

# Jangcy, mityczna niebieska rzeka

Jacek Pałkiewicz  
redakcja@polskatimes.pl



## Podróże

**Nawet już nie pamiętam, dlaczego Jangcy od zawsze wywołuje nieokreślone źródło emocji. A przecież poznałem wiele innych urokliwych rzek.**

Ważymy chociażby Nil nad którego brzegami rozciągają się fascynujące archeologiczne raje, albo legendarny Mekong z jego ulotnym czarem idyllicznego pejzażu przynoszącego ukojenie i melancholię. A co powiedzieć o królowej rzek - Amazonce, czy o Dunaju, urokliwej wodnej arterii, której zawdzięczamy dwustuletnie zbliżenie ludzi, kultur i nie wiadomo, które jej miasto jest ciekawsze: Budapest, Wiedeń, a może Bratysława?

Jangcy to mityczna kolebka chińskiej cywilizacji, wiążąca się z obrazem sampana, starszej siostry morskiej dżonki, chwalonej jeszcze przez Marco Polo i opiewanej przez Josepha Conrada za swoje właściwości nawigacyjne. Stwierdzono ponad wszelką wątpliwość, że jeszcze na 100 lat przed wyprawami Kolumba, żeglowały one po dalekich oceanach, czym miały przede wszystkim zademonstrować splendor i potęgę Chin oraz cesarza jako największego władcy świata. W dwuletniej wyprawie odkrywczej admirała Czeng He, który w 1405 roku dotarł aż do Afryki, wzięły udział 63 duże statki obsadzone przez 28 tysięcy ludzi.

Właśnie takim sampanem spływałem swego czasu Jangcy. W dziewięciometrowej łodzi o płaskim dnie i tradycyjnych kształtach, pośrodku znajdującej się niska kabina, w której wygodnie mieściło się kilka osób. Oczywiście nie posiadała silnika i napędzana była wyłącznie starym, połatanym żaglem usztywnionym charakterystycznymi równoległymi listwami dla zapewnienia jego płaskości i regulowanym za pomocą licznych szotów. Bywało, że trzeba było ciągnąć nieraz sampan w górę rzeki. Wtedy pokonanie jednego kilometra po kamienistym brzegu w za-

rze przesiąkniętym wilgocią wymagało gigantycznego wysiłku. Chociaż nie można tego porównywać do nieludzkiej harówki kulisów, którzy całymi tygodniami ciągnęli ciężkie statki.

Właściciel łodzi, 70-letni Liang Xue, marynarz słodkich wód, o wysuszonej przez słońce twarzy, z nieschodzącym z ust uśmiechem, całe życie spędził nad Jangcy. Pomimo starczo pochylonej figury jest w doskonałej formie fizycznej. Opowiada historię swojego życia. Spędził tutaj wszystkie swoje lata i o Jangcy mówi z głębokim respektem, a nawet wdzięcznością, ponieważ rzeka ta darowała mu życie, podczas gdy dla wielu innych okazała się mniej łaskawa. Potwierdza, że jego sampan jest ostatnim, który żegluje po wodach tej rzeki, nic więc dziwnego, że jeden z luksusowych statków pasażerskich, zmienia swój kurs, aby pasażerom dać możliwość sfotografowania z bliska zjawy z niegdyśjszych czasów.

Po życiodajnej arterii Chin płyną w górę i spływają w dół niezliczone statki, promy, 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 zachwycają się pięknem malowniczego krajobrazu.

Nie wiadomo dlaczego, przywykliśmy nazywać ją Niebieską Rzeką, chociaż nie jest ona wcale niebieska, jej wody są brudnożółte. Taką nazwę nadali jej jezuici misjonarze w celu odróżnienia od istniejącej Rzeki Żółtej, drugiej co do wielkości rzeki w tym kraju. Sami Chińczycy zwą ją Chang Jiang - Długa Rzeką, pojęcie które oddaje hołd jej długości: 6300 kilometrów, co stawia ją na trzecim miejscu spośród najdłuższych rzek świata. Przyjęta na Zachodzie nazwa Jangcy jest dla Chińczyka zupełnie nieznana.

