

PRZYGODY ALEKSANDRA
W DZIKIEJ MANDZURII
1897-1900



ZB. PENKALSKI

PRZYGODY ALEKSANDRA W DZIKIEJ MANDŻURII

1897-1900

ZBIGNIEW PENKALSKI - marzec 2016 r.

Wydanie II uzupełnione - styczeń 2018 r.

WSTĘP

Losy Aleksandra Niewiarowicza zostały już opisane w moim e-booku „*Życie codzienne naszych antenatów 1794-1945*”. Celowo pominąłem tam ten fragment dziejów, który wiąże się z 3. letnim kontraktem na budowę Kolei Wschodniochińskiej. Nie zmieściłby się on w ramach tamtego opracowania z uwagi na wielkie bogactwo materiału zawarte zarówno w memuarach Aleksandra, jak i też w zebranych przeze mnie materiałach faktograficznych dotyczących tej budowy. Przez wiele lat śledziłem wszelkie dostępne publikacje na ten temat, głównie ukazujące się w internecie w języku rosyjskim. Zaczynają się one od Kolei Transsyberyjskiej, gdyż omawiana linia miała być jej eksterytorialnym przedłużeniem. Odnoga chińska, zwana też w skrócie CEL (Chinese Eastern Line), była pomyślana, jako przedłużenie Kolei Transsyberyjskiej do Chabarowska i Władywostoku. Prace studyjne prowadzone były już w latach 80. XIX wieku, a ostateczne decyzje zapadły w sytuacji znacznego osłabienia ekonomicznego i politycznego Chin w roku 1892. Skrótem CEL będę w tym tekście wyróżniał fragmenty dotyczące historii budowy tej kolei w odróżnieniu od autentycznych przygód Aleksandra.

Było to wielkie przedsięwzięcie, do którego potrzebni byli wszelkiego rodzaju fachowcy od budowy linii kolejowych. Brano, więc doświadczonych budowniczych Kolei Transsyberyjskiej, werbowano inżynierów i techników na terenach Polski, wykorzystano nawet tych polskich czy litewskich zesłańców, którzy mogli być przydatni przy budowie. Ułaskawieni chętnie stawali w szeregach budowniczych tej kolei licząc na odmianę swego nędznego losu i powrót do ojczyzny po wypełnieniu kontraktu. Władze carskie oferowały bardzo korzystne warunki finansowe, aby zapewnić sobie fachową siłę roboczą. To zadecydowało o udziale Aleksandra w tym przedsięwzięciu i jak pokazała przyszłość, była to decyzja odważna i słuszna. Lata spędzone na budowie kolei w rejonie Wolska w guberni saratowskiej, pozwoliły na zaoszczędzenie kilku tysięcy rubli, ale rodzinie potrzebny był jeszcze dodatkowy zastrzyk finansowy, aby dokończyć edukację Wacława i Stefana oraz uzyskać kapitał pozwalający na osiedlenie się na stałe w Polsce. Aleksander miał dość ciągłej tułaczki, gdyż od najwcześniejszych lat swego życia przenosił się nieustannie z miejsca na miejsce z ojcem Janem

Niewiarowiczem, który budował i remontował cukrownie w Polsce, na Litwie, Ukrainie i Białorusi. Kiedy sam zaczął pracę często zmieniał także miejsca zamieszkania, pracując przy budowie lub eksploatacji kolei na całym obszarze ziem podległych Rosji. Czas było pomyśleć o osiedlenie się gdzieś na stałe. To jednak nigdy Aleksandrowi nie było sążnione, marzenia spełnił dopiero jego synowie budując kamienicę w Gdyni w roku 1932. Ale i oni nie będą w tym domu mieszkać dłużej, niż kilka lat. Na przeszkodzie stanie wojna i późniejsze wywłaszczenia dokonane przez komunistów.

Wydanie drugiej tej książeczki stało się konieczne w celu poprawienia nie tylko błędów w pisowni, ale także nielicznych przeinaczeń faktograficznych i historycznych.

Przed wszystkim jednak historia Kolei Wschodniochińskiej nie powinna urywać się z chwilą wyjazdu Aleksandra z Mandżurii, gdyż, kiedy wkroczyła ona w burzliwy XX wiek, stała się niezwykle ciekawa.

Już początek nowego stulecia przyniósł konflikt rosyjsko-japoński, który rozwinął się w kilkuletnią wojnę na lądzie i na morzu. Spowodowała ona szalony wzrost zapotrzebowania na przewozy kolejowe dla celów militarnych, a więc i budowę dodatkowych torowisk oraz mijanek.

Do czasu wybuchu I wojny światowej kolej przeżywała okres ekonomicznej prosperity, największej w jej krótkiej historii.

Wybuch wojny światowej ponownie spowodował ogromne zapotrzebowanie na przewozy o charakterze militarnym. Doszło na tym tle do próby wysadzenia i zablokowania ważnego tunelu pod masywem gór Chingańskich przez dywersantów niemieckich.

Karawana 30 wielbłądów z ładunkiem dynamitu, złota i srebra wyruszyła z Pekinu dowodzona przez kapitana Rabego von Pappenheima i zaginęła bez śladu na bezkresnych stepach Mongolii.

W końcu, w czasach rewolucji bolszewickiej, warto było skrótkowo opisać fascynującą historię słynnego złota admirała Kołczaka. Skarbu tego niektórzy szukają do dnia dzisiejszego, ostatnie doniesienia mówią, że złoto może spoczywać na dnie Bajkału.

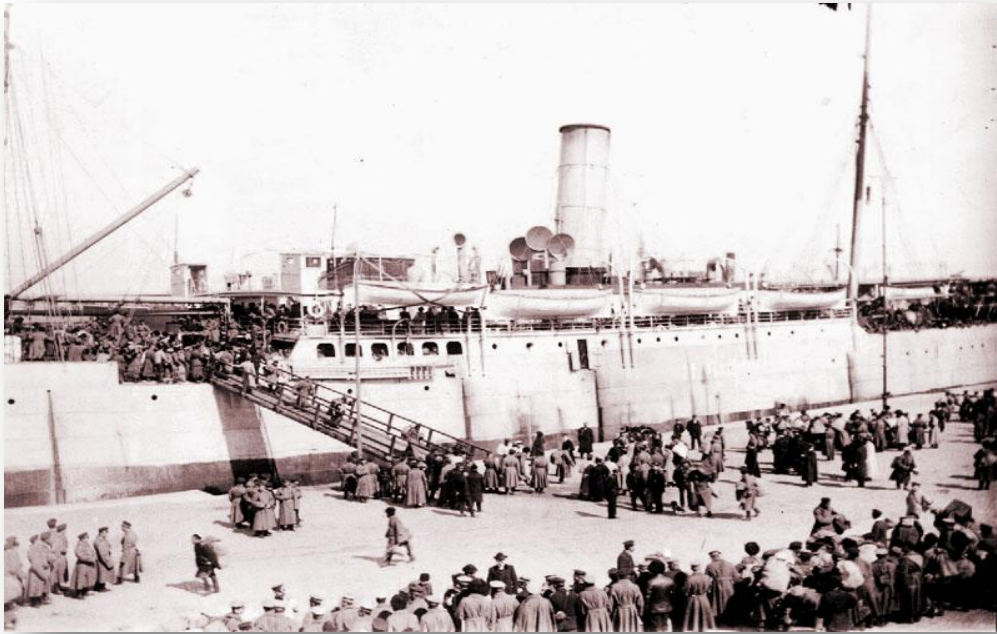
Wykaz wykorzystanej literatury podaję na końcu tej książeczki.

Wielka przygoda Aleksandra rozpoczyna się w Odessie, dokąd przybywa on pociągiem z Wolska nad Wołgą 20 kwietnia 1897 roku. Był w tym portowym mieście siedem lat wcześniej, ale obecnie podziwia, jak bardzo się zmieniło i rozkwitło. Szerokie ulice pełne nowych kamienic, bogate sklepy, dużo skwerów i zieleni. Trzeba było też odwiedzić kościół, gdyż zbliżały się święta Wielkanocne i pomodlić się za powodzenie w podróży do odległych krain. Osiem mórz i dwa oceany leżały przed nim, a pokonać je miał na parowcu Floty Ochotniczej „Włodzimierz”. Towarzystwo okrętowe o tej nazwie powstało w roku 1878 w obliczu zagrożenia wojną i budowało statki z dobrowolnych (ochotniczych) składek społeczeństwa. Od roku 1881 statki te wozily zesańców na Sachalin oraz zaopatrzenie wojskowe dla Władywostoku. Jak widać na przykładzie rejsu "Włodzimierza" w kwietniu 1897 roku, statki te transportowały na Daleki Wschód również osadników i brygady kolejarzy do budowy linii kolejowych w Mandżurii. Zgodnie z 10. letnim planem rozwoju uchwalonym w r. 1892 towarzystwo miało się wzbogacić o 4 szybkie i 2 zwykłe parowce transportowe. Na stanie w tym czasie były statki «Россия», «Москва», «Кострома», «Нижний Новгород», «Орел», «Саратов», «Ярославль» i «Тамбов». "Włodzimierz" ("Владимир") musiał pochodzić z najnowszych zakupów towarzystwa i został zbudowany w stoczni w Hamburgu. Znajdujemy jego nazwę przy okazji mobilizacji floty w czasie wojny z Japonią w roku 1905. Zmobilizowano wówczas 5 statków Floty Ochotniczej ("Киев", "Воронеж", "Ярославль", "Владимир", "Тамбов") w II eskadrze Oceanu Spokojnego kontradmirała Felkerzama. Pechowy ten admirał umarł

niespodziewanie na trzy dni przed decydującą bitwą morską pod Cuszimą, w której Rosja poniosła druzgocącą klęskę. Nie wytrzymał długiej podróży z Petersburga, napięcia przed bitwą i złego traktowania go przez dowódcę floty admirała Rozdżestwieńskiego. Ten furiał nazywał otyłego kontradmirała nie inaczej, niż „workiem gnoju” i traktował go, jak chłopca okrętowego. Nic dziwnego, że oficer ten doznał rozległego udaru mózgu i zmarł po kilku godzinach. Jego śmierć ukryto, aby nie zmniejszać morale marynarzu w obliczu potężnej floty japońskiej. W tym czasie statki transportowe Floty Ochotniczej odłączyły już od zespołu bojowego i zawinęły do Szanghaju.

Na razie jednak Aleksander spacerował po porcie odesskim, gdzie panował wielki gwar i ruch. Przy nabrzeżach cumowały liczne statki, które rozładowywały towary i ładowały zaopatrzenie. Nie było łatwo na terenie wielkiego portu odszukać „Włodzimierza”, ale w końcu Aleksander dojrzał olbrzymiej wielkości statek towarowo-pasażerski pod flagą Floty Ochotniczej. Był bardzo ciekaw, w jakich warunkach przyjdzie mu odbywać długą podróż, która trwać miała około 45 dni. Wszedł więc na pokład i zajrzał do kabiny 2. klasy, gdyż na taką posiadał bilet zakupiony do Władywostoku za 150 rubli z pełnym wyżywieniem. Były to kabiny wieloosobowe, od 12-20 osób, ale każda posiadała oddzielne prycze z materacami, były krzesła, stoły i umywalki. W porównaniu z klasą 3. były to warunki całkiem niezłe, a właśnie w tej klasie miało odbyć podróż 1.500 osadników z rodzinami wywodzących się z przeludnionych terenów Rosji. Kabiny klasy 1. mieściły od dwóch do sześciu łóżek. Podróżowali nimi oficerowie oraz wyżsi urzędnicy, których w tym rejsie było 130. Najmniej było podróżnych w klasie 2. , gdzie zebrali się niemal wszyscy budowniczości kolei w liczbie 80, a wśród nich bohater tej opowieści.

Następnego dnia trzeba było dostarczyć na pokład swój bagaż, a statek miał rzucić cumy 27 kwietnia. Był to trzeci dzień prawosławnej Wielkanocy, na pokładzie zebrali się pasażerowie i załoga, a pop odprawił nabożeństwo wznosząc modły za pomyślne dotarcie do celu podróży.



1. Pasażerowie wsiadają na statek "Włodzimierz" w Odessie

Aleksander ulokował się w swojej kabinie, którą miał dzielić z 18. innymi kolejarzami. Zajął koję w rogu przy ścianie i blisko iluminatora, założył prześcieradło i wyciągnął z kufra poduszkę i kołdrę. Nad łóżkiem przymocował mały, metalowy krzyżyk, który był własnością jego ojca. Traktował ten maleńki krzyżyk jak relikwię, która miała go przeprowadzić przez morza i oceany oraz zapewnić szczęśliwy powrót do ukochanej żony i synów. Po rozlokowaniu reszty swojego bagażu wyszedł Aleksander na pokład, gdzie roiły się setki ludzi. Odbывała się odprawa paszportowa, ale na pokładzie tłoczyło się także wielu odprowadzających i żegnających swoich bliskich. Smutne to były rozstania, wielu z emigrantów wiedziało, że nigdy już nie zobaczy swoich krewnych, że wyjeżdżają na koniec świata, skąd nie ma powrotu. Statek podniósł kotwicę o godzinie 6. po południu.

Dwa holowniki odciągnęły parowiec od nabrzeża i rozpoczęła się długa podróż na wschodnie krańce cesarstwa.

Pierwszą noc przespał Aleksander spokojnie, obudził się wcześniej i o godzinie 5. wyszedł na pokład. Blisko pół godziny śledził zafascynowany płasujące wokół statku stada delfinów, które w efektowny sposób wyskakiwały ponad powierzchnie Morza Czarnego. Również po śniadaniu obserwował morze i zabawy delfinów. Dla człowieka lądowego były to zjawiska dotąd mało znane i egzotyczne. Chwalił sobie nasz podróżnik wyżywienie na statku. Śniadanie wydawano od 7.00 do 10.00, a składało się ono z bułek, chleba razowego, sera lub kiełbasy i szynki. Już o 12.00 dawał się słyszeć dzwonek wzywający na obiad składający się z rosółu lub barszczu i drugiego dania mięsnego (sztuka mięsa, albo kotlet). Kolejny dzwonek na kolację odzywał się o 18.00, a była ona bardzo konkretna, gdyż dawano zwykle mięso na ciepło i na zimno. Cały czas dostępna była herbata. Nabożeństwo wieczorne zwoływano o 20.00, natomiast cisza nocna obowiązywała od 23.00.

Dwa dni po wypłynięciu z Odessy pasażerowie parowca zobaczyli brzegi Bosforu, ocieplił się też wyraźnie klimat. Brzegi cieśniny wysoko wznosiły się z obu stron, porośnięte cedrami i bzem tureckim, który stopniowo opanował całą Europę. Na brzegach widoczne były bogate wille, minarety, architektura budynków dziwna, typu wschodniego. Dostrzegało się wiele fortów, twierdz, murów i wałów obronnych, z których wzywały paszcze różnego kalibru armat. Statek zatrzymał się, spuszczone szalupę, do której wsiadł kapitan w celu załatwienia niezbędnych formalności związanych z przepłynięciem cieśniny. Potem rejs kontynuowano, aż statek zacumował w Konstantynopolu na wysokości pałacu sułtańskiego. Na burcie wywieszono ogłoszenie, że pasażerowie 1. i 2. klasy będą mogli zwiedzać miasto, ale muszą powrócić przed 18.00. Na statku był już konsul rosyjski i urzędnicy tureccy, można więc było szybko załatwić niezbędne formalności i w końcu grupa około 120 turystów udała się małym parowcem na ląd. Ulice były bardzo zatłoczone, a wszyscy mężczyźni nosili na głowach jednakowe, czerwone fezy z czarnym pomponem. Rosjanie nie byli zbyt mile widziani w Turcji z uwagi na toczony wojny, toteż starano się nie rozmawiać w tym języku. Już w samym porcie widać było wiele zatłoczonych kawiarni i palarni fajek wodnych zwanych nargilami. Grupa polskich kolejarzy trzymała się razem, a Aleksander bliżej już zaprzyjaźniony ze swoim sąsiadem z kajuty Janem Ostrowskim, maszerowali ramię w ramię. W końcu jednak trzeba było podzielić się na grupki 5-6. osobowe, wynająć dorożkę i

przewodnika-tłumacza. Pierwszym celem był oczywiście starożytny kościół Hagia Sophia, zwany przez polskich i rosyjskich kolejarzy sofijским meczetem. Przewodnik trzy razy wali młotkiem w drzwi świątyni, za chwilę wychodzi trzech mułłów w turbanach na głowach i zaczynają się hałaśliwe targi o cenę za wejście do meczetu. Niewierni zwyczajowo płacą 15 piastrow od osoby, co jest równowartością 85 kopiejek. Po długich targach jest zgoda na 7 piastrow od osoby, gdyż jest to większa grupa. Wstęp do części modlitewnej jest wzbroniony nie-muzułmanom, więc kolejarze oglądają tę wspaniałą świątynię z galeryjek otaczających wewnątrz meczetu. Podziwiają czarne i białe marmury, loże dla sułtana i jego żon. Uderza ich brak jakichkolwiek obrazów czy posągów, których tak wiele w kościołach chrześcijańskich. Na zewnątrz meczetu rozmieszczono na ścianach ozdobne tarcze-na drewniane ramy naciągnięte było płótno, a na nim wypisane złotymi literami imiona wszystkich tureckich sułtanów.



2. Meczet Hagia Sofia - Konstantynopol w końcu XIX w.

W końcu zwiedzający wychodzą, a tu niespodzianka. Wynajęty dorożkarz za cenę 1. rubla w srebrze za godzinę, zdjął dwa koła powozu i najspokojniej sobie reperuje. Przez tłumacza mówi, że nieprędko pojedzie. Lecz kolejarze nie chcą czekać i nie płacąc odchodzą pieszo. Dorożkarz z wielkim wrzaskiem i z kindziałem w ręku pędzi za nimi i żąda zapłaty za godzinę lub trzeba czekać, aż zreperuje koła. Zrobiło się zbiegowisko, więc Aleksander przestraszony dał mu tego rubla i cała grupa oddaliła się z przewodnikiem w kierunku starego miasta. Uliczki były tam bardzo wąskie, że w Odessie chodniki dużo od nich szersze. Brak kanalizacji powodował straszny brud, góry śmieci zalegały ulice i nikt ich nie sprzątał. Wszędzie wałęsały się stada wynędzniałych psów, które żywiły się tymi odpadkami, a w nocy pełniły służbę specjalną. Ulice były pozbawione oświetlenia, toteż po zapadnięciu zmroku nikt już po nich nie chodził, ani nie jeździł. Nikt by się też nie odważył, gdyż wspomniane psy w nocami całymi watahami patrolowały ulice i rzucały się na każdego spóźnionego przechodnia, który nie ratunek nie miał żadnych szans. W ten prosty sposób wyeliminowano przestępczość, przynajmniej tą, której noce sprzyjają.

Zgłodniali i zmęczeni kolejarze zaszli w końcu do restauracji, gdzie podano mi smaczny szaszłyk, jakieś warzywa bliżej nieznanne, ale dobre. Do tego doskonałe czerwone wino po 20 kopiejek za butelkę. Nie żalowali sobie nasi podróżnicy tego wina, nie chciało im się opuszczać lokalu po obfitym posiłku, ale trzeba było wracać na statek. Dopalili ostatnie fajki wodne, dokończyli kawę i ruszyli w kierunku portu. W końcu XIX wieku ulice Konstantynopola wyglądały inaczej, aniżeli obecnie. Wielka była różnorodność ras i typów ludzkich, widać było Murzynów, Arabów, Bułgarów, Greków i Chińczyków. Dzisiaj miasto jest jednolicie tureckie i straciło wiele ze swego dawnego, barwnego, międzynarodowego charakteru. Zaledwie rok wcześniej w Konstantynopolu odbyły się przerażające rzezie Ormian, których masowo mordowano na rozkaz sułtana Abd ül Hamida. Te czystki etniczne miały się powtórzyć na obszarze całej Turcji w latach 1915-17, kiedy to wymordowano 1, 5 miliona Ormian.

