

Cena 9,90 zł (z 12,90 zł) HK 6(50) ZWIECIEŃ 2004
WWW.NATIONALGEOGRAPHIC.PL

NATIONAL GEOGRAPHIC

POLSKA

SYBERIA

SZALONA PODRÓŻ NAJDŁUŻSZĄ KOLEJĄ ŚWIATA

TORNADO
POLOWANIE
NA POTWORA

JOHANNESBURG
JAK SIĘ ŻYJE
NA ŻYŁE ZŁOTA?

ŻURAWIE
NAJPIĘKNIEJSI
WĘDRÓWCY ŚWIATA

LUBLIN
EDWARDA HARTWIGA

ORANGUTANY
ALARM NA BORNEO

AMAZONIA
SZAMANI
Z ZIEŁONEGO PIEKŁA

Wygraj
atrakcyjne nagrody
KONKURS

ISSN 1507-5966 INDEKS 323357



9 771507 596044

04>

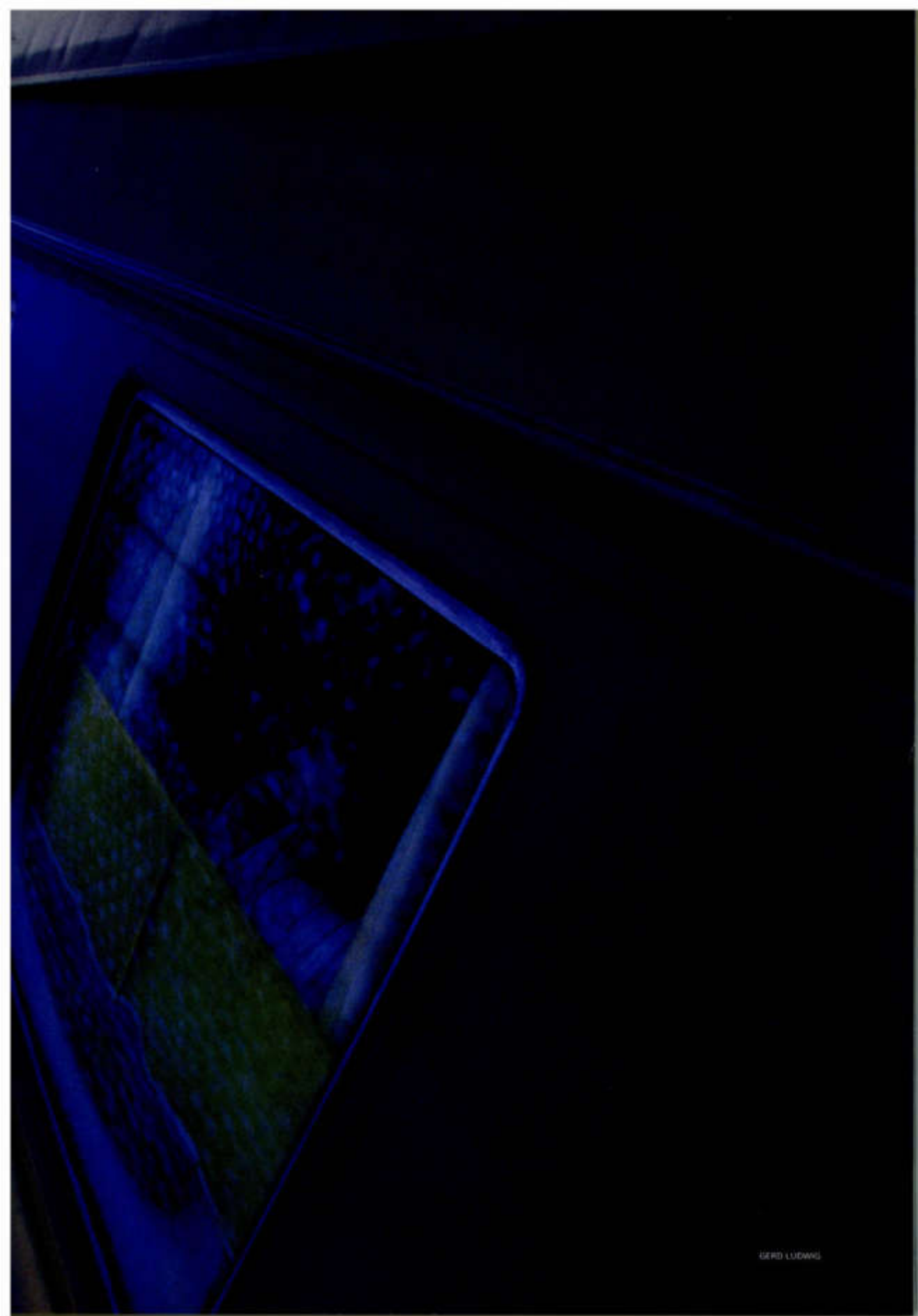


SYBERIA

SZALONA PODRÓŻ NAJDŁUŻSZĄ KOLEJĄ ŚWIATA

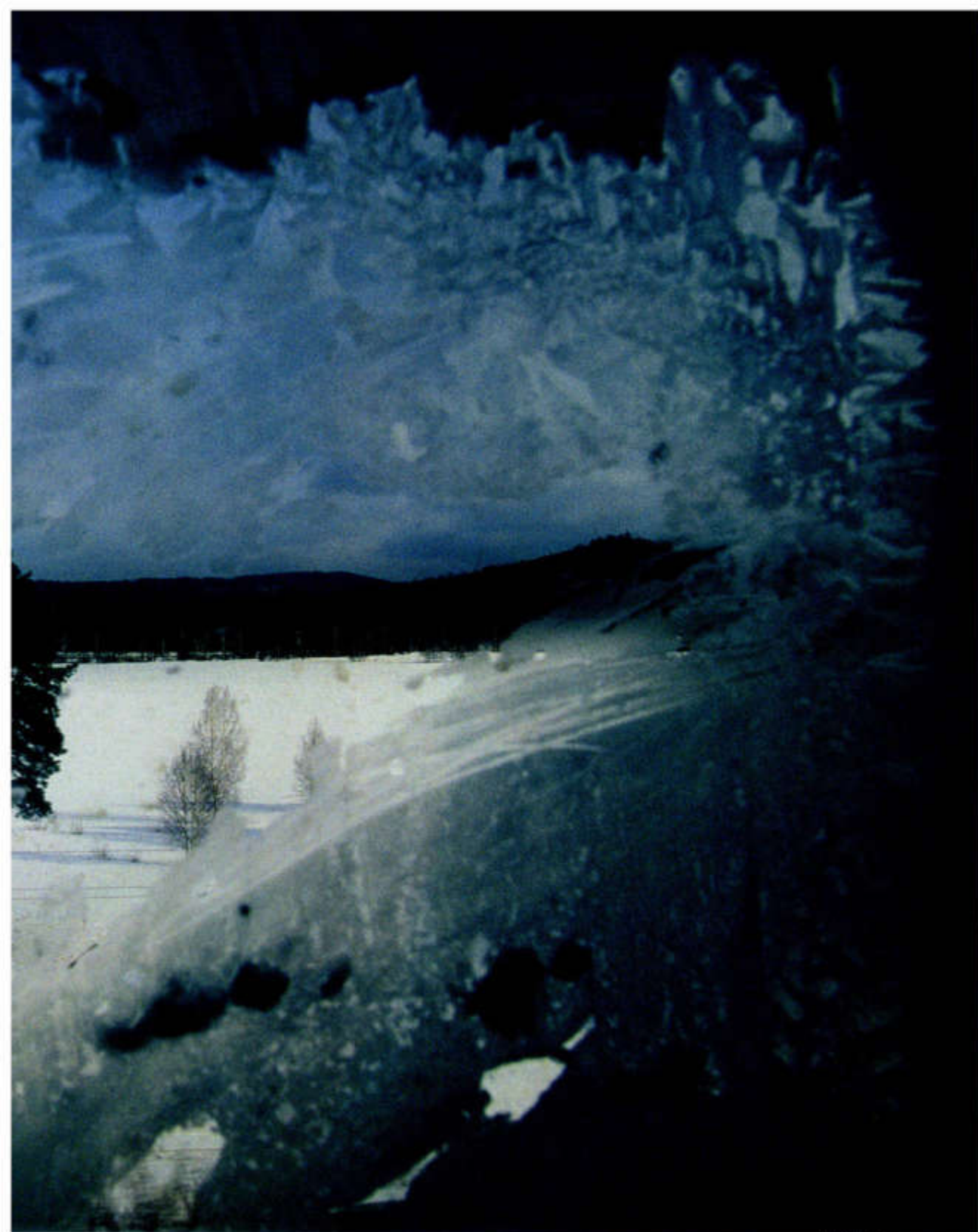
Tekst Andrzej Meller
Zdjęcia Maciej Biernacki i Gerd Ludwig

OKNA POCIĄGU PRZEMIERZAJĄCEGO PRZEZ TYDZIEŃ
BEZKRESNE PUSTKOWIA SYBERII BYWAJĄ ZAMKNIĘTE
NA STAŁE, ALE Z KAŻDĄ SETKĄ KILOMETRÓW CORAZ
BARDZIEJ OTWIERAJĄ SIĘ SZCZERE SŁOWIAŃSKIE DUSZE
WSPÓLPASAŻERÓW. DZIĘKI TEMU PODRÓŻ KOLEJĄ
TRANSZYBERYJSKĄ PRZEZ PODBRZUSZE ROSYJSKIEGO
IMPERIUM STAJE SIĘ WĘDRÓWKĄ W GŁĄB SERCA ROSJI.