Często powtarzam, że rzutem na taśmę dotknąłem niezwykłych miejsc, magicznych krajobrazów, pradawnych rytuałów, wspaniałych egzotycznych kultur. W ostatniej chwili poznałem też Trzy Przełomy, gdzie jak opowiadał Liang Xue

tonem, w którym czuć pokorę wobec potęgi żywiołu, "progi grzmią niczym galopujące dzikie konie". A stare chińskie przysłowie powiada: "Przeplłynąć tędy jest równie trudno, jak trafić do nieba". Wszystko zależało od błyskawicznej reakcji sternika. Jedna chwila nieuwagi kosztowała nieraz życie. Co dziesiąty sampan w tym miejscu doznawał poważnych uszkodzeń, a co dwudziesty szedł na dno.

Miejsce, które wielu podróżników nazywa „jednym z najpiękniejszych, najbardziej imponujących i najbardziej przytłaczających krajobrazów, jakie istnieją na naszym globie”, podziwiałem z pokładu wycieczkowca "Princess Sheene". Wkrótce potem czar ulotnił się, bo zbudowana poniżej tama podniosła poziom wody o kilkaset metrów, na zawsze zatapiając olśniewający spektakl natury.

Ale o tamie będzie później, bo właśnie zbliżamy się do magicznych wąwozów. Na górnym pokładzie, służącym zwykle do opalania, zebrali się wszyscy pasażerowie z przygotowanymi kamerami i aparatami fotograficznymi. Atmosferę napięcia podnosi hostessa, która z aktorską dykcją informuje przez głośnik, że za 10 minut wpłyniemy między skalne ściany Przełomu Qutang, czyli Ryczącego. Na wodzie robi się nieco tłoczno. Trzy barki z węglem, zanurzone prawie całkowicie w wodzie, walczą z przeciwnym prądem. Naszą "Princess" wymija okazałej wielkości tankowiec, który dopiero co ustąpił drogi płynącemu w górę rzeki wysłużonemu statkowi pasażerskiemu, transportującemu tutejszych mieszkańców.

I oto romantyczny widok Qutang, otulonego delikatną złotawą poświatą, przydającą zjawiskowego uroku i nieuchwytnego czaru baśniowej atmosfery. Przypomina typową chińską rycinę zainspirowaną krajobrazem Guilinu. Niczym

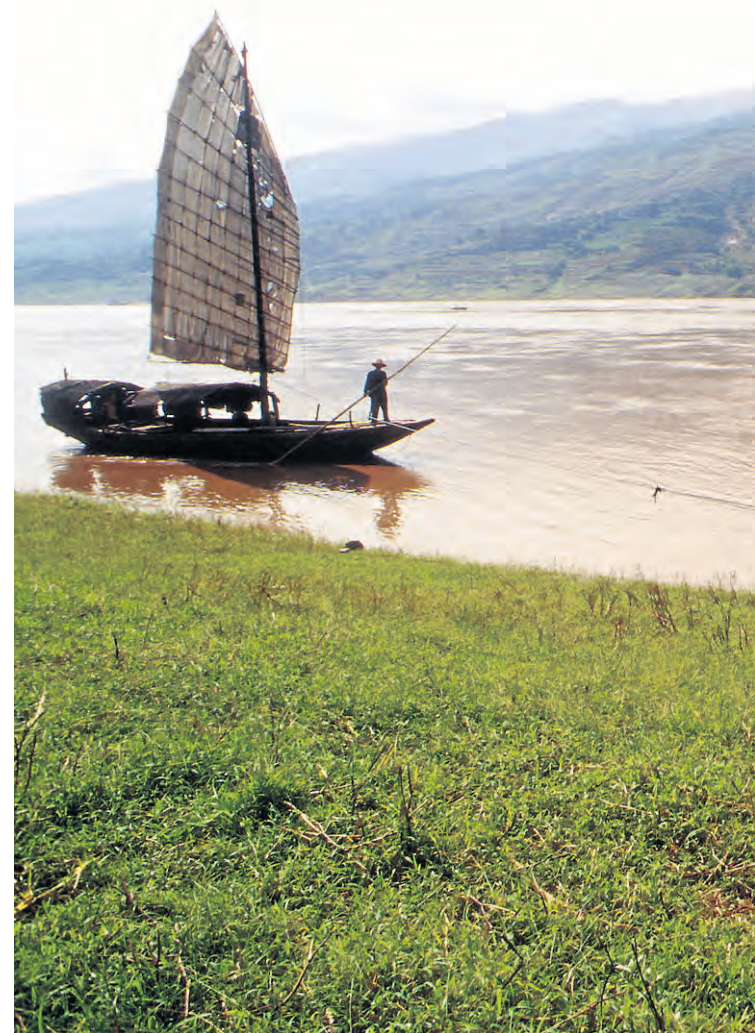
**Nie wiadomo dlaczego, przywykliśmy nazywać ją Niebieską Rzeką, chociaż nie jest ona wcale niebieska, jej wody są brudnożółte**

