

# Fascynacja Jedwabnym Szlakiem

Jedwabny szlak, który wszyscy znamy z podróży Marco Polo, to trasa przecinająca całą Azję z Chin po Europę. Ponad półtora tysiąca lat historii, która nie straciła powabu nawet w czasach dzisiejszych globalizacji

## Podróże

Jacek Palkiewicz  
redakcja@polskatimes.pl

Istnieją wydarzenia, które wprost z kart historii docierają do naszej wyobraźni, przywołując obrazy pozwalające fantazjować z otwartymi oczami. Do takich zaliczamy legendy Jedwabny Szlak, przecinający całą Azję z Chin po Europę. Ponad półtora tysiąca lat historii, która nie straciła powabu nawet w czasach dzisiejszych globalizacji. Zastanawiać się można, co przyciąga na myśl uderzające ekspresją dwa proste słowa - Jedwabny Szlak? Powołując się na znawcę tego tematu, amerykańskiego historyka Jamesa A. Millward, Silk Road to „romantyczna i imponująca koncepcją metaforą”. To odległe i egzotyczne kraje, dawno zaginione imperia, wielbłądzie karawany, upalne pustynie, czy muzeumłamska architektura Buchary. Niebagatelny pomost między różnymi cywilizacjami i kulturami, ważna arteria dla handlu i przepływu religii oraz idei. Wreszcie, to również i jedwab, budzący pożądanie symbol bogactwa, na który w Europie nigdy nie słabł popyt. Jedwabny Szlak to wszystko to i wiele więcej.

Pamiętajmy jednak, że to pojęcie jest zwożdżające, bo jedwab nie był nigdy głównym towarem, którym handlowano na szlaku. Ten termin, został ukuty przez niemieckiego markiza Ferdinand von Richthofen dopiero w 1877 roku. Tkanina ta obrosła więc nieco niezasłużoną legendą. Sam szlak, swoisty układ wielostronnych powiązań pomiędzy przynajmniej setką centrów handlowych, stolic krajów i ważnych księstw, nie był jedną drogą wymiany, spinającą od III wieku przed naszą erą do XVII wieku naszej ery państwa, Bliskiego i Środkowego Wschodu. Często się rozgałęziała, odbijając na południe lub północ. Warto wiedzieć, że pod koniec Średniowiecza odnoga Szlaku docierała również do Wrocławia i Krakowa. Z tego pierwszego towary szlakami lądowymi i rzekami śródlądowymi trafiały do Lipska, a następnie portów Lubeki i Antwerpii. Z Krakowa natomiast transportowane były Wisłą w stronę Gdańska. W drodze powrotnej z Polski wypożyczonego sporą ilość zboża, sól i metale kolorowe. Dużo wcześniej, bo jeszcze w okresie imperium rzymskiego, przez nasz kraj, z Sankt Petersburga do Wenecji i dalej na Wschód, wiódł także Szlak Bursztynowy.

Z tego też powodu poprawniej o transzajtyckiej trasie handlowej byłoby

mówić w licznie mnogiej, czyli Jedwabne Szlaki. Wbrew potocznemu myśleniu, handel nie odbywał się wyłącznie pomiędzy jego krańcowymi punktami. Zwykle towar kupowano i sprzedawano, bądź wymieniano w oazach i większych centrach, odległych od siebie nieraz i o kilkaset kilometrów. A na wielkich bazarach handlowano wszystkim, począwszy od pereł, pachnidła, barwników, złoto, papier, po wyroby rzemieślnicze, kość słoniową, skóry egzotycznych zwierząt, czy bawełnę, len, lub kosztowne tkaniny.

Do wykucia legendy Silk Road przyczynił się w dużym stopniu średniowieczny bestseller „Opisanie świata” Marco Polo, który wzbudził na Starym Kontynencie zainteresowanie Dalekim Wschodem. Jego niebywała popularność dowodzi jak bardzo rozpowszechniona była w tamtych czasach ciekawość i fascynacja czymś nowym, nieznanym.