Na przystani czekał już niewielki parowiec i o godzinie 16.30 cała grupa zwiedzających miasto znalazła się w swoich kabinach. S/s „Włodzimierz” podniósł kotwicę o 18.00 i przez całą noc płynął przez Morze Marmara docierając do

Dardaneli. Cieśnina ta liczy sobie ponad 120 km długości i łączy Morze Czarne z Morzem Egejskim. Znowu można było podziwiać wysokie brzegi porośnięte egzotycznymi drzewami, wśród których czaiły się baterie armat ulokowane w bastionach i fortach. Widać było liczne okręty tureckiej marynarki wojenne oraz zapory minowe. Na końcu cieśniny kolejny fort, do którego szalupą udał się kapitan celem załatwienia formalności. Powrócił wraz z 4. oficerami marynarki tureckiej, którzy przeprowadzili krótką inspekcję statku i w końcu wydali zgodę na wypłynięcie z Dardaneli, ale w eskorcie niewielkiej korwety. Otworzył się w końcu widok na cudowne Morze Egejskie usiane licznymi wyspami znanymi z mitologii greckiej. Po lewej stronie widoczny był łańcuch górski Azji Mniejszej, którego szczyty białą od pokrywającego je lodu i śniegu. Natomiast mijane wyspy były oazami zieleni, palm i kwiatów. Statek lekko kołysał się na fali kierując się w stronę Kanału Sueskiego. Na pokładzie zabrał się tłum na wieczorne nabożeństwo odprawiane przez popa, daleko niósł się śpiew pieśni religijnych wydobywający się z piersi półtora tysiąca rozmodlonych pasażerów. Na statku nastąpił jakiś przyptyw wiary spowodowany daleką podróżą i niepewnym losem u jej kresu. Prawie wszyscy bez wyjątku stawiali się na wieczorne nabożeństwa i praktykowali gorliwie. Siedział Aleksander na pokładzie w cichym zakątku za fokmasztem i napawał się urodą wieczornego morza. Była sobota, ostatni dzień kwietnia 1897 roku. Kiedy zszedł kilka minut po północy do kabiny, była już niedziela i początek maja. Następnego dnia, w poniedziałek, statek zgodnie z planem zacumuje w Port Saidzie. Noc jednak nie była spokojna, powiał wiatr morze rozkołysało się i towarzysze Aleksandra po kolei zaczęli zapadać na chorobę morską. On sam i Jasiu Ostrowski byli, jak się okazało, odporni na tą dolegliwość, ale większość kolejarzy musiała oddać zjedzoną kolację i dopiero nad ranem udręczeni ludzie posnęli. Na statku była naturalnie służba zdrowia, kilku lekarzy i felczerzy, a także siostry miłosierdzia. Był mały szpitalik oraz apteka. Na chorobę morską nie było jednak leków, trzeba zapłacić cenę za przeprawę drogą morską samemu Neptunowi. Ranek był pogodny, parowiec sunął przez spokojne już wody Morza Śródziemnego w kierunku kolejnego portu. Ale pierwsze światło latarni morskiej ukazał się dopiero po zmroku około 22.00. Po kolacji Aleksander wykąpał się w wannie napełnianej morską wodą. Woda z Morza Czarnego była zielona, a ta z Morza Śródziemnego jest niebieska i bardziej słona. W istocie Morze Śródziemne ma w

niektórych rejonach zasolenie dwukrotnie wyższe od Morza Czarnego. Stopniowo horyzont rozjaśniał się światłami miasta i portu. W końcu podpłynął do burty mały parowiec i pilot wprowadził statek do portu, gdzie rzucono kotwicę 50 metrów od betonowego mola. Mimo, że była noc natychmiast pojawiły się łodzie z handlarzami zachwalającymi hałaśliwie swoje towary. Jan Ostrowski zaproponował nocny wypad do miasta i zebrał grupę 15. chętnych na tą wyprawę. Oczywiście za przepłynięcie tych 50. metrów śmiałkowie zapłacili podwójnie, po jednym szylingu (25 kopiejek) od osoby podczas, gdy za dnia cena była o połowę niższa. Mimo nocnej pory sklepy i restauracje były otwarte i nasi turyści nie mogli opędzić się od różnych ofert handlu czy też rozrywki. Oni doskonale wiedzieli, że do portu zawija duży, rosyjski statek pasażerski. W przeciwieństwie do Konstantynopola ulice Port Saidu były czyściutkie, a tereny zielone zadbane. Po jezdniach kursowały małe, ażurowe wagoniki tramwajów ciągnione przez osły, które obsługiwały także miejscowe dorożki. Ekipa kolejarzy zawitała do ekskluzywnej restauracji ELDORADO. Bogaty wystrój wnętrza, aksamity, pozłacane, kryształowe kandelabry, a na środku wielka estrada. Na niej, przy dźwiękach egzotycznej muzyki, płaśało 50 jednakowo ubranych na biało, bardzo młodych tancerek. Obok, w sąsiedniej sali, kręciła się ruletka. Zaryzykował Aleksander stawiając po 1. rubla na koło ruletki, fortuna była zmienna, w końcu wygrany na 4 ruble odszedł od stołu nie chcąc dalej kusić losu. Wino było dobre i tanie, natomiast piwo bardzo drogie, po 80 kopiejek za butelkę.



3. Port Said w końcu XIX w.- brama do Kanału Sueskiego

W ciągu dnia podróżnicy kontynuowali zwiedzanie Port Saidu zaczynając od miejscowego bazaru. Strusie pióra można tam było nabyć już po 50 kopiejek za sztukę, Aleksander kupił efektowny brelok do zegarka z koralu za 1.50 rubla, jego koledzy wiele innych pamiątek i drobiazgów. Wszyscy kupili kolonialne hełmy korkowe i zaopatrzyli się w tani koniak kosztujący zaledwie po 50 kopiejek za butelkę. Każdy też niósł koszyk pełen daktyli, pomarańczy i innych, bardzo tanich tutaj, owoców. Po 15.00 ekipa przepłynęła się łodziami na statek, gdzie obserwowali popisy młodych Arabów nurkujących po rzucane im z pokładu monety. Inni za opłatą jednego szylinga skakali z pokładu i przepływali pod dnem statku na drugą stronę, co budziło szczerzy zachwyty gapiów. Wkrótce potem podniesiono kotwicę i statek ruszył do Kanału Sueskiego. Nie mógł Aleksander w najśmielszych snach przewidzieć, że 33 lata później jego syn Wacław przepłynie kanał polskim statkiem handlowym w drodze do Dżiddy. Niezwykłość tego przejścia polegała na tym, że kapitan Niewiarowicz dowodził pierwszym polskim statkiem po odzyskaniu niepodległości, który korzystał z Kanału Sueskiego w roku 1930. Aleksander doczekał się odzyskania wolności przez Polskę, przeżył w niej 6 lat, ale jego syn zarabiał wtedy na życie wtedy w Marsylii, gdyż polska marynarka handlowa dopiero raczkowała.

Statek Floty Ochotniczej wpłynął do kanału o 15.00 po wzięciu na pokład pilota i wniesieniu opłaty w wysokości 30. tysięcy franków francuskich za tranzyt. Kanał Sueski wybudowany w latach 1859-69 liczy sobie 163 km długości, a szeroki jest po modernizacji nawet do 300 m. Głębokość jego obecnie dochodzi do 23 m. W roku 1897 kanał był znacznie węższy, Aleksander oceniał go na zaledwie 80 m, nie miał też więcej, aniżeli 15 m głębokości. Prędkość statków była ograniczona do kilku węzłów, aby zapobiec erozji piaszczystych brzegów. Pilot po wejściu na pokład zawiesił na dziobie wielki, elektryczny reflektor, którego używanie jest obowiązkowe. Niestety urządzenie to zepsuło się około 22.00 i statek musiał zastopować maszyny. Dopiero po 4.00 ruszono w dalszą drogę. Dzień był bardzo upalny, żar lał się z nieba, a dookoła rozciągała się pustynia. Widać na niej było karawany zmierzające w różnych kierunkach, jedne przewoziły towary, inne natomiast pątników zmierzających do Mekki. Około południa monotony do tej pory krajobraz zaczął się stopniowo zmieniać. Pojawiły się gaje palmowe, oazy i pierwsze zabudowania. O 14.00 widoczne już było miasto Ismailia zbudowane przez twórcę kanału Ferdynanda Lessepsa, jako główna baza budowy kanału w roku 1863. Na wysokich brzegach, pośród bujnej, podzwrotnikowej zieleni widoczne były białe wille, mosty i wodospady. Ismailia leży bowiem na Jeziorze Krokodyli i nad Kanałem Ismailijskim (łączy Nil z Kanałem Sueskim), słodkiej wody tam nie brakuje, a nawet jest przesyłana rurociągami do Suez i Port Saidu. Linia kolejowa łączy Ismailię z tymi miastami, a dla sprawnej komunikacji lokomotywy ówczesne potrzebowały oprócz węgla także sporych ilości wody. Wzdłuż kanału koczują liczne grupy Murzynów, którzy żyją głównie z łaski przepływających tam ludzi. Załoga „Włodzimierza” gromadziła w tym celu czerstwy chleb oraz nienadającą się już do jedzenia żywność, aby wyrzucić ją na brzeg dla tych dzikusów. A oni w większości całkowicie nadzy biegli z wielkim hałasem wzdłuż brzegu i chwyтали to, co marynarze i pasażerowie wyrzucali. Kanał był, bowiem dla nich głównym źródłem utrzymania, a pasażerowie mieli egzotyczną rozrywkę przez wiele kilometrów. O 19.00 statek płynął już na wysokości Suez, ale zatrzymał się dopiero kilka kilometrów za miastem w celu wysadzenia pilota. Po pół godzinie statek ruszył ponownie wpływając na zielonkawe wody Morza Czerwonego. Szerokie piaszczyste plaże widoczne z pokładu były wtedy zupełnie puste. Co prawda już w roku 1841 powstało pierwsze

biuro podróży Thomasa Cooka, ale turyści z Europy zmierzali głównie do piramid w Gizie. W dolinie Królów od 70. lat pracowali archeolodzy, a od połowy XIX wieku odkopywano świątynię Amona w Karnaku. Czasy masowej turystyki miały dopiero nadejść.

Morze Czerwone roiło się w tych czasach od rekinów, które dla rozrywki były łowione przez załogę. Na niewielką kotwiczkę uwiązaną na długiej linie nakładano spory ochłap surowego mięsa i po chwili wielki rekin miotał się po pokładzie. Rankiem następnego dnia pokazały się na horyzoncie góry, był to Synaj z całą tą biblijną otoczką, którą chętnie Aleksander i jego towarzysze wspominali. Oto widoczna jest góra, na której Mojżesz otrzymał od Boga tablicę z przykazaniami. Gdzie indziej jakoby oznaczono latarnią morską rzekome miejsce, gdzie faraon z wojskiem utonął w pogoni za Mojżeszem, przed którym rozwarło się morze i z Izraelitami przeszedł suchą nogą na drugi brzeg.

CEL

Ekspansja Rosji na tereny należące do Chin miała przeciwstawić się terytorialnej ekspansji Japonii. Po wygranej wojnie z Chinami Japonia wymusiła 17 czerwca 1895 roku podpisanie traktatu pokojowego w Simonoseki na swoich warunkach. Chiny przyznały w nim niezależność Korei, która do tej pory była ich lennikiem, a także zobowiązały się do zapłaty kontrybucji w kwocie 300 milionów taeli (moneta zawierająca 50 g czystego srebra). Ponadto Tajwan i pobliskie wyspy Peskadory przeszły pod władanie Japonii podobnie, jak południowa część Mandżurii z półwyspem Liaotung. Do czasu zapłaty odszkodowania Japonia miała zatrzymać port Weihaiwei na półwyspie Szantung.

Pięć dni później Rosja, Niemcy i Francja ostro zaprotestowały przeciwko jawnej ekspansji Japonii na Dalekim Wschodzie. Rosja ogłosiła mobilizację w Nadamurskim Okręgu Wojskowym i w ciągu czterech miesięcy skoncentrowała na granicy z Mandżurią 23 tysiące żołnierzy. Do tego doszła wielka armada licząca 23 okręty marynarki wojennej. Stanowisko trzech mocarstw zmusiło Japonię do wycofania się z części warunków traktatu z Simonoseki. Nic więc nie wyszło z aneksji części Mandżurii, Japończycy musieli też oddać półwysep Liaotung, ale po uzyskaniu zapłaty kontrybucji.

Rosja inwestowała znaczne środki w rozbudowę infrastruktury transportowej na Dalekim Wschodzie. Władywostok stał się największym rosyjskim portem wojennym i handlowym na wybrzeżu Oceanu Spokojnego. Wspomniane już towarzystwo żeglugowe „Flota Ochotnicza” utrzymywało regularną komunikację morską między Władywostokiem, a Odessą. Statki tego towarzystwa pływały też do portów chińskich i japońskich, a także do Ajana i Ochocka. Dzięki żegludze po Amurze rozwijało się miasto Nikołajewsk, które w 1880 roku stało się centrum administracyjnym Obwodu Nadmorskiego. Kolej Transsyberyjska nie była jeszcze ukończona, trwała budowa linii Ussuryjskiej, która miała połączyć Władywostok z Chabarowskiem. Połączenie tych linii szlakiem wzdłuż Amuru wiązało się z olbrzymimi kosztami ze względu na trudności terenowe. Wtedy po raz pierwszy pojawił się projekt zbudowania kolei przez terytorium Mandżurii. Jego gorącym zwolennikiem był carski minister Sergiusz Witte, ale rzeczywistym autorem był kontradmirał Kopytow ze Sztabu Generalnego. Bowiem szybsze połączenie Petersburga z Władywostokiem oprócz znaczenia gospodarczego, miało także znaczenie wojskowe. Przebieg trasy przez Mandżurię pozwalał na niemal dwukrotne skrócenie trasy przebiegu kolei, a co za tym idzie wydatną obniżkę kosztów budowy. Łagodniejszy klimat pozwalał na prowadzenia prac w Mandżurii dłużej o 2-3 miesiące w roku.

Główną przeszkodą były delikatne negocjacje z władzami Chin w sprawie budowy eksterytorialnej kolei na ich suwerennym obszarze. Chiny reprezentował kanclerz Li Hungczang piastujący to stanowisko od roku 1872. Kierował on potężnym ministerstwem, któremu podlegały sprawy polityki zagranicznej, sprawy celne, edukacja, konstrukcja arsenałów i budownictwo obronne. Podlegała mu też komunikacja oraz wszelkie inne dziedziny nie objęta działalnością innych ministerstw. To z nim rozpoczął rozmowy minister Sergiusz Witte obiecując oddanie tej kolei Chinom po upływie określonego w umowie czasu. Zapewniał kanclerza, że Rosja wcześniej czy później wybuduje linię kolejową do Władywostoku przez własne terytorium. Dzięki takiemu podejściu władze chińskie zgodziły się na przybycie do Mandżurii w roku 1895 ekipy rosyjskich inżynierów w celu zbadania technicznych możliwości budowy kolei przez północną część prowincji Heilungkiang najkrótszą trasą od Nerczyńska do Władywostoku.



4. Sergiusz Witte (1849-1915). Portret Repnina

Kolejna okazja do rozmów nadarzała się z okazji uroczystości koronacyjnych Mikołaja II w roku następnym. Zaproszono na nie Li Hungczanga, który liczył sobie wtedy 73 lata, ale wciąż trzymał w rękę sprawy polityki zagranicznej Chin i cieszył się zaufaniem cesarzowej-wdowy. Kanclerz był gościem honorowym i po koronacji został przyjęty osobiście przez cara. Prowadzący z nim rozmowy Witte nadal miał silnych przeciwników budowy tej kolei w osobach hrabiego Kapnista, dyrektora Departamentu Azjatyckiego w MSZ oraz generał-gubernatora Kraju Nadamurskiego Duchowskiego. Obaj oni uważali, że tak ważna linia kolejowa nie powinna przebiegać przez terytorium obcego państwa. Zdecydował car i poparł on projekt Wittego, który drogą przekupstwa i licznych obietnic skłonił kanclerza Li Hungczanga do podpisania 3 czerwca 1896 roku tajnego układu rosyjsko-chińskiego, który był skierowany przeciwko Japonii. W jego ramach Rosja uzyskała prawo do wprowadzenia okrętów wojennych do dowolnego portu Chin oraz

prawa koncesyjne na budowę i eksploatację linii kolejowej przez terytorium Mandżurii. Za tak korzystne rozwiązania stary kanclerz miał otrzymać gigantyczną łapówkę w wysokości 3 milionów rubli w złocie. To też była obietnica bez pokrycia, ostatecznie w roku 1897, na osobisty rozkaz cara, wypłacono Li Hungczangowi milion rubli. Układ nie określał warunków budowy kolei, ale przewidywał, że zostaną one sprecyzowane w odrębnym kontrakcie. Podpisano go 27 sierpnia 1896 roku w Petersburgu, a nieco później wymieniono dokumenty ratyfikacyjne. Przy okazji powstał spór, gdyż kanclerz nie zgodził się na przyznanie koncesji rządowi rosyjskiemu. Padła więc propozycja, aby koncesjonariuszem był Bank Rosyjsko-Chiński utworzony przed rokiem w Petersburgu w celu rozwoju stosunków handlowych z Dalekim Wschodem. Witte uważał za niemożliwe, aby bank budował i eksploatował kolej w związku, z czym powołano Towarzystwo Akcyjne Kolei Wschodniochińskiej. Zgodnie z artykułem 6. kontraktu na budowę kolei cały obszar, przez który miały przebiegać tory kolejowe, wraz ze stacjami kolejowymi i ośrodkami administracyjnymi typu miejskiego, miał być objęty przywilejem eksterytorialności. W praktyce oznaczało to, że wszyscy cudzoziemcy zatrudnieni przy budowie i eksploatacji kolei mieszkający na tym obszarze lub przebywający tam czasowo, byli wyłączeni spod jurysdykcji władz chińskich. Rosja mogła tworzyć tutaj własne organa administracji, policję, sądy i Wojska Ochrony Kolei. Eksterytorialność została zlikwidowana 30 października 1920 roku przez rząd chiński, co spowodowało wielkie zakłócenia w funkcjonowaniu kolei.

2

Pięć dni i nocy płynął „*Włodzimierz*” przez Morze Czerwone w warunkach wielkich upałów. Prawie wszyscy dostali tropikalnej wysypki na całym ciele, zaczerwieniły się i opuchły oczy. Ludzie prawie nie jedli, gdyż zupełnie stracili apetyt, niektórych

trawiła gorączka. Lekarze niewiele mogli pomóc na te dolegliwości poza zaleceniem pozostawania w cieniu i picia dużej ilości płynów.



5. Parowce zaopatrują się w węgiel na wyspie Perim-początek XX w.

W końcu statek dopłynął do małej, wulkanicznej wysepki Perim położonej w cieśninie Bab al Mandab, która obecnie jest bezludna i należy do Jemenu. Ale w końcu XIX wieku wysepka należała do Anglii i zamieszkiwało ją do 2. tysięcy ludzi. Była to ważna baza paliwowa, która zaopatrywała statki w węgiel w latach 1857-1936. Podupadła, kiedy dominującym paliwem stała się ropa. W 1897 roku był tam mały fort, a obok niego szereg dużych cystern do zbierania wody deszczowej, gdyż na wyspie nie było żadnych źródeł. Bywają lata, że nie spada tam kropla deszczu, ale kiedy już zacznie padać i cysterny napełnią się, to starczą mieszkańcom na 3 lata. A żyły tam jeszcze plemiona rodowitych mieszkańców tego niegościnnego kawałka ziemi o powierzchni 13. kilometrów kwadratowych. Podpłynęli na swoich łódkach pod statek i próbowali handlować lub też po prostu wyłudzać pieniądze od pasażerów. Byli to osobnicy bardzo niskiego wzrostu, rysy twarzy regularne, kształtna budowa ciała, mocno czarni lub ciemnobrązowi, chodzili nago tylko z niewielką opaską biodrową. Sprzedawali bardzo tanio piękne wyroby z piór

strusia, 6 pięknych piór od 60 kop. do 1 rs. Jajo strusia oferowali za 15 kopiejek, wielkie, koloru białego z brązowymi cętkami. Funt kawy mokki kosztował 15 kop. Ci, którzy nie mieli nic do sprzedania nurkowali za monetami rzuconymi w morze z pokładu. Potrafili zadziwiająco długo pozostawać pod wodą, a za jedną monetą nurkowało nieraz 15. tubylców. Szczęśliwiec, który złapał monetę wynurzał się z radosnym krzykiem pokazywał, że złapał pieniądze i wkładał ją do ust. Tak zabawiali podróżnych przez ponad dwie godziny. Z pokładu można było zauważyć stada dziwnych, karłowatych kóz o gładkiej sierści i bezrogich.

Statek po załadowaniu węgla ruszył do Zatoki Adeńskiej, aby dalej wpłynąć na Ocean Indyjski. Nie było już tak upalnie, pasażerom wrócił humor i apetyt. Nie bez znaczenia dla poprawy nastrojów była zgoda kapitana statku na wydawanie pasażerom piwa i wina, co dotychczas było zabronione. Ze względu na osłabienie, wysypki i choroby żołądkowe można było pobrać 1. butelkę piwa na dobę i 1. butelkę wina na 2. dni. Wódek i likierów nie wydawano, ani też nie sprzedawano żadnych, jedynie na receptę lekarza okrętowego.

10 maja parowiec dotarł do dużej wyspy Sokotra. Jest to archipelag czterech wysp i wysepek blisko Rogu Afryki około 350 km na południe od Republiki Jemenu, do którego Sokotra należy. Archipelag składa się z górzystej głównej wyspy Sokotra (3625 km²) i trzech mniejszych wysp, Abd Al Kuri, Samha z kilkuset mieszkańcami i niezamieszkała Darsa oraz innymi, nienadającymi się do zamieszkania, skalistymi wysepkami. Klimat jest w połowie pustynny z niewielkimi letnimi opadami ograniczonymi do pewnych obszarów. Uprawa palmy daktylowej, hodowla bydła oraz rybołówstwo. Główne miasto archipelagu to Qadub. Długotrwała izolacja spowodowała, że wiele gatunków roślin i zwierząt występujących na wyspie to endemity. Naukowcy nazywają Sokotrę "*Galapagos Oceanu Indyjskiego*", lecz mimo swojej unikalności nie jest ona szerzej znana.