naturalne wrota z wody wyraźają dwie pionowe, nagie ściany o wysokości kilkuset metrów i odległe od siebie o rzut kamieniem. Są tak blisko, iż wydaje się, że można by je dotknąć wyciągniętą ręką. Wezbrane wody nie mieszczą się w wąskim gardle krepującym jej przepływ. Ciszę przerywa huk rozbijającego się o występy skalne gwałtownego nurtu. Nad rzeką zawisa obłok rozpylonej mgły wodnej. Magiczny urok przyciąga oczy nie tylko turystów, ale przykuwa także uwagę załogi, przywykłej do częstego oglądania tego spektaklu natury. Ogromne kipiące wiry miały żółtobrnatną wodę. Trudno powiedzieć, co wywiera większe wrażenie: wznoszące się do niebios, powstałe 70 milionów lat temu skały, czy furia żywiołu.

Ciągnące się na długości ponad 200 kilometrów przełęcz najeżone są leżącymi na małej głębokości podwodnymi skałami. Od dawien dawna statki przeciągali pod prąd burłacy, którzy jeszcze do lat 50. ubiegłego wieku zajmowali się tym rzemiosłem. Zaprzężeni, niczym konie, holowali statki załadowane kilkudziesięcioma tonami ładunku. Stu, dwustu, a nieraz i czterystu mężczyzn wykonywało katorżniczą pracę pomagając sobie strofami przejmującymi serce smutkiem niedoli. Niezwykle realistycznie pokazał to rosyjski malarz Ilja Riepin na płótnie przedstawiającym tuzin mężczyzn ciągnących stateczek w górę Wołgi.

W Trzech Przełomach nie raz zdarzało się, że poskręcana z włókien bambusowych lina o długości 400 m zrywała się i nieludzki wysiłek wielu dni szedł na marne. Na słynnej "cesarskiej ścieżce" – wąskim przejściu wykutym w pionowych skałach – wystarczyło, żeby potknęła się jedna osoba, a spadając w przepaść pociągała za sobą całą brygadę towarzyszy połączonych ze sobą uprzężą. Jeśli wszystko układało się pomyślnie, pokonanie wąwozów zajmowało około dwóch tygodni.

Na początku XX wieku pojawiły się parowce, ale nie od razu wyparły one armię kulisów, były zbyt mizerne do pokonania wodnego żywiołu. Xue należał do ostatniej generacji burłaków pochodzących z Wuzanu, najsilniejszych i najbardziej doświadczonych. Historia pierw-



Jangcy to jedna z najbardziej zanieczyszczonych rzek świata na skutek

szych parowców związana jest z nazwiskiem Archibalda Little'go. W 1900 roku dokonał on wyczynu, w który nie wierzył żaden Chińczyk: na pokładzie 150-tonowego stateczku z ładunkiem i pasażerami pokonał w 73 dni trasę z Szanghaju do Chongqing. Trzy Przełomy zajęły mu trzy doby walki z siłami przyrody, tym razem już bez pomocy burłaków. Na Jangcy zawiłała nowa epoka. Transport towarów w górę rzeki kosztował do tej pory fortunę, czyli tyle samo co przewóz tego samego ładunku z Chin do Londynu. Od tego dnia sytuacja zmieniła się radykalnie.