► Xi'an, jedno z najstarszych chińskich miast. Tu kończył się i zaczął Jedwabny szlak łączący Chinę z Europą



► Takla Makan, druga co do wielkości piaszczysta pustynia na świecie

nym. Dla Europy Chinę w owym czasie stanowiły terra incognita, zamieszkałą przez jakieś dziwne kreatury. Publikacja, stanowiąca mieszanekę kroniki różnorodności odległych krain, nieznanymi ludźmi, traktatu historyczno-geograficznego i relacje z podróży, stanowiła unikalne na owe czasy źródło wiedzy o tym odległym kraju, nie mówiąc o tym, że stała się podwaliną nowoczesnej literatury podróżniczej. Tak jak niektórzy kwestionowali lądowania człowieka na Księżycu, a inni nie wierzyli na przykład w samobójstwo Marilyn Monroe, tak też byli tacy, którzy podejrzewali, że Wenecjanin nigdy nie dotarł do Chin. Nad wiarygodnością słynnej podróży debatowali różni historycy i badacze, odnotowując rozbieżności literackie i przeoczenia. Relacje odkrywców były tak pełne pasjonujących wydarzeń i opisów świata, że ludzie, którzy nigdy nie wychyliłi nosa z własnego domu, przyjęli je z niedowierzaniem, przypisując mu przejawskrawienie relacji. I kiedy na łożu śmierci przyjaciele reagali podróżnika o korektę tekstu, „aby stał się bardziej wiarygodny”, ten skwitował, że to zaledwie połowa tego, co rzeczywiście widział na własne oczy w długiej podróży i podczas 17-letniej służby na dworze Wielkiego Chana. Jego najwierniejsi obrońcy pochodzą z Kraju Środka. I chociaż pierwszy zachodni autor opisujący ten kraj, doczekał się tłumaczenia dopiero w 1913 roku, to Chińczycy uważają go za jednego ze swoich bohaterów.

Opiewany przez Marco Polo legendarny Jedwabny Szlak jest nie do przebycia na całej swojej trasie, głównie ze względu na niepokojną sytuację polityczną w regionie. Granice są często zamknięte, a żołnierze strzegają bez ostrzeżenia. Pełen ryzyka jest wyjazd do Kaszmiru, jednego z piękniejszych regionów Indii, gdzie nieustannie dochodzi do starć granicznych między Pakistańczykami i Hindusami. To już nie to, co tysiąc lat temu, kiedy pewien kronikarz pisał o tych drogach: „Może tam jechać na osie naga kobieta z sakwą pełną złota i nikt jej nie będzie molestować”. Nie wiem, czy to prawda, a może tylko legenda. Faktem jest, że na początku mojej kariery eksploratorskiej, Azja Środkowa była przyjazna i można było bez kłopotu przejechać ją całą.

Skoro dzisiaj jest to niemożliwe, to wykorzystajmy zdobycze współczesnej technologii. Argonauta III tysiąclecia jest w stanie przemierzać się siedząc wygodnie przed komputerem i bez żadnych ograniczeń, może zrealizować najmielsze projekty. Naturalnie, że rzeczywistość wirtualna będzie tylko małą namiastką prawdziwej peregrinacji, nie zastąpi nastroju oczekiwania, ekscytacji przed wyjazdowej i realnego

przemieszczania się. Pierwsze na szlaki dalekich wypraw handlowych wkroczyły w Średniowieczu miasta włoskie, głównie Wenecja, która już od IX wieku pośredniczyła w handlu między Wschodem i Zachodem. Podczas wypraw krzyżowych udało się jej opanować szereg miejscowości w Syrii i na Półwyspie Bałkańskim, co pozwoliło na duże zyski z handlu i przyniosło jej niezwykły rozkwit ekonomiczny i polityczny. Można sobie wyobrazić, że pewien odważny rodak Marco Polo, pobudzony famą jego podróży, przekonał dwóch swoich przyjaciół, także pochodzących z rodziny kupieckiej, aby wyruszyć w daleką podróż na Wschód. Decyzja nie wynikała tylko ze smykałki handlowej, było to też świadectwo głodu wiedzy, głębokiej potrzeby człowieka do poznawania i odkrywania, w pewnym sensie pasjonujących przedstawione w starożytnym eposie „Odyseja”. Jej postać tytułowa to Homo viator, człowiek w drodze, historycznie pierwszy znany podróżnik, który w wędrówce pełnej przygód, rzucił wyzwanie nieznanemu.

Wenecy „bohaterowie” wybrali drogę lądową do Konstantynopola, chociaż też mogli popłynąć łatwiej dostępną drogą morską do Aleksandrii. Musieli dotrzeć do Damaszku, bo tam brał początek Jedwabny Szlak. Miasto od wieków cieszyło się w świecie arabskim reputacją centrum cywilizacji i wyrafinowania. Już na samym początku postanowili pokonać całą niezwykłą uciążliwą i niebezpieczną trasę do Chin, żeby potem wrócić z nowym transportem. Na bazarze, w sąsiedztwie którego funkcjonowały urzędy celne instytucje tłumaczy, kantory wymiany, uformowali karawanę, dokonali zakupów towarów przeznaczonych na chiński rynek, oraz zapasów żywności, bronni, namiotów, wody, ubrań, paszy dla zwierząt i innych rzeczy niezbędnych w podróży. Ponadto najęli kilku uzbrojonych strażników do ochrony przed bandytami. Znaleźli też przewodnika, który miał za sobą już kilka takich podróży. Po dwóch miesiącach wyruszyli w kierunku Bagdadu i Teheranu, do brze znanych centrów starożytnej cywilizacji, jak i międzynarodowych rynków.

