osy, ale też wyladowane towarem motocykle, trąbiące takśówki czy kopące czarnym dymem rosyjskie kamazy. Halaśliwy, szary, kontrastujący z jaskrawymi kolorami kobiecych sukni i chust, potok ludzi: hurtownicy, kupcy i indywidualni nabywcy. Ubcy mieszą się z Tadżykami, Kirgizami, Rosjanami i Chińczykami. Zupełnie oddzielną grupę stanowią Ujgurzy, mieszanina perskich i tureckich plemion, które w XV w. przyjeły islam, a dzisiaj rozdarcie między Chinami a Mahometem

Wielką grę wygrała w sumie Rosja, chanaty ostatecznie upadły, stając się jej wasalami, a nowy Związek Radziecki sztucznie nakreślił pięć zależnych od Moskwy republik, wymuszając braterską egzystencję. Współczesne postsowietyczne granice nie zapewniły jedności narodów, a tym bardziej ich niezależności. W latach 90. XX w. otworzył się nowy, ponury rozdział w wielkiej grze. Azja Środkowa znalazła się ponownie w orbicie cichego i długofalowego wyścigu o wpływy, tym razem między Rosją i Chinami. Nic dziwnego, bo terytorium równe prawie połowie Europy skrywa ogromne złoża surowców mineralnych, nie mówiąc o jego strategicznym położeniu w centrum Eurazji i naturalnym ufortyfikowaniu, co stanowi klucz do panowania na całym kontynencie. Dobrze wiedział o tym już Czynhis-ghan, twórca imperium Mongołów, który po podbiciu regionu przejął kontrolę nad siecią jedwabnych szlaków. W tych krajach, gdzie powszechna jest znajomość języka rosyjskiego, największe wpływy polityczne ma jeszcze dzisiaj Rosja, podczas gdy umacniająca się jako kontynentalna potęga Państwo Środka dominuje od strony gospodarczej.

To, co pozostało po epopei Jedwabnego Szlaku, doczekało się w 2014 r. elitarnego wyróżnienia. UNESCO wpisało na Listę Światowego Dziedzictwa ocalale skarby, które mają być chronione przez zniszczeniem, by zachowały się dla przyszłych pokoleń. Na liczącą 5 tys. km drogę z Chang'an (dzisiaj Xi'an) do Tienszan, wiodącej przez Chiny, Kirgistan i Kazachstan, istniejej 35 rzadkie atrakcje turystyczne: kompleksy pałacowe różnych imperiów, pradowane faktorie handlowe, fortyfikacje, świątynie buddyjskie, wieże nawigacyjne czy fragmenty Wielkiego Muru.

Jeden pas, jedna droga

Potencjał gospodarczy dawnego traktu lądowego kuszył Chiny do zrekonstruowania Nowego Jedwabnego Szlaku. Trzy lata temu prezydent Xi Jinping zapoznał świat ze swoją ambitną wizją globalnych dróg handlowych i w ogóle światowej gospodarki nowego roztadania. Epokowa inicjatywa pod nazwą „Jeden pas, jedna droga” tworzy kregostup zagranicznej i wewnętrznej polityki

propagowanie przyjaznego kraju, w którym są ogromne możliwości i wspaniali ludzie, państwa, które ma wielkie ambicje i chce zdobywać świat. Wyprawa zamierza pokazać Polskę piękną i promować nasz kraj jako bramę do Europy w celu intensyfikacji polsko-chińskich relacji gospodarczych. To wszystko w aspekcie adaptacji do nadchodzącej przyszłości i nowego ładu globalnego. Nie bez znaczenia jest odświeżenie śladów polskiej diaspory, umocnienie jej tożsamości i identyfikacji z ojczyzną. Ponadto wyprawa zakłada nagłośnienie historycznego Jedwabnego Szlaku jako dziedzictwa międzynarodowego oraz jego wpływu na kulturę i rozwój cywilizacji, a zatem wzmacnianie relacji w zakresie ochrony kulturowego dziedzictwa i wymiany kulturalnej. – To nieblaha platforma współpracy międzynarodowej, która zapewnia duży potencjał dyplomatyczny i medialny na całej trasie – zauważa Marcin Jacoby z Instytutu Adama Mickiewicza. – Te szanse należy odpowiednio wykorzystywać, aby mogła stać się jednym ze sztanदारowych koncepcji w promocji naszego kraju w 2017 r. ©