W czasach Aleksandra zamieszkiwali ją tubylcy, ze statku widoczne były ich prymitywne chaty oraz wysokie, porośnięte lasami góry. Na Oceanie Indyjskim podróżni mogli podziwiać latające ryby, stale towarzyszyły statkowi delfiny, czasami widoczne były olbrzymie żółwie. Nie brakowało też rekinów. 12 maja ocean zrobił się niespokojny, statek ciężko pracował na fali to wznosząc się dziobem do góry, to opadając w doliny fal. Powstało zamieszanie, popłoch, pokojówki i lokaje okrętowi zaczęli się uwijać roznosząc miednice, szafliki, naczynia

z lodem i zimną wodą. Wymioty, histeria, bóle głowy na dobre się rozpoczęły we wszystkich częściach statku tj. w 1. i 2. klasie, a także u osadników. Ku swemu wielkiemu zdziwieniu Aleksander nie chorował, choć czasami czuł nudności, w głowie zawroty, ale na tym się kończyło. Doskonale spał w nocy, choć kilka razy omal nie spadł ze swojej koi. Nie był to sztorm, nie było wiatru, tylko martwa fala często tu występująca. Parowiec kierował się do Kolombo na Cejlonie i tak miało kołysać, aż nie zwiną tam do portu. Nie były możliwe spacery po pokładzie bez trzymania się lin lub poręczy, trudno bowiem było utrzymać się na nogach. Chorujący na morską chorobę powoli przyzwyczaili się do ciągłego rozkołysu, mniej jedzą i mniejsze hołdy oddają Neptunowi. Aleksander zdrów jak ryba każdego wieczora aplikuje sobie orzeźwiająca kąpiel w wannie pełnej ciepławej, oceanicznej wody. Noce są bowiem pod pokładem upalne, pościel po przebudzeniu jest zupełnie mokra od potu. W sobotę 16 maja z powodu gorąca wstał Aleksander już o 4.00 i wyszedł na pokład. Tam zauważył rodzaj namiotu ustawionego w pobliżu szalup ratunkowych. Umieszczono tam poważnie chorą kobietę z grupy osadników, której w szpitaliku okrętowym ze względu na wysoką temperaturę trzymać nie było można. Trwał poród, ale był tak skomplikowany, że lekarzowi okrętowemu, który robił cesarskie cięcie, asystował lekarz kolejowy. dziecko urodziło się martwe, a nieszczęsna matka zmarła o godzinie 8.00. W godzinę po śmierci zawinięto ją w płótno żaglowe, które cieśla okrętowy zaszył, a w nogach umieścił żelazny balast, którym zwykle były zużyte ruszty z palenisk kotłów. Przyszedł pop, odśpiewał panichidę i mieli nieboszczkę z rufy okrętu opuścić do morza. Zebrała się spora grupa ciekawskich, aby obserwować morski pogrzeb. Szepciem wymieniano uwagi na temat zmarłej i jej osieroconej rodziny. Jeden ze znawców morskich pochówków zapewniał, że zakładając ostatni szew cieśla obowiązkowo prowadzi igłę przez nos nieboszczyka, aby ostatecznie sprawdzić, czy czasami nie pochowa się żywego człowieka. Zdegustowany tym wszystkim Aleksander przeszedł na dziób parowca nie chcąc uczestniczyć w pogrzebie. A tu w ostatniej chwili kapitan zmienił porządek pogrzebu. Wynieśli trupa ze szpitala i korytarzem ponieśli na czele z popem nie na rufę, lecz na dziób. Kapitan nie chciał mieć zbyt wielu gapiów i niespodzianie zmienił miejsce ceremonii pogrzebowej. Tym samym, zupełnie przypadkowo i wbrew swej woli Aleksander został świadkiem tego niezwykłego i nadzwyczaj smutnego pogrzebu.

Otóż zwłoki kobiety z dzieckiem zaszyte w jednym worku z płótna żaglowego położono na deskę długości wzrostu człowieka, a następnie deskę położyli na burtę i po odmówieniu przez popa krótkiej modlitwy, na dany przez niego znak, worek poleciał w głąbiny morskie. Nad biedną osadniczką morze w tej chwili zawarło się na zawsze, zamiast zamieszkać we Władywostoku opuściła męża i 4. małych dzieci. Przez chwilę widać było w przeźroczystej wodzie, jak ciało w pozycji stojącej zagłębiało się coraz głębiej i głębiej. Przed śmiercią tej kobiety przez trzy dni szły za okrętem 3 wielkie rekiny, jak gdyby węsząc śmierć. Po wrzuceniu zwłok do wody rekiny zniknęły.

Następnego dnia panował straszny upał, wszyscy z utęsknieniem wypatrywali lądu bowiem już tylko jeden dzień żeglugi dzielił ich o zacisznego portu w Kolombo. Szczególnie ożywieni byli osadnicy z 3. klasy, gdyż mieli oni po raz pierwszy od wypłynięcia z Odessy wyjść na ląd na Cejlonie. Naturalnie nie przewidziano dla nich żadnego programu zwiedzania wyspy, ani jakichkolwiek innych atrakcji. Wręcz przeciwnie, mieli kategoryczny zakaz opuszczania portu, na terenie którego mieli pozostać do czasu ukończenia dezynfekcji ich wieloosobowych kajut. Roilo się tam bowiem od robactwa, co stanowiło poważne zagrożenie epidemiologiczne także dla innych pasażerów. „Krezusi” z 1. i 2. klasy będą mogli bez żadnych problemów udać się do miasta, aczkolwiek planowany postój był stosunkowo krótki.

Statek zawinął do portu 18 maja krótko przed południem. Kotwicę rzucono 400 metrów od nabrzeża i w jednej chwili statek otoczyło kilkadziesiąt łodzi dziwnego kształtu pełnych handlarzy, przewoźników i rybaków. Hałas się zrobił wielki, wszyscy jednocześnie zachwalali swoje towary i usługi. Jak zwykle cała paleta bajecznie tanich i smacznych owoców tropikalnych. Rosną tutaj ananasy, arbuzy, mango, marakuja, awokado, banany, śliwki japońskie, znane też jako liczi, oczywiście kokosy, ryż, w górach herbata, najrozmaitsze warzywa. Do tego można znaleźć też wszelakie przyprawy - pieprz, paprykę, imbir, goździki, gałkę muszkatołową, kardamon, wszechobecne w miejscowych potrawach chili i curry. Ale najważniejszą rolę w historii odegrał cynamon. Same jednak nie rosną, rolnictwo było w XIX wieku podstawą gospodarki. Od blisko stu lat wyspa znana jest ze słynnej cejlońskiej herbaty. Zaczęli ją sadzić Anglicy, którzy władali wyspą po wygranej walce z Holendrami od początku XIX wieku aż do 1948 roku. A zajęli

się uprawą herbaty tylko dlatego, że w latach 70. XIX wieku zaraza zniszczyła do cna wszystkie znajdujące się na wyspie plantacje kawy. Okazało się, że dla krzewów herbacianych na Cejlonie warunki są wręcz idealne. Mieszkańcy Sri Lanki to mozaika narodów i religii. Pierwotne plemiona Weddów, podobnych w wyglądzie do australijskich aborygenów, zostały zepchnięte na zalesione zbocza gór przez przybyłych z Indii (z okolic Kalkuty) w V w. p.n.e. Syngalezów. Są oni niscy, głowy mają wydłużone, z czołem pochylonym, o silnych łukach nadczołowych, nos szeroki, włosy lekko faliste, ich przynależność do rasy białej lub czarnej do dzisiaj nie jest rozstrzygnięta. Zamieszkują obszary górskie południowo-wschodniej wyspy, a obecnie pozostało ich już tylko ok. 400.



6. Prymitywne plemię Weddów na Cejlonie w końcu XIX w.

Z kolei większość Tamilów przybyła w czasach historycznych, ale spora część została sprowadzona przez Brytyjczyków w XIX w. do pracy na plantacjach herbaty. Miejscowi chłopcy uznawali za niegodne wynajmowanie się do pracy, w dodatku obcokrajowcom. Aleksander słusznie uznał ciemnoskórych i chodzących nago Weddów (Ludzi Lasu) za pierwotnych mieszkańców wyspy, którzy nie

zajmowali się rolnictwem, a raczej pierwotnym zbieractwem obfitych darów natury. Dziś pozostało ich przy życiu na Sri Lance około 700 i wszystko wskazuje na to, że plemię to wymrze całkowicie.

Całe miasto Kolombo jest to rozkoszny, podzwrotnikowy ogród, liczne palmy, ogromne kaktusy, oleandry, pomarańcze, cytryny, drzewa laurowe, cyprys. To wszystko rośnie dziko, bujnie i wysoko z wielką ilością owoców.

Anglicy w czasie swego panowania wybudowali piękne miasto, domy o kolonialnej architekturze wysokie na 2-3 piętra, ulice szerokie kryjące się w cieniu drzew. Konnych dorożek tam nie znali, były dwukołowe powoziki na jedną osobę bardzo ozdobnej konstrukcji, czyli po prostu ryksze. Za pół rupii indyjskiej miejscowy ryksiarz wozi chętnych przez pół dnia. Dla większych grup oferuje się powozy 4. osobowe, gdzie siłą napędową jest bawół indyjski powożony przez miejscowego woźnicę.

Była też tam także kolej żelazna, która biegła przez znaczny obszar wyspy, a o 5 godzin jazdy pociągiem był znany na świecie ogród botaniczny Peradeniya zwany przez Anglików Royal Botanical Garden. Jego początki sięgają odległej przeszłości Cejlonu i dawnych władców królestwa Kandy. Ostateczny kształt nadał mu Alexander Moon w roku 1821, ale oficjalnie ogród powstał w roku 1843 kiedy posadzono tam rośliny z Kew Garden, Slave Island, Kolombo oraz z Kalutara Garden. Nasi kolejarzy zwiedzali ten cud natury stworzony przez człowieka podziwiając egzotyczne rośliny i drzewa, liczne fontanny, mostki spowite w zieleni i kryjące się w cieniu wille. Mnóstwo ptaków, wiele kolorowych papug, liczne małpy uganiające się wśród drzew.

Syngalezi byli przeważnie katolikami, na nagich piersiach tatuowali sobie wielkie krzyże, jako znak swej wiary. Na wyspie przeważali jednak buddyści, a w samym Kolombo obok świątyń katolickich były też kościoły protestanckie. Aleksander zwiedzał miasto i okolice w grupie 5. kolejarzy, która dość przypadkowo składała się z samych Polaków, którzy cieszyli się wielką sympatią Syngalezów, jako naród tego samego wyznania. Z nieznanych bliżej powodów nie przepadali oni za Rosjanami. Kiedy polscy turyści weszli do kościoła byli zaskoczeni tłumem prawie nagich tubylców gorliwie modlących się i śpiewających psalmy pod dyktando licznych tutaj misjonarzy francuskich i angielskich.

Zmęczeni upałem i zwiedzaniem kolejarze zawitali w końcu do restauracji, aby posilić się przed powrotem na statek. Obiad składał się z 15. różnorodnych potraw podanych w małej ilości i mocno przyprawionych. Do tego dobre wina do wyboru i ogrom miejscowych owoców. Obiad był celebrowany w 3. salach. W pierwszej jedzono główne potrawy przy stole pełnym kwiatów, nad których poruszał się mechaniczny, ogromny wachlarz czyniąc przyjemny, chłodny powiew. Na deser towarzystwo przeszło do drugiej sali, gdzie na środku tryskała fontanna i podano owoce. Trzecia sala to prawdziwa oranżeria, gdzie wśród kwiatów goście leżą na lekkich leżakach z ratanu, a na maleńkich stolikach ustawiono dla nich kawę i cygara. Cała ta wykwintna uczta kosztowała po 6 rupii na głowę, przy czym 1. rupia warta była 60. kopiejek. Na jej zakończenie skąpo ubrany lokaj przypiął każdemu do surduta bajecznie pachnący bukiet kwiatów. Zadowoleni i najedzeni Polacy wyszli na ulice Kolombo, gdzie ponownie otoczył ich wianuszek handlarzy. Oferowano także kamienie szlachetne, ale wielu tam było oszustów. Aby nie dać się naciągnąć trzeba było przeprowadzić test dwóch monet. Między nie kładło się kamień szlachetny, a następnie na twardym podłożu waliło się w tą układankę z całej siły obcasem. Fałszywe szkiełko pękało natychmiast, o co oszust raczej nie miał pretensji, a kamień szlachetny wytrzymał bez trudu tą próbę. Jednak kolejarze nie ryzykowali takich niepewnych w swej istocie zakupów. Zaopatrzyli się głównie w wyroby z kości słoniowej i z masy perłowej bardzo na Cejlonie tanie. I jak w każdym podzwrotnikowym kraju w wielką ilość mango, ananasów, bananów i kokosów.

19 maja o 7.00 wieczorem nasi turyści przeprawili się pirogą na swój statek, a ten dwie godziny później podniósł kotwicę ruszył w dalszą drogę przez Ocean Indyjski kierując się do najdłuższej na świecie cieśniny Malakka. Długa, ale wąska, dzięki czemu pasażerowie mogli podziwiać zalesione wybrzeże Sumatry, które przesuwano się z wolna wzdłuż prawej burty. Co chwila przechodziły tropikalne ulewy, strugi deszczu były ciepłe, prawie gorące. Potem znowu się wypogodziło, wyszło słońce umożliwiając dalsze obserwacje wybrzeża Sumatry i innych mniejszych znacznie wysepek. *S/s "Włodzimierz"* obrał kurs na port w Singapurze, gdzie miał zacumować 27 maja.

Jeszcze w roku 1895 Rosjanie po uzyskaniu zgody Chin, wysłali do Mandżurii dwie grupy inżynierów w celu zbadania terenów przyszłej linii kolejowej. Od zachodu ruszyła grupa inżyniera G. Adrianowa, a od wschodu zespół inż. N.S. Świagina. Pierwsza grupa prowadziła badania topograficzne i nanosiła na mapy ukształtowanie terenu do gór Wielkiego Chiganu. Drugi zespół badał teren zmierzając do miasta Ninguta. Budową centralnego odcinka kolei nad Amurem miał kierować książę Stiepan Chiłkow, z wykształcenia inżynier kolejowy, który zdobywał doświadczenie budując Kolej Riazańsko-Uralską. Tam też pracował przez kilka lat Aleksander mieszkając w Wolsku. W Mandżurii Północnej zaistniała konieczność budowy centralnej bazy budowy Kolei Wschodnio-Chińskiej w miejscu, gdzie miały się zbiegać linie zachodnia, wschodnia i południowa. W latach 1897-98 ruszały więc z Władywostoku ekspedycje techniczno-badawcze, dwie w roku 1897 i jedna rok później. Z pamiętników Aleksandra znamy dość dokładny opis ekspedycji, która wyruszyła do Bodune w lipcu 1897 roku pod kierownictwem inż. Webera, naczelnika wydziału gospodarczego Kolei Wschodnio-Chińskiej. Miała ona za zadanie przygotować wariant północny kolei mający przebiegać od stacji Mandżuria przez miasta: Hajlar, Ninguta i Bodune do osady Połtawka i Nikolska Ussuryjskiego. Druga ekspedycja, której składu nie znamy, wzięła kurs na twierdzą Echo nad rzeką Muntakiang i przez miasta Aczeng, Hulan i Tsistsikar dotarła do doliny rzeki Jalu. Ekspedycja napotkała na ogromne trudności terenowe. Gęsta, dziewicza tajga, górskie bezdroża, a przede wszystkim wielkie rzeki wylewające z początkiem lata i zatapiające rozległe obszary kraju utrudniały prace projektowe. Budowa linii kolejowej w tym rejonie okazała się niemożliwa, pozostał zatem tylko wariant północny. Jak zobaczymy warunki terenowe na tej projektowanej linii nie były wcale korzystniejsze z jednym wyjątkiem. Nie było tam wielkich rzek, które mogłyby co roku grozić powodzią i niszczyć zbudowane torowiska. Rzeka Sungari miała być wykorzystana, jako główna magistrala do transportu materiałów niezbędnych do budowy, których nie można było pozyskać na miejscu. Trzeba było zatem zbadać tereny nad tą rzeką, aby mogła tam stanąć główna baza, magazyny i port rzeczny. Tam ruszyła prawie całkowicie polska ekspedycja, gdyż wysłał ją inżynier Stanisław Kierbedź (bratanek budowniczego znanego mostu

warszawskiego, też Stanisława), a kierownikiem został inż. Adam Szydłowski. Jego pomocnikami zostali technicy kolejowi Raweński i Wysocki. W skład tej ekspedycji weszli ponadto: technik, dwóch dziesiętników, felczer, meteorolog i 20. robotników. Eskortę stanowiło pół sotni pieszych Kozaków z Kubania pod dowództwem Polaka, esauła Jana Pawlewskiego. W Nikolsku zaopatrzoneo się w konie i wozy, zabrano też kilka ton srebra w małych sztabkach na zakupy budynków dla kierownictwa budowy. Cała karawana składała się z 30. wozów. Po 6. dniach przedzierania się przez tajgę ekspedycja dotarła do miasta Ninguta, od którego na zachód rozciągały się tereny jeszcze trudniejsze do sforsowania. Zaczynała się wiosna, a nią roztopy i powodzie. W końcu z początkiem kwietnia ekspedycja dotarła do doliny rzeki Sungari i do miasta Uliangaj leżącego około 21 km od Girynu. Następny postój był w Aczengu, niegdyś stolicy cesarstwa Bohai na terytorium Mandżurii. Sungari oczywiście wylała i nieliczne chińskie osady znalazły się pod wodą. Inż. Szydłowski bezskutecznie szukał miejsca na pomieszczenie zarządu budowy kolei, aż w końcu pewien Chińczyk doradził mu, aby nabył budynki gorzelni Sian Fan obrabowanej przez hunhuzów i z tego powodu nieczynnej. Zakład ten liczył 30 budynków na ogół w złym stanie, ale nadających się do remontu. Zakupiono więc tą gorzelnię za 450 kg srebra i natychmiast przystąpiono do remontów, aby budynki były gotowe się do przyjęcia kierownictwa budowy kolei oraz innych osób, które miały przybyć statkami, gdy tylko ruszą lody na Amurze i Sungari. Pierwszy z nich " *Święty Innocenty*" zacumował przy prowizorycznej kei 13 maja 1898 roku. Trzy dni później przybył drugi statek "*Błagowieszczeńsk*", na którego pokładzie znajdowali się m. in. zastępca naczelnego inżyniera budowy Ignatius, kierownictwo wydziału budowlanego, pierwsza grupa doświadczonych robotników, pracownicy administracji oraz Kozacy ze Straży Granicznej. Tak narodziło się miasto Harbin. Na stanowiskach kierowniczych w Kolei Wschodnio-Chińskiej pracowało wielu Polaków. Inżynier Szydłowski po wykonaniu swego zadania założenia podwalin pod nowe miasto nad rzeką Sungari, wyjechał wraz inżynierem Kierbedziem, wiceprzewodniczącym Towarzystwa Kolei i głównym inżynierem budowy kolei Aleksandrem Jugowiczem, na rekonesans budowy linii południowej wiodącej z Harbina do Port Artur i Dalniego. Tam też pozostał kierując budową środkowego odcinka tej linii w rejonie miasta Liaojiang. Jugowicza podejrzewano o pochodzenie

polskie lub serbskie, on sam kształcił się w Anglii i mówił po rosyjsku z wyraźnym akcentem brytyjskim. W latach 1882-89 był on głównym inżynierem budowy Kolei Rizańsko-Urałskiej. Tam też pracował Sergiusz Ignatius, który został zastępcą Jugowicza w Mandżurii. Natomiast faktycznym prezesem Zarządu Kolei w latach 1895-1903 był inż. Stanisław Kierbedź, gdyż nominalnym prezesem był ambasador chiński w Petersburgu.

Szczególnie zasłużył się Kolei Wschodniochińskiej inżynier Seweryn Wachowski. I on był zastępcą Jugowicza, ale wcześniej zaprojektował jeden z najtrudniejszych i najdłuższych odcinków linii zachodniej prowadzącej od granicznej stacji Mandżuria do Harbina. To jemu powierzył inż. Kierbedź zorganizowanie floty handlowej Kolei Wschodniochińskiej. W tym celu został on delegowany do Belgii, gdzie zawarł kontrakt na budowę specjalnie dla tej floty budowanych statków oraz barek o niewielkim zanurzeniu, nadających się do wykorzystania na rzece Sungari. Statki te dostarczono w częściach do Władywostoku, stamtąd koleją do Imanu Ussuryjskiego, gdzie były montowane, załadowywane towarami i wysyłane drogą wodną do Harbina. W stosunkowo krótkim czasie inż. Wachowski zdołał uruchomić 18 statków, 4 kutry motorowe, 40 barek stalowych i 20 barek drewnianych oraz pogłębiarkę.

Naczelnikiem budowy linii południowej Kolei Wschodnio Chińskiej był Polak Teofil Hirszman, a innym pionierem był inż. Stefan Offenberg. Kierował on budową bardzo trudnego odcinka od Gór Chingańskich do rzeki Nonni. Aleksander Niewiarowicz pracował pod bezpośrednim zwierzchnictwem innego Polaka, inżyniera Karola Webera. Był on początkowo naczelnikiem wydziału zakupów materiałów leśnych, potem powierzono mu budowę odcinka kolei w pobliżu Harbina. Do tego miasta masowo ściągali Polacy z całej Syberii, gdyż można było liczyć na pracę przy budowie kolei. Byli to inżynierowie i technicy wcześniej zatrudnieni przy budowie Kolei Transsyberyjskiej i inni fachowcy z branży kolejowej, którzy niegdyś dobrowolnie wyjechali na Syberię i chcieli nadal pracować w swojej specjalności. Wszyscy oni korzystali z pierwszeństwa zatrudnienia przy budowie Kolei Wschodnio Chińskiej. Wśród Polaków pracujących na budowie kolei w Mandżurii znaczny odsetek stanowili także zesłańcy polityczni, którzy trafili na Syberię głównie po upadku powstania styczniowego w roku 1864 i w latach następnych. Ludzie nie mający przygotowania technicznego i stażu pracy

na Kolei Transsyberyjskiej mogli się zatrudniać głównie, jako pracownicy niewykwalifikowani. Po zakończeniu budowy poszukiwali oni zatrudnienia, jako robotnicy torowi, zawiadowcy, kasjerzy na nowych liniach dalekowschodnich.