Pierwszy etap zakończyli się w leżącej na Pustyni Syryjskiej Palmry, która niedługo wzbogaciła się na poborze potatków od przejeżdżających kupców i z opłat za korzystanie z wody. Potem był Bagdad, być może najbogatsze miasto świata, z mnóstwem meczetów i muzeumłamskich mauzoleów i pierwszy kontakt ze skwarem upamiętnieniem, może zrealizować najmielsze projekty. Naturalnie, że rzeczywistość wirtualna będzie tylko małą namiastką prawdziwej peregrinacji, nie zastąpi nastroju oczekiwania, ekscytacji przed wyjazdowej i realnego

Karawana rozbiła obóz na noc w przypadkowych miejscach, ale często korzysta-

Polska  
Piątek-niedziela, 28-30 października 2016

ła z przydrożnych zajadów, karawanserajów. Najczęściej były to kamienne budowle z wieżyczkami wartowniczymi, w których znajdowały się miejsca noclegowe, kuchnia, magazyny i stajnie, gdzie uczucie zwierzęta mogły odpocząć. W karczmie przy sąsiednich stołach posilali się kupcy pochodzący z Persji, Grecji, Rzymu, Armenii, Syrii, Baktrianu czy Indii.

Kolejny etap i kolejna pustynia to tajemnicza Kara Kum, o której wieść głosi, że latem jest tam tak gorąco, że nawet muchy przestają latać w obawie, że uschną im skrzydła. Byłem tam swego czasu. Pamiętam, że oślepiające słońce i bijący zabójczy upał stanowił istne męczeństwo, miałem świadomość własnej nicości i czułem się załóżnie bezbronny. Słupek rteci na termometrze wskazywał 38°C, na dodatek gorące podmuchy wiatru smagały nielitościwie, osuszając organizm z resztek płynu. Byłem obolały od nieustannego ruchu w twardym siodle. Moi współtowarzysze wyglądali jak siedzące nieruchome mumie, przytępionym wzrokiem i z twarzami bez wyrazu, na których odmalowało się niehumidzkie zmęczenie. Po tygodniu osiągnęliśmy tętniącą życiem Merw, najstarszy i najlepiej zachowany węzeł komunikacyjny na Jedwabnym Szlaku. Mogliśmy się kąpać i pić bez ograniczenia. Dopełnieniem dobrodziejstwa hotelowej klimatyzacji i zimnego piwa, była filiżanka espresso.

Potem na trasie naszych Wenecjan znalazła się Buchara, która zadziwiła przybyszy swym architektonicznym splendorem, być może nawet większym niż Konstantynopol lub Palmry, które na Zachodzie uważane były jedynie w sobie.

W którymś momencie trzeba było pozostać rozległe, płodne równiny wypełnione niczym tyton dylan niekończącymi się łanami zboża, by dotrzeć do od wieków rozbudzającej wyobraźnię, legendarnej Samarkandy, gdzie bezwzględny tyran Tamerlan, wznosił ku własnej chwale jeden z najbardziej spektakularnych zespołów architektury islamu. Z powodu magicznego uroku starożytnego centrum nauki, kultury i sztuki muzeumłamskiego świata, niektórzy nawet dzisiaj utrzymują, że to jest jedno z najpiękniejszych miast nawet w dzisiejszych czasach. Można sobie wyobrazić, jakie wrażenie zrobiła na przybyszach kompletnie inna cywilizacja: klejnoty architektury, wąskie, kręte zaułki, głośna arabska muzyka, zachwycające kolorowe mozaiki. No i rojne, tętniące życiem bazyry pełne nie tylko tkanin i dywanów, ale także i ceramiki i biżuterii różnego rodzaju, wszystko w cenach znacznie niższych od rynków śródziemnomorskich.

Dalsza droga przebiegała przez bezkresne monotonne stepy, gdzie, jak pisali ówczesni kronikarze „podróżnym nieustannie towarzyszą tak gęste kłęby pyłu, że nie pozwalają zapominać o samotności i niepokojącej ciszy”. Relaksowemu okazał się przejazd przez żyzną, bogatą rolniczo górskim Fergańską, na końcu której leży Osz, jedno z pierwszych centrów rozwiniętych na Jedwabnym Szlaku.