ZIMĄ MONOTONIA KRAJOBRAZU ZA OKNEM jest tym większa, że całą bezkresną Syberię pokrywa śnieg, jak



GERD LUOWIG

tu, na wschód od Bajkału. Strach pomyśleć, co by się stało, gdyby w pociągu wysiadło ogrzewanie.



ZNUŻONY PODRÓŻĄ PASAŻER (z lewej) wyszedł z ciepłego pociągu na siarczysty mróz – czeka go przesiadka. *Elektriczka* pojedzie do leżącego kilkadziesiąt km dalej domu. *Elektriczka*, czyli kolej podmiejska (poniżej), też porusza się po torach Kolei Transsyberyjskiej. Przejechanie nią 30 km zajmuje niekiedy godzinę.

POCIĄG NIE STANAŁ na żadnej stacji od 12 godzin. Dochodzi południe. Należałoby coś zjeść, ale sprzedawane przez *prowadnika* chińskie zupki zalwane wrzątkiem nie pobudzają naszego apetytu. Idziemy zatem do *riestaurana* – wagonu restauracyjnego – może tam dostaniemy coś smakowitszego.

W wagonie starszy mężczyzna kończy jeść parówki, wypija setkę wódki, płaci i wychodzi. Restauracja wygląda na niesprzątniętą po imprezie – talerze z resztkami surowej ryby, rozsypane serwetki, puszki po piwie, niedopita butelka koniaku. Na ławie przy stole śpi kelnerka. Ma rozmazany makijaż i plamy na białej koszuli. Po chwili dosiada się do nas jej koleżanka. Na plakietce widnieje imię „Natasza”. Patrzy nam głęboko w oczy, zerka na aparat fotograficzny, ziewa.

– Inostrancy? – pyta.

– Tak, Poljaki – odpowiadam.

– Byłam w Polsce, w Warszawie. Handlowałam na Stadionie X-lecia kilka lat temu. Kupcie mi piwo, głowa mnie boli – prosi znużona.

Opowiada, jak przez ostatnie trzy dni *riestauran* obsługiwał kolonię wracającą z Adleru nad Morzem Czarnym. Kupa roboty, parę godzin snu. Wczoraj dzieciaki wysiadły i dziewczyny postanowiły się zabawić.

– Kupcie mi piwo, Baltikę mocną. Przecież Polacy nie są skąpi – powtarza nachalnie.

– Dobrze, ale proszę nam podać jajka sadzone, pieczywo i kawę – zamawiam cokolwiek, bo głód zaczyna dawać się nam we znaki.

Natasza znika w kuchni, budzi się natomiast śpiąca kelnerka i siada przy stoliku obok.

– Koriespondienty? – pyta. Mówił o was naczelnik pociągu, że zachowujecie się jak przedszkolaki i bez sensu robicie zdjęcia ludziom. I po co to?

Azjatka ma dziwny wyraz twarzy – znużony i ciekawski zarazem. Nie jest zbyt uprzejma. Mamy ze sobą numer *National Geographic* z czerwca 1998 r. z materiałem o Kolei Transsyberyjskiej. Wyciągam go, by jakoś usprawiedliwić nasze działania w wagonach, poprawić wizerunek przedszkolaków wkładających obiektyw w zakamarki pociągu.

Kelnerka przewraca strony magazynu i coraz bardziej się

krzywi. Po chwili w jej skośnych oczach pojawia się gniew. Woła kucharkę, kasjerkę i szefową *riestaurana*.

– Patrzcie, jak naszą Rosję tu pokazali – mówi wzburzona. – Sama bieda, brud i smród. Przecież nikt tak nie je ryby – pokazuje na zdjęcie ości na stole – rybę się kroi na kawałki i wysysa! A co to za okulary nosi ta kobieta, chyba sprzed stu lat! To jest przekłamane!

Podają sobie magazyn z rąk do rąk, są coraz bardziej poirytowane. Tłumaczę im, że minęło kilka lat i nowy artykuł powie prawdę o nowych czasach. Naraz zaczynają się przekrzykiwać, że teraz czasy są ciężkie, ale Rosja jeszcze pokaże światu, a Amerykanie piją najwięcej wódki na świecie i nie czeszą włosów, bo im wszystko jedno. Wreszcie – że Amerykanki nie potrafią się tak ładnie malować jak Rosjanki.



GERD LUDWIG (Z LEWEJ), MACIEJ BERNACKI

Słowem – fotoreportaż jest wyssany z palca.

Nagle do *riestaurana* wchodzi *prowadnik* z sąsiedniego wagonu, by poinformować o awarii toalety. Po pewnym czasie dolatuje do nas fetor odchodów. Kelnerki zatykają nosy i wybuchają dzikim śmiechem. Szefowa *riestaurana* próbuje opanować sytuację:

– Co? Taka katastrofa?
– pyta, spoglądając na nas gniewnie. – W Ameryce rury nie pękają?! Tam wszystko pachnie? Rosja to Rosja. Mamy swoją dumę. Żaden Amerykanin nie będzie nas ośmieszał, jak im się tu nie podoba, niech siedzą w domu!

Skonsternowani jemy śniadanie i wracamy do leżanek.



ROSYJSKA kolonizacja Syberii rozpoczęła się od zdobywania szlaków wodnych. Na brzegach rzek zakładano warownie, skąd na łodziach wyruszały kolejne wyprawy w głąb

dziewiczych dla Słowian terenów. Później, aż do XIX wieku, podróżowano konno, po tzw. Wielkim Syberyjskim Trakcie Poczтовым, łączącym główne skupiska ludzkie. W najlepszym

wypadku podróż trwała 3–4 miesiące. Zesłańcom pędzonym na piechotę mogła zająć rok i więcej. Z Petersburga do Władywostoku można się było dostać szybciej, przepływając

Prawie 10 tysięcy kilometrów

Początkiem budowy Kolei Transsyberyjskiej był rok 1891. Przez kolejne 26 lat dziesiątki tysięcy robotników przetrzczyli miliony metrów sześciennych ziemi i wycięty tysiące hektarów lasu.





GERD LUDWIG

Atlantyk i Pacyfik, niż wybierając drogę lądową. Mimo to pomysły budowy kolei za Uralem były długo ignorowane.

Jednak w 1869 r. Amerykanie ukończyli kolej łączącą oba

swoje wybrzeża, a w roku 1885 powstała kolej Canadian Pacific. W tej sytuacji car Aleksander III zatwierdził plan budowy 7,5 tys. km kolei z Czelabińska na Uralu do Władywostoku.

Kolej miała przebiegać szlakiem pocztowym i łączyć główne miasta Syberii. W 1891 r. carewicz Mikołaj, wizytując Władywostok, wziął udział w ceremonii rozpoczęcia budowy.



Zesłańcy i dobrowolni budowniczowie

Gdy władze rosyjskie przystępowały do budowy magistrali transsyberyjskiej, na obszarach między Uralem a Pacyfikiem mieszkało wielu Polaków. W książce *Syberia i znaczenie Wielkiej Kolei Syberyjskiej* (Warszawa w 1898) można przeczytać: „Jeszcze w początkach XVII stulecia nieliczna w ogóle ludność syberyjska składała się poza zesłanymi Polakami i Litwinami, z małej bardzo ilości Rosjan”. Autor książki, Niemiec G. Krahmer, powoływał się na źródła rosyjskie. Książka miała zachęcić mieszkańców Królestwa Polskiego do wzięcia udziału w tej ogromnej inwestycji. Polacy byli przecież budowniczymi pierwszej rosyjskiej kolei, ułożonej w 1837 r. z Petersburga do Carskiego Sioła. Z inicjatywy



Возвратъ Сибирскихъ инженеровъ.—Grand Chemin de la Sibirie, № 2.
Мостъ въ горной части Транссиба.

polskich przemysłowców Henryka Łubieńskiego i Piotra Steinkellera została uruchomiona w Królestwie Polskim w latach 1845-48 Kolej Warszawsko-Wiedeńska. Elitarny Instytut Inżynierów Komunikacji w Petersburgu ukończyło około tysiąca Polaków. Jak stwierdził znany

historyk techniki Bolesław Orłowski, to Polacy stanowili większość wśród kierowników budowy Kolei Transsyberyjskiej. Jej trasę wytyczał m.in. geolog Karol Bogdanowicz, a wiele mostów na Syberii i Dalekim Wschodzie zbudowała warszawska firma „K. Rudzki i S-ka”.



