

NIEZWYKŁE PODRÓŻE

# Na tropie Marco Polo



**Taklamakan:** środek lokomocji autora nie różnił się od tego, z jakiego korzystał kupiec Marco Polo

700 lat po śmierci weneckiego kupca, prekursora epoki odkryć geograficznych, utytułowany podróżnik odnajduje ślady dawnych epok.

JACEK PAŁKIEWICZ

Tak jak niektórzy kwestionowali lądowanie człowieka na Księżycu, a inni nie wierzyli w samobójstwo Marilyn Monroe, tak też byli i tacy, którzy podejrzewali, że Marco Polo (1254-1324), uniwersalna ikona przygody i odkryć geograficznych, nigdy nie dotarł do Chin. Jego relacje były pełne pasjonujących wydarzeń i tak niesamowitych opisów świata, że ludzie, którzy nigdy nie wychylił nosa z własnego domu, przyjmowali je z nieukrywanym niedowierzaniem, nierzadko przypisując podróżnikowi przejaśnienia. I kiedy na łożu śmierci rodzina błagała go o sprostowanie swojej wersji, „aby stał się bardziej wiarygodny”, ten skwitował, że to zaledwie połowa tego, co w gruncie rzeczy widział na własne oczy w długiej podróży i podczas 17-letniej służby na dworze chana mongolskiego. Nad wiarygodnością otoczonej kultem peregrynacji Marco Polo debatowali różni historycy i badacze, odnotowując rozbieżności literackie i przeoczenia, ale zrzucano to na karb autora romansów Rustichello da Pisa, który spisując podyktowane wspomnienia w „Opisaniu świata”, często ubarwiał je, aby „bardziej oczarować czytelnika” i zdobyć sławę.

## Marco Polo na Jedwabnym Szlaku

Wędrowny kupiec, w którym odnalazłem intrygującą bratnią duszę, stał się dla mnie mento-

rem i źródłem inspiracji. Moje ścieżki częstokroć splatały się z gościncami, po których on podążał. Oglądałem te same obiekty albo to, co po siedmiu-śmiu latach z nich zostało. Większość zespołów świątynnych i miast garnizonowych czy buddyjskich stup została pochłonięta przez pustynie, nie przetrwała wojen, grabieży, burz i srogich zim albo padła ofiarą ludzkich zaniedbań. W miejsce wydeptanych ścieżek karawanowych powstały drogi asfaltowe i trasy kolejowe, a dwugarbne wielbłądy zostały zastąpione ciężkimi tirami mierzającymi do celu za pomocą nawigacji satelitarnej. Karawanseraje, przydrożne zajazdy, gdzie w karczmie przy sąsiednich stołach posilali się kupcy pochodzący z Persji, Grecji, Rzymu, Armenii, Syrii, Baktrianu czy Indii, ustąpiły klimatyzowanemu hotelom. Na bazarach nie wymienia się już jedwabiu, tylko sprzedaje firmowe T-shirty, a palarnie opium zostały wyrugowane przez sieć McDonald's. Na szczęście zachowały się do naszych czasów liczne ślady dawnych epok, żywe świadectwo wielkości minionych kultur.

„Nie ma drugiego takiego miasta na świecie, które oferuje rozkosze pozwalające uwierzyć, że jest się w raju”. To słowa Marco Polo, który w 1276 r. odwiedził Suzhou, jedną z siedmiu stolic Chin w czasach dynastii Qian. „Miasto 6000 kamiennych mostów, pod którymi przepływałaby jedna lub dwie galery”, przypominało mu rodzinną Wenecję. Poza tym wyróżniało się „ogrodem tysiąca piękności”, co sprawiło, że w jego opinii „niebo jest

niebem, zaś Suzhou rajem na ziemi”. Dziś w mieście położonym nad brzegiem Jangcy nie ma tysięcy mostów, naliczyłem ich niewiele ponad sto, pod którymi przepłyną zaledwie nieduże łodzie. Kanał cesarski, łączący miasto z Pekinem, został zastąpiony nowoczesnymi arteriami, które przecinają dzielnicę drapaczy chmur i awangardowych budowli. Można mieć pretensje do włodarzy Wenecji Wschodu, którzy pośród nieuchwytnego czaru urokliwych kanałów, romantycznych kamieniczek i gondoli nieróżniących się od włoskich oryginałów, w 2012 r. bezmyślnie zbudowali kopię powszechnie znanego londyńskiego Tower Bridge.