Jadąc dalej na wschód przychodziło przeprować się przez rwące, głębokie rzeki zasilane przez wody z topniejących w górach śniegu. Wreszcie kupcy pożegnali się z równinami, by zmierzyć się z najtrudniejszą na całej trasie barierą, majestatycznym, sięgającym niebios pasmem górskim Tienszan. Rozpoczął się wymagający heroicznego wysiłku straszliwy wielodniowy pochód przez dziką, nieprzystajną krajinę. Dawały się we znaki nie tylko silne mrozy, ale i przyparwiające o zawrót głowy wiszące mosty nad dzikimi rzekami, albo „czeluście piekielne”, zdradzieckie przejścia w trudno dostępnych miejscach, gdzie aby nie spaść w przepaść,

trzeba przesuwać się plecami wzdłuż pionowej ściany. Przy tym pomagać na wąskich ścieżkach zwierzętom. W takich warunkach nie można było pokonać więcej niż kilkanaście kilometrów dziennie.

Przełęcz Irkesztam na wysokości prawie 3 kilometrów nad poziomem morza, też nie oszczędziła przykrych niespodzianek, bo przejście zasypało lawiną i nagłą śnieżycą. Ale z tego miejsca droga opadała już łagodnie w dół, aż do Kaszgaru. Miasto zamieszkiwali Ujgurzy, mieszanina perskich i tureckich plemion, które niedawno przyjęły islam. Dzisiaj, zepchnięta na margines mniejszość żyje w regionie autonomicznym Sinciang, rozdartym między Chinami a Mahometem. Wieść niesie, że przybysze zawsze zachowywali się miejscowymi kobietami, ich ekspresyjnymi licami, wysokimi kośćmi policzkowymi i karnacją we wszystkich odcieniach, oraz rzadko pięknymi oczami, które raz mogły być migdałowe, innym razem zielone. To nie przypadek, że w odległych czasach stąd właśnie pochodzili najbardziej cenione przez cesarzy niebiańskich małżonki.

Kiedy dwadzieścia lat temu byłem w tym mieście, traktem którym niegdyś przemierzały się karawany wielbłądzie, ciągnęły niekończące kolumny zięjących spalinami ciężarów z towarem na bazyry Kirgistanu, czy jeszcze dalej do Uzbekistanu lub Afganistanu. Duch dawnych czasów doświadczyłem na oszałamiającym bazarze w Kaszgarze. To ślepo wijący się labirynt tysięcy straganów z przyborami toaletowymi, ryżem, owocami, podróbkami Nike i Adidas, pirackimi DVD i elektroniką made in China. Transport niczym nie różnił się od dawnych czasów: wózki zaprzężone w osły, mężczyźni taszczyący na plecach imponujące worki, stopy towarów na wozach ciągniętych przez osły, ale też i wyładowane towarem motocykle i trąbiące taksówki. Halaśliwi, szary, kontrastujący z jaskrawymi kolorami kobiecych sukni i chust, potok ludzki: hurtownicy, kupcy i indywidualni nabywcy. Uzbęcy mieszają się z Tadżykami, Kirgizami z Rosjanami i Chińczykami, wszystko w tle tradycyjnego targowania się o cenę.

Półtora wieku temu Kaszgar był ważnym centrum Wielkiej Gry szpiegowskiej,



► Obraz „Samarkanda” Richarda Karla Karlovitcha Zommera (1866-1939)

## Jedwabny szlak to nie tylko handel, nie tylko forma średniowiecznej globalizacji, ale i najstarsza arteria cywilizacji

skrytej rywalizacji imperium brytyjskiego z cesarską Rosją o supremację militarną i gospodarczą w Azji Środkowej. To sto lat intryg, brawurowych wyczynów o wpływy na decyzje o przebiegu granic w regionie podzielonym na chanaty, królestwa czy republiki o wątpliwej władzy. Niewypowiedziana sekretna wojna, zbieranie informacji wywiadowczych i zawiązywania sojuszy z możnymi chanami w celu utworzenia państw buforowych izolujących wojska brytyjskie, rosyjskie i chińskie. Sieci płatnych informatorów donosiły o intrygach politycznych, uwagach na temat władz, obecności obcych agentów i wszystko to co mogło być łakomy kęskiem z punktu widzenia militarnego, czyli nastroje społeczne, stan dróg, ruchy wojsk, budowa kolei żelaznych. Wśród uczestników Wielkiej Gry nie brak było działających w służbie carskiej wybitnych polskich badaczy Azji Środkowej, by wspomnieć tylko o obdarzonym tyłką awanturczą Leonie Barszczewskim, Bronisławie Grąbczewskim, czy Janie Prosperze Witkiewiczu.