CORBIS/FREE; FPM; EAST NEWS (3)



W latach 1895-96 na budowie najdłuższej linii kolejowej świata było zatrudnionych 100 tysięcy osób. Obok potomków polskich zesłańców pracowali na niej sprowadzeni z zaboru rosyjskiego inżynierowie i robotnicy, wśród nich wielu fachowców-kolejarzy, którzy dobrowolnie wyjechali na Syberię. Założyli oni polską kolonię w Czycie liczącą ok. 1,5 tys. osób. Jeszcze większa polska kolonia kolejarska powstała w Harbinie. Administrator apostołski Syberii Gerard Piotrowski zwracał uwagę, że dobrowolni polscy wychodźcy cieszyli się na Dalekim Wschodzie większymi swobodami niż na ojczystych ziemiach: „Kto nie chciał być pariasem na ziemi swoich przodków i pragnął zabezpieczyć sobie kształcenie swoich dzieci oraz zapewnić przyszłość, musiał emigrować na Syberię, gdzie ucisk rządowy, z powodu oddalenia od centrów administracyjnych, był słabszy”.

—Ryszard Badowski



ŻYCIE NA DWORCACH i peronach toczy się cała doba. Żołnierze i cywile oczekują na wieczorny pociąg z Krasnojarska. Stacja obsługuje dwa „tajne miasta” z czasów Związku Radzieckiego. Takich ośrodków służących produkcji zbrojeniowej nie zaznaczano wówczas na mapach.

Prace ruszyły pełną parą. Siła robocza składała się z zesłańców, dobrowolnych robotników, żołnierzy i tanich chińskich pracowników. Pomimo ciężkiego klimatu, powodzi, trzęsień ziemi, tajfunów, wojen i napadów bandytów budowa zajęła tylko 26 lat. Do dziś stanowi przykład inżyneryjnego kunsztu.

Prace podzielono na sześć równoległych odcinków, na których równocześnie rozpoczęto roboty.

Tylko siedem lat zajęło połączenie stolicy Rosji z odległym o 5,2 tys. km wybrzeżem Bajkału. W tym czasie przez jezioro kolej transportowały dwa lodolamacze – „Bajkał” – przewożący wagony i „Angara” przeznaczona dla pasażerów. W czasie wojny rosyjsko-japońskiej 1904-1905 r., aby przyspieszyć zaopatrzenie wojsk, tory kładziono wprost na tafli zamrożonego jeziora.

W tym samym roku ukończono 200-kilometrowe obejście Bajkału od północy i podróż z Petersburga do Władywostoku była już możliwa. Trasa za Bajkałem biegła jednak Koleją Wschodniochińską w Mandżurii okupowanej przez Japończyków, w związku z czym Rosjanie szybko zbudowali most na Amurze i do 1916 r. ukończyli budowę kolei na własnym terytorium.

Kolej niezwykle szybko wywarła ogromny wpływ na

rozwój cywilizacyjny ziem za Uralem. Dzięki stosunkowo niskim cenom biletów do dziś pozostaje najpopularniejszym środkiem transportu w Rosji, gdzie z braku dobrych dróg nie ma dla niej alternatywy.

KOLEJ Transsyberyjska wraz z odgałęzieniami należy do najdłuższych połączeń kolejowych na świecie. Termin „Kolej Transsyberyjska” jest używany generalnie dla określenia trzech głównych połączeń i wielu lokalnych pociągów poruszających się po tych trasach. Głównym połączeniem kryjącym się pod tą romantyczną nazwą jest pociąg „Rossija” relacji Moskwa – Władywostok. Trasa mająca początek w Europie, a kończąca się u wybrzeży Pacyfiku, wiedzie przez 9332 km tajgi, bagien, stepów i gór.

Pozostałe dwa połączenia skierowane są przez Mongolię do Pekinu oraz przez Mandżurię do chińskiej stolicy lub do Władywostoku.

„Rossija” odjeżdża co dwa nieparzyste dni z dworca Jarosławskiego w Moskwie, aby rozpocząć swój 6,5-dniowy maraton wzdłuż bezkresnej Rosji. Podróż może się nieco wydłużyć, jeśli pojedziemy z przerwami, lokalnymi pociągami. Na taką podróż decydują się ci, których przeraża myśl o spędzeniu tygodnia w pociągu, a także ci, którzy po prostu chcą zwiedzać.



Minęły już czasy, gdy kupując bilet, trzeba było stać w kasach dla zagranicznych turystów i płacić kilka razy więcej od obywateli WNP. Od paru lat kupno biletu nie stanowi problemu. Przy kasie należy po prostu pokazać paszport i wybrać klasę wagonu, którym chcemy podróżować.

Na długich trasach najbardziej popularna jest klasa II – *kupe, kupiejnyj wagon* – gdzie w przedziałach są



GERD LUDWIG

cztery miejsca leżące. Zdarza się jednak, że brak w niej miejsc. Wtedy, aby nie tracić czasu, lepiej zdecydować się na klasę III, czyli *plackartnyj wagon*. Jest to wagon bez przedziałów, z 53 miejscami leżącymi. Jego zaletą bywa czasem życie towarzyskie. Na dłuższych trasach należy się uzbroić w cierpliwość. Latające po wagonie dzieci, podpici żołnierze i mieszanina woni słoniny, czosnku, ryb, wódki i potu może zachwiać roman-

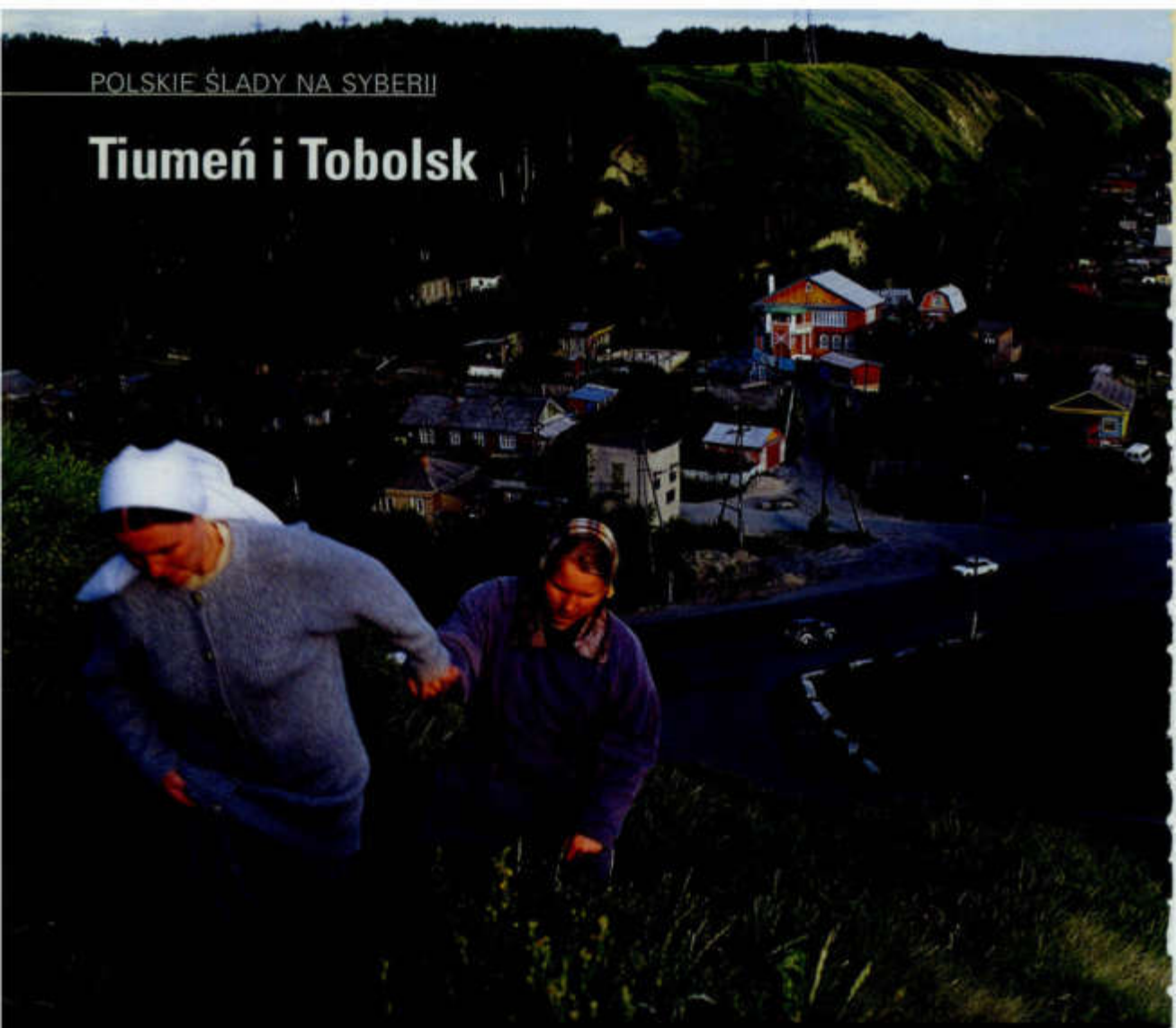
tycznymi wyobrażeniami o podróży przez Syberię. Istnieje jeszcze klasa I, *spalnyj wagon* albo *luks*, ale ten dwuosobowy przedział nadaje się dla tych, którzy boją się latać. Jego cena jest bowiem porównywalna z ceną biletu lotniczego.