Był rok 1990, Gorbaczow ustanowił nowy kurs polityczny i regiony do tej pory niedostępne dla obcokrajowców można było wreszcie odwiedzić. Myślałem o wyjeździe do Dagestanu. Ta rubież przykuwała moją uwagę ze względu na Derbent, a dokładniej na legendarne Żelazne Wrota – wąski, mający od stuleci strategiczne znaczenie przesmyk między grzbietem Kaukazu a Morzem Kaspijskim, jedyną dogodną drogą z euroazjatyckich stepów na Bliski Wschód. W VI stuleciu Persowie stworzyli na wzgórzu ponad miastem, powstałym ponad 4 tys. lat wcześniej, swój przyczółek-warownię, skąd najeżdżali na góralską ludność, niosąc świętą wiarę muzułmańską. Tu też, w czasach Jedwab-

nego Szlaku, rozległej sieci komunikacyjnej, którą od III w. przed Chrystusem kupcy transportowali w karawanach (w obu kierunkach, przez pół świata) egzotyczne dobra pachnące dalekimi krajami, istniała przynosząca niebagatelne dochody komora celna. Miejsce, gdzie ściągano myto za przewożone towary, zrobiło głębokie wrażenie na Marco Polo.

Ja także zakosztowałem mnóstwa doznań na widok oddychającego historią, zbudowanego na wysokiej grani Naryn-Kala, potężnego zespołu fortecznego – imponującego arcydzieła światowej architek-

tury fortyfikacyjnej – który obcym mężczyznom zapewniał bezpieczeństwo. Dominuje w zbudowanym w VI w. monumentalnym, nie do sforsowania murze Dag-Bary, rozciągającym się ze wschodu na zachód, na długości ponad 40 km – przez wzgórza, gaje i wysokie góry. Nieregularny wieńcówka otoczony 10-metrowej wysokości masywnymi murami z kamiennymi blokami o grubości trzech metrów, pomimo stuleci i wielu przebudów, prawie w całości zachował piękno i potęgę wież strażniczych, ostrych luków, rzeźbionych kolumn, baszt czy bram wjazdowych. Z cytadeli otwiera się oszałamiający widok na wieloetniczne miasto, w którym żyje ponad 40 narodowości różnych kultur i języków. Stworzony ludzkim dziełem monument historii splota się w szczególny sposób z naturalnym urokiem miejsca, jakich niewiele wcześniej widziałem.

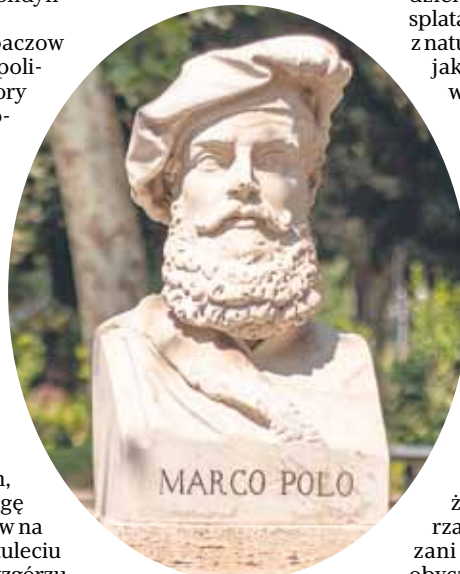
W „Opisaniu świata” znajduje się ciekawy fragment dotyczący chińskiej oazy Yiwu na trasie najslawniejszego traktu handlowego starożytności. Otóż zamieszkujący ją lud żył dostatnio, spędzając czas na przyjemnościach, których nie skąpił też wędrownikom. Jeśli trafiał się gość, proponowano mu, aby wybrał żonę czy córkę gospodarza. Miejscowi byli przywiązani do tego niezwykłego obyczaju, bo wierzyli, że taka była wola bogów, którzy pomnażali gościnnym gospodarzem majątki i potomstwo. Na podobną gościnność wenecki kupiec mógł liczyć też w prowincji Gajndu. Tam także

wierzono, że oddawanie kobiet obcym mężczyznom zapewnia życzliwość bóstwa. A trzeba dodać, że kobiety Wschodu były bardzo zmysłowe i cenily cielesne rozkosze. Nic dziwnego, że Marco Polo chętnie korzystał z tych uciech.