3

Tej nocy, kiedy to statek płynął przez cieśninę Malakka Aleksandrowi przyśniła się blond włosą piękność, Agafia. Poznał ją w roku 1871 w Braiłowie na Ukrainie, gdzie jego ojciec pracował przy rozbudowie miejscowej cukrowni. On sam zajmował się werbowaniem robotników, dostarczaniem prowiantu i prowadzeniem księgowości firmy. Obciążenie tymi obowiązkami było tak duże, że jego ojciec zgodził się zatrudnić młodego urzędnika Lewickiego do pomocy w pracach biurowych. 15 czerwca poszedł Aleksander z Lewickim do kościoła na mszę i tam ujrzał po raz pierwszy Agafię. Jej uroda nim wstrząsnęła, niemal natychmiast zakochał się w dziewczynie. Była niskiego wzrostu, długie, blond włosy zaplatała w warkocze, ubrana była w skromną, brązową suknię. Od Lewickiego dowiedział się, że nazywa się Agafia Oleksiejewa i mieszka przy ulicy Pod łąką wraz ze swoją matką wdową i siostrą Marysią. Mieszkały one w niewielkim domku, który nie stał przy samej ulicy, ale nieco na uboczu. To była pierwsza miłość Aleksandra nic dziwnego, że była głęboka i szalona. Kiedy Jan Niewiarowicz zorientował się, jaka to gorączka trawi jego syna, zabronił mu kategorycznie dalszych spotkań z Agafią. Zrozpaczony chłopak (wówczas mający lat 17 i pół) pisał listy i mimo zakazu wymykał się na spotkania z ukochaną w nocy. Już w dojrzałym wieku Aleksander nadal przechowywał listy otrzymane od swojej pierwszej miłości. Nic więc dziwnego, że często śnił o niej, gdyż głęboko zapadła mu w serce i w pamięć ta rosyjska krasawica. Dopiero zakończenie remontu cukrowni i wyjazd z Braiłowa na początku roku 1874 doprowadziły do ostatecznego rozstania zakochanych. Aleksander nie zapomniał jednak o niej i często wracał pamięcią do tych młodzięcych lat i do wielkiej miłości w małym miasteczku na Podolu. Były też bardzo traumatyczne przeżycia związane tą miłością. Jan Niewiarowicz nie mogąc sobie poradzić z synem poprosił o pomoc księdza wikariusza miejscowej parafii, z którym był zaprzyjaźniony. Ten wezwał młodzieńca na plebanię, zamknął drzwi na

klucz i zaczął go przekonywać, że przecież ta dziewczyna to Rosjanka, a on Polak. Nie można nic z nią planować, gdyż ona biedna, a rodzina Niewiarowiczów zamożna. Po perswazjach przyszedł groźby. Jak się Aleksander do woli ojca nie dostosuje, to po mszy ludzie miejscowi go pochwyć i linami od dzwonów srode wychłostają. W końcu księżulek na krucyfiks kazał Aleksandrowi przysięgać, że już nigdy się z Agafią nie spotka. Tego było już za wiele! Zerwał się młodzieniec na równe nogi, podbiegł do drzwi, klucz przekręcił i pognął jak szalony do domu.

Od rana była piękna pogoda, a statek sunął wzdłuż pokrytych palmami wybrzeży Sumatry. Podziwiali je pasażerowie, którzy tłumnie wylegli na pokład mimo wielkiego upału i wilgotności. Wieczorem było już trochę chłodniej, podróżni zabawiali się grą na różnych instrumentach i głośnymi śpiewami. O 22.00 część z nich wyniosła swoje koce i poduszki na pokład i tam układała się do snu. W kabinach było, bowiem zbyt duszno i nadal gorąco. Na pokładzie też przygotował sobie poślanie Aleksander, nie mógł jakoś zasnąć, gdyż wokół panowała dziwna cisza. Słyszał tylko odległe dźwięki obracającej się śruby okrętowej. Nie widać było gwiazd, gdyż niebo było pokryte ciemnymi chmurami, a powietrze było duszne, niedające ochłody. Coś wisiało w nieruchomym, jakby zastygłym powietrzu. Może nadchodzi częsta tutaj burza tropikalna, pomyślał Aleksander zasypiając. Wszystkich obudził rozzwierający uszy ryk syreny okrętowej, a w chwilę potem rozległy się grzmoty i na pokład runęły strugi wody deszczowej, ciepłe, nagrzane strumienie spadały na miotających się w panice pasażerów. Statek zaczął się gwałtownie kołysać na fali, a w dodatku otoczyła go gęsta mgła ograniczając widoczność do zera. Była bowiem 1.00, noc nadal ciemna i nieprzenikniona. Dlatego syrena co pół minuty dawała krótkie sygnały, aby uniknąć zderzenia z innym statkiem. Podróżni popędzili przerażeni do swoich kabin gubiąc w ciemnościach swoje rzeczy. A w kajutach wszystkie luki, bulaje i przewody wentylacyjne zamknięte z powodu wysokiej fali. Zaduch straszny, w dodatku część pasażerów zaczęła chorować, co spotęgowało smród i brak tlenu do granic wytrzymałości. Dopiero po dwóch godzinach burza minęła, można było uchylić bulaje, choć statek nadal kołysał się na wzburzonym morzu. Niektórzy zasnęli, a ci schorowani przesiedzieli całą noc nie mogąc zasnąć. Ranek wstał pogodny i śladu nie zostało po nocnym huraganie.

Wieczorem 25 maja s/s "Włodzimierz" rzucił kotwicę na redzie portu w Singapurze w oddaleniu 7-8. kilometrów od wejścia. Nawet miejscowi piloci nie odważyliby się wprowadzać do portu tak dużego statku w nocy, gdyż podejście było wąskie i niebezpieczne.

O 5.00 rano przyplłynął pod burtę statku niewielki parowiec, którym przyjechał singapurski pilot i wprowadził "Włodzimierza" do portu. 26 maja o 8. statek zacumował w Singapurze. Pasażerowie 1. i 2. klasy z niecierpliwością oczekiwali na wyjście na ląd po blisko dwóch tygodniach spędzonych na morzu.

Singapur leży nad rzeką o tej samej nazwie. W końcu XIX. wieku przepływał tam potok, którego brzegi-zachodni i wschodni-łączył mały mostek. Rzeka była sposób wschodni zatłoczona niezliczoną ilością prau i sampanów. W mieście nie ustawał gwar i tłok w dzielnicy handlowej. Hałas potęgowały tramwaje parowe wprowadzone w roku 1885. Kursowały one z częstotliwością sześć razy na godzinę generując ogłuszający stukot, brzęczenie i gwizdy.

Singapur został wydzierżawiony w 1819 roku, jako placówka handlowa od sułtanatu Johor przez Kompanię Wschodnioindyjską. W roku 1826 roku Brytyjczycy kupili Singapur od sułtana. Był odtąd wykorzystywany głównie, jako brytyjska baza morska. Od 1867 stanowił część brytyjskich kolonii zwanych Straits Settlements. W latach 1888- 89 roku pływał do portu singapurskiego kapitan angielskich statków handlowych British Merchant Marine Józef Conrad-Korzeniowski, znany w świecie anglosaskim, jako Joseph Conrad (1857-1924), wybitny brytyjski pisarz marynista pochodzenia polskiego. W Singapurze zachorował i spędził 6 tygodni w miejscowym szpitalu dziewięć lat przed przybyciem tam Aleksandra, który był o trzy lata starszy od pisarza. Tu Conrad otrzymał swoje pierwsze dowództwo.

Zwiedzanie Singapuru w końcu XIX. wieku mogło się skończyć spotkaniem z tygrysem. Zaraz za portem zaczynała się dzielnica chińska, a potem był spory obszar terenów niezabudowanych pokrytych miejscami roślinnością typową dla dżungli. Krajowcy unikali tego szlaku po godzinach pracy, gdyż z kęp roślinności potrafił tam w biały dzień wyskoczyć tygrys i napaść na samotnego przechodnia. Ostatni taki przypadek w obrębie miasta zdarzył się w roku 1906. Grupa kolejarzy udająca się na zwiedzanie Singapuru nie ryzykowała zbyt, gdyż skorzystali oni z bardzo tanich rykszy na tym dość długim, bo 5. kilometrowym odcinku. Miasto

zatłoczone, ale ulice czyste, handel kwitnie na każdym kroku prosto na chodnikach. Chińscy kucharze tam właśnie przyrządzają potrawy dla swoich rodaków

Kobiety tutejsze brzydkie, szerokie twarze, wystające kości policzkowe, duże nosy. Ubrania noszą szerokie z kolorowego jedwabiu, kaftany z długimi do ziemi rękawami, włosy z czoła przyczesane do tyłu i spięte szpilkami. Miasto całe leży wśród gęstego, podzwrotnikowego lasu, wzdłuż ulic aleje ogromnych drzew, rozłożystych, gęstych, niektóre obsypane precudnymi kwiatami. Drogi i ulice są gładkie i równe, jak po stole. W Europie tak pięknych dróg nie widuje się, ponadto są one starannie utrzymywane. Dzień i noc pracują na nich pónadzy Hindusi. Singapur słynął ze sprzedaży bardzo tanich muszli, masy perłowej i innych darów morza. Były tam najpiękniejsze muszle różnych kolorów i koralowce, można było kupić ogromny kosz za 50 kopiejek, który w Europie kosztowałby 15-20 rubli. Wraz ze swymi towarzyszami Aleksander odwiedził słynny singapurski ogród botaniczny założony w roku 1822 przez sir Stamforda Rafflesa. W 1859 roku został on przeniesiony na miejsce, w którym znajduje się do chwili obecnej. Były tam nie tylko rzadkie drzewa, krzewy i kwiaty, ale także wiele miejscowych zwierząt ze słońcami i tygrysami włącznie. Następnym miejscem wartym zwiedzania było miejscowe muzeum archeologiczne z ciekawymi zbiorami z Azji, a nawet z Afryki. Angielska policja na ulicach używała rzemiennych biczów myśliwskich i często brutalnie biła Chińczyków i Malajów za najdrobniejsze przewinienia. Po dwóch dniach postoju statek opuścił Singapur i skierował się do Nagasaki. Oznaczało to 12 kolejnych dni na Morzu Południowochińskim i dalej Wschodniochińskim, które oblewało Japonię od południa. Rejs był uciążliwy z powodu tropikalnych upałów, które wywoływały różne choroby wśród pasażerów. Prawie wszyscy dostali wysypki niczym nie różniące się od odry, a u niektórych wystąpiło owrzodzenie powodujące nieznośne cierpienia. Całe ciało swędzące i obolałe, ludzie ledwo co jedli, byli zupełnie bez apetytu. Nie było gdzie się schronić przed upałem, gdyż noc nie dawała żadnej ochłody. Ubrania, pościel przesiąknięte wilgocią, niczego nie dało się wysuszyć mimo gorejącego na niebie słońca. Przez dwa dni wisiła na pokładzie wyprana bielizna Aleksandra i nadal była mokra. Metalowe przedmioty rdzewiały w oczach, zegarki przestawały funkcjonować w tej atmosferze niczym w łaźni parowej. Na dodatek na statku strasznie rozmnożyły

się szczury, które dodatkowo pognębiły cierpiących od upałów i wysokiej wilgotności powietrza pasażerów. Kiedy Aleksander pewnego wieczoru zajął pod swoją koję ze zgrozą stwierdził, że jego nowe kamasze, za które zapłacił 7 rubli, są niemal całkowicie pożarte przez wygłodniałe gryzonie. Innym podróżnym szczury pocięły walizy, a nawet ubrania. Podobnie jak jego koledzy Aleksander spał na pokładzie, gdyż w kabinie było zbyt gorąco. Przez blisko tydzień można było podziwiać niesamowite zachody słońca, kiedy to złoty kolor nieba przechodził w purpurowy potem w zielony, niebieski, a następnie wszystkie łączyły się w wielobarwną tęczę zajmującą połowę horyzontu. Potem widać było jasny Krzyż Południa, a około 2.00 wschodziła Wenus, większa i jaśniejsza, aniżeli na półkuli północnej. Pod koniec tego etapu rejsu klimat wyraźnie się zmienił, zrobiło się nieco chłodniej, ale ciągle było to 30 stopni Celsjusza. Wystąpiły mgły, parowiec musiał zwolnić i płynąc dawać, co pół minuty, sygnały swoją syreną. 6. czerwca na horyzoncie zarysowały się brzegi wysp japońskich, a o 8.00 statek wpłynął w otoczoną wysokimi wzgórzami zatokę u końca której był port Nagasaki.



7. Panorama portu w Nagasaki

Po godzinie rzucono kotwicę, ale w sporej odległości od brzegu. Nie było to żadną przeszkodą, gdyż pod statek podpłynęło mnóstwo oryginalnego kształtu łódek, które za niewielką opłatą przewoziły chętnych do portu.

Nagasaki kiedyś zwało się Hirado. W czasach izolacji Japonii od 1639 roku port ten był jedynym oknem na świat dla tego kraju. Przez faktorię Dejima płynęły towary statkami portugalskimi, a potem holenderskimi i chińskimi. Przez kilkadziesiąt lat po zniesieniu izolacji (do 1903 r.), na mocy wymuszonego traktatu Rosja utrzymywała w Nagasaki bazę swojej dalekowschodniej floty wojennej. W sierpniu 1945 zrzucono na Nagasaki bombę atomową. Zbombardowane miało zostać inne miasto, ale ponieważ było ono zasłonięte przez chmury zdecydowano się zrzucić ją na cel rezerwowo, czyli na Nagasaki.

Postój w tym porcie przewidziano na dwie doby, zatem kolejarze ochoczo wyruszyli na zwiedzanie miasta. Ulice bardzo wąskie, domki drewniane, przeważnie piętrowe. Na dole sklepy i warsztaty rzemieślnicze, a na piętrze mieszkania. Dziwne to zaiste pokoje niczym pudełeczka. Prawie bez mebli i bez pieców, podłogi wysłane dywanami lub matami z bambusa. Sufity w nich tak nisko, że Europejczyk z trudem może się tam wyprostować. Na środku stoi kociołek z żarem, gdzie parzy się herbatę, a jednocześnie stanowi źródło ciepła. Przed wejściem trzeba obowiązkowo zdjąć obuwie, wchodzi się tylko w skarpetkach. Ruch i gwar na tych wąskich uliczkach panował wielki. Kobiety pracowały tam na równi z mężczyznami w sklepach, jadłodajniach, a nawet ciągnęły ryksze biorąc tylko 20 kop. za godzinę ciężkiej pracy. Dorożek konnych oraz transportu towarów przy pomocy koni widać tam nie było, choć konie występowały, a także bawoły azjatyckie. Jednak zwierzęta te przenosiły towary jedynie na swoich grzbietach. Wielkie wrażenie na Aleksandrze zrobiła zawsze uśmiechnięte i miłutkie kobiety japońskie. Ich pozycja społeczna była w tych czasach bardzo niska. Kiedy zwiedzający miasto kolejarze trafili na bazar stał tam ojciec oferujący sprzedaż własnej córki, która miała zaledwie 13 lat. Za samo odebranie dziewictwa ten straszny handlarz żądał 5 dolarów, a za pierwszy rok "używania" 25\$. Jeden z kolejarzy dla żartu zaczął się targować z rajfurem, a w końcu zrobiono zbiórkę i 15\$ wręczono dziewczynie. Ta zrozumiała, że została kupiona i ze słodkim uśmiechem pytała, któremu z nich ma teraz służyć. Pieniądze natychmiast oddała ojcu. Wielkie było jej zdziwienie, kiedy wyjaśniono, iż nikt jej kupować nie zamierza, ma być wolna i pozostać niewinna. Dla wszystkich było jednak jasne, że kiedy tylko się oddała Japończyk i tak przehandluje swoją córkę. Nabywcami byli głównie marynarze różnych narodowości, którzy w ten sposób kupowali sobie tymczasowe

żony. Zawierano formalną umowę, co umożliwiło legalny wywóz zakupionej dziewczyny z Japonii po uiszczeniu niewielkiej opłat urzędowej. Z tym haniebnym procederem walczyli misjonarze chrześcijańscy, ale z niewielkim powodzeniem. Kiedy Aleksander ze swymi towarzyszami zwiedzali miasto napotkali samotnie idącą, piękną i dostatnio ubraną Japonkę. Za nią maszerowała służąca niosąca jej dwuletnie dziecko. Jeden z młodszych kolejarzy zaczepił ową kobietę i na migi zaproponował pójście z nią do łóżka. Ku zaskoczeniu wszystkich Japonka bez wahania wyraziła zgodę na miłosne spotkanie sam na sam w jej domu. Poleciała służącej, aby udała się z dzieckiem do domu i przygotowała pokój na wizytę młodego Polaka, który zwał się Niewiadomski. Swoją historię opowiedział on Aleksandrowi po powrocie na statek. Kobieta, z którą spędził kilka upojnych godzin, była żoną miejscowego naczelnika poczty. Urzędnik ten udał się do Tokio w ważnych sprawach służbowych, a w tamtych czasach podróż mogła potrwać nawet kilka tygodni. Obyczaj tego kraju zwalnia w tym czasie żonę z obowiązku dochowania wierności nawet wtedy, gdy małżonków łączy prawdziwe uczucie. Znajduje sobie wówczas opiekuna, lub-jeśli jest atrakcyjna-on znajduje ją i zamieszkują razem. Po powrocie z podróży mąż dziękuje amantowi za opiekę, a ten opuszcza dom swojej sromianej wdowy. Jeśli owocem takiego związku jest dziecko, wówczas opiekun musi je zabrać po porodzie, względnie płacić alimenty w formie jednorazowej daniny pieniężnej lub w ratach rocznych. Ich wysokość określa zwyczaj lub wcześniejsza umowa z mężem. Jak widać jednak z opisanego przypadku taka kontraktowa miłość zastępowana była dosyć przypadkowymi kontaktami z cudzoziemcami, widocznie atrakcyjnymi dla kobiet japońskich. W tym portowym mieście działał znany mistrz tatuażu Jogasaki doskonale znany wszystkim mieszkańcom imperium rosyjskiego z tego powodu, że swego czasu wytatuował smoka na piersi cara Mikołaja, kiedy ten był jeszcze następcą tronu. Aleksander był już zdecydowany na pamiątkowy tatuaż u tak szeroko znanego mistrza japońskiego. Wpierw na lewej ręce zaczął powstawać symbol "*Wiara-Nadzieja-Miłość*", a nieco niżej dwie splecione ręce małżonków z napisem "Japonia 1897". W środku symbolu miłości, czyli serca, znajdowały się litery A.Z. oznaczające imiona Aleksandra i Zosi, a wokół czarny wieniec. Na prawej ręce naszego podróżnika powstał miecz przebijający rękę z czerwonymi bryzgami krwi.



8. Tatuaż Aleksandra wykonany w Japonii

Wielobarwny, artystycznie wykonany tatuaż bardzo się kolejarzom podobał i nad ich rysunkami pracowali już asystenci mistrza Jogasaki. Wpierw cienkim pędzelkiem powstawał szkic podług gotowego wzoru, a następnie wiązką 6-8 igieł nakłuwano skórę wprowadzając barwniki przez blisko dwie godziny w zależności od stopnia skomplikowania wzoru. Po tej operacji przez dwa dni ręka była spuchnięta i obolała, kolejnego dnia zeszła skóra, a czwartego dnia wszystko się pięknie wygoiło. Pozostała pamiątka na całe życie, pierwszy i ostatni tatuaż Aleksandra.

Czasu wolnego było w Nagasaki pod dostatkiem, więc kolejarze odwiedzali liczne świątynie japońskie podziwiając posągi z brązu i malowidła. Obejrzeni położony na zboczu stromej góry cmentarz pełen bogato zdobionych grobowców. Po południu cała grupa Polaków udała się do teatru, ale nic z tekstu granej właśnie sztuki nie dało się zrozumieć. Przedstawienia zaczynały się o 9.00 rano i trwały do 6.00 po południu bez żadnych przerw. Widzowie przynoszą więc ze sobą posiłki i tam jedzą tak śniadanie, jak i obiad czy kolację. Bywa, że po posiłku ucinają sobie drzemkę niewiele tracąc z granego w ospałym tempie przedstawienia.

W tej sztuce występowali samuraje, część aktorów udawała półnagich dzikusów, których wojownicy nieśpiesznie ujarzmiali. Po kilku godzinach oglądania i drzemki kolejarze opuścili ów przedziwny teatr i udali się do portu, aby zwiedzić pewną wysepkę z bogatą historią. Wynajęta łódź zawiozła całą grupę na Takashimę znaną, jako wyspa skazańców. Tylko w jednym miejscu można było przycumować do małego pomostu, a następnie trzeba było wspinać się pod górę, gdyż wyspa

miała bardzo strome, skaliste brzegi. Jej historia wiąże się z próbami wprowadzenia chrześcijaństwa w Japonii przez misjonarzy europejskich. W 1549 r. przybył do Japonii pierwszy misjonarz, św. Franciszek Ksawery. Rozpoczynając pracę misyjną, próbował chrystianizować Japonię "od góry", wychodząc ze słusznego i wielokrotnie sprawdzonego założenia, że jeśli się nawróci możnowładca, to za nim pójdą jego poddani. Św. Franciszek pozyskał wprowadzić dla wiary daimio (feudalnego księcia) w zachodniej Japonii, ale zabiegi o kontakt z szogunem (rządcą Japonii) w Kioto nie przyniosły rezultatu. Św. Franciszek udał się następnie do zachodniej Japonii, do Yamaguchi, i tam spędził większą część swego ponad dwuletniego pobytu w Japonii. Około 500 Japończyków nawróciło się na wiarę chrześcijańską. Za świętym zaczęli przybywać inni misjonarze hiszpańscy i w krótkim czasie powstało kilka ośrodków chrystianizacji Japonii. Na jesieni 1551 r. Św. Franciszek opuścił Japonię, pragnąc udać się do Chin, aby tam rozpocząć pracę misyjną, ale tuż przed dotarciem na ląd chiński zmarł na wyspie Sanchan. W roku 1587 szogun Toyotomi Hideyoshi wydał dekret nakazujący wszystkim misjonarzom opuścić Japonię oraz zakazujący wyznawania religii chrześcijańskiej pod karą śmierci. W ten sposób rozpoczęło się prześladowanie chrześcijan, w okrutny sposób mordowano zarówno Japończyków jak i cudzoziemców. Między innymi w 1743 r. poniósł śmierć męczeńską polski jezuita Wojciech Męciński. W Nagasaki chrześcijan zrucano do morza z tej właśnie wysepki z wysokości 40-60 metrów po zadaniu im wcześniej wymyślnych tortur. Z pierwszego okresu prześladowań 26 męczenników w Nagasaki zostało kanonizowanych w 1862 r. W kilka lat później 205 męczenników z XVI wieku zostało beatyfikowanych. Wreszcie, kilka lat temu ukończono proces beatyfikacyjny 188 męczenników z przełomu XVII i XVIII wieku. Chrześcijanie ukrywali się ze swoją wiarą, zwłaszcza w Nagasaki i okolicy. Chrzczili potajemnie swoje dzieci, uczyli ich katechizmu, w ukryciu zbierali się na wspólne modlitwy. Pod koniec 1637r. chrześcijanie na półwyspie Shimabara (na południe od Nagasaki) chwycili za broń przeciwko prześladowcom, ale zostali okrutnie wymordowani. Prześladowania trwały przez ponad 200 lat. Chrześcijanie w Nagasaki przetrwali okres prześladowań aż do okresu Meiji i otwarcia się Japonii na świat. W połowie XIX wieku udali się do Nagasaki misjonarze francuscy i wystawili tam mały kościół. Wówczas ukryci chrześcijanie skontaktowali się z nimi i wybadawszy, czy utrzymują łączność z Kościołem Rzymskim, wyznali, że są tej

samej wiary. Wyspa skazańców w końcu XIX wieku nadal była miejscem kaźni, ale ginęli tam liczni przestępcy pospolici, chociaż czasem także polityczni. Ledwie dzień wcześniej został tam strącony ze skały z kamieniem u szyi pewien skazany Japończyk.