NA DWORCU Kazańskim w Moskwie jest 13:06. Za chwilę ruszy pociąg „Bajkał” relacji Moskwa – Ulan Ude. Na peronach tysiące podróżnych

z wszystkich krajów byłego ZSRR. Tadźcy, Mołdawianie, Lotysze, Koreańczycy, Azerowie, Sybiracy biegną z kracastymi torbami i wózkami do podstawianych pociągów. Przy właściwym wagonie kontrola biletu, paszportu i... można wsiadać. Stoimy zdziwieni. Przecież wszyscy mają bilety, więc dlaczego pchają się tak, jakby miało zabraknąć miejsc?!

Chowamy plecaki pod leżanki i czekamy. Wreszcie pociąg

Tiumeń i Tobolsk



W tiumeńskim Domu Kultury, w pałacu „Stroitiel”, mieści się muzeum prowadzone przez pana Sergieja Fiela, działające pod nazwą „Polacy w kraju tiumeńskim”. Na honorowym miejscu przy wejściu stoi zdjęcie starszego, brodatego mężczyzny o melancholijnym spojrzeniu. To zmarły w zeszłym roku ojciec Sergiusza, Henryk, charyzmatyczny działacz tiumeńskiej Polonii.

– Muzeum jest jedną z form naszej działalności polonijnej. Jeżdżę po wsiach, skupuję od ludzi pamiątki, stare listy, fotografie, książki,

rodzinne drobiazgi – opowiada pan Sergiusz. – W tiumeńskim kraju żyje do 30 tys. potomków Polaków, tak że jest z czego wybierać. Wśród eksponatów muzeum znajduje się mały złoty medal. Oglądam go i przechodzą mnie dreszcze. „Za usmierzenie polskowo mjateża. 1863–64g.”... Za zdławienie polskiego buntu z lat 1863-64. To po powstaniu styczniowym, kiedy na Syberię powędrowało kilkadziesiąt tysięcy powstańców wraz z rodzinami.

Nie należy jednak zapominać, że istnieli Polacy, dla których tereny położone za

Uralem były ziemią obiecaną. Do tych ostatnich należy rodzina Kozielt-Poklewskich – ulubieńców pana Sergiusza, która wniosła ogromny wkład w ożywienie życia gospodarczego Syberii Zachodniej. W połowie XIX w. uruchomili żeglugę na wielu syberyjskich rzekach, zainicjowali budowę wodociągów w Tiumeniu, fundowali szkoły, szpitale, fabryki i kościoły. Panu Sergiuszowi udało się zebrać wiele eksponatów wyprodukowanych w zakładach Kozielt-Poklewskich. Pokazuje nam butelkę po gorzałce z logo „PK”.



GERD LUDWIG

cztery miejsca leżące. Zdarza się jednak, że brak w niej miejsc. Wtedy, aby nie tracić czasu, lepiej zdecydować się na klasę III, czyli *plackartnyj wagon*. Jest to wagon bez przedziałów, z 53 miejscami leżącymi. Jego zaletą bywa czasem życie towarzyskie. Na dłuższych trasach należy się uzbroić w cierpliwość. Latające po wagonie dzieci, podpici żołnierze i mieszanina woni słoniny, czosnku, ryb, wódki i potu może zachwiać roman-

tycznymi wyobrażeniami o podróży przez Syberię. Istnieje jeszcze klasa I, *spalnyj wagon* albo *luks*, ale ten dwuosobowy przedział nadaje się dla tych, którzy boją się latać. Jego cena jest bowiem porównywalna z ceną biletu lotniczego.

NA DWORCU Kazańskim w Moskwie jest 13:06. Za chwilę ruszy pociąg „Bajkał” relacji Moskwa – Ułan Ude. Na peronach tysiące podróżnych

z wszystkich krajów byłego ZSRR. Tadźcy, Moldawianie, Lotysze, Koreańczycy, Azerowie, Sybiracy biegną z kraciatymi torbami i wózkami do podstawianych pociągów. Przy właściwym wagonie kontrola biletu, paszportu i... można wsiadać. Stoimy zdziwieni. Przecież wszyscy mają bilety, więc dlaczego pchają się tak, jakby miało zabraknąć miejsc?!

Chowamy plecaki pod leżanki i czekamy. Wreszcie pociąg



WZGÓRZE PANIN BUGAR w Tobolsku (z lewej) – miście, przez które przeszły dziesiątki tysięcy zesańców. Polonijna działalność to jednak nie tylko pamięć i troska o miejsca straceń, ale także podtrzymywanie kontaktów z krajem przodków. Dziewczyny z polskiego zespołu folklorystycznego w Tiumeniu (poniżej) w lipcu 2003 r. pojechały na kolonie i występy do Łomży.

W historii polskich zesańców jednym z najważniejszych miejsc jest Tobolsk. Przez to miasto, będące siedzibą Zarządu Zesłania, przeszły dziesiątki tysięcy rodaków. Jeńcy wojenni z XVII w., konfederaci barscy, obrońcy Konstytucji 3 maja, żołnierze polskich zrywów niepodległościowych, działacze ruchu socjalistycznego, wreszcie zesańcy z terenów zajętych przez Armię Czerwoną 17 IX 1939 roku.

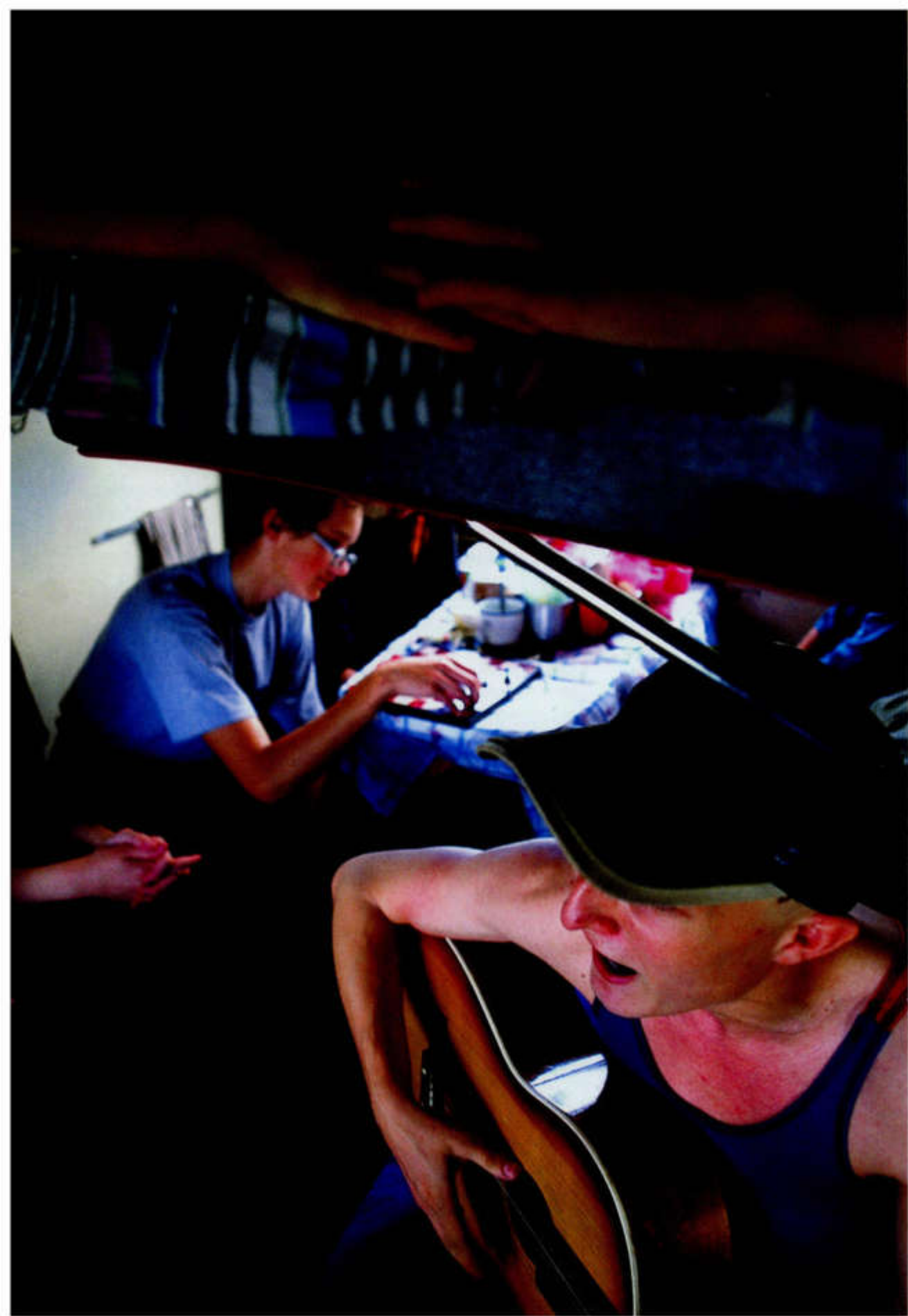
Do dziś o tych ponurych czasach przypomina usadowiony na brzegu Irtyżu *tjurimnyj zamek* – mroczne więzienie zbudowane w 1855 r. na rozkaz księcia Aleksandra Mikołajewicza, późniejszego cara Aleksandra II. Podobno, wizytując stolicę