Burłacy nie zginęli z kretechem z pejzażu Niebieskiej Rzeki. Zarabiają jeszcze dzisiaj na chleb niedaleko Wuhan na niewielkiej rzece Daning, dopływie Jangcy, gdzie rozciągają się udostępnione dla turystów Trzy Mini Przełomy. Kilkudziesięciu bosych i skapo odzianych mężczyzn wlecze pod prąd duży sampan wypełniony pasażerami. W 1995 roku wydarzył się tutaj tragiczny wypadek. Na jednym z kipiących progów burłakom zerwała się lina holownicza i łódź zniesiona silnym prądem roztrzaskała się na skałach. Zginęło wtedy 11 tajwańskich turystów.

Nie zdążyłem nasycić wzroku pierwszym wąwozem, kiedy statek opuścił już najkrótszy z trzech, dziesięciokilometrowy kanion. Krajobraz zmie-

nia się radykalnie, przed nami pojawia się trochę spokojnej wody, która relaksuje na pół godziny. Pokładowe radio zapowiada, że zbliżamy się do drugiego przełomu, zwanego Wuxia, czyli Czarownic. Tym razem sceneria nie jest już aż tak efektowna i malownicza.

Przełęcz, nad którą dominuje dwanaście szczytów, związana jest z legendą o księżniczce Yao Ji, która pomogła legendarnemu cesarzowi Ju, zwanemu Wielkim, w przebijaniu ścian skalnych, dla otwarcia kanału dla wód powodziowych w prowincji Syczuan. Dziś czuwa ona nad bezpieczeństwem marynarzy pokonujących zdradliwe wody. Przy odrobinie fantazji można ją rozpoznać w skale o kształcie przypominającym kłęjącą postać otoczoną jedenastoma dziewczynkami, które jej nigdy nie opuściły. Przekaz głosi, że wróży ona szczęście tym, którzy ją wypatrzą. Szybko mija 40 kilometrów i nastaje ponowna chwila wytchnienia przed ostatnią atrakcją.

Po kwadransie wpływamy w Xiling, czyli Przełęcz Cieni, składającą się z serii wąwozów o osobliwych nazwach: Przesmyk Końskiego Pluca, Byczej Wątroby, Księgi Sztuki Wojennej, Cennej Szpady. Prędkość prądu wzrasta do 10 węzłów, znaczny spadek rzeki sprawia, że czuję jakby statek zsuwał się z gigantycznej pochylni.





FOT. ARCHIWUM AUTORA

### szybko postępującego uprzemysłowienia Chin

Każdy rejs należał zawsze do podróży niepewnej i ryzykownej. W Przełęczy Pustej Łodzi, najbardziej niebezpiecznym miejscu, pełnym progów powstałych na skutek osuwających się skał, jeszcze pół wieku temu pasażerowie musieli opuszczać statek i przemierzać pieszo kilka kilometrów górskiej ścieżki. Na jednej trzeciej wysokości lewej ściany widać wyraźnie wykutą dróżkę, po której oni się poruszali.

“Pod kilem mamy teraz 180 metrów wody” – oznajmia przewodniczka. Na świecie jest tylko kilka rzek tak głębokich. Po krótkiej chwili ogłasza, że już tylko 35, a wkrótce, że 15. Po prostu dno jest tutaj bardzo nieregularne. Wystarczy moment nieuwagi sternika, aby rozpruć dno statku na podwodnym głazie. Co pewien czas pojawia się niczym przestroga dla kapitanów, wystający nad wodę zardzewiały wrak statku. Xiling to najbardziej niebezpieczny akwen na całej długości Jangcy.

Powoli, jak na zwolnionym filmie, rozplywają się zapierające dech w piersiach widoki. Wapienne urwiska zamieniają się stopniowo w płaską nizinę. Jeden z pasażerów zapewnia: „Dla nas ta rzeka stanowi symbol większy od słynnego Wielkiego Muru”. Bo, rzeczywiście rzeka zawsze występuje w chińskich opowieściach i mi-

tach. Okazuje się, że „krajobraz” po chińsku nazywa się „rzeki i góry”, zaś podróżnik to ten, który jest „weteranem rzek i gór”.