Tego rodzaju tradycje tam już się nie spotyka, podobnie zresztą jak na Czukotce. Pewnego razu doleciałem helikopterem do hodowców reniferów w bezludnej tundrze. Starsze małżeństwo zamieszkałe w jurcie ugościło mnie i Jegora, mojego opiekuna z administracji Anadyru, czajem. W pewnym momencie gospodarz o imieniu Tyne-nkei wyjął z ust kostkę cukru, którą popijał herbatę, i zaproponował, abym ją także osłodził. Wymigałem się, kłamiąc, że napary zawsze piję niesłodkimi. Po czym odwzajemniłem się drobnymi prezentami, papierosami i solą. Mój „anioł stróż” tłumaczył im, że przybyłem z bardzo daleka i zimą w zaprzęgu reniferów trzeba by do mnie jechać przynajmniej ze sto dni. Ja z kolei podziękowałem za ciepłe przyjęcie i nawiązując do gościnności, zażartkowałem, że podobno u Czukotów był niegdyś taki zwyczaj, iż gospodarz oddawał na noc przyjeźdnemu swoją żonę. Towarzyszący mi funkcjonariusz zaczął robić mi wymówkę za niedorzeczne insynuacje, ale gospodarz nieoczekiwanie odżył i nostalgicznym tonem obwieścił: „Oj, Jacek, były takie czasy! Oj, były!”.

## W „Krainie ognia”

Czułem obecność Marco Polo w Azerbejdżanie, oglądając wydobywający się od zamierzchłych czasów z płytkich złóż ropy i nafty gaz ziemny, który ulegając samozapłonowi,



Popiersie weneccjanina w rzymskim parku Villa Borghese

SHUTTERSTOCK



Kaszgar: taka sama atmosfera jak w czasach Marco Polo

tworzy (bez względu na deszcz lub śnieg) płonące na ziemi języki ognia. Odkryłem scenę wprost z XIII w., gdy podróżnik natrafił na „osobliwe źródło, z którego płynie olej w tak wielkiej obfitości, że napelnić nim można by naraz sto okrętów; nie nadaje się do jedzenia, lecz dobry jest do palenia i do smarowania ludzi i zwierząt chorych na świerzby oraz wielbłądów chorych na parchy i krosty; ludzie z odległych stron przybywają po ten olej i cała okolica pali tym olejem tylko”. Nie znajdując wytłumaczenia dla tego spektaklu natury, określił go jako „plomienie znikąd”. Azerbejdżan w języku staroperskim oznacza „Kraina ognia”.

Śmiałkowicie wyruszając niegdys na tajemnicze ziemie, nie wiedzieli, co ich tam czeka. Cele były odległe, nie znano dróg, tym bardziej że nawet nie zawsze one istniały. Czasochłonne wyprawy na dziejowej arterii handlowej musiały wówczas wydawać się wędrowcom tak obce, jak dziś dla nas UFO. Należało pokonywać pokąźne odległości, zmagać się z głodem, chorobami tropikalnymi, burzami piaskowymi, mrozami i upałem. Wyprawa do krain leżących w głębi terra incognita wymagała wytrzymałości i odporności, bo to było nieustanne przekraczanie granic nie tylko między krajami, ale i lingwistycznych, religijnych czy kulturowych. Dawały się we znaki zawieruchy wojenne i grabieże. Zagrożenie stanowiły także drapieżniki lub wrogo nastawieni tubylcy, a nieraz i zawistni rywale. Marco Polo, przebywając w Ormuz nad Zatoką Perską, usłyszał złośliwą wieść o tym, że śmiercionośny wiatr zaskoczył na pustyni sześć tysięcy żołnierzy i „podusił ich wszystkich”.