8 czerwca statek miał już zabunkrowany węgiel i pobrane zapasy na dalszą podróż. Już tylko trzy doby dzieliło podróżników od portu docelowego, którym był Władywostok. Morze było spokojne, z pokładu można było podziwiać liczne wieloryby, które jednak utrzymywały spory dystans od parowca. Oczywiście o ile akurat rozproszyła się mgła, która otaczała parowiec przez większą część doby. W końcu na horyzoncie pokazał się ląd i widok na port Władywostok.



9. Panorama portu we Władywostoku-przełom XIX i XX w.

Zaczął się wielkie pakowanie osobistych rzeczy i pościeli do kufrów. Statek stanął na kotwicy 3 mile morskie od wejścia do portu, przyplłynął do niego mały kuter parowy z liczną ekipą urzędników w skład której wchodził: lekarz portowy, celnicy, oficerowie z komendy portu, piloci oraz żandarmi. O 11.00 podano ostatni obiad na pokładzie statku, który wolno manewrował w kierunku miejsca zacumowania przy nabrzeżu portu. Po odprawie paszportowej kolejarze z bagażem podręcznym zeszli na ląd.

Władywostok jako miasto nie cieszył się dobrą opinią. Położony na krańcach imperium carów był właściwie wielką bazą wojenną z garnizonem liczącym blisko 20 tysięcy żołnierzy i marynarzy i tylko 14. tysiącami cywilnych mieszkańców. A wśród nich dominowali Azjaci, czyli Chińczycy, Koreańczycy i Japończycy. Rosjanie w tym konglomeracie stanowili mniejszość, ale to oni nadawali ton i faktycznie rządili w tym mieście nazwanym od "władania wschodem". Biali mieszkańcy byli w 90% przestępcami, którzy po odbyciu katorgi osiedlali się nie całkiem dobrowolnie w tym mieście. Dlatego we Władywostoku rządził nóż, rewolwer i pięść. Nikt rozsądny nie wychodził na ulice tego miasta bezprawa po godzinie 8.00 wieczorem. Szynki i karczmy były pełne pijanych byłych skazańców, którzy wszczynali bójki najczęściej kończące się krwawo. Ulice były patrolowane przez wojsko, ale żołnierze nie spieszyli się z interwencjami obawiając się o swoje życie. Rankiem na ulicach znajdowano codziennie kilka trupów lub dogorywających ludzi. Ulice były co prawda oświetlone lampami naftowymi, ale niezmiernie rzadko. Jedna lampa była oddalona od drugiej o kilkaset metrów, a więc faktycznie panowały ciemności sprzyjające krwawym napadom i porachunkom.

Chłodny, monsunowy klimat powoduje częste deszcze i zamglenia, słońce wychodzi zza chmur rzadko. Przez pierwsze osiem dni pobytu Aleksandra deszcz padał bez chwili przerwy.

Dopiero w roku 1903 miasto uzyska połączenie kolejowe z Moskwą, stąd konieczność wielotygodniowych podróży morskich i problemy z zaopatrzeniem ludności w podstawowe artykuły spożywcze. Mięso było bardzo drogie po 25-30 kopiejek za funt. Ziemniaki i warzywa sprowadzane były z Chin i Japonii w związku z czym, także kosztowały odpowiednio. Butelka mleka kosztowała 30-50 kopiejek, a funt cukru 30 kop. Ceny te szokowały kolejarzy, gdyż przydzielone im środki na utrzymanie topniały bardzo szybko. Problemem było także samo zakwaterowanie, gdyż ceny hoteli były horrendalnie wysokie. W końcu udało im się wyszukać ostatni wolny pokój w zajeździe ostatniej chyba kategorii, gdzie każdej nocy budziły ich odgłosy awantur, bójek, a czasami strzałów z broni palnej. Mieszkał Aleksander z kolejarzem Ostrowskim i technikiem Sapoźnikowem w niewielkim,

zawilgoconym pokoiku. Próżno palono w piecu, gdyż wtedy pokoik wypełniał się parą o bardzo nieprzyjemnym odorze. Buty i ubrania w kufrach zaczęły pokrywać się pleśnią, woda leciała ciurkiem po ścianach tej okropnej kwatery wycenionej po 3 ruble za dobę. Za skąpe porcje wyżywienia płacono 4-5 razy więcej, aniżeli za obfite posiłki w Rosji. Za 60 kopiejek dostawało się tutaj malutki spodeczek lury zwanej barszczem lub rosółem, do tego drugie danie z ziemniakami i miniaturową porcyjką żylastego mięsa. Na krańcach imperium rosyjskiego tylko ryby i herbata były tańsze, aniżeli w Moskwie czy Saratowie. Funt herbaty kosztował 30 kopiejek, a 2 ruble w Rosji, podobnie wyśmienite ryby po 5-20 kop. najlepsze gatunki, co ratowało nieco wygłodzone żołądki kolejarzy.

Oprócz byłych skazańców we Władywostoku mieszkało wielu carskich urzędników, natomiast kobiet było bardzo mało. Czasami można było spotkać na targowisku służącą wyższego urzędnika, ale generalnie było to miasto mężczyzn. Z rzadka widywało się żony lub kochanki oficerów lub urzędników. Na 10 tysięcy mężczyzn przypadało mniej niż 4 tysiące kobiet, nic dziwnego więc, że powodzeniem cieszyły się liczne domy rozpusty.

Stragany i drobny handel były w rękach Chińczyków lub Koreańczyków. Oni też pracowali na licznych budowach w mieście i poza nim. Rosjanie nie brudzili sobie rąk taką pracą. Byli głównie dorożkarzami, dozorcami składów portowych i domów czy karczmarzami. Azjaci przybywali wiosną, jako pracownicy sezonowi, w większości bez swoich rodzin, i pracowali w porcie przy załadunku i wyładunku statków, prowadzili ryksze, byli malarzami, tragarzami, prowadzili też pralnie. Rosjanie bardzo źle traktowali zwłaszcza Chińczyków. Aleksander był świadkiem, jak pijany kacap złapał Chińczyka za warkocz i bez żadnej przyczyny rzucił go w błoto. Ten szybko się pozbierał i uciekł. Koreańczyk w takiej sytuacji mógłby wyjąć nóż. Różnili się oni od Chińczyków strojami. Szyli kaftany z jednolitego materiału, rodzaju dość grubej, pikowanej wata, białej tkaniny. Spodnie bardzo szerokie typu szarawary, pantofle rodzaju chińskiego czarne lub białe. Czapki nie noszą, ale też nie golą zarostu, jak mają to w zwyczaju Chińczycy. Łatwo zatem ich odróżnić, choć kobiety koreańskie noszą się podobnie. Brody Koreańczyków nader rzadkie, ledwo kilka pęczków włosów. Warkoczyki też noszą, ale zaplecione wysoko na głowie tak, że wyglądają jak ciemny róg. W środek takiego koka wkładają amulet, czasem jest to kamień szlachetny. Nic dziwnego, że miejscowi Rosjanie wiedząc o tym mordują nieszczęsnych Azjatów licząc na bogaty łup. Ci natomiast będąc w stałym zagrożeniu nie poruszają się wieczorami samotnie, noszą też ostre, zakrzywione noże dla obrony.

Władywostok nie oferował swoim mieszkańcom żadnych rozrywek. Nie było parków, ani zabaw publicznych. Jedyne klub oficerski dostępny także dla cywilów

cieszył się złą sławą, gdyż często dochodziło tam do strzelanin. Pijani oficerowie chętnie sięgali po broń podobnie, jak cywile, wśród których nie brakowało przemytników, poszukiwaczy złota, traperów i wszelkiego rodzaju awanturników. Azjatom wstęp do tego klubu był zabroniony. Mieli one swoje spelunki, w tym liczne palarnie opium. Była też "kafe-szantan", prowadzony przez Chińczyków lokal rozrywkowy z występami artystów i hazardem, ale Europejczycy bywali tam rzadko.

W tym czasie istniała już solidna cerkiew zbudowana w tradycyjnym stylu z wieloma kopułami. Niedaleko od cerkwi usadowiły się dwie pagody-japońska i chińska. Stał też skromny kościół luterański i podobny do niego kościółek katolicki. Ten ostatni to rodzaj długiego baraku z wieżyczką i krzyżem, którego połowę stanowiły mieszkania dla proboszcza i "*guardiana*". Był to najprawdopodobniej zakonnik franciszkanin lub też pracownik cywilny parafii władywostockiej. Obejmowała ona swoim zasięgiem ogromny teren (Kraj Amurski, Sachalin i część Syberii północnej) i dlatego proboszcz przez pół roku objeżdżał swoją parafię, a drugie pół roku rezydował we Władywostoku. W drugiej części tego kościoła mogło się pomieścić do 300 osób, zamiast ławek były ustawione krzesła. Była też fisharmonia amerykańska, która miała brzmienie podobne do organów. Kolarze nie zastali księdza, którym w tym czasie był młody (ok. 35 lat) i energiczny oraz doskonale wykształcony duchowny. Był akurat na objeździe swojej bezkresnej parafii. Pomodlili się, więc za pomyślność swojej wyprawy przed ołtarzem z obrazem Matki Boskiej Częstochowskiej. Sapożnikow modlił się sam w cerkwi, jako że był wyznania prawosławnego.

Przymusowy pobyt Aleksandra i jego towarzyszy we Władywostoku miał potrwać około trzech tygodni. Oczekiwano na grupę budowniczych, która wypłynęła z Odessy dwa tygodnie później, inni podróżowali drogą lądową przez Syberię, a jeszcze inna grupa budowniczych przez Stany Zjednoczone. Stamtąd też przyszła morzem spora część zaopatrzenia wyprawy. Były to namioty, broń długa i rewolwery typu Colt, dubeltówki i amunicja. Ponadto siodła typu meksykańskiego oraz tarantasy. Był to rodzaj dużej bryczki o specyficznej budowie podwozia. Rolę resorów pełniły długie, elastyczne drągi (legajzy), na których kładziono nadwozie. Był to pojazd typowo podróżny, uważany za wygodny z powodu leżących miejsc do spania, czterokołowy, z brezentową budą, Taki mały dom na kołach, zawierający wszystko, co niezbędne w wielodniowej podróży. Konie i żywność miano zakupić we Władywostoku. Rząd chiński nie zgodził się na wpuszczenie na swoje terytorium kobiet, a przecież niektórzy z budowniczych zabrali z sobą rodziny. Teraz zmuszeni zostali zostawić je na niepewny los w stolicy Dalekiego Wschodu, gdzie panowało bezprawie, a utrzymać się było bardzo trudno z uwagi na wysokie

ceny żywności i zakwaterowania. Dopiero, kiedy zaczął powstawać Harbin możliwe stało się sprowadzanie całych rodzin do tego miasta kolejarzy. O tym też w kolejnym odcinku z historii budowy.

CEL

Pierwsi budowniczy Kolei Wschodniochińskiej nazywali Rosję Wielką Ziemią. Mandżuria bowiem, po zakończeniu żeglugi po Amurze i Sungari, była całkowicie odcięta od świata. Droga lądowa przez tajgę nie istniała, a połączenie kolejowe otwarto dopiero w roku 1903. Kiedy z udziałem Aleksandra ruszyła budowa kolejnych odcinków kolei oddawano je stopniowo do użytku celem przewozu poczty i zaopatrzenia. Tam, gdzie jeszcze nie było torów kursowały chińskie arby, dwukołowe wozy towarowe. Pierwsza jednak była linia telegraficzna, którą ciągnięto zanim jeszcze powstały nasypy i tory. Bez telegrafu budowa kolei w tak krótkim terminie byłaby niemożliwa. Stanowisko naczelnika służby telegrafu powierzono inżynierowi Imszanieckiemu. Wywiązał się on ze swego zadania znakomicie ciągnąc druty przez nieprzebytą tajgę, przełęcz Chinganu, bagna i szczyty pola.

Już zimą 1898 roku sporządzono plan zabudowy "miasta Sungari", które miało być główną bazą pionierów budujących kolei w bardzo trudnym terenie. Plan sporządził inżynier Konstanty Jokisz z udziałem architekta Ignacego Cytowicza. Jokisz był w tym czasie naczelnikiem Wydziału Budownictwa Zarządu Kolei Wschodniochińskiej.



Fot. polscy inżynierowie: Adam Szydłowski, Konstanty Jokisz i Stanisław Kierbedź
Ustalono lokalizację dworca kolejowego (budynek zaprojektował Cytowicz) oraz miejsce, gdzie miał stanąć most przez rzekę Sungari w jej najwęższym miejscu.



10. Most przez Sungari w Harbinie

Przedstawiciele zarządu kolei, a ściślej mówiąc jej Wydziału Budowlanego, przystąpili do wykupu gruntów pod tory i stacje na przyszłej linii, jeżeli były one w rękach prywatnych. Szerokość pasa wywłaszczenia między stacjami wynosiła 32 metry z jednej strony i 38 metrów z drugiej. Wynikało to z faktu, że początkowo kolej miała być jednotorowa, a drugi tor planowano wybudować później. Na większe stacje kolejowe przeznaczano ok. 55 ha ziemi, a na mniejsze i rozjazdy ok. 33 ha. Natomiast pod budowę miasta Harbina pierwotnie zaplanowano 6 tys. ha. Wywłaszczenia prowadziły mieszane rosyjsko-chińskie komisje, do których przedstawiciele wyznaczał Wydział Wywłaszczeń i Operacji Leśnych kierowany przez Polaka Eugeniusza Daniela.

Mandżuria była w tym okresie słabo zaludniona, a potrzeby siły roboczej do budowy kolei były ogromne. Trzeba było zatem ściągać robotników kontraktowych z północnych Chin, przeważnie z prowincji Szantung i Czyli (obecnie Hebei). Zwerbowani pracownicy zaczęli się osiedlać w Harbinie i z czasem powstała tam dzielnica chińska zwana Fudziandzian. Biorąc pod uwagę potrzeby zaludniających Harbin Rosjan i Polaków książę Stefan N. Chiłkow zainicjował otwarcie spożywczego sklepu kolejowego, który zaopatrywany był z Władywostoku i Chabarowska. Chińczycy nie spożywali mleka, masła, serów, nie wytwarzali też wędlin typu europejskiego. W Mandżurii nie uprawiano pszenicy, chociaż klimat i gleba były odpowiednie. Początkowo sprowadzano więc mąkę z Rosji. Pierwszym kierownikiem sklepu został Jan Haller pochodzący z rodziny zesłańców. W czasie

pobytu w Mandżurii Aleksandra Niewiarowicza w Harbinie zaczęła działać poczta, a także szkoła. W przeciwieństwie do Dzikiego Zachodu tutaj pionierzy przybywali z rodzinami mimo pierwotnych trudności w kwestii wpuszczania kobiet na terytorium Chin. Pierwszą kobietą, która osiedliła się w kiełkującym dopiero Harbinie była żona robotnika torowego Leonowa, która przyjechała z ekspedycją Adama Szydłowskiego. Wkrótce otwarto oddział Banku Rosyjsko-Chińskiego, którym kierował Polak Stanisław Gabriel.

W roku 1899 Harbin miał już zakład fryzjerski oraz hotel dość prymitywnie wyposażony, ale za to bez przerwy z kompletem gości. Powstał też szpital kolejowy i pierwsza cerkiew mieszcząca się w prywatnym domu. Aleksander nie doczekał budowy kościoła katolickiego, który powstał już po jego wyjeździe z Mandżurii w roku 1901.

Na budowniczych kolei czyhały liczne niebezpieczeństwa, gdyż cała licząca 1700 km trasa wiodła przez dzikie, słabo zaludnione tereny Mandżurii. Wielu kolejarzy i chroniących ich żołnierzy zginęło z powodu napaści dzikich zwierząt, głównie tygrysów i niedźwiedzi. W lasach kryły się groźne bandy hunhuzów, chińskich rzeźmieszków, którzy potrafili organizować się w kilkuset osobowe bandy i napadać na konwoje chronione przez wojsko. Dlatego też zgodnie z rosyjski-chińskim porozumieniem i statutem Towarzystwa Kolei Wschodniochińskiej powołano dla jej zabezpieczenia Straż Ochrony Kolei. Dowodził nią pułkownik Aleksander Herngross, były dowódca 4. Zakaspijskiej Brygady Strzeleckiej. Do służby w straży przyjmowano głównie Kozaków, którzy zgłaszali się na wyjazd do Mandżurii, jako ochotnicy. Początkowo były to dwie sotnie Kozaków z Kubania i trzy sotnie z Orenburga. Straż Ochrony Kolei nie nosiła szlifów, a na mundurach oficerskich zastępował je wizerunek złotego smoka. Rosjanie wykorzystali maksymalnie przywileje, jakie dawał im statut Towarzystwa Kolei Wschodniochińskiej. Naczelnik danego okręgu był zarazem jego gubernatorem z pełnomocnictwami, jakich nie miał żaden gubernator w Rosji. Dysponował on własną armią wojsk regularnych w postaci Korpusu Straży Ochotniczej Kraju Przyamurskiego, niezależnie od Straży Ochrony Kolei. Wojsko zapuszczało się w głąb kraju pod pretekstem tępienia band hunhuzów, wykonywano pomiary terenu i sporządzano mapy. W terenie funkcjonował rosyjski sąd okręgowy, rosyjska poczta, a w Harbinie działały instytucje samorządowe podług praw rosyjskich. Władzę chińską reprezentował daoin okręgu Giryn-Bindzian, pełniący funkcję komisarza spraw zagranicznych, ale był on marionetką w ręku wszechwładnego naczelnika kolei.

Wszystkie te środki bezpieczeństwa nie były wystarczające w przypadku masowych buntów i powstań chłopskich. Najbardziej znane i najgroźniejsze

powstanie bokserów (Yihetuan tj. "pięć w imię sprawiedliwości") wybuchło w roku 1900, a 14 czerwca tegoż roku powstańcy zajęli Pekin. Jakie szkody w powstającej Kolei Wschodniochińskiej i w samym Harbinie wyrządziło to powstanie opiszę w ostatnim odcinku z cyklu CEL. Aleksandra nie było już wówczas w Mandżurii, ale on sam ledwie uszedł z życiem z innego buntu, który wybuchł w roku 1897. Jest on mało znany, żaden z historyków opisujących budowę Kolei Wschodniochińskiej nie wspomina o nim. Był jednak faktem, stanowił niejako prelude do ogólnego chińskiego powstania bokserów, choć miał lokalny charakter ograniczony do dwóch prowincji. Pokazał jednak swoją niszczycielską siłę.

17 lipca 1897 roku przychodzi wiadomość, że cała ekipa za trzy dni wyrusza w dalszą drogę, czyli do Mandżurii. Celem jest miasto Bedune, które leży 650 km od Władywostoku i cały ten odcinek większość budowniczych kolei przejedzie konno, w siodle, każdy uzbrojony po zęby. Na szlaku wszakże czyhają liczne bandy hunhuzów, a ekspedycje wiezie wiele cennych rzeczy. Pojedzie więc z nim także oddział regularnej armii liczący 50. żołdatów, a w Chinach dojdzie także eskorta tamtejszego wojska. Z ulgą pożegnali kolejarze ponury, deszczowy Władywostok, gdzie spędzili 6 tygodni. Całą grupą kieruje Naczelnik Wydziału Gospodarczego S.M. Weber, ma on czterech pomocników tzw. starszych agentów. Pozostali to jeden technik kolejowy, trzech starszych i czterech młodszych dziesiętników (brygadystów). Z rzemieślników w wyprawie bierze udział po trzech: kowali, ślusarzy, rymarzy, stolarzy, malarzy i krawców. Jest też sześciu kucharzy, wszyscy są Chińczykami. Jest też poseł chiński z ramienia zarządu kolei, wykształcony w Paryżu zna biegle francuski, słabo natomiast rosyjski. Nosi on stopień pułkownika armii chińskiej i jemu będzie podlegać oddział żołnierzy chińskich ochraniający ekspedycję w tym kraju. Opiekę medyczną zapewni jeden lekarz i czterech felczerów, są też dwaj tłumacze z chińskiego i sekretarz naczelnika Webera. Każdy uczestnik otrzymał dubeltówkę, kordelas i rewolwer Colt. Broń ta służyć miała zarówno do obrony przed bandytami i dziką zwierzyną, jak i do polowania na ptaki czy króliki i zające w celu urozmaicenia menu. Zabrano z sobą zapasy żywności, w

tym mąkę, liczne marynaty i solone mięso. Cała ta ekspedycja z zapasami załadowała się do specjalnego pociągu składającego się z trzech wagonów osobowych 1., 2., i 3. klasy oraz z sześciu krytych wagonów towarowych na bagaże i zapasy. Każdy z uczestników zajmował miejsca w wagonach podług swojej rangi urzędniczej i narodowości, stąd podział tego pociągu aż na 3 klasy. Na stację przybył sam naczelny inżynier Aleksander Jugowicz i jego zastępca Sergiusz Ingacjusz, aby pożegnać ekspedycję. Zobaczymy ich miesiąc później na stacji Grodekowo świętujących uruchomienie ostatniego odcinka Kolei Ussuryjskiej, której budowę rozpoczęto w maju 1891 roku.



