



OKAZUJE SIĘ, ŻE NAWET MGLISTA ATMOSFERA, JAKA OTULA MALOWNICZE SAMPANY ŻAGLOWE NA MITYCZNEJ JANGCY, NIEBIESKIEJ RZECE, KOLEBCE CHIŃSKIEJ CYWILIZACJI, KTÓRĄ PODZIWIAŁEM NA XVIII-WIECZNYM PŁÓTNIE, MOŻE DAĆ IDEĘ EGZOTYCZNEJ PODRÓŻY. KIEDY NIECO PÓŹNIEJ PRZECZYTAŁEM W ENCYKLOPEDII, ŻE „... PRZECINA ONA MAJESTATYCZNY, NIESŁYCHANIE MALOWNICZY PRZEŁOM, JEDEN Z NAJPIĘKNIEJSZYCH, NAJBARDZIEJ IMPONUJĄCYCH I NAJBARDZIEJ PRZYTLĄCZAJĄCYCH KRAJOBRAZÓW, JAKIE ISTNIEJĄ NA NASZEJ ZIEMI”, BYŁEM JUŻ GOTÓW DO DROGI.

# Mityczna Jangcy

**T**eraz z trójką przyjaciół krąże po rzeczonym porcie w Chongqing w poszukiwaniu typowej łodzi, budowanej od wieków według niezmiennych reguł. Ku memu zdziwieniu odkrywamy, że sampany są dla miejscowej ludności już tylko wspomnieniem. „Może spotkanie je jeszcze w delcie, niedaleko Szanghaju”, podsuwają nasi rozmówcy.

Ktoś optymistycznie radzi pojechać do Wanxianu: „Rok temu właśnie tam widziałem żagiel na rzece”. Decyduje się na spłynięcie statkiem pasażerskim do tego miasta, ale już po drodze młody kapitan potwierdza, że jego zdaniem sampany definitywnie zniknęły z Jangcy. „Postęp techniczny jest niemiłosierny i prawdę mówiąc, dobrze się stało, że ich już nie ma. Często przeszkadzały w żegludze”. Jego ton nie skrywa żadnej nostalgii za dawnym symbolem Chin romantycznych.

Dla mnie jest to nieprzyjemny zawód, tym bardziej, że spóźniłem się o rok, najwyżej dwa. Patrząc jednak realnie dochodzę do wniosku, że coraz częściej zdarza mi się przyjechać za późno, aby zdążyć udokumentować coś, co definitywnie uchodzi w przeszłość.

Nie poddajemy się. W poszukiwaniu łodzi odwiedzamy wioski i małe osiedla prowincji. Wreszcie w Santiansian trafiamy na ślad sampana, który od pewnego czasu służy jako prom między dwoma brzegami rzeki. Jej właściciel, Liang Xue, gotów jest wynająć nam swoją łódź za 300 dolarów dziennie, ale po krótkich przetargach godzi się na 30, tyle ile zarabia średnio robotnik chiński.

Rano, tuż po śniadaniu, na chwilę przed odpłynięciem, w domu naszego gospodarza pojawia się miejscowy soltys i oświadcza, że nie możemy wyruszyć dopóki nie będziemy mieli specjalnego ze-

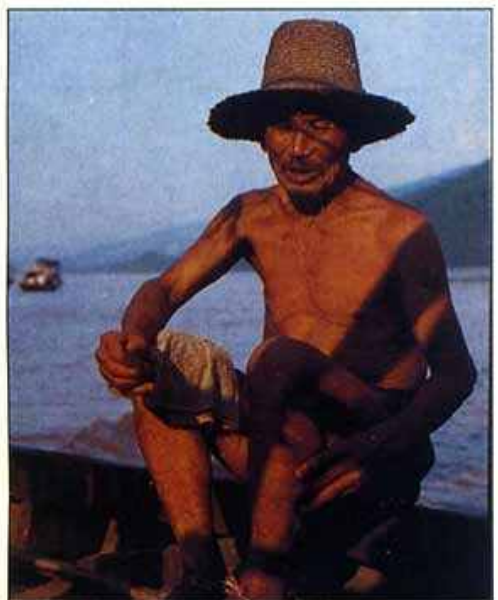
zwolenia od władz prowincji.