W jakiejś rozprawie na temat nie ujarzmionych rzek świata, czytałem że kontrolować Jangcy, to tak jak oswoić dziką bestię. Niebieska Rzeka, kręgosłup chińskiego supermocarstwa, ma reputację najbardziej aroganckiej, najbardziej zdradliwej i niebezpiecznej rzeki na naszej planecie. Jako źródło życia i dobrobytu była od zawsze kochana i otaczana respektem. Ale jednocześnie napawała lękiem i wzbudzała pogardę, tych którzy doświadczali jej potęgi, tych którzy musieli uciekać przed katastrofalnymi konsekwencjami.

W okresie od czerwca do września Chiną nieustannie borykają się z tragicznymi powodziąmi spowodowanymi przez intensywne opady, roztopy śniegu i lodowców, zawsze skoncentrowane w ciągu krótkiego czasu. Drogi znajdują się wówczas pod wodą, a połączenia kolejowe i lotnicze zostają odwołane. Ulice są zalane, komunikacja sparaliżowana, a domostwa zniszczone, występują awarie w dostawie prądu straty materialne są kolosalne. Do utrzymania zabezpieczeń nasypów i wałów mobilizuje się wojsko i ciężki sprzęt. Ewakuuje się miliony osób, skala zniszczeń jest

ogromna, straty materialne kolosalne. Ale przede wszystkim giną ludzie, często setki tysięcy ofiar. Siejące grozę powodzie zdarzają się średnio co ok. 50 lat. Udokumentowana historia wspomina o ponad tysiącu powodziach w ostatnich dwóch tysiącach lat. Największa w historii powódź na rzece Jangcy miała miejsce w 1931 roku. Niekończące się ulew i wystąpienia z koryta rzeki spowodowały zalanie tysięcy miast i miasteczek. W rwących nurtach rzeki śmierć poniosło według oficjalnych, ujawnionych danych 4 miliony ludzi. 12 milionów ludzi było zmuszonych porzucić swoje domy i emigrować w inne miejsce. Kroniki historyczne wspominają o być może jeszcze większym kataklizmie, kiedy w 2297 roku p.n.e. obie wielkie rzeki - Niebieska i Żółta - wylały jednocześnie, zatapiając całą Nizinę Chińską i grzebiąc niemal połowę żyjącej tam wówczas populacji.

Na ostatnich stronach znakomitej książki „Pojedynczy kamień” Johna Herseya, jej bohater po pokonaniu zdradliwych progów Trzech Przełęczy, oddaje się modlitwie. Jest rok 1920, młody inżynier amerykański eksploruje ten akwen, aby sprawdzić na ile opłacalne byłoby dla jego firmy złożenie chińskiemu rządowi oferty projektu wykorzystania zasobów wodnych. Przekonanie o odwiecznym sakralnym kulcie

rzeki, inspirującej rzeszę poetów i artystów, zmusza go do zadania sobie pytania, czy wybudowanie tamy nie przekreśli dziedzictwa ponadczasowych wyobrażeń. Książka ujrzała światło dzienne w 1956 roku, a w 37 lat później pekińskie lobby postanowiło zrealizować ten projekt, budując największą budowlę hydrotechniczną na świecie, porównywalną do Wielkiego Muru Chińskiego.

O ujarzmieniu Jangcy i uwolnieniu Chin od nawiedzających ich od tysiącleci powodzi myślał w 1911 roku ojciec współczesnych Chin Sun Jat Sen. Jego projekt udoskonalili 30 lat później Amerykanie. Potem przemierzał się do tego przewodniczący Mao Tse-tung, ale wciąż były jakieś zastrzeżenia. W 1992 r. premier Li Peng przedstawił projekt posłom parlamentu, którzy zgodnie z nową linią liderów partii komunistycznej, przy jednej trzeciej głosów przeciw, zaakceptowali monstrualną budowę.