guberni w 1837 r., wielki książę Aleksander Mikołajewicz patrząc na stary budynek więzienia, miał się zachnąć i powiedzieć: „Stanowczo nie wystarczy”. Przewinęło się przez nie około 20 tys. Polaków. Choć zaplanowane na 750, mieściło najczęściej 2 tysiące i więcej osób naraz.

W Tobolsku istnieje jeszcze jeden ważny polski ślad. Na przedmieściu Wierszyna jesienią 1942 r. z inicjatywy polskiego rządu w Londynie powstał Polski Dom Dziecka. Znalazły w nim schronienie osierocone dzieci, których rodzice przepadli w fagrach bez wieści. Po wojennej zawierusze wielu jego młodych mieszkańców odnalazło rodziców i wróciło do Polski.

MACIEJ BERNACI (2)





W ROSJI POCIĄG bywa miejscem pasjonujących spotkań towarzyskich. Z nudą można walczyć grą na gitarze lub szachową potyczką (z lewej). Pewien naczelnik umożliwił jazdę autora w lokomotywie (poniżej). „Najlepszą reklamą kolei są spadające samoloty” – powiedział, prezentując w uśmiechu złote zęby.

ospale rusza. Leniwie sunie przez niekończące się tunele, opuszcza monumentalne blokowiska Moskwy. Zrywa się wichura i taki grad, że *przewodnica* zasuwa wszystkie okna na korytarzu. Jedziemy w nieznane.

Po chwili zwyczajna procedura, jak w każdym rosyjskim pociągu. Do przedziału wchodzi *przewodnica* i siada na skraju leżanki. Prosi raz jeszcze o bilety, pisze coś na nich, wsadza je do teczki z przegródkami i pyta, czy bierzemy pościel. Odpowiadamy twierdząco. *Przewodnik*, czyli konduktor, jest w swoim wagonie władcą absolutnym. Jego decyzji, np. o zamknięciu okien, nie da się podważyć. Warto być z nim w przyjaznych stosunkach.

Wyciągamy się na leżankach. Zaczyna się nasza zhora kolejowa i ogólnorosyjska – popasa. Rosyjski pop puszczany wszędzie, w pociągu, na dworcach, w restauracjach, autobusach, na bazarach, miejskich plażach – na cały regulator.

Julia, ja nie słyszę ciebie, ty nie słyszysz mnie – ryczy wokalista. Ja nie słyszę Maćka, on nie słyszy mnie. Nie da się ściszyć, nie można wyłączyć.

Pasażerowie wprawnymi ruchami ścielą łóżka. Na rozkładane stoły wykładają prowiant: pęta kielbasy, soloną słoninę, pieczoną kurę, wędzone ryby, pomidory, ogórki, czosnek, piwo, wódkę. Potem przebierają się w chińskie podróbki dresów

znanych firm i wsuwają klapki. Ten strój dominuje obecnie we wszystkich pociągach w Rosji i innych krajach powstałych po rozpadzie imperium. Jest wygodny na długich trasach. Dopiero przed wyjściem z pociągu Rosjanin ulega transformacji. Mężczyźni golą się maszynkami elektrycznymi. Kobiety robią sobie silny makijaż, układają fryzury. Ludzie chcą wyglądać tak, aby na stacji być eleganckim podczas spotkania z rodziną, z przyjacielem. Nie wypada pokazać po sobie trudów długiej podróży i wynikających z niej niedostatków higieny.

ZOSTAWILIŚMY kwitnącą metropolię – Moskwę – za plecami. Zaczyna się zwykła rosyjska prowincja. Brzozowe lasy, podmokłe łąki, czarujące wiejskie zabudowania. Gdyby nie kompletnie

zrujnowane budynki kolchozów, wraki maszyn rolniczych i pojazdów, można by pomyśleć, że te cudne chatki są jak z rosyjskich bajek.

Z gęstwiny lasu wyłaniają się daczki – znak, że zbliżamy się do kolejnego miasta. Według wiszącego na korytarzu rozkładu postój potrwa 20 minut. *Przewodnica* energicznie otwiera drzwi wagonu i nagle napiera na nas rozwrzeszczany tłum. Na stacji setki ludzi czekają na przyjazd pociągu. Każdy trzyma w ręku jakiś kryształ: abażur, lampę, wazon, komplet kieliszków. Jesteśmy zdziwieni, ale pasażerowie ochoczo kupują te dość kiczowate szkła.

– Tu jest fabryka kryształu Guś Chrystalnyj – tłumaczy *przewodnica*. – Ludzie nie mają z czego żyć. Pracując w fabryce, kradną, a potem sprzedają za pół ceny, żeby jakoś związać koniec z końcem.



MACIEJ BERNACKI (2)

„WOŹNICO, NIE POGANIAJ KONI, już im się nigdzie nie spieszy” – życie na syberyjskich stacyjkach, niczym w popularnej rosyjskiej pieśni, toczy się ospałym prowincjonalnym rytmem. Na Syberii zarówno końskie zaprzęgi, jak i charakterystyczna drewniana architektura bywają takie same jak przed 100 laty.

Tak już będzie przez całą podróż. Jeżeli w jakimś mieście po drodze produkuje się zabawki, można być pewnym, że na stacji zaroi się od pluszowych niedźwiadków, tygrysów, węży. Nawet na małych stacjach na podróżnych czekać będą babuszki ze stałym ogólnorosyjskim asortymentem: domowej roboty pierogami, blinami, kotletami, gotowanymi kartoflami, ogórkami małosolnymi.

Mimo że dla wielu mieszkańców stacji handel obnośny stanowi jedyny sposób utrzymania, jego skala spadła w ostatnich latach. Podobno władze walczą z nieodprowadzającymi podatków babuszkami. Jeszcze kilka lat temu wódka dostępna była na każdej stacji. Teraz kupienie jej graniczy z cudem. W *restaurantie* jest pięć razy droższa niż w sklepie, toteż pijaństwa widzi się mniej niż kiedyś. Wódkę należy po prostu wziąć ze sobą, bo w pociągu trzeba się zaprzyjaźnić z sąsiadem z leżanki obok, otworzyć trochę, opowiedzieć o swoim życiu. Rosjanin jest wylewny, lubi się zwierzać, ale liczy też na cudze wyrzucenia.

JURA, młody żołnierz wracający z Mozdoku, bazy wojsk rosyjskich na północnym Kaukazie, kupił wódkę w sklepie, zanim wsiadł do pociągu.

– Nie wysiądę, dopóki nie wypiję z Polakiem – mówi solidnie wstawiony.

Zatacza się, idąc po korytarzu, ale nikt mu nie zwróci uwagi, także na to, że krzyczy. Jest żołnierzem, weteranem wojny ze zniechęconymi przez Rosjan Czeczenami, należy mu się szacunek, a na euforię spowodowaną wódką przymyka się oko. Każdy mu pomoże, nakarmi i pogłaszcze po głowie. Wróci do Ułan-Ude w Buriacji, znajdzie dziewczynę, ożeni się z nią, a potem będzie żyć długo i szczęśliwie.

– Ja, Andrjucha, jeśli mam być szczery, nie walczyłem. Byłem szoferem dowódcy. U nas na posterunku oficerowie pili na umór. Dowódca kazał mi nocą jechać po wódkę. Pojechaliśmy we czterech gazikiem. Wracając z meliny, trafili nas fagotem, przenośną wyrzutnią pocisków i tyle. Nikt nie zginął, ale trzy miesiące przeleżałem w szpitalu. Dlatego teraz piję, ze szczęścia, że nigdy nie wrócę do tego piekła. Większość kolegów zginęła od krzyżowego ognia naszych. Ja mudżaedinów nie widziałem. Pij!