11. Zarząd Kolei Wschodniochińskiej w Grodekowie - 16.VIII.1897 r.

Z uwagi na znaczenie strategiczne linia ta w całości była zbudowana przez wojska Nadamurskiego Okręgu Wojskowego i była w 100% zmilitaryzowana. Personel podzielono na umundurowane i uzbrojone bataliony kolejowe obsługujące poszczególne odcinki liczącej blisko 800 km linii. W budowie Kolei Ussuryjskiej znaczący udział mieli fachowcy Polacy. Julian Eberhardt był od roku 1894 naczelnikiem oddziału budowy Kolei Północnoussuryjskiej, natomiast inżynier Ludwik Czajkowski kierował budową południowego odcinka w latach 1895-97. Tenże inżynier po zakończeniu budowy pracował w zarządzie jej eksploatacji, a potem kierował budową Harbinu. Mosty na tej trudnej, górzystej trasie budowała

firma K. Rudzki i ska z Warszawy. Konstrukcje mostów odlewane były w zakładach Rudzki i ska w Warszawie i Mińsku Mazowieckim, następnie koleją transportowano je do Odessy, gdzie przeładowywano je na statki , skąd drogą morską przez kanał Sueski, Morze Arabskie , Ocean Indyjski płynęły do Nikołajewska u ujścia rzeki Amur do morza. Tam ponownie ładowano je na barki i rzeką docierały do odległych nieraz miejsc, nawet ponad 2500km, gdzie z tych stalowych konstrukcji i elementów składano przęsła mostów. Na budowie Kolei Wschodniochińskiej zbudowano 912 stalowych mostów, w tym 7 przez wielkie rzeki azjatyckie, przez potężną Sungari, największy dopływ Amuru o długości prawie 2000 km, która jest piątą co do wielkości rzeką Chin, z dorzeczem prawie dwukrotnie większym od dorzecza Dunaju.

O godzinie 11.00 rozległ się trzykrotny gwizdek lokomotywy i pociąg specjalny ruszył powoli z dworca we Władywostoku kierując się do stacji Nikolsk (obecnie Nikolsk Ussuryjski) odległej o 170 km. Aleksander z zaciekawieniem spoglądał przez okna wagonu 2. klasy, gdyż trasa tej kolei wiodła przez teren górzysty, a więc prowadziła przez wąwozy i tunele charakteryzując się wieloma zakrętami i znacznymi spadkami. Wokoło szumiał dziewiczy las z wielkimi drzewami, głównie liściastymi. Duża ilość opadów i ciepły klimat powodowały, że las ten był pełen kwitnących kolorowo krzewów i kwiatów. Sam Nikolsk powstał, jako miasteczko cywilnych budowniczych kolei oraz osadników. Każdy osadnik mógł tutaj za darmo dostać spory kawał urodzajnej ziemi, osiedliło się też tutaj wielu byłych zesłańców. Za nędzne kopiejki wynajmowali oni do prac polowych Chińczyków i Koreańczyków, a zboże sprzedawali do rządowych magazynów za wysokie ceny. W krajobrazie miasteczka dominuje ogromny gmach koszar zbudowany z czerwonej cegły. W tej fortecy stacjonuje kilka batalionów carskiej armii, których obecność ożywiała nieco tą nędzną miejscinę. Kwitło tam pijaństwo, gdyż osadnicy mając wszystko za darmo oddawali się hulankom i hazardowi. Był to więc rodzaj Dzikiego Zachodu w wersji dalekowschodniej. Pociąg specjalny wtoczył się na stację Nikolsk o godzinie 17.00 i natychmiast przystąpiono do rozładunku bagaży i ekwipunku dla ekspedycji, które złożono w magazynach stacyjnych. Rozbito namioty, gdyż w Nikolsku nie było hotelu i członkowie ekspedycji mieszkali w tym prowizorycznym obozie przez cztery dni. Tyle bowiem czasu zajęło zakupienie

wozów i furmanek oraz 30. koni do jazdy wierzchem. Ostatecznie 25 lipca uformowała się długa kolumna licząca 90 wozów załadowanych zapasami i bagażami, 6 wzmocnionych powozów oraz 20 wspomnianych wcześniej tarantasów do przewozu ludzi. Kto czuł się na siłach siodłał konia i jechał dalej konno, znalazło się takich śmiazków wśród kolejarzy i urzędników blisko 20, konno jechała też eskorta wojskowa. Aleksander miał wtedy już 44 lata, a mimo to zdecydował się na jazdę w siodle. Wydawało mu się, że tak będzie bezpieczniej. A niebezpieczeństw po drodze czyhało wiele. Jeszcze w czasie pobytu w Nikolsku żołnierze skosili leżącą pod miasteczkiem łąkę i ustawili siano w kopy, aby zabrać w drogę paszę dla koni. Jeden z żołnierzy pozostał na noc w małym szałasie na miejscu, aby pilnować zbiorów. Jak się później okazało pod wieczór poszedł on do małego strumyka, gdzie prał swoją bieliznę. W tym czasie znienacka i od tyłu zakradł się tygrys i zaatakował nieszczęsnego wartownika. Młody i silny człowiek walczył rozpaczliwie z drapieżnikiem, widać to było po zostawionych na zroszonym krwią gruncie śladach, ale w końcu musiał ulec. Jego towarzysze znaleźli jedynie zmasakrowaną głowę i nogi od kolan w dół z butami. Jak się okazało była to tygrysica, która zabrała resztę krwawej zdobyczy dla swoich młodych. Żołnierze wytropili legowisko z kilkumiesięcznymi szczeniętami i zabili je na miejscu w odwecie za śmierć kolegi. Wstrząśnięty Aleksander obejrzał pogryzioną głowę i nogi ofiary tygrysa, a potem wziął udział w uroczystym pogrzebie, który odbył się przy zachowaniu ceremoniału wojskowego. Orkiestra zagrała marsza żałobnego i zbita z surowych desek trumna spoczęła na cmentarzu w pobliżu koszar. Szczególnie poruszeni byli Polacy, gdyż żołnierz ten był ich rodakiem i pochodził z guberni lubelskiej, gdzie żyli jego rodzice oraz bracia. Wiadomość o śmierci ich syna i brata dotarła do rodziny po blisko tygodniu, za nią pod koniec roku przyszło skromne odszkodowanie finansowe, gdyż ten straszny wypadek zdarzył się w czasie pełnienia 5. letniej, obowiązkowej służby wojskowej. Dla rekrutów rosyjskich służba wojskowa wynosiła w tym samym czasie 6, a w marynarce 7 lat. Gdyby ów młodzieniec miał żonę i dzieci, to mogliby oni liczyć na znacznie wyższe odszkodowanie ze strony armii carskiej.

26 lipca ekspedycja dotarła do Połtawki, małej granicznej wioski, gdzie mieszkali wolni osadnicy, często byli wojskowi. Straż graniczna była tam nieliczna, gdyż

tereny były słabo zaludnione, a jedyny przemysł szedł ze strony chińskiej w postaci opium. Budowa kolei w tym rejonie zmusiła Rosjan do zwiększenia kontyngentu wojskowego w Połtawce do trzech tysięcy piechurów, kozaków i artylerii. Postój trwał cztery dni, w tym czasie uzupełniono zapasy, można było też wysłać ostatnie listy i telegramy do rodzin, gdyż w tej wsi był urząd pocztowy. Dalej była już tylko dzika Mandżuria pozbawiona tych cywilizacyjnych udogodnień. Linia Ussuryjska biegła dalej-do stacji Grodekowo (od Mikołaja Grodekowa, gubernatora Kraju Przyamurskiego) i Pogranicznaja (miejsowość powstała wokół stacji Grodekowo), ale miała zostać otwarta za miesiąc. I tam właśnie przeniesiono potem przejście graniczne do Chin, natomiast Połtawka straciła swoje znaczenie i podupadła, a potem zniknęła z map. Pogranicznaja stała się potem miejscem wielu konfliktów granicznych pomiędzy bolszewicką Rosją, a Chinami. Jak donosił dziennik "*Hasło Łódzkie*" z 21 sierpnia 1929 roku Chiny wysłały do stacji pogranicznych Mandżuria i Pogranicznaja wiele czołgów, samoloty i amunicję. Przybyli tam też oficerowie chińskiego sztabu generalnego, który wspierał oddziały białogwardzistów. Przez lata całe było to bardzo gorące pogranicze. Jeszcze w roku 1969 wybuchły ciężkie walki nad rzeką Ussuri. Aż do upadku ZSRR na pograniczu z Chinami w rejonie Damanskij utrzymywano 7 dywizji pancernych, 34 zmechanizowane, 1. powietrznodesantową i 1. piechoty morskiej oraz 4 armie lotnicze. Chińczycy utrzymywali natomiast w regionie 70 dywizji (w tym 12 pancernych). W grudniu 2004 roku Władimir Putin wyraził wstępną zgodę na zwrot całego spornego terenu w rejonie ujścia Ussuri do Amuru, także Yinlong (Wyspy Srebrnego Niedźwiedzia, dla Rosjan - Wyspy Tarabarowa) i połowy Heixiazi (Wyspy Czarnego Niedźwiedzia, dla Rosjan - Wielkiej Wyspy Ussuryjskiej). Zwrócono go Chinom 20 lipca 2008 roku i ta data kończy dopiero konflikty graniczne Rosji z Chinami ciągnące się przez ponad 100 lat. Spór o eksterytorialną linię kolejową i dalsze losy Kolei Wschodniochińskiej omówimy w następnym odcinku CEL.

30 lipca cała ekspedycja ruszyła przed siebie przekraczając granicę z Mandżurią o godzinie 12.00. Długa kolumna obładowanych zapasami wozów, furmanek, powozów i jeźdźców poruszała się wolno, gdyż po drugiej stronie granicy nie było żadnych bitych dróg, a jedynie wąski trakt wiodący przez lasy i niedostępne góry. Szlak był bardzo trudny, a obciążone ekwipunkiem wozy z trudem przeciskały się

wąską ścieżką wiodąca stromo pod górę. Niejednokrotnie eskorta żołnierzy musiała pomagać popychając tabory siłami ludzkich mięśni. Cały ten szlak od granicy wiódł pod górę i dopiero o 7.00 wieczorem ekspedycja dotarła na szczyt wzniesienia, gdzie znajdowała duża fanza, rodzaj zajazdu wybudowany w stylu chińskim. Zjawiła się pierwsza grupa kolumny, w której jechał naczelnik Weber ze swoimi pomocnikami, poseł chiński oraz lekarz wyprawy. Potem nadciągnęła druga grupa, czyli starsi dziesiętnicy, felczerzy i tłumacze. W grupie trzeciej jechali młodszy dziesiętnicy i rzemieślnicy, a na końcu żołnierze rosyjscy i chińscy. Koło fanzy rozbito się obozem, kucharze przygotowali kolację, gdyż oferowane w chińskiej karczmie jedzenie nie odpowiadało gustom Europejczyków. Przede wszystkim brak chleba, zamiast niego placki z mąki pszennej gotowane na parze bez soli i przypraw. Inne potrawy, głównie warzywne, smażone na niezbyt smacznym oleju roślinnym z bobiku z dużą ilością cebuli i czosnku. Niektórzy z członków ekspedycji zamówili tam wódki chińskiej zwanej suka, którą produkowana jest z rośliny zbożowej o nazwie czumiza. Smak i zapach okropny, ale trunk był dosyć mocny. Po tej degustacji kolejarze zwiedzili pobliską świątynię, gdzie zrobiły na ich wielkie wrażenie ogromne postacie bożków wyciosane z drewna i pomalowane w różne kolory.

Po kolacji rosyjscy żołnierze ustawili pierwszą linię wart wokół obozu, natomiast chińskie wojsko linię zewnętrzną straży. Każda z wart miał swoje własne hasło, co prowadziło do nieporozumień, ale hasła chińskie były nie do wymówienia przez Rosjan i Polaków z eskorty. Pobudka wczesnym rankiem o 4.00 i godzinę później kolumna rusza zgodnie z ustalonym wcześniej porządkiem z tą różnicą, że obecnie wojsko chińskie tworzy straż przednią. Rozciągnięta na dwa kilometry kolumna posuwa się wolno przez gęste lasy i górzyzny teren. Drzewostan jest mocno zróżnicowany. Świerki i jodły rosną w górnych partiach, a orzech włoski, cedry, klon, buk, wiąz i czarna brzoza w dolnych. Nie można było poruszać się szybciej, aniżeli 26 do 28 km dziennie, gdyż nie pozwalały na to warunki terenowe. Trzeciego dnia ekspedycja wolno pęzła dnem głębokiego wąwozu, gdzie słońce nie dochodziło i było prawie ciemno. Każdy ścisnął broń w rękach obawiając się zasadzki. To też z dużą ulgą przyjęto koniec wąwozu u wylotu, którego ukazała się prymitywna fanza, a przy niej dymiące jeszcze ognisko. Była to właściwie ziemianka do połowy zagłębiona w ziemi i przykryta gałęziami. W niewielkiej odległości od tego szafasu widoczna była wielka dziura w ziemi i rodzaj sztolni

prowadzącej w głąb masywu górskiego. Jak się okazało była to nielegalna kopalnia złota prowadzona przez hunhuzów, którzy na widok żołnierzy uciekli. Tego rodzaju proceder jest w Chinach karany śmiercią, ale na terenie Mandżurii rząd nie ma wystarczających sił, aby zakaz ten skutecznie egzekwować.

Po dwóch godzinach jazdy ekspedycja trafiła na kolejny zajazd chiński mieszczący się w dużej fanzie. Niewiele tam można było zjeść czy wypić, przynajmniej w rozumieniu gustów europejskich. Tym razem udało się nabyć kopę jaj i worek kukurydzy. Mleka Chińczycy nie znają, nie ma więc i masła, gdyż dojenie bydła i innych zwierząt zabrania religia. Na szczęście nie brakowało naszym podróżnikom świeżego mięsa, gdyż każdy miał dobrą fuzję, a zwierzyna nie znająca ludzi wychodziła na drogę i przypatrywała się jadącym. Strzelano więc sarny i jelenie, aby zawsze było mięso na kolację. Był też wielki wybór ptactwa, jak bażanty, przepiórki, cietrzewie, jarząbki czy dzikie kaczki, na które też polowano. Gruby zwierz, jak niedźwiedzie, pantery czy tygrysy krył się w głębi dziewiczego lasu, a ich nocne ryki trwożyły serca niektórych podróżników. Leżąc pod iluzoryczną osłoną namiotu wyobrażali sobie, że dziki zwierz jest tuż, tuż i za chwilę ich rozerwie na strzępy. Ludzie o takich słabych nerwach nie spali po nocach i co chwila zapalali świece, aby rozjaśnić czerń pełnej grozy nocy w tajdze mandżurskiej. Nie były to obawy całkowicie bezzasadne. Obóz ekspedycji był otaczany zbrojnymi wartami, budowano zagrodę dla koni, a uczestnicy zobowiązani byli spać w ubraniu z bronią pod ręką. W razie ogłoszenia alarmu wszyscy w ciągu pięciu minut powinni zebrać się w środku obozu. Taki nocny alarm został ogłoszony szóstego dnia podróży. Padły trzy strzały i w obozie zapanował popłoch. Niektórzy z kolejarzy wpadli w panikę, szukali swojej broni mimo, że powinni ją mieć przy sobie. Skompromitował się zupełnie jeden z felczerów, który w samej tylko bieliźnie wyskoczył z pod namiotu i ze strachu dostał gwałtownego rozstroju jelit. Jego chaotyczny szlak znaczyły niemile cuchnące ślady.

Większość jednak karnie zebrała się w centrum obozowiska, gdzie podsycono wygasające ognisko. Każdy miał Colta za pasem, a rękach strzelbę nabitą pociskami na grubego zwierza.

Rosyjski dowódca warty złożył raport oficerowi eskorty, że to jeden z żołnierzy mający swoje stanowisko 150 metrów od obozu usłyszał obok siebie przerażający ryk tygrysa i zaczął strzelać. Niechybnie nieszczęsny wartownik zostałby ukarany za fałszywy alarm, ale w tym samym momencie dał się słyszeć kwik i głośne rżenie wystraszonych koni, które wyłamawszy ogrodzenie rozbiegły po obozie przewracając namioty. Kto żyw rzucił się do łapania wystraszonych zwierząt, a w pustej już zagrodzie znaleziono konia z rozplatanym brzuchem miotającego się z przedśmiertnych konwulsjach. Drugi koń miał straszliwie pokaleczony zad, a

trzeciego konia znaleziono następnego dnia w połowie zjedzonego. Ze śladów wynikało, że sprawcą był jeden, ogromnych rozmiarów tygrys, który był w stanie poranić trzy konie i unieść z sobą trzeciego.

Niewiele już snu pozostało podróżnikom, o 5.00 rano karawana wozów i jeźdźców ruszyła w dalszą drogę.

Mniej więcej co 50 km są małe forty wojskowe obsadzone żołnierzami w sile 50. piechoty i 30. kawalerzystów dowodzonych przez dwóch oficerów. Wojsko konwojuje ekspedycję budowniczych kolei od fortu do fortu, a konnica jedzie dzień przed konwojem polując na lokalnych bandytów. Armia chińska na terenie Mandżurii nie jest z poboru, ma charakter zawodowy. Prosty żołnierz otrzymuje w przeliczeniu ok. 8 rs i za ten żołd musi się sam wyżywić i ubrać. W praktyce dostaje kawałek srebra ucięty z większej sztaby o wartości 16 dian. Uzbrojenie otrzymuje od wojska, ale w tym czasie było ono mocno przestarzałe. Każdy prawie z żołnierzy eskorty miał na wyposażeniu inny rodzaj broni. Niektórzy dźwigali strzelby na kapiszony, inni berdanki, czyli jednostrzałowe karabiny z gwintowaną lufą. Te ostatnie były w miarę nowoczesne. Ale były też karabiny typu muszkiet ładowane przez lufę, gdzie iskrę do zapłonu prochu dawał zwykły krzemień, czyli skałka. Broń ta była z reguły zardzewiała i zaniedbana, noszona na sznurkach. Wielu z tych "wojowników" nie potrafiło lub wręcz bało się strzelać. Dlatego niektórzy uzbrojeni byli także w łuki i kołczany. Widać czuli się pewniej używając tej przastarej broni. Za mundur służyły im bardzo szerokie, niebieskie spodnie, skórzane łapcie, kaftan także niebieskiego koloru z szerokimi rękawami. Z przodu nosili rodzaj czerwonego fartucha rozciętego, gdzie obie poły były obszyte czarną lamówką. Do pasa przytroczone były ładownice z nabojami lub prochem. Brak nakryć głowy, te nosili tylko oficerowie. Były to okrągłe, czarne czapeczki zakończone z tyłu ogonem wydry. Na tym nakryciu głowy widniały oznaczenia stopni w postaci kolorowych emblematów. Chorąży miał białą, porcelanową tabliczkę, kapitan szklaną, pułkownik takąż, ale niebieską, zaś generał czerwoną. Jak na wojsko zawodowe dyscyplina marna, wojsko chińskie nie znało musztry i prezentowało się jak najgorzej.

Nadszedł ósmy dzień podróży przez dzikie ostępy Mandżurii. Był piękny ranek, gdy nagle konie zaczęły parskać i zachowywać się niespokojnie. Przy drodze leżały zbroszone krwią zwłoki Chińczyka. Dwie kule trafiły w pierś nieszczęśnika, a jedna w głowę. Oficer chiński wyjaśnił, że ofiara była kupcem z pobliskiego miasteczka i padła ofiarą hunchuzów, czyli bandytów. Nikt nie zatroszczył się, aby nieszczęśnika pochować. To częsty widok na tych ziemiach bezprawia, chociaż stara tradycja chińska zaleca wielką dbałość o życie pośmiertne przodków. W Chinach panował kult zmarłych, a to wymagało skomplikowanego i uroczystego ceremoniału

pogrzebowego. Krewni zmarłego nakładali białe szaty na znak żałoby, a ciało przenoszono do pomieszczenia, w którym znajdował się ołtarz przodków i przykrywano ozdobnym całunem. Do wielkiej, masywnej trumny wkładano ulubione przedmioty zmarłego, do ust wkładano ryżu na drogę. Przed trumną ustawiano tabliczkę przodka z imieniem i tytułami rodowymi zmarłego. Była to tabliczka często pokryta czerwoną laką o dł. ok. 30 cm i szer. 10 cm, na której umieszczano także pośmiertne imię zmarłego. Po tym zapisie nie wolno już było wymawiać imienia, jakie zmarły nosił za życia. Tabliczkę przechowywał najstarszy syn i przekazywał z kolei swemu najstarszemu synowi. Zmarłych chowano nie na cmentarzach, a na polu zmarłego, jeśli nie miał pola to pod murem osiedla. Nad miejscem pochówku usypywano stożkowy kopczyk, przed którym ustawiano kamienną lub drewnianą tabliczkę z napisem nagrobkowym. Jednak w Mandżurii u schyłku XIX wieku zapomniano wiele z tych zwyczajów. Tylko bogaczy stać było na bardzo masywne trumny, które dźwigać musiało 8. ludzi. Bogato zdobione, czasami rzeźbione, musiały kosztować majątek. Dlatego mniej zamożne rodziny zamawiały tego rodzaju masywne trumny, ale bez zdobień. Trumna taka nie była transportowana na cmentarz, a ustawiano ją na podwórzu domu zmarłego na okres nawet kilku miesięcy. Mimo solidnej budowy smród rozkładającego się ciała był wyraźnie wyczuwalny mimo nieustannego palenia wonnych kadzideł, trociczek i świec ofiarnych. Po kilku miesiącach rodzina bogatego zmarłego kupowała duże drewniane sanie bogato zdobione wraz z figurkami wołów, koni i innych zwierząt domowych. Na sanie ładowana była trumna, a figurki zwierzęce niesiono przed saniami. Po dotarciu na cmentarz następowała długotrwała ceremonia pogrzebowa ze śpiewami i modłami. Drewniane figurki symbolizujące zwierzęta ofiarne palono, a popiół zbierano do miseczek i zanoszono do świątyni. Sama trumna pozostawała na powierzchni cmentarza tak długo, aż zaczynała się rozpadać. Wówczas obsypywano ją ziemią, przez co powstawał rodzaj kurhanu. To jednak wyjątek dotyczący ludzi zamożnych. Gdy umierał biedak to był zanoszony na cmentarz w ubraniu bez trumny, kładziono go na powierzchni ziemi i okrywano jedynie matą z trzciny. Wśród tych nieboszczyków uwijały się stada psów i świń konsumując zwłoki, co było widokiem nie do zniesienia dla naszych podróżników. Do wyjątków należały przypadki, że bogatszy Chińczyk fundował trumnę dla wybranych zmarłych, być może dalszych krewnych, w której umieszczano kilka trupów chroniąc je przez pożarciem.