Po sfinansowaniu górskich przełęczy trójka naszych bohaterów dotarła do rozległego obniżenia Kotliny Turyńskiej, w centrum której leży nieogóscinna pustynia Takla Makan, otoczona przez najwyższe góry świata: Kunlun, Karakorum i odgradzającą

Chiny od Zachodu Tienszan, słynne „Niebiańskie Góry”. Niemożliwą do sfinansowania pustynię należy ominąć podróżując przez sieć miast-oaz jej północnym lub południowym skrajem.

Po dwóch latach, podróż dobiegła końca w Xi'an, dawnej stolicy Chin, która stanowiła wschodnie wrota Jedwabnego Szlaku. Po odsprzedaniu całego ładunku Wenecjanie mogli się cieszyć zasłużonym kilkumiesięcznym odpoczynkiem. Wreszcie nadszedł czas na zakup kamieni szlachetnych, porcelany, korzennych przypraw, wyrobów z laki, a przede wszystkim jedwabiu. Obładowani bogactwami Kraju Środka byli gotowi wyruszyć w kierunku Europy.

Słynna droga handlowa niewątpliwie swoje wznoszące się do rozbudowanego systemem fortyfikacji Wielkiego Muru. To wszystko przyczyniło się do szukania przez Europejczyków bezpieczniejszej drogi morskiej. W XVI wieku nabrała ona znaczenia ze względu na znaczny rozwój handlownictwa okrętowego, ponadto transport morski okazał się nie tylko bardziej bezpieczny, ale i dużo szybszy oraz tańszy. Na dodatek Chiny, odczuwając 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.

Jedwabny szlak to nie tylko kupiectwo, nie tylko forma średniowiecznej globalizacji, ale i najstarsza, najdłuższa arteria cywilizacji, mieszanica historii, sztuki, kultury, droga którą wędrowały idee i wynalazki. Dziś duch burzliwej historii legendarnego szlaku, ważna część dziejów ludzkości, unosi się dzisiaj nad całą Azją. Wystarczy wspomnieć po wabną nazwę Buchara, Samarkanda, czy Chiwa, centra imperiów Aleksandra Wielkiego i Tamerlana. Nic dziwnego, że to co powstało z czasów świetności Jedwabnego Szlaku doczekało się w 2014 roku elitarnego wyróżnienia. Skarby tamtej epoki zostały wpisane na listę Światowego Dziedzictwa UNESCO, tak aby zachować je dla potomnych. Na łączące 5,000 km drodze, wiodącej z Xi'an do Tienszan przez Chinę, Kirgistan i Kazachstan, istnieje 33 rzadkie atrakcje turystyczne: kompleksy pałacowe różnych imperiów, pradawne faktorie handlowe, fortyfikacje, świątynie buddyjskie, wieże nawigacyjne, czy fragmenty Wielkiego Muru.

Duch Jedwabnego Szlaku nie zamarał. Trzy lata rząd Chin nawiązał do niego epokowy koncept „One Belt One Road”. Jeden Pas Jedna Droga, zakładający stworzenie dwóch połączeń handlowych: lądowego - Jedwabnego Ekonomicznego Szlaku”, oraz oceanicznego - „Morską Jedwabną Drogę”, przebiegające zarówno przez azjatyckie post-radzieckie republiki, Rosję, Polskę, jak i kraje Azji Południowo-Wschodniej, Indie, Iran, Róg Afryki czy Bałkany. Trasy wykorzystują nowe, bądź zmodernizowane infrastruktury transportowe, sieci szybkiej kolei, nowoczesne drogi, lotniska, porty morskie. Analitycy przewidują, że ta inicjatywa będzie miała także duże znaczenie dla gospodarki Polski w nadchodzącej przyszłości.

Udział Polski w tej inicjatywie będzie promować przyszlucowa wyprawa „Nowy Jedwabny Szlak 2017” (www.silkroad-2017.com). Jej wielopłaszczyznowy wymiar zakłada budowę polskiej marki, propagowanie rozpoznawalności Polski, jej dorobku, oraz atrakcyjności turystycznej. ●

AUTOR JEST ORGANIZATOREM  
MIĘDZYNARODOWEJ WYPRAWY  
NOWY JEDWABNY SZLAK 2017  
(WWW.SILKROAD-2017.COM)