PO PARU dniach spędzonych w pociągu w wagonach pojawia się apatia, senność i nuda. Nikomu nic się nie chce. Nieliczni grają w karty lub w warcaby pożyczone od *prownadnika*. Zastanawiam się, ile czasu człowiek może spać i vegetować na leżance. Noc. Noc i pół dnia. Niektórzy wstają tylko na posiłek i do toalety.



Tylko *prownadnicy* utrzymują dyscyplinę. Kiedy jeden śpi i odpoczywa, drugi wykonuje wszystkie obowiązki. Sprząta wagon, wyrzuca za okno śmieci, zamyka przed i za stacją toaletę, tak aby z niej nie korzystać, dokłada węgiel do samowaru, pilnuje, aby woda w nim była wrząca, wreszcie na stacjach wpuszcza i wypuszcza pasażerów. Czasem przyniesie herbatę. Praca ta wydaje się być ciężka, odpowiedzialna



GERD LUDWIG

i nudna, ale w Rosji towarzyszy jej prestiż. W ogóle praca na kolei, która zatrudnia ponad półtora miliona ludzi, uważana jest za szczęście w ogarniętym bezrobociem kraju.

– Co ja bym mogła innego robić? – dziwi się Swietłana. – Mogłabym zostać na wsi, a tak skończyłam Instytut Kolejowy i jeżdżę to tu, to tam. W zeszłym tygodniu kąpałam się w Morzu Czarnym – uśmiecha się zadowolona.

GRANICA Europy i Azji na Uralu nie jest widowiskowa. Przed Jekaterynburgiem, na 1777. kilometrze licząc od Moskwy, stoi słup oznaczający umowną granicę kontynentów. Trasa wiedzie przez doliny i przełęczę Uralu, który z okien pociągu przypomina nasze Beskidy. Potem coraz bardziej doskwiera monotonia krajobrazu. W zasadzie aż do jeziora Bajkał mijamy tysiące kilometrów tajgi poprzecinanej ogromnymi

syberyjskimi rzekami, przy których Wisła wydaje się być pokornym strumyczkiem. Wołga, Kama, Irtysz, Ob, Jenisej, a daleko później Amur i Ussuri to groźne giganty. Nieraz stawały się zagrożeniem, kiedy na wiosnę wraz z topniejącym śniegiem i krą zalewały setki wiosek z całym ludzkim dobytkiem. Jednocześnie wystarczy spojrzeć na mapę Syberii i Dalekiego Wschodu, aby uzmysłowić sobie, że rzadkie w tym

Rejon Tomska

Położone nad rzeką Tom miasto Tomsk jest jednym z najstarszych na Syberii. Powstało na Wielkim Szlaku Syberyjskim w 1604 roku. W czasach sowieckich było miastem zamkniętym ze względu na położony obok Tomsk-7, część „nuklearnego archipelagu”, czyli 10 tajnych miast prowadzących badania nad produkcją broni. Centrum Tomska sprawia pozytywne wrażenie – XIX-wieczne kamienice, stare, drewniane syberyjskie domy, kawiarnie i mnóstwo młodzi. Rektor Syberyjskiego Uniwersytetu Medycznego Wiczesław Nowicki tłumaczy, skąd w mieście tylu młodych: – Tomsk jest studenckim

miastem, tu co piąty mieszkaniec, czyli 100 tysięcy ludzi, coś studiuje. Do tego dochodzą tysiące dość młodych pracowników naukowych i administracji.

Pan Wiczesław ma polskie korzenie, choć jak prawie każdy na Syberii, ma też innych przodków. Jego dziad poślubił Żydówkę luterankę. Mówi, że od młodości ciągnęło go do polskiej kultury. Słuchał Chopina, bawił się na prywatkach, puszczając płyty Czerwonych Gitar, uwielbiał *Cztery pancernych i psa*.

Tomskie Muzeum Represji mieści się w budynku byłego NKWD. Jego dyrektorem jest Wasilij Chaniewicz, którego dziadowie przybyli do wsi

Białystok pod Tomskiem z Polski. Dobrowolnie, jako osiedleńcy, założyli wieś.

W mroku dawnej celi ekspozycja poświęcona tragedii wsi Białystok. Z 11 na 12 lutego 1938 r. NKWD wyciągnęło z łóżek 102 mężczyzn i rozstrzelało jako szpiegów Polski i Watykanu. Tylko trzech przeżyło. We wsi zostały kobiety i dzieci. Same. Pan Wasilij grzebał w archiwach, rozmawiał ze świadkami. W końcu napisał książkę *Białostocka tragedia. Nekropolie*.

W grubych szklach okularów Chaniewicza odbijają się zdjęcia rozstrzelanych białostoczan. Obok niego wisi portret Feliksa Dzierżyńskiego, wewnątrz jest stylizowane na lata stalinizmu. Nasz rodak Dzierżyński prawie w każdym syberyjskim mieście ma ulicę swego imienia. Tak samo zadziwiająco są papierosy



MACIEJ BERNACKI (2)

Białamorkanał, nazwane na część zakończenia budowy Kanału Białomorskiego, która pochłonęła życie tysięcy łagierników. Jak potraktować wódkę Stalin? Jako żart, rozliczanie się z historią? Może to rosyjska nostalgia za czasami względnego dobrobytu i porządku każe przymykać oczy na drugie dno etykietek?

Już w domu u pana Wasilija słuchamy kolejnych przerażających losów Polaków na Sybirze.

– Wieś Połozowo w zasadzie już nie istnieje – rozpoczyna opowieść gospodarz. – Zimą 1938 r. NKWD otoczyło wieś i wywlekło wszystkich mężczyzn. 50 osób wywieziono w nieznanym kierunku. Najprawdopodobniej zostali rozstrzelani wraz z tysiącami innych w siedzibie NKWD nad Obem. Ale to nie koniec ich tragedii – dodaje Wasilij. Wiosną 1979 r. wezbrane wody Obu podmyły brzeg, na którym znajdowała się zbiorowiska mogiła i do rzeki spłynęły tysiące trupów. Organy KGB pojawiły się na miejscu natychmiast, aby zatrzeć ślady działalności swoich poprzedników. Ogrodzono teren, a pływające ciała topiono i mielono śrubami motorówek. Pan Chaniewicz kończy, a my nie mamy już ochoty jeść. Siedzimy, pijemy i opowiadamy o Polsce.



MILICJANT ANDRZEJ MICHNA (powyżej) w wolnych chwilach poluje na grubego zwierza – niedźwiedzie i wilki. Tomsk jest studenckim miastem – co piąty jego mieszkaniec, czyli 100 tysięcy ludzi, studiuje na jakiejś uczelni. Budynek jednej z nich, Uniwersytetu Państwowego (z lewej), wzorowany jest na warszawskim Pałacu Kazimierzowskim.



ROSYJSKA KOLEJ zatrudnia półtora miliona pracowników, a praca w tej gigantycznej instytucji cieszy się wśród Rosjan prestiżem. Nie wszystkie symbole dawnego systemu zdobiące kolejowe urządzenia zostały obecnie zastąpione godłem Federacji Rosyjskiej (z lewej i poniżej).

regionie miasta, osady i wsie powstały wraz z kolonizacją tej części Rosji właśnie na brzegach rzek. Pomiędzy rzekami, które zanim powstała kolej, stanowiły główny szlak transportu i handlu, praktycznie nie ma śladów człowieka, jedynie bezkresny ocean dzikiego lasu i tundry na północy.