Pierwszym statkiem odpływam do Fengjie, gdzie przez biuro burmistrza staram się o odpowiednią zgodę na naszą wyprawę. Sytuacja jest napięta, funkcjonariusz nigdy nie spotykał się z taką praktyką i boi się podjąć decyzję o swobodnym poruszaniu się cudzoziemców po jego terenie. I kiedy sprawa wydaje się całkowicie przegrana, przychodzi mi na myśl pokazanie mojemu rozmówcy kilku moich reportaży przygodowych. Przedstawiam także legitymację członka Royal Geographical Society i, o dziwo, burmistrz zmienia zdanie.

Obfite letnie deszcze monsunowe podniosły o 30 metrów poziom wody w rzece, nurt jest bardzo rwący i często jego prędkość osiąga 10 węzłów. Żegluga jest trudna, ponieważ tu i ówdzie widoczne są wyrastające tuż nad poziom wody niebezpieczne, ostre skały. Nazwa Niebieska, dana przez Europejczyków, nie ma nic wspólnego z Jangcy, która kolorem przypomina kawę z mlekiem. Na dzikim, szarzielonym płaskowyżu rzadko dostrzec można ślady życia i aż trudno uwierzyć, że z dorzecza najdłuższej rzeki Azji, gdzie żyje około 450 milionów mieszkańców (praktycznie co trzecia osoba tego kraju), pochodzi połowa produkcji rolnej Chin.

Nasza łódź o płaskim dnie i tradycyjnych kształtach nie posiada miecza. Jej długość wynosi 9 metrów i jest mniejsza siostrą morskiej dżonki, opiewanej jeszcze przez Marko Polo za swoje doskonałe właściwości nawigacyjne. Po prostu jest w stanie płynąć bardzo ostro do wiatru. Pośrodku sampana znajduje się niska kabina, w której wygodnie pomieszczamy się wszyscy. Oczywiście nie posiada silnika i napędzana jest wyłącznie starym, połatanym żaglem, usztywnionym charakterystycznymi równoległymi listwami i regulowanym szotami.

Późnym popołudniem zatrzymujemy się na nocny biwak i przygotowujemy kolację na pokładzie,



używając półgotowych produktów.

Miejscami żegluga jest coraz bardziej niebezpieczna. Nurt staje się niespokojny i jego prędkość wyraźnie wzrasta. Panorama zmienia się, w miejsce szerokich nizin pojawia się górzysty teren z nagimi szczytami.

Liang Xue opowiada historię swojego życia i Oleg, student pekińskiego uniwersytetu, który dobrze zna chiński język, ma kłopoty z tłumaczeniem syczuańskiego dialektu. Xue spędził tutaj wszystkie swoje lata i o Jangcy mówi z głębokim respektem, a nawet wdzięcznością, ponieważ ta rzeka oszczędziła mu życie, podczas gdy dla wielu innych okazała się zębna. Najniebezpieczniejsze miejsce leży w Trzech Wąwozach, o dwa dni żeglugi od miejsca, gdzie się znajdujemy. Ciągnie się ono na długości ponad 200 kilometrów i jest najeżone podwodnymi skałami leżącymi na małej głębokości. „Progi grzmia tam — mówi Xue — niczym galopujące dzikie konie”. A stare chińskie przysłowie powiada: „Tak samo trudno tędy przepłynąć, jak trudno trafić do nieba”. Wszystko zależało od błyskawicznej reakcji sternika. Jedna chwila nieuwagi kosztowała nieraz życie. W tych

przełęczach co dziesiąty sampan był mocno uszkodzony, a co dwudziesty rozbijał się kompletnie.