Tymczasem ekspedycja kolejarzy już dziewiąty dzień jechała poprzez dziki krajobraz nieprzebranych lasów poprzecinanych skalistymi wąwozami. Tereny były bezludne, roiło się od zwierzyny, ale gdzieś tam w swoich kryjówkach czaili się bezlitośni hunchuzi. Dlatego cała grupa jechała razem, a wzdłuż całej kolumny szli

żołnierze eskorty z bronią gotową do strzału. Także kolejarze mieli broń w pogotowiu, gdyż do oficerów eskorty dotarły informacje o licznych bandach nawiedzających te strony. Jednak aż do wieczora nic się nie wydarzyło, trzeba było poszukać miejsca na rozbić obozu. Nie było to łatwe, gdyż wzdłuż szlaku szczyrzyły swoje zęby liczne skały, a nie widać było nawet małej polanki. Kolumna była więc zmuszona do dalszego marszu mimo, że zapadł już zmrok. Wokół słychać było ryki drapieżników, które nocą ruszały na żer i do wodopoju, a miejsca na obóz nie było mimo zapewnień chińskiego przewodnika. W końcu bardzo już zmęczeni ludzie i konie dotarli do rozległej polany, gdzie wkrótce stanęły namioty i zapłonęły ogniska. Kucharze zaczęli przyrządzać spóźnioną kolację, zbudowano zagrodę dla koni i w końcu już po godzinie 22. wszyscy poszli spać.

Niezbyt długo trwał ten sen, gdyż około pierwszej huknął pojedynczy strzał, co było sygnałem alarmowym dla wszystkich. Aleksander w pośpiechu nałożył buty, zapiął pas z rewolwerem i ze strzelbą w garści wybiegł z namiotu. Nie był to alarm fałszywy, uzyskano informacje o zbliżającej się dużej grupie zbrojnych, a to mogli być tylko hunchuzi. Podróżnicy zebrali się na środku obozu, sprawdzali broń, liczyli ile mają amunicji, niektórzy modlili się głośno. Słychać było wyraźnie, że maszeruje duża grupa ludzi, szczekały psy, parskwały niespokojnie konie. Atak bandy mógł w każdej chwili nastąpić, a nikt nie wiedział ilu ich jest. Polując na wielkie łupy hunchuzi mogli zbierać się w bandy liczące od kilkuset do tysiąca nawet ludzi. A ekspedycja to był taki właśnie wielki łup, gdyż wieziono 320 kg meksykańskich srebrnych dolarów na bieżące wydatki nie mówiąc już o innym wyposażeniu ekspedycji. O tym bandyci doskonale wiedzieli, gdyż mieli swoich informatorów wśród chińskich tragarzy i furmanów.

Wśród kolejarzy nastrój panował ponury, w każdej chwili spodziewano się świstu kul i odgłosów strzałów. Aleksander zmówił szeptem modlitwę "Pod twoją obronę" i udał się na stanowisku wyznaczone przez rosyjskiego oficera dowodzącego ochroną konwoju. Wozy ekspedycji ustawiono w krąg, ogniska pogaszono, uzbrojeni cywile schronili się za wozami, a wojsko rozwinęło się przed obozem od strony zbliżających się napastników. Chińscy żołnierze zajęli stanowiska około 100 metrów z drugiej strony obozu stanowiąc straż tylną. Kiedy wszyscy byli na swoich stanowiskach padł rozkaz otwarcia ognia w kierunku hunchuzów przez straż przednią. Rosyjscy żołnierze oddali dwie salwy na komendę oficera, poczym zapadła cisza. Strzały zrobiły widocznie wrażenie na bandytach, gdyż odgłosy ich kolumny zaczęły się oddalać, najwidoczniej zrezygnowali z ataku na ekspedycję. Nikt jednak nie wypuszczał broni z rąk, choć napięcie spadło, zaczęły się ciche rozmowy, a nawet żarty. Tak doczekano do brzasku. Po zbadaniu

miejsca, skąd nadchodziła banda odkryto po śladach, że było ich około 30 konnych i 50. pieszych. Znalaziono kilka zgubionych naboí oraz ślady krwi.



11. Banda hunchuzów - pocz. XX w.

Prawdopodobnie hunchuzi liczyli na efekt paniki i zaskoczenia nocną napaścią, a gdy to się nie powiodło zrezygnowali z ataku nie mając przewagi liczebnej. Po szybkim śniadaniu niewyspani kolejarze ruszyli o 6.00 w dalszą drogę. Około 11.00 na horyzoncie pojawił się fort armii chińskiej. Właściwie były to nędzne fanzy lepione z gliny i słomy, ale noszące dumne miano koszarów wojskowych. W więzieniu trzymano tam kilku pojmanyh hunchuzów starannie zabezpieczonych przed możliwością łatwej ucieczki przez gliniane ściany. Otóż każdy z pojmanyh zbójców miał na nogach drewniane kłody, od których biegł łańcuch opasujący szyję. Ponadto ręce związane od tyłu były przymocowane do białego w ziemię słupa. Nieszczęśnicy praktycznie nie mogli wykonywać żadnych ruchów. Na obnażonych plecach widać było ślady chłosty, twarze też pokrwawione, gdyż żołnierze znęcają się nad pojmanyh. Dokłada się do tego miejscowa ludność grabiona i mordowana przez bandy hunchuzów, których uważa się za dzikie bestie. Aleksander próbował na migi porozmawiać z jednym z pojmanyh pokazując mu, że pewnie niedługo zatną mu głowę. Bandyta potwierdził, że wie, iż jego los jest przesądzony i wkrótce zostanie stracony, ale nie wydawał się specjalnie przejęty z tego powodu. Ryzyko utraty życia w walce, czy w publicznej egzekucji było wpisane w jego niechlubną profesję. Następnie Aleksander wyjął z kabury swój



13. Ścięte głowy bandytów wystawione przy drodze

Oficer chiński wyjaśnił podróżnikom, że ich kawaleria jedzie o dzień drogi przed kolumną ekspedycji i poluje na hunchuzów. Udało im się pojmać siedmiu bandytów z tej szajki, która próbowała nocą napaść na obóz budowniczych kolei. Ich właśnie widział Aleksander w koszarach, a dwóm odcięto głowy na miejscu i powieszono na drzewie dla postrachu. Być może do dziś zachowało się gdzieś zdjęcie tego makabrycznego przedstawienia, gdyż lekarz ekspedycji wykonał je swoim nowoczesnym, jak na owe czasy, aparatem "momentalnym". Tak nazywano aparat fotograficzny na klisze, ale z migawką otworkową. Warto przy okazji wspomnieć, że pionierem fotografii w Rosji był Polak Karol Józef Migurski, który zaczął fotografować w latach 50. XIX wieku. Był autorem pierwszego w Rosji **Praktycznego podręcznika fotografii**, wydanego w 1859 roku w Odessie, który zawierał zarówno porady techniczne, jak i uwagi na temat różnych gatunków fotografii (portretowej, pejzażowej itp.). W 1863 r. wykładał technikę fotografii w liceum **Richelieu** w Odessie.

W końcu 12. dnia podróży ekspedycja dotarła do dużego miasta Ninguta (obecnie Ning'an), które było siedzibą gubernatora. Dogodnie położone nad rzeką Hurka (obecnie Mudanjiang) miało tą drogą połączenie zarówno z rzeką Sungari, jak i Amurem. W tym czasie zamieszkiwało w tym mieście około 50 tysięcy mieszkańców, stacjonowały też znaczne siły wojskowe.

Kolejarzom przydzielono kwatery administracyjne, które okazały się być centrum pielgrzymkowym położonym w klasztorze. Były to dwie wielkie fanzy, ale nadzwyczaj niewygodne dla Europejczyków. Okna małe, zaklejone papierem, gdyż szkła na szyby okienne nie stosowano. Wzdłuż ścian niewielkie podwyższenia,

które miały służyć za miejsca do spania. Na ich końcach znajdowały się paleniska, a ciepłe powietrze miało ogrzewać zarówno miejsca do spania, jak i całe pomieszczenie. To typowe wnętrza chińskich domów, u bogatych pokrywano podwyższenie dywanami, a biedniejszym starczyły musiały maty trzcinowe lub bambusowe. Obok stały małe stoliki, na których spożywano pokarmy. Następnego dnia naczelnik Weber i czterech jego zastępców (starszych agentów) udało się konno z ceremonialną wizytą do miejscowego gubernatora wręczając mu przy tej okazji zwyczajowe prezenty. Był to duży, stołowy zegar wygrywający różne melodie oraz perski dywan. Rewizyta gubernatora miała niezmiernie oficjalny, acz hałaśliwy charakter.

Na czele pieszego pochodu szli trębacze z bardzo długimi instrumentami wydając przeraźliwe dźwięki bez żadnego rytmu czy melodii. Za nimi kroczył oddział wojska zbrojny w starożytne halabardy, a dalej na mule jechał gubernator w swoim galowym, oficjalnym stroju. Był to szeroki, jedwabny kaftan, a na głowie czarna czapka z różowym znakiem stopnia generała armii. Za nim jechała kawaleria zbrojna w karabiny, ale żołnierze byli nędznie odziani, większość nie miała nawet butów. Na końcu jechał wóz z podarkami dla Rosjan na które składał się żywy baran, wielki dzban soli, wór ryżu i drewniana skrzynia zawierająca ponad 30 kg herbaty. Po krótkich przemówieniach wszyscy zasiedli do posiłku, pito szampana i naturalnie mocną, rosyjską wódkę. Mocno wstawiony gubernator po dwóch godzinach odjechał do swojej rezydencji obdarowany na koniec karmelkami, które bardzo mu smakowały.

Ulice w Ninguta były nieprawdopodobnie brudne, pełne błota, odchodów i padliny. Nikt tu niczego nie sprząta, a mieszkańcy bez żenady załatwiają wszelkie potrzeby fizjologiczne po prostu kucając wśród tłumu. Na ulicach nie widać było kobiet, one są przywiązane do domu, gdzie jednak także nie zajmują się niczym. Nawet dzieci się im odbiera, jak tylko skończy się karmienie piersią. Resztą zajmują się mężczyźni, którzy gotują, piorą, a nawet szyją stroje z jedwabiu. W bogatszych rodzinach nadal kwitł zwyczaj krępowania stóp, który zapoczątkowano za czasów dynastii Song (960-1279). Już małym dziewczynkom owijano bandażami stopy, aby nie rosły, co przysparzało im mnóstwo cierpień i prowadziło do trwałego kalectwa. Ten okrutny zwyczaj utrzymywał się długo, gdyż małe stóпки kobiet (ideałem były "siedmiocentymetrowe złote lilie") były atrybutem nie tyle pięknego kształtu nogi, ile przynależności do uprzywilejowanej klasy społecznej. Przede wszystkim jednak ten irracjonalny zwyczaj miał na celu przywiązanie kobiet do domu i ograniczenie ich aktywności. Mimo wielu zakazów zwyczaj krępowania stóp utrzymywał się długo, został ostatecznie zlikwidowany dopiero po rewolucji w 1911 roku. Pewnego dnia w czasie spaceru Aleksander napotkał Chinkę idącą drobnymi

krokami wraz ze służącą. Kobieta na widok Europejczyka wpierw próbowała ucieczki, a potem przyłgnęła twarzą do muru domu i przerażona czekała aż "zamorski diabeł" oddali się na bezpieczną odległość.

Odpoczynek ekspedycji w Ninguta trwał sześć dni, poczym ruszono w dalszą drogę, a celem było duże miasto Giryń (obecnie Jilin) leżące nad rzeką Sungari. Tam miała zostać założona główna baza budowniczych kolei.

5

Kolumnę ekspedycji sformowano w pobliżu klasztoru, gdzie mieściły się noclegi. Kiedy cała kawalkada ruszyła ulicami Ninguta żegnało ich tysiące Chińczyków biegnąc wzdłuż jadących wozów i eskorty. Aleksander nie jechał tym razem konno, ale siedział na koźle obok chińskiego furmana. Ten nagle zaczął coś szybko mówić, pokazywać na migi i szarpać za rękaw. Zezłoszczony Aleksander zrugął go po rosyjsku, ale oto w oddali zauważył jakiś kształt na drodze, a obok dwa psy i świnię. Były to nagie ciała ludzkie pozbawione głów, które leżały obok trupów. Konwój zatrzymał się, podróżnicy zeszli z wozów, aby popatrzeć na to makabryczne widowisko. Aleksander rozpoznał głowę tego nieszczęśnika, z którym rozmawiał w koszarach i pokazywał mu rewolwer. Okazało się, że to gubernator kazał ściąć i ułożyć na drodze tych hunchuzów, aby pokazać, że władza nie patyczkuje się z bandytami zagrażającymi budowie kolei w Mandżurii. Przed ścięciem głowy ciężkim mieczem skazańców hańbi się przez ucięcie warkoczyka, który każdy nosi, a potem ciała rzuca się na pożarcie psom i świniom, dla dodatkowej, pośmiertnej kary. Na chińskich woźnicach widok ten nie zrobił najmniejszego wrażenia, jeden z nich schwycił odciętą głowę i zaczęli grać nią niby w piłkę. Aleksander był zmuszony ponownie zrugać swego furmana, aby ten uwalany krwią skończył z tą straszliwą rozgrywką. Scenę tę uwiecznił na fotografii lekarz ekspedycji i dopiero wtedy kawalkada wozów potoczyła się gościńcem dalej. Warto przypomnieć, że te symboliczne warkoczyki (zwane przez Rosjan kosami) wprowadziła mandżurska dynastia Qing (1644-1911). Nowi władcy zażądali, aby wszyscy Chińczycy bez żadnych wyjątków ogolili sobie przód głowy i zapuścili warkocze na znak lojalności wobec Mandżurów. Musieli też nosić mandżurskie kurtki i nakrycia głowy ściśle określone specjalnym dekretem. Powstał nowy cech rzemieślników, którzy golili głowy i produkowali sztuczne warkocze, gdyż proces narastania naturalnych był bardzo wolny. Obowiązek noszenia warkoczyków zniosły dopiero władze rewolucyjne w roku 1911, ale Chińczycy, szczególnie z rodzin arystokratycznych, niechętnie pozbywali się tego atrybutu. Jego utrata z

czasem stała się bowiem symbolem utraty honoru i obywatelstwa, dlatego przed egzekucją kat w pierwszej kolejności obcinał warkoczyki, a potem dopiero głowy. Miał on zresztą pełne ręce krwawej roboty, gdyż w Ninguta było 500 egzekucji, a w Girynie ponad dwa tysiące w ciągu roku. Tam jednak dbano bardziej o higienę, gdyż ciała chowano w wielkim, ziemnym grobie na 100-200 zwłok zasypywanym po wypełnieniu. Jednak i tutaj na powierzchni zostawiono kilkanaście trupów na pożarcie przez psy.

Giryń (ówczesna oficjalna nazwa Kirin) zamieszkiwało pod koniec XIX wieku bliski 200 tysięcy ludzi (obecne Jilin ponad 2 miliony), w większości ludności Han, czyli etnicznych Chińczyków. Umożliwiła to migracja ludności po oddaniu Rosji południowej części Kraju Przymorskiego w latach 1858- 1860 na mocy traktatów z Aigun i Pekinu. Miasto leży nad rzeką Sungari, którą dwa lata wcześniej dołynął tutaj rosyjski parowiec "Telegraf" z przedstawicielem handlowym D. Bogdanowem udającym się do Bodune. Dotarł tam, ale dalszą podróż w celu podpisania umów handlowych uniemożliwił mu niski stan wody. Wycofano więc parowce z tej trasy. Brak jednolitej waluty w ówczesnych Chinach szalenie utrudniał zarówno wymiane handlową, jak i opłacanie siły roboczej przez budowniczych kolei. Pieniądze papierowe były w obiegu już w końcowym okresie dynastii Tang (618-907), jako dodatkowy środek płatniczy. Podstawowym były bowiem monety z brązu. Znacznie wcześniej, bo w II w p.n.e. cesarz Wudi z dynastii Han (206 p.n.e.-220) próbował bezskutecznie zapobiec kryzysowi walutowemu w sposób niezwykle pomysłowy, choć mało skuteczny. Hodował on mianowicie w parku cesarskim niezwykle rzadkie zwierzę-białego jelenia. Miało to być jedyne tego rodzaju zwierzę w całych Chinach. Kiedy jelen w końcu zdechł cesarz polecił pociąć jego skórę na kawałki wyceniając każdy na 400 tys. monet z miedzi. Lokalni władcy przybywający na dwór cesarski musieli je nabywać. Nazywano je "banknotami białego jelenia".

Po raz pierwszy pieniądz papierowy wprowadzono w roku 806 w miejsce monet miedzianych. Był to tzw. latający pieniądz (feiqian). Dzięki Marco Polo najwięcej informacji o pieniądzach papierowych mamy z czasów dynastii mongolskiej Juan (1279-1368). Mongołowie na początku swego panowania gwarantowali pokrycie emitowanych przez siebie banknotów w jedwabiu, później w srebrze. Kiedy jednak pokryciem miały być monety miedziane, pieniądz papierowy zaczął gwałtownie tracić na wartości i to było jednym z powodów upadku dynastii mongolskiej i wypędzenia Mongołów z Chin.



14. Banknot przywieziony przez Aleksandra z Chin

Monety istniały w Chinach już w bardzo odległych czasach. Pierwsze miały mieć kształt ryb, ale archeologom nie udało się ich odnaleźć. Najstarsze wykopane dotąd monety pochodzą z dynastii Zhou (1122-221 p.n.e.) i mają kształt miecza lub łopaty. W tym okresie zaczęto już używać monety okrągłe z otworem do nawlekania. Pierwsze brązowe monety zostały odlane w Chinach między XII i VIII wieku p.n.e. Monety-łopaty posiadały napis zawierający nazwę miejsca ich odlania. Po zjednoczeniu Chin wprowadzono jednolite monety o nazwie banliang (co oznacza jej wagę-pół lianga). Moneta była okrągła i miała kwadratowy otwór do nawlekania na sznury. A to dlatego, że przy większych transakcjach monet nie liczone, tylko ważono ich wiązki po 100 sztuk. Kolejne dynastie wprowadzały swoje monety, a ich datowanie jest trudne. Za panowania cesarza Xiao Wudi (372-396) pojawiła się pierwsza moneta z nazwą lat panowania i zwyczaj ten utrwalił się z czasem. W okresie dynastii mandzurskiej napisy były w dwóch językach: chiński na awersie określający erę panowania i mandzurski na rewersie informujący o miejscu emisji. Srebrne monety zaczęto bić w Kantonie dopiero po 1878 roku. Wzorowano się na monetach hiszpańskich (8 realów) i meksykańskich dolarach. Dlatego też ekspedycja budowniczych kolei wiozła z sobą pół tony takich dolarów. W czasie pobytu Aleksandra w Mandżurii pieniądz papierowy istniał tylko lokalnie i był emitowany przez kupców, którzy gwarantowali mu pokrycie w posiadanych na składzie towarach. Podstawową monetą był fan (liang), czyli kawałek srebra w kształcie pantofelka o wadze 37,3 grama. Największy jin=596,886 g i dzielił się na 16 liang=160qian. Dla wydania reszty trzeba było odrąbać kawałek srebra i zważyć go na wadze. W obiegu była też państwowa moneta mosiężna czoh (fen) o nominale 1000. Drobniejsze monety zwane daqian były miedziane lub mosiężne o nominałach: 2,4,5,10-20,50,500. Monety te miały niewielką wartość, za jednego

rubla rosyjskiego płacono 1000 czoh. Jedno jajko kosztowało 10 czoh, jeden chiński funt cukru trzcinowego 150 czoh, czyli 15 kopiejek.

Na początku września ekspedycja znalazła się, więc w Girynie, gdzie ulokował się wydział gospodarczy z naczelnikiem Weberem i jego personelem w skład którego wchodził Aleksander. Oprócz niego pracować u Webera mieli agenci: Marfow, Szcetowod i kilku innych. Pierwszym zadaniem było przygotowanie mieszkań dla całej ekipy na okres zimowy.

Mandżuria zimą była całkowicie odcięta od Wielkiej Ziemi, jak nazywano Rosję. Kończyła się żegluga po Amurze i Sungari, droga lądowa przez góry i tajgę nie istniała, połączenie kolejowe otwarto dopiero w roku 1903.

Naczelnik Weber udał się z grupą pracowników 800 wiorst w górę Sungari w rejon nieprzebranych lasów, skąd miało być pozyskiwane drewno do budowy kolei.