### Trudy podróżowania doliną Wachan

Marco Polo pod pewnym względem był w komfortowej sytuacji. Korzystał z ofiarowanej mu przez Kubilaj-chana, paizy, złotej tabliczki z pieczęcią władcy, zapewniającej posiadaczowi noclegi, konie, eskortę i bezpieczeństwo na terytorium całego imperium mongolskiego, rozciągającego się od Chin po dzisiejszą Europę Wschodnią.

Ja również, oprócz posiadania paszportu i wizy, na wjazd na zastrzeżone terytoria, na wizytę u Janomami na Górnym Orinoko lub u Jarajów w Wietnamie czy na kręcenie filmu dokumentalnego w Papui Zachodniej, musiałem zdobywać przeróżne administracyjne autoryzacje i listy żelazne ważnych urzędników państwowych czy uzbrojonej eskorty. Ekspedycji Trans-Borneo patronował gubernator Kalimantanu, indonezyjskiej części tej wyspy, poszukiwania źródła Amazonki odbywały się pod auspicjami wiceprezydenta Peru. Decyzja o udzieleniu zgody na odbycie pierwszej bez osób towarzyszących, to znaczy bez „opieki” KGB, europejskiej ekspedycji na biegun zimna w Jakucji, podejmowana była w gabinecie samego Michaiła Gorbaczowa.

Oczarował mnie nabrzmiała historia Badachschan położony w dzisiejszym Afganistanie. Marco Polo z powodu choroby musiał zatrzymać się tam na rok. Po nabyciu rubinów, szafirów i lapis lazuli, z których słynęła kraina, udał się w dalszą drogę wzdłuż rzeki Wachan. W każdej wiosce spotykał ludność posługującą się innym dialektem i pielęgnującą odrębną, kulturową tradycję. Niestety, nie udało się też rozbojem, orga-



Autor przemierzał Korytarz Wachański w Afganistanie. Jego prekursor jechał tędy w karawanie wielbłądów

nizując zasadzki na wysokich przełęczach, grabili karawany. Wenecjanin źle wspominał najtrudniejszą na całej bezmiernej trasie naturalną barierę – rejon „Dachu Świata”. Wielodniowy pochód przez dziką nieprzyjazną krainę wymagał wręcz heroicznego wysiłku. Doskwierały siarczyste mrozy, wichry, zaspasy śnieżne i głód. Z powodu rozrzedzonego powietrza Marco Polo miał trudności z oddychaniem, nie brakło przyprawiających o zawrót głowy wiszących mostów nad rwącymi rzekami. Także objuczone konie z trudem znosiły te warunki i często padały z wyczerpania.

W 1986 r. byłem na tej peryferii świata, gdzie warunki życia są równie surowe i prymitywne jak przed siedmioma stuleciami i gdzie tak samo rytmy dnia są uzależnione od światła dziennego i czterech pór roku. Zaskoczył mnie fakt, że pamięć wielkiego wojownika Aleksandra Wielkiego,

twórcy największego imperium w dziejach ziemi, otoczona jest tam niemal kultem opiekuna i dobroczyńcy podbitych ludów. Jechałem malowniczą doliną Wachan, dopiero co otwartą dla ruchu turystycznego Karakorum Highway. Budowa 1200-kilometrowego cudu inżynierii okupiona była kosztem 1600 robotników, którzy stracili życie głównie w wyniku lawin i osuwisk gruntu bądź spadli w przepaść. To była przygoda budząca adrenalinę, groźnego piękna gigantycznego krajobrazu surowej himalajskiej krainy i osnieżonych, sięgających nieba, górskich szczytów, które jeszcze dzisiaj wspominam z biciem serca. Z paraliżującym lękiem obserwowałem, jak kierowca mija na centymetry kolorowe ciężarówki po wykutych w skale półkach, zawieszonych setki metrów nad ziejącą czelusią, na dnie której dogorywały

przewrócone do góry kołami spalone wraki pojazdów. Tysiące razy brawurowy driver zdezelowanej toyoty, kontrolującymi ruchami dotykał kołami skraju drogi bez barierek zabezpieczających. Wtedy za każdym razem kurczowo, wciskając się w fotel i próbując nie myśleć o najgorszym, oddawałem się w ręce Stwórcy. Na nic zdawało się surowe piękno lśniących lodowców, śnieg iskrzący się na szczytach gór czerwonym kolorem słońca czy stado wielkorogich owiec polni (nazwanych od imienia wenecjanina!) albo jaków żyjących w dzikim stanie. Mogło odechcieć się wojowania na zawsze i nie ukrywam, że od tamtej pory doceniam użyteczność talizmanu.