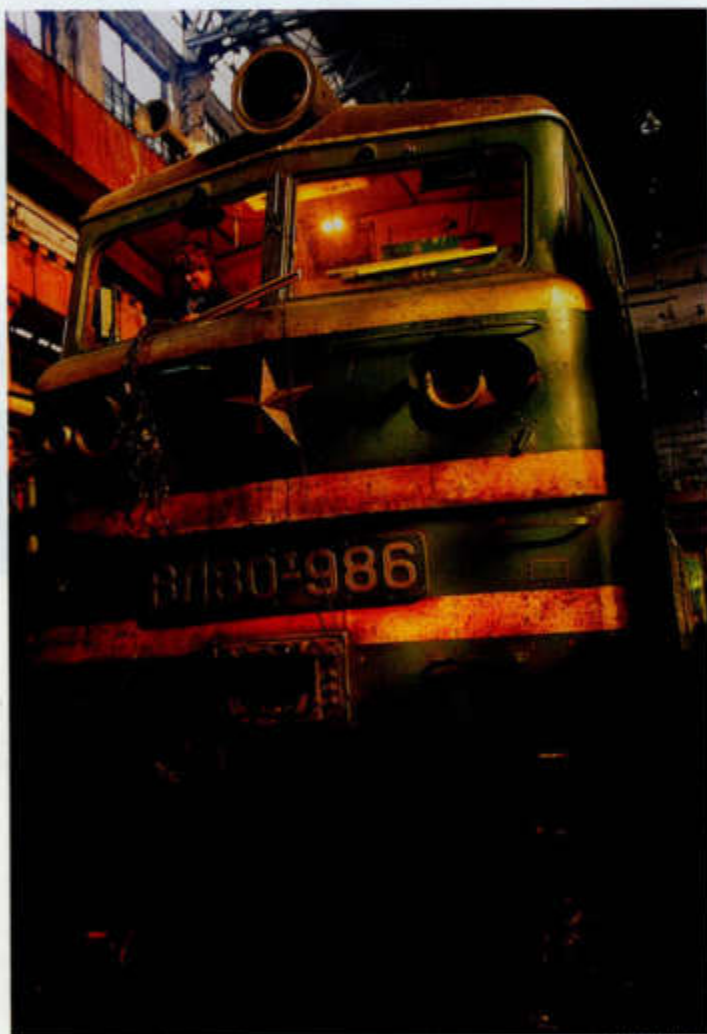
Po drodze pociąg staje w niedgysiejszych kozackich stacjach, które budowane od XVI wieku stanowiły bazę do dalszych wypraw i podbojów. Tiumeń, Omsk, Nowosybirsk, Tomsk, Krasnojarsk – im dalej, tym dobitniej można zdać sobie sprawę, że Syberia to zupełnie egzotyczny konglomerat ras, kultur, religii. Na stacjach do pociągu wsiadają potomkowie ludów Północy, zesłańców i osiedleńców. Tatarzy, Czuczwasze, Tunguzi, Ewenkowie, Buriaci, Jakuci, Rosjanie, Ukraińcy, Polacy, Niemcy, Koreańczycy, Chińczycy – buddyści, muzułmanie, szamaniści, katolicy, wyznawcy prawosławia.

Na Syberii jest naturalne, że człowiek spytany o narodowość zacznie grzebać w swoich korzeniach, a na koniec stwierdzi, że czuje się Sybirakiem narodowości syberyjskiej.

JESTEŚMY zmęczeni podróżą. Postanawiamy odpocząć parę dni nad Bajkałem, najgłębszym jeziorem i największym zbiornikiem słodkiej wody na świecie. Jeziorem, które dla Buriatów jest świętym

morzem Syberii. Z Irkucka jedziemy trzy godziny na wschód, do małej rybackiej wsi Sljudzianki na południu jeziora, u podnóża malowniczych gór Sajanów Wschodnich. Po monotonii tajgi trasa kolei, która nierzadko prawie dotyka brzegu i wiedzie przez liczne tunele, dolinki i urwiste zbocza, jest atrakcyjną odmianą. Niestety,

mamy pecha – nieustannie leje jak z cebra. Gdyby świeciło słońce, woda w jeziorze i tak byłaby zbyt zimna na kąpiel, ale przynajmniej można by było pójść w Sajany, w pasmo Czerskiego czy popłynąć z rybakami na połów. Jestem zawiedziony, bo znam tę okolicę sprzed paru lat i wiem, ile tracimy. Na szczęście spotykamy



GERD LUOWIG (3)



młodych Polaków z Krakowa, którzy przemoczeni zeszli z gór. W takiej sytuacji idziemy do baru zadowoleni, że spotkaliśmy się tyle tysięcy kilometrów od domu.

Naczelnik stacji, tutejszy car, zawiadujący pracą dwóch z 20 tys. mieszkańców osady, przyjął nas w swoim gabinecie dość nieufnie. Mimo to zgodził się zorganizować nam lokomotywę, aby pojeździć w środku, pofotografować, a na

dobitek nie chciał słyszeć o pieniądzach. Nawet zapewnienia, że reportaż będzie świetną reklamą kolei i Sljudzianki nie zrobiły na nim wrażenia. Siedząc przed monitorem komputera pełnego kolejowych wykresów, wycodził:

– Dla mnie najlepszą reklamą są spadające samoloty. W Rosji nie ma tańszego i bezpieczniejszego środka transportu – naczelnik uśmiecha się wreszcie, pokazując złote zęby.

PRZEZ MEGAFONY szorstki głos obwiesza odjazd pociągu. Znowu jedziemy, tym razem do końca, do Władywostoku. Na do widzenia machają nam sprzedawcy ryb. Oddalają się stare, zapadające się w ziemię syberyjskie domki. Po paru godzinach mijamy stolicę Buriacji Ułan Ude, potem dzień drogi i w Czycie kończy się Syberia, a zaczyna Daleki Wschód. Tajga ustępuje miejsca stepowi, który następnie



MACIEJ BERNACKI

przechodzi w niekończące się wzgórze. Jedziemy przez Góry Jabłonowe, wzdłuż rzeki Szylki. Jest upał, w *plackarcie* robi się nie do wytrzymania. Maciek z ogromnym wysiłkiem otwiera okno z napisem „zamknięte na zimę”. Nasza współlokalka, 50-letnia, tęga kobieta, protestuje. Twierdzi, że się przeziębii. Maciek stara się pertraktować, ale bez skutku. Kobieta krzyczy, wymachuje rękami, na dodatek ma po swojej stronie

NA KAŻDEJ ROSYJSKIEJ STACJI standardem jest obnośny handel wiktuałami (z lewej). Obok ryb i leśnych owoców można tam bez problemu kupić specjały domowej kuchni rosyjskiej – ludzie mieszkający w pobliżu stacji sprzedają bowiem bliny, pierogi, pieczone kury, ogórki małosolne.

przewodnicę. Obok identyczna sytuacja. Dwie kobiety szarpią okno – jedna usiłuje otworzyć, druga zamyka. Wymyślają sobie od najgorszych. W końcu nie wytrzymuję i krzyczę, żeby usiadły grzecznie na swoich leżankach. Skutkuje. Aż do Władystostoku wyjadają sobie z dzióbeków, razem robią na drutach, popijają herbatę. Taką amplitudę nastrojów to na kolei norma. Pasażerom puszczają nerwy, a potem zdają sobie sprawę, że muszą ze sobą przeżyć jeszcze parę dni i nocy.

GDY W WAGONIE panuje zaduch nie do wytrzymania, ulgę przyniesie zimne piwo w *restaurantie*, zwłaszcza jeśli działa tam klimatyzacja. Poza tym można odpocząć od poirytowanych ludzi, bo z powodu wysokich cen nie ma tam tłoku. Za oknem, wśród wzgórz, dziesiątki myśliwców i helikoptery. W końcu to granica z Chinami, które w opinii miejscowych łakomie spoglądają na rosyjski Daleki Wschód.

Dosiada się do mnie Buriat z Nowosybirsk, którego spotkałem w nocy. Wygląda na czterdziestolatka. Ostatnie pięć lat spędził na transportowaniu japońskich samochodów z Władystostoku na Syberię. Pracuje razem z bratem i dwoma kolegami.

– Bierzemy po dwa samochody naraz i jedziemy bez przerwy na targ do Irkucka lub Nowosybirsk. Jeden śpi,

drugi prowadzi. Samochody na wschodzie są tanie, ale po drodze trzeba zostawić kilkaset dolarów mentom – jak określa się w Rosji milicję. Poza tym na drogach, które same w sobie są ledwo przejezdne, grasują rekieterzy. Albo płacisz, albo trzymasz kałacha pod ręką. Jak na Dzikim Zachodzie. Na Zachodzie są płatne autostrady i u nas też – śmieje się Bulat.

Godziny dłużej się niemiłosiernie. Trudno odpowiedzieć sobie na pytanie, jaki jest dzień, data i która godzina. Nawet *przewodnicy* są już znużeni. Zasuwiają się w swoim przedziale i wychodzą tylko na stacjach.

Kolejnego dnia pociąg przejeżdża przez Birobidżan – stolicę Autonomicznego Obwodu Żydowskiego. W czasach rozkwitu władzy sowieckiej w 1934 roku Stalin postanowił utworzyć tu żydowską autonomię. Około 40 tys. Żydów, głównie z Ukrainy i Białorusi, zdecydowało się na osiedlenie. Dziś jest tu ich niewielu. Wyemigrowali – do Izraela, Europy, Ameryki. Pozostała tylko egzotyczna nazwa sowieckiego eksperymentu narodowościowego, parę napisów w jidysz i starcy.