Ale ludzie nie tracili życia tylko na wodzie, nie mniej ofiar było wśród burlaków, którzy zaprzęgni niczym konie holowali statki pod prąd. I na słynnej „cesarskiej ścieżce”, wąskim przejściu wykutym w pionowych skałach, wystarczyło żeby potknęła się jedna osoba, aby pociągnąć wszystkich pozostałych w głęboką przepaść.

Pracę burlaków zastąpiły już motory, ale nam zdarza się jeszcze zejść na kamienisty brzeg i ciągnąć nasz sampan w górę rzeki. Przejście jednego kilometra w żarze przesiąkniętym wilgocią wymaga od nas wielkiego wysiłku. I jeśli wydaje się nam, że to istna harówka, wyobrażam sobie ile zdrowia kosztowało to kulisów ciągnących całymi dniami, a nawet tygodniami, ciężkie statki.

W porannej mgłę, która zaściela rzekę, widać na stromych schodach armię tragarzy, która niczym mrówki dźwiga na barkach z zacumowanego niedawno statku ciężkie kosze zawieszane na kabłąkowatych drążkach.

Główną drogą wodną Chin płyną w górę i spływają w dół niezliczone statki, barki, cysternowce i statki pasażerskie. Te ostatnie są z reguły starej daty, pokryte rdzą i wypełnione do granic możliwości. Od czasu do czasu pojawia się jednak prawdziwy klejnot przemysłu stoczniowego, komfortowe cudo z zagranicznymi turystami, którzy w ciągu dwudniowej żeglugi zapoznają się z pięknem malowniczego krajobrazu.

Wszystko wskazuje na to, że nasz sampan jest ostatnim, który żegluguje po wodach Niebieskiej Rzeki, nie więc dziwnego, że jeden ze statków pasażerskich zmienia swój kurs, aby dać możliwość sfotografowania z bliska zjawy mionionych czasów.

Z Chongqing do Szanghaju, to jest na odcinku

żeglownym długości prawie 3 tysiące kilometrów, każdego roku przewozi się około 30 milionów osób, a ilość transportowanych towarów wywiera jeszcze większe wrażenie: 230 milionów ton.

Nasza przygoda kończy się w Fengjie, mieście zawieszonym na wysokim brzegu, które w ten sposób stara się uchronić przed gwałtownym przybojem wód i ich niszczycielską furją. Właśnie tutaj zaczyna się słynne przełęcz i stary Xue stanowczo odmawia kontynuowania podróży, twierdząc, że jest to przedsięwzięcie zbyt ryzykowne.

Nie chcemy jednak zrezygnować z tej nęcącej atrakcji i wykupujemy bilety na pierwszy statek odpływający następnego dnia rano.

Dostojnie tocząca swe wody rzeka między skalnymi ścianami o wysokości kilkuset metrów nabiera teraz wigoru, pojawiają się gwałtowne bystrza, ogromne wiry, wodospady. Pierwsza przełęcz o urzekającym uroku, nazywana Ryczącą, ma osiem kilometrów długości, ale zafascynowany widokiem nie zauważam, że szybko pozostawiamy ją za sobą.

Za Wushanem pojawia się Przełęcz Wuxia, czyli Czarownicy i z pokładowego głośnika wdzięczny żeński głos opowiada legendy związane z niektórymi szczytami z wyrzeźbionymi profilami ludzkiemi. Po dwóch godzinach ponownie chwila odprężenia i po raz trzeci statek wpływa w ostatnią już przełęcz Cieni, która składa się z serii mniejszych, głębokich wąwozów.

Niestety, tak jak zginęły z Jangcy sampany, tak wkrótce zginie także z powierzchni ten nadzwyczajny spektakl natury. W Yichang projektowana jest budowa ogromnej tamy, która przyczyni się do całkowitego zalania Trzech Przełęczów.

Fragment książki „No Limits” przygotowywanej do druku przez Wyd. Bellona.