### Kaszgar: ogromne targowisko

Duch burzliwej historii legendarnego traktu, ważnej

części dziejów ludzkości, unosi się także w Kaszgarze, obowiązkowym przystanku dawnych kupców. Według wenecjanina „od niepamiętnych czasów w każdą niedzielę odbywa się największe targowisko w Azji Środkowej i lud żyje z handlu i rzemiosła”. W końcu stulecia, kiedy odwiedziłem to miasto, doświadczyłem kolorytu dawnych czasów na oszalałym bazarze, w ślepo wijącym się labiryncie tysięcy straganów z przyborami toaletowymi, ryżem, owocami, podróbkami Nike i Adidasa, pirackimi DVD i elektroniką made in China. Gdyby nie wyładowane towarami motocykle czy trąbiące taksówki, to transport niewiele różniłby się od klimatów średniowiecza: wózki zaprzężone w osiołki, mężczyźni taszcący na plecach imponujące worki, stosy towarów na wozach ciągniętych przez zwierzęta. Wiele przestrzeni zajmowały rzędy rzemieślników różnej maści: szewcy, jubilerzy, ślusarze, krawcy, cukiernicy, drukarze. Obserwowałem rzeźnika ucinającego kawałek wiszącej na słońcu jagnięciny, której zapach sprawdzał siupujący. Obok reklamował się producent osobliwych lodów. Z bryły lodu zestrugiwał specjalnym widelcem kruszynę do ceramicznego kubka, w których mieszał je z jogurtem i gorzkim miodem. Po czym niczym zawodowy barman wstrząsał zaimprovizowanym shakerem, przygotowując orzeźwiający koktajl. Z budki z kebabem dochodził stęchły zapach baraniny, w zapyziałej herbaciarni brodaty autochton ujęurski moczył chleb w herbacie z mlekiem.

Z Kaszgaru jechałem wygodnym autobusem z kuszetkami do Urumczy, skąd wracałem do Europy. Podróż trwała kilkanaście godzin, a leżąc obok mnie Ujgur, któremu zafundowałem zimne piwo na jednym z postojów, wspominał, że w 1942 r. – jadąc z ojcem wozem zaprzężonym w wielbłąda – przemierzył tę trasę w 39 dni. Świat w czasach szalonego przyspieszenia zmienia się i kurczy. Jesteśmy skazani na dynamiczny proces globalizacji, który wszystko ujednolica i zaciera granice. Zderzenie kultur powoduje nieunikniony proces akulturacji. W epoce masowej turystyki korzystamy z gotowych recept, zadawalając się wystawionym na sprzedaż skansenem wyprodukowanym na użytek przyjezdnych.

### Postscriptum do podróży z Marco Polo

Obaj wyruszaliśmy na wyprawę poza granice szerzej znanego świata z praktycznie tego samego miejsca: on z Wenecji, ja z pobliskiego Bassano del Grappa, gdzie spędziłem całe moje dorosłe życie. To dzięki jego inspiracji udało mi się pół wieku temu na spotkanie z wielką przygodą życia, koktajlem zachwyty, fascynacji, emocji i ukontentowania. Dziś, zając się doznającym dłuźnikiem Marco Polo, odziedziczyłem jego dom rodzinny, wzniesioną z czerwonej cegły, dziś już zupełnie wyblakłą kamienicę Corte Botera, o dwa kroki od mostu Conzafelzi w Wenecji, aby złożyć hołd mojemu duchowemu przewodnikowi.

Jacek Palkiewicz  
– reporter, eksplorator,  
odkrywca źródła Amazonki,  
twórca survivalu w Europie.  
www.palkiewicz.com