Kilka godzin później stacja w Chabarowsku, drugim najważniejszym mieście rosyjskim na Dalekim Wschodzie. Więcej niż połowa podróżnych wysiada. W wagonie robi się pusto. Odczuwalne jest napięcie i zniecierpliwienie, w końcu na

Irkuck i okolice Bajkału

Położony niedaleko Bajkału Irkuck powstał w 1651 r. jako kozacki garnizon, który miał zmusić do posłuszeństwa zamieszkujących te tereny Buriatów. Leżący na granicy z Chinami i Mongolią, niedaleko Bajkału i Sajanów, od początku swego istnienia był centrum handlowym oraz bazą dla dalszej kolonizacji Syberii. Obok żołnierzy i kupców przybyli tu również uczeni, misjonarze oraz liczni zesłańcy, w tym oczywiście Polacy. Jak w każdym syberyjskim mieście, już od XIX w. tworzyli miejscową elitę. W pamiętnikach podróżników z epoki wspomina się o nich jako o tych, którzy wraz ze swoim pojawieniem się włożyli ogromny wkład w rozwój ekonomiczny, kulturalny i intelektualny miasta i regionu.

Dziś Irkuck, tak jak w przeszłości, jest centrum handlowym, w którym spotykają się handlarze i biznesmeni z całej Azji. W mieście widać wielu Chińczyków.

Bolesław Szostakowicz, historyk, zajmuje się naukową historią zesań politycznych. Od 1969 r. zaangażowany był w działalność Klubu Przyjaciół Polski „Wisła”, który w czasach pieriestrojki przekształcił się w Polską Kulturalną Autonomię „Ogniw”. Pradziadek pana Szostakowicza w czasie studiów w Moskwie był zaangażowany w pomoc powstańcom styczniowym. Grupa konspiratorów zorganizowała ucieczkę Jarostawa Dąbrowskiego z więzienia etapowego. Potem przerzucono go na zachód, gdzie zginął na

barykadach komuny paryskiej. Pradziadka jednak wydano i trafił do Irkucka na zesłanie. Zajmował się kartografią, był dyrektorem Syberyjskiego Banku Handlowego. W 1902 r. wybrano go burmistrzem Irkucka. Pradziadek pana Bolesława, też Bolesław, był zarazem dziadkiem słynnego kompozytora Dymitra Szostakowicza.

Rodzina Józefa Dziwaka znalazła się w Irkucku w sposób bardziej zagadkowy. Jego syn Anatol twierdzi, że ojciec miał matę zakład fotograficzny, a zarazem pracował dla polskiego wywiadu. Matka pana Anatola dotarła do męża, przechodząc z dwuletnim dzieckiem przez zieloną granicę. Józefa aresztowano w 1936 r., podobno w momencie, gdy fotografował bazę czołgów pod Czytą. Rozstrzelano go, a matkę tak zastraszone, że podpisała świadectwo, iż nie będzie uczyć syna polskiego.



MACIEJ BIERNACKI (2)



W 1937 r. Anatol skończył 12 lat. Nie przyjęto go do pionierów, bo matka nie zabrała z Polski jego metryki. W domu była bieda, na dodatek matkę posłano do obozu za rzekomą kradzież. Postanowił uciekać do Polski. Jechał towarowymi wagonami. Złapano go w Penzie za Uralem. Dwa lata później dojechał do Czerkaska. Błagał, by go nie odsyłano z powrotem. Jakiś dobry człowiek wystawił mu lewą metrykę i skierował do szkoły budowlanej. Gdy w 1941 r. Hitler zaatakował ZSRR, Anatol wrócił do Irkucka razem z ewakuowaną fabryką zbrojeniową, w której pracował. Dziś ma 85 lat i stara się o powrót do rodzinnej Włodawy.

Polski konsul w Irkucku, pan Stanisław Sokół, oprowadza nas po Cmentarzu Jeruzolimskim. Pochowano na nim wielu Polaków, m.in. zesłanych za udział w powstaniu styczniowym. Pod koniec lat 50. zaczęto go niszczyć – usunięto i wrzucono do Angary nagrobki, krzyże, rzeźby, a także szczątki ludzkie. Na miejscu mogił urządzono Park Kultury i Wypoczynku. Ludzie przychodzą tu na strzelnice, karuzele.

– Kupują szaszłyki, piją piwo, nie mając pojęcia, że bawią się na ludzkich szczątkach – wzdycha pan Sokół.

Ksiądz Ignacy Pawlus raz na dwa tygodnie odprawia mszę w polskiej wsi Wierszyna. Założyli ją dobrowolni

osiedleńcy z Małopolski w 1911 roku.

Po trzeciej tego dnia mszy idziemy w gości do przyjaciół księdza. Co jakiś czas strzyże go miejscowa parafianka. Na stole poza jagodami, miodem i twarogiem miejscowy przysmak – surowa wątroba fosa.

Tonąąc w błocie drogą wracamy do Irkucka. Samochód zaczyna się dusić, aż w końcu staje. Prawdopodobnie benzynę „ochrzczono” wodą. Robi się późno, a my nie bardzo wiemy, co robić. Kierowca co chwilę podnosi maskę i coś dokręca – bez efektu. Tylko ksiądz Pawlus jest niewzruszony – pogryza jabłko i otwiera brewiarz. Chyba pomógł nam św. Krzysztof, bo samochód ruszył.

WIERSZYNA (z LEWEJ), POŁOŻONA 170 KM OD IRKUCKA, to najbardziej znana polska wieś na Syberii, często odwiedzana przez rodaków. Ksiądz Ignacy Pawlus (powyżej) co dwa tygodnie odprawia tam mszę, podobnie jak w kilku innych skupiskach Polaków w okolicach Irkucka. Dotarcie do nich w czasie wiosennych roztopów graniczy czasem z cudem.

NA MIEJSKĄ PLAŻĘ WE WŁADYWOSTOKU (poniżej) „Nowi Rosjanie” podjeżdżają luksusowymi terenówkami i wodują motorówki. Tony śmieci i potłuczonych butelek zalegających na brzegu, które uniemożliwiają kąpiel, zdają się im nie przeszkadzać.



MACIEJ BERNACKI (2)

większość z pasażerów będzie czekał ktoś bliski.

Na dwie godziny przed końcem podróży, po 9 dniach spędzonych w pociągu, przejeżdżamy przez Ussuryjsk, gdzie rozpoczynała się wojenna epopeja Janka Kosa z *Czterech pancernych*. Przywołuję w wyobraźni polowanie Janka na tygrysa w śniegu po pachy, a tu tylko podmokłe łąki i krzaki.

Pasażerowie nie mogą już wysiedzieć – stoją przy oknach. Schludnie ubrani, obserwują brzeg Morza Japońskiego, plażowiczów, motorówki.

PO MIESIĄCU spędzonym w sumie w Rosji wreszcie dojeżdżamy do Władywostoku – macierzystej bazy Rosyjskiej Floty Pacyfiku. Założony w 1860 r., miał być gwarantem

rosyjskich wpływów na Dalekim Wschodzie. Zbudowany przez chińskich i koreańskich robotników, kosmopolityczny port od początku był miejscem spotkań kultur, narodowości i kontynentów. Bardziej przypominał ponoć Szanghaj czy Hongkong niż miasto rosyjskie. Kiedy w 1917 r. bolszewicy przejmowali władzę w Rosji europejskiej, Japończycy, Amerykanie, Francuzi i Anglicy stali przez miasto pomoc dla dowódcy białej armii admirała Kołczaka. Ostatecznie w roku 1922 bolszewicy zajęli miasto.

W latach 20. 40 proc. mężczyzn w wieku produkcyjnym stanowili tu Chińczycy. Stalin pozbył się ich w roku 1938, mordując lub zsyłając do obozów pracy. Jako terminal kolei transsyberyjskiej miasto stało

się punktem przeladunkowym dla więźniów zsyłanych do kopalni złota na Kółymie. W 1958 roku zamknięto je na świat. Pierwsi turyści zaczęli się tu pojawiać na początku lat 90.

DZIŚ WŁADYWOSTOK odzyskuje kosmopolityczny charakter: eleganckie hotele, kasyna, japońskie jeepy, chińskie i koreańskie restauracje, azjatyccy seksturyści, bandery statków z całego świata. Położony na zalesionych wzgórzach, przywodzi na myśl San Francisco. Jednak łatwo poznać, że to nie Kalifornia – na tutejszych plażach nie da się zdjąć butów, bo tony śmieci i potłuczonych butelek skutecznie zniechęcają do kąpieli. A może to zabezpieczenie przed japońską inwazją?

Miasto jest jednak niebezpieczne, o czym sam mogłem się przekonać. Pod hotelem w centrum miasta zostałem wciągnięty do łady, wywieziony pod miasto, pobity i okradziony. Kiedy odzyskałem przytomność, nie wiedziałem, gdzie jestem – wszędzie las i wzgórze. Idąc ścieżką, trafiłem do torów Kolei Transsyberyjskiej. Na szczęście poszedłem w dobrym kierunku i po półgodzinie zobaczyłem światła miasta. Poza strachem, którego się najadłem, i obrażeniami głowy, nic się nie stało. A może to myśl, że w najbliższym czasie nie muszę jechać koleją, dodała mi siłę? □