Partyjna dialektyka zachłystywała się, że „projekt otwiera lepszą przyszłość w kraju zaangażowanym w politykę reform i otwarcia”. A chińskie media w swoich propagandowych materiałach nie kryły eufemizmu: „Sen stał się rzeczywistością”, „Dzieło, które przyciemnia swoim rozmachem wszystko, co osiągnięto w tej dziedzinie na świecie”. Farańska inwestycja za jednym zamachem rozwiąże kilka chińskich problemów: oprócz dostarczania „czystej” energii elektrycznej, ujarzmi rzekę i uwolni kraj od powodzi. Poprawi też zdolność żeglugową głównej arterii transportowej Chin i pozwoli statkom oceanicznym o wyporności 10 tys.

ton docierać do Chongqing, odległego o ponad 2 tysiące kilometrów od morza, co nakreśli gospodarkę tego regionu.

W czerwcu 2003 roku przy tryumfalnym akompaniamentemie fanfar Zapora Trzech Przełomów zaczęła funkcjonować. Długa na 2 kilometry i wysoka 180 metrów tama zawiera 26 turbin prądotwórczych zapewniających łączną moc w wysokości 18,2 gigawatów, czyli równą dziesięciu elektrowniom węglowym emitującym 100 mln ton dwutlenku węgla.

### Czy ludzkie ambicje poprawienia natury, nie wymykają się spod kontroli, czy chluba Chin nie okaże się katastrofą?

Ostry protest manifestował cały świat wrażliwy na ochronę środowiska. Problemem niezwykle złożonym i wywołującym najostrzejsze sprzeciw było przesiedlenie, często metodami siłowymi, z terenów przeznaczonych do zalania kilka milionów ludzi. „Napięcia jednak rosną, ci ludzie od pokoleń, przez całe życie mieszkali w symbiozie z rzeką - opowiada dr Li Hong, lekarz z Fengjie. - Tu tkwią ich korzenie, tu zbudowali domy, tu uprawiali swoje ogrody, sprzedawali produkty na straganach portowych, spotykali się ze starymi przyjaciółmi. Tu też marzyli być pochowani razem z ich przodkami. Byli sfrustrowani bo musieli zerwać emocjonalne więzy ze swoją ziemią. Takiej straty nie jest w stanie zrekom-

pensować żadne odszkodowanie”. Katastrofalne zmiany w życiu ludzi zmuszonych do opuszczenia miejsca zamieszkania, to tylko część problemu. Spiętrzenie wód Niebieskiej Rzeki spowodowało zalanie 13 dużych i prawie 1,5 tysiąca mniejszych miasteczek i wsi. Ponadto 1500 zakładów przemysłowych i setki bezcennych zabytków historycznych stanowiących spuściznę kulturową.

Padają pytania, czy ludzkie ambicje poprawienia natury, nie wymykają się spod kontroli, czy chluba Chin nie okaże się katastrofą? Czy dobrodziejstwa technologii nie doprowadzą do apokalipsy? Czy rzeczywiście niezbędna była tak monstrualna inwestycja, zbudowana wbrew prawom ekologii? Krytykom odpowiadało: „Mając szansę na uratowanie przed powodzią wielkiej liczby ofiar ludzkich, nie można przestać jeść z obawy przed udławieniem się”.

Tak, czy owak, nad tamą mającą powściągnąć kaprysy rzeki wisi miecz Damoklesa. Jangcy to jedna z najbardziej zanieczyszczonych rzek świata na skutek szybko postępującego uprzemysłowienia Chin. WWF wskazuje, że przy Zaporze Trzech Przełomów, „zwały śmieci, miliony ton skażonych odpadów uwalnianych do rzeki z ponad 200 tys. jednostek pływających, ścieki z fabryk, szpitali i kopalni niebezpiecznych, a nawet radioaktywnych substancji gromadzą się na dnie zbiornika tworząc poważne skażenia”.

Przyszłość pokaże, czy Tama Trzech Przełomów, to apokalipsa, czy może jednak dobrodziejstwo.  
[www.palkiewicz.com](http://www.palkiewicz.com)

REKLAMA

018827137

## Ranking awaryjności

Mechanicy wzięli pod lupę  
50 najpopularniejszych modeli  
w Polsce



NOWY  
NUMER

magazyn mobilnego mężczyzny  
**MOTO**salon

Pytaj w kioskach i salonach prasowych