Dla potrzeb mieszkalnych kolejarzy pozostających w Girynie Aleksander wynajął wielką fanzę, w której zamieszkali wszyscy agenci wraz z dziesięcioma żołnierzami rosyjskimi oraz kucharzem chińskim. Była też stajnia dla koni, gdyż agenci poruszali się niemal wyłącznie konno. Na pracę kucharza wszyscy zgodnie narzekali, gdyż gotował prawie wyłącznie zupy, nie potrafił też piec chleba, a jedynie praśne placki na patelni. Jedyną rozrywką kolejarzy była gra w karty i popijanie przywiezionej z Rosji gorzałki. Miejscowe trunki były dla nich zbyt słabe, z czasem więc zaczęli pędzić bimber.

Kiedy nadeszła wieść o egzekucji 13. bandytów na specjalnym placu Girynia z chęcią wybrali się w komplecie na to widowisko. Informacji dostarczył Kola, był to Chińczyk w randze kapitana, którego miejscowy generał-gubernator wyznaczył na oficera łącznikowego, gdyż przebywając we Władywostoku nauczył się języka rosyjskiego. Oczywiście Kolą ochrzcili go kolejarze nie mogąc wymówić jego chińskiego nazwiska.

Egzekucję wyznaczono na drugą po południu, udano się więc konno na przedmieścia, gdzie na dużym placu przeprowadzano egzekucje skazańców. Dał się wyczuć trupi odór, gdyż były tam ogromne doły, do których wrzucano nieraz i po 400 pozbawionych głów ciał. Ledwo co przysypane ziemią doły ujawniały swoją koszmarną zawartość. Tu i ówdzie sterczały ręce lub nogi, a także kawałki korpusów obgryzane przez psy. Wkoło było pełno obciętych warkoczyków i niedojedzonych przez psy części ciał ludzkich. Odór zwał z nóg, ale miejscowym to w najmniejszym stopniu nie przeszkadzało. Cały Giryń cuchnął potwornie, gdyż nikt nigdy tam śmieci nie wywoził, wszelkie odpadki i padlina gniły na ulicach i jedynie czasami ulewny deszcz spłukiwał te resztki do rzeki oczyszczając przy okazji zatęchłą atmosferę. Jednak nigdy do końca, są bowiem ulice, gdzie rzadka masa nieczystości prawie na jeden metr głęboka pozostaje nienaruszona, pełna śmieci i

odchodów ludzkich. Nie są tam znane ubikacje, Chińczyk idąc ulicą, kiedy poczuje potrzebę, kuca i wypróżnia się bezpośrednio na ulicy bez żadnego skrępowania. Otoczony przez doły pełne szczątków ludzkich rozciągał się duży plac niczym cyrkowa arena. Pośrodku stał wbity w ziemię drewniany pał o wysokości dwóch metrów. W tym miejscu ginęło każdego roku do dwóch tysięcy skazańców, głównie hunchuzów. Kiedy kolejarze dotarli na miejsce plac był jeszcze pusty, jedynie pośrodku widniało w jednym rzędzie 15 zakrzepłych kałuż krwi z poprzedniej egzekucji, która odbyła się tydzień temu.

Nagle u wylotu ulicy pojawiła się procesja egzekucyjna na czele, której maszerował liczący 200. żołnierzy oddział uzbrojonej w karabiny piechoty. Zawsze trzeba było bowiem istniała możliwość, że jakaś większa banda hunchuzów spróbuje odbić swoich kamratów. Dalej szedł oddział niosący wysokie na kilka metrów tyczki bambusowe z różno kolorowymi chorągwiemi w liczbie około stu. Za tym oddziałem jechało konno 10. trębaczy, którzy dęli w długie, poskręcane trąby każdy na inną nutę. Za trębaczami jechał konno miejscowy dostojnik nadzorujący egzekucję ubrany w czerwony płaszcz i takiż kaptur. Jego świta składała się z kilku oficerów, a za nią znowu oddział kawalerii w sile szwadronu. Potem na czterech dwukołowych wozach wieziono 13. skazańców zakutych w drewniane dyby z rękami mocno związanymi sznurem do tyłu. Pochód zamykał niewielki oddział piechoty w charakterze straży tylnej.

Piechota i kawaleria otoczyła szczelnie plac na, środku którego postawiono wozy z hunchuzami. Przyniesiono 13 wielkich mieczy, które spoczęły przy centralnym palu. Skazańców ustawiono na klęczkach w dwóch szeregach; w jednym 7. i w drugim 6., wszyscy nadal związani i zakuci w dyby. Na warkoczykach mieli związane białe wstążki, gdyż jest to kolor żałoby. Nie wyglądali na szczególnie przejętych, niektórzy nawet się uśmiechali i wymieniali jakieś uwagi. Wszyscy byli młodzi w przedziale wiekowym od 25-35 lat. Nosili widoczne ślady pobicia i złego traktowania po aresztowaniu.

Ubrany na czerwono generał odczytał dość krótki wyrok dla wszystkich skazanych poczym dwóch żołnierzy wzięło przygotowane miecze i zabrali się do ścinania głów nieszczęśników. Kiedy egzekutor podchodził do więźnia ten pokornie schylał głowę poddając ją pod ostrze ciężkiego miecza. Rozlegał się świst stali i prawie jednocześnie chrzęst przecinanych kręgów szyjnych i głowa spadała na ziemię. Z korpus tryskały strugi krwi, nie widać było żadnych konwulsji, ani drgawek z tego powodu, że zdekapitowani byli ściśle skrępowani. Po wykonaniu cięcia kat wydawał głośny okrzyk i odskakiwał w bok, aby nie zostać poplamiony tryskającymi z przeciętych arterii strumieniami krwi. Ta krew padała zwykle na klęczącego obok skazańca, który wszystko to spokojnie obserwował do momentu,

aż jego nie spadła w piach. Wystarczyło 20 minut i było po egzekucji, kaci mieli wielką wprawę, gdyż wykonywali ich wiele każdego miesiąca. W trakcie tej egzekucji nie było co prawda doktora wyprawy z aparatem fotograficznym, ale Kola świetnie rysował i po powrocie na kwaterę zrobił w notatniku Aleksandra kolorowy rysunek z tego wydarzenia.



15. Egzekucja huczuzów w Girynie-rys. z notatnika Aleksandra

Wszyscy kolejarze mieli już dość tego krwawego spektaklu i udali się konno do miasta, ale Aleksander, jak rasowy reporter, zapragnął zobaczyć co stanie po egzekucji. Trębacze unieśli swoje instrumenty i głośno w nie zadęli, poczym wojsko i cały orszak odjechał z miejsca kaźni.

Na placu pojawił się kilkunastu najemnych tubylców, których zadaniem było uporządkowanie placu i zakopanie zwłok. Wpierw przyniesiono 13 drewnianych klatek i do każdej z nich włożono po jednej ściętej głowie. Zostaną one wystawione przy drogach, jako ostrzeżenie dla potencjalnych bandytów. Jakbyśmy dzisiaj powiedzieli w celu prewencji ogólnej. Kolejni "sprzątacze" zaczęli rąbać siekierami drewniane dyby założone na nogach trupów. Robili to z takim pośpiechem, że nierzadko trafiali w nogi, z których jeszcze sączyła się krew z nie ostygłego ciała. Potem rozwiązano pęta krępujące ręce nieboszczyków, które pozostawiły głębokie, sine ślady świadczące o wielkiej sile tych więzów. Trupy zostały odarte ze swoich łachmanów do naga, a jeden z Chińczyków zrobił z nich duży tobół i wyniósł go z placu przy pomocy swego kolegi w im tylko znanym celu. Nagie ciała

skazańców zostały teraz zawleczone za nogi do bardzo płytkiej jamy, gdzie trzeba je było udeptywać nogami, aby się jakoś pomieściły. Niezbyt się to "sprzątacjom" udało, ale szybko przysypali stygnące zwłoki cienką warstwą ziemi i oddalili się w kierunku miasta.

Tymczasem watahy bezpańskich psów już lizały kałuże krwi przelanej na placu, a kiedy ostatni Chińczyk opuścił plac, rzuciły się rozgrzebywać świeżo zasypane zwłoki i je rozszarpywać. Aleksander był w tym strasznym miejscu zupełnie sam przepełniony zgrozą i smutkiem. Oczy wypełniły mu się łzami, pomodlił się za dusze tych nieszczęśników, z których pewnie nie jeden został stracony zupełnie niewinnie, co się zdarzało dosyć często przy udziale skorumpowanych sądów i funkcjonariuszy bezpieczeństwa.

Aleksander dosiadł konia i ze ściśniętym sercem pogalopował do kwater zarządu gospodarczego. Po przyjeździe do fanzy wyjął swój dzienniczek i zaczął opisywać niedawno oglądane, pełne makabry sceny z egzekucji w Girynie.

Pod koniec listopada nastąpił podział grupy mieszkającej w Girynie, gdyż część musiała udać się w rejony leśne nad rzeką Sungari, aby ocenić zasoby drewna i jego przydatność do celów budowy kolei. Do tej grupy weszli: jeden starszy agent i dwóch dziesiętników tj. technicy Ostrowski i Gniewiński. Ten ostatni należał do najstarszych uczestników budowy, gdyż liczył już ponad 60 lat i wcześniej pracował, jako dozorca torowy w Królestwie Polskim. Oprócz nich w drogę wyruszyli: doktor, trzech młodszych dziesiętników, kilku robotników rosyjskich oraz dziesięciu żołnierzy eskorty. Takie grupy budowniczych krążyły w rejonie budowy szukając pokładów węgla, kamienia i innych surowców potrzebnych do budowy i późniejszego funkcjonowania trakcji kolejowej. Geologowie wyprawy odkryli także złoża rudy żelaza, siarki, złota oraz srebra.

Rząd chiński jak mógł, tak utrudniał eksploatację tych złóż mimo podpisanych wcześniej umów i traktatów. Główną przeszkodą był mandżurski generał-gubernator zwany Dziun-dziunem, który sprawował na swoim terenie władzę prawie absolutną. Na noty dyplomatyczne cesarz rezydujący w Pekinie odpowiadał, że on zgadza się na rąbanie lasów i wydobywanie innych surowców, ale konieczna jest zgoda także jego namiestnika, czyli wspomnianego Dziun-dziuna. I tak koło się zamykało, gdyż skorumpowany gubernator domagał się absurdalnie wielkich łapówek za swoją łaskawą zgodę. Niejednokrotnie trzeba było przerywać wyrąb drewna i opuszczać wybudowane zaplecze dla robotników leśnych.

Po dwóch miesiącach grupa ta wróciła do Girynia po, ale bez doktora i technika Gniewińskiego. Wieczorem Ostrowski opowiedział Aleksandrowi o strasznej przygodzie, która ich spotkała w tej dziewiczej puszczy, gdzie roiło się od

drapieżników tj. niedźwiedzi i panter zwanych irbisami. Te ostatnie nie są groźne dla ludzi w przeciwieństwie do niedźwiedzi brunatnych. Pewnego dnia do puszczy udało się dwóch żołnierzy, aby nakosić trawy dla koni. Puszcza to była dziewicza, nietknięta piłą czy siekierą, pełna majestatycznych cedrów, świerków, drzew orzechowych czy jodeł. Niektóre z drzew były takiej średnicy, że czterech ludzi wzięwszy się za ręce, nie było ich w stanie objąć. Dwaj żołdaci maszerowali przez puszcę z kosami na ramionach lekkomyślnie pozostawiając karabiny w obozie. Wtem na swej drodze napotkali ogromne drzewo zwalone w poprzek przez burzę. Kiedy pierwszy z żołnierzy wspiął się na ogromny pień i zsunął się po drugiej stronie rzucił się na niego z rykiem ogromny niedźwiedź, który być może miał tam pod tą kłodą swoją gawrę. Ofiara krzyczała głośno nakryta ciałem bestii, a jego towarzysz w panice rzucił się do ucieczki. Po chwili jednak oprzytomniał i wrócił ratować swego kolegę, choć jedyną bronią, jaką dysponował była kosa. Ujrzał nieszczęśnika nieprzytomnego na ziemi całego we krwi, niedźwiedź nadal pastwił się nad nim szarpiąc przednimi łapami. Żołnierz zamachnął się i uderzył bestię kosą przypadkowo trafiając go w nos. Zwierz ryknął z bólu i rzucił się do ucieczki. Trzonek kosy pękł od uderzenia i tylko łut szczęścia uratował żołnierza od losu jego towarzysza. Ten zaś żył jeszcze, ale był w okropnym stanie. Głowa była całkowicie oskalpowana, nos zmiażdżony, oczy wypłynęły z oczodołów, dolna szczęka pogruchoćta. Krótko mówiąc głowa była już tylko bezkształtną masą. Ręce, którymi zasłaniał się żołnierz była straszliwie pokaleczone, prawe biodro rozerwane do kości. Jego towarzysz wziął go na plecy i biegiem ruszył w kierunku obozu oddalonego o 2 kilometry.

Obecny tam doktor opatrzył te straszliwe rany, ale niewiele to dało. Żołnierz skonał nad ranem nie odzyskując przytomności.

Przygnębienie ogarnęło garstkę budowniczych rzuconych tysiące kilometrów od domów wśród dziewiczej puszczy pełnej dzikich zwierząt i bandytów. Zbita z desek prosta trumna na której węglem wyrysowano prawosławny krzyż została wyniesiona z chatki i spoczęła niedaleko w wykopanym dole. Pochowano młodego żołnierza bez żadnych ceremonii, obecni zmówili tylko ciche modlitwy za jego duszę, a rodzina i krewni dowiedzieli się o jego śmierci po wielu tygodniach. Miał on rodziców, brata i dwie siostry. Na mogile postawiono zbitą z trzech kawałków drewna krzyż.

Jakby mało było nieszczęść tego samego dnia na tyfus brzuszny zachorował Polak Gniewiński. Jednocześnie przybywa goniec, (chiński żołnierz) od naczelnika Webera wzywający grupę do powrotu do Giryńia, a tu chory ma 40 stopni gorączki i nie nadaje się wielodniowej podróży. Musiał zatem pozostać pod opieką doktora i z kilkoma żołnierzami w obozie do czasu, aż wyzdrowieje lub umrze. Jak się

później dowiedział Aleksander Gniewiński wyzdrowiał, ale nie zniósł trudów podróży i zmarł na serce. Do Warszawy, gdzie została żona z pięciorgiem dzieci nigdy już nie powrócił.

Wśród kolejarzy zapanowało przygnębienie, niejeden myślał o zerwaniu kontraktu i powrocie do domu. Nie jest bowiem łatwo umierać w obcym kraju, z daleka od rodziny, cerkwi czy kościoła. Jednak wszystkich mocno trzymały pieniądze, po to tu przyjechali i nie mogliby wracać do kraju z pustymi rękami.

Tymczasem w Girynie szykowała się kolejna masowa egzekucja hunchuzów, a swoistym urozmaiceniem miała być śmierć kobiety, morderczyni swego męża. Była to już ósma egzekucja, której świadkiem miał być Aleksander. Po południu udał się z kilkoma kolegami na plac kaźni, gdzie krew nigdy nie wysychała, gdyż codziennie ścinano od 15 do 30 bandytów. Na ten grudniowy dzień do egzekucji przygotowano 40 hunchuzów oraz jedną kobietę. Ceremonia i orszak poprzedzający egzekucję były podobne do tych już opisanych.



16. Pochód w drodze na miejsce egzekucji (karta pocztowa z epoki)

Dały się słyszeć przeraźliwe dźwięki długich trąb, przemaszerował orszak naszelnika, a za nim jechało 13 wozów z powiązаныmi i zakutymi w dyby skazańcami. Na 14. wozie jechała kobieta skazaną na okrutną śmierć w torturach.

Aleksander zapragnął przyrzeć z bliska skazańcom, więc nieco wcześniej podjechał konno do kawalkady wozów razem z chińskim tłumaczem. Cała ta procesja z silną eskortą wojskową rozciągała się na długości ponad kilometra.

Na twarzach skazańców malował się smutek, ale też obojętność na czekający ich los. Niektórzy żywo rozmawiali między sobą lub z żołnierzami. Ich twarze były strasznie umorusane i zarośnięte, a do warkoczyków mieli przymocowane białe tabliczki z nazwiskiem i miejscem pochodzenia. Ale uwaga skazanych skupiła się na Aleksandrze, dziwnie ubranym Rosjaninie, który tak bardzo się nimi interesował. Rozległy się okrzyki "Rus, Rus, szango", co oznaczało dzielnego Rosjanina. Ubiór i uzbrojenie Aleksandra były komentowane, gdyż niektórzy Chińczycy nigdy nie widzieli białego człowieka.

Wśród skazańców był starzec 70. letni i wyrostek 14. letni, prawie dziecko. Reszta to mężczyźni młodzi i silni. Jeden z nich zaczął wołać do Aleksandra, więc ten podjechał z tłumaczem zaintrygowany jego zachowaniem. Był to Chińczyk młody w wieku ok. 25 lat i nawet dość przystojny. Powiedział, że widział Aleksandra dwa tygodnie wcześniej nad rzeką Sungari, natomiast on sam znajdował się na rzece kierując barką, która weszła na mieliznę. W tym czasie wojsko prowadziło obławę na hunchuzów i kilku z nich uciekając rzuciło się do rzeki, dopłynęli do barki i w niej się ukryli. Żołnierze mieli jednak łodzie, dopłynęli do barki i ostrzelali ją wzywając bandytów do poddania się. Hunchuzi nie mając wyjścia poddali się, ale wskazali na kierującego barką, jako swego współnika i nieszczęśnik ten został także aresztowany i skazany na śmierć. Nie pomogły tłumaczenia i teraz niewinny człowiek miał stracić głowę. Aleksander potwierdził opowieść Chińczyka, gdyż faktycznie był tego dnia nad Sungari i przyjmował ładunek drewna spławianego rzeką na potrzeby budowy kolei. Widział obławę i słyszał strzały oraz abordaż wojska na barkę. Wydawało mu się nawet, że rozpoznaje tego Chińczyka, który żalił mu się na swój los. Nic jednak nie mógł uczynić, los nieszczęśnika fałszywie pomówionego przez hunchuzów był przesądzony.

Wszystkich skazańców zdjęto z wozów i ustawiono w czterech rzędach w pozycji klęczącej. Kat zabrał się natychmiast do roboty i co kilka sekund spadała kolejna głowa, a bezwładny tułów walił się z łoskotem na ziemię z fontanną krwi tryskającej z szyi. Ścięcie czterech dziesiątków bandytów nie zajęło katowi nawet kwadransa, a na koniec przyprowadzono jedyną kobietę-skazańca. Była to młoda, ładna dziewczyna w wieku nie więcej, aniżeli 25 lat ubrana w tradycyjny chiński strój tj. szerokie szarawary i niebieski kaftan. Wydawało się, że jest zupełnie spokojna, nie płakała i nie wrywała się swoim oprawcom, była jak gdyby oszołomiona całym tym krwawym spektaklem, któremu się przecież przyglądała. Ręce miała związane, ale na nogi nie założono jej drewnianych dybów. Po

uprzątnięciu placu po wcześniejszej egzekucji oficer dowodzący dał znak katowi, aby ten zabrał się za ostatnią ofiarę zgodnie z wyrokiem sądu. A wyrok ten opiewał nie tylko na ścięcie, ale też na wcześniejsze tortury, aby ich widok stanowił ostrzeżenie dla innych niewiernych kobiet.

Dwóch pomocników kata zdjęło skazaną z wozu i doprowadziło do pala. Szła wolno, ale nie stawiała oporu, wydawała się być pogodzona z losem. Siadła przy dębowym palu, poczym kat przywiązał jej głowę przy pomocy własnego warkocza. Wówczas kat zdjął z niej ubranie i przy tej czynności kobieta zaczęła płakać i lamentować. Po przywiązaniu rąk do pala kat zaczął powoli odcinać jej prawe ucho. Skazana krzyczała przeraźliwie, Aleksander zawahał się przed opuszczeniem tego straszego widowiska, ale zdecydował się do końca obserwować i opisać światu barbarzyńskie zwyczaje Chińczyków.

Potem kat odciął jej drugie ucho i wyłupił oko. Kobieta wyła z bólu, a w miejscach, gdzie były oczy pozostały dwie krwawe jamy. Teraz kat odcinał jej obie ręce do łokci, nieszczęsna krzyczała jeszcze, ale już coraz słabszym głosem. Odcięte kończyny oprawca rzucał na plac na pożarcie psom. Przyszła wreszcie kolej na piersi kobiety i cały korpus spłynął krwią. Na koniec kat rozpruł od góry brzuch i wnętrzności wypłynęły parując na ziemię. Mimo, że kobieta już była martwa, pomocnicy kata zawiązali jej sznur na szyi i metodą garoty zaczęli go skręcać przez kilka minut. Wreszcie odwiązali bezkształtny, krwawy tułów od pala i wrzucili do płytkiej jamy ledwo przysypując ziemią, aby psy niezbyt się natrudziły nad odgrzebaniem i pożarciem ciała kobiety.

Nie upłynęła nawet jedna godzina, a to upiorne widowisko było skończone, 41 ofiar wyzionęło ducha, plac śmierci opustoszał. Aleksander dalej jednak drążył temat, chciał się przy pomocy tłumacza dowiedzieć, co stało się ze ściętymi głowami. Otóż są one umieszczane w specjalnych kłatach i wywieszane na rogatkach miasta ku przestrodze. Jednak to tylko kilka ściętych głów, a gdzie podziała się reszta? Nasz kronikarz spiął konia i popędził za miasto, gdzie na wysokich drzewach dostrzegł kilka klatek z głowami w różnym stopniu rozkładu. Obok na polu leżały setki, jeśli nie tysiące ściętych głów obgryzanych przez watahę zdziczałych psów. Wszystkie były pozbawione warkoczków, które są w Chinach przedmiotem handlu, a nawet wywozi je się za granicę. Głowy skazańców są też często zabierane przez okolicznych mieszkańców, którzy gotują je w wielkich kotłach, aby zebrać tłuszcz. Służy on potem do wyrobu różnych maści i pomad, słynie bowiem z delikatności. Z ciężkich sercem opuścił Aleksander to przerażające pole, gdzie obok gnijących i ogryzanych przez psy i ptaki głów białaty setki białych już czaszek. Pojechał na swoją kwaterę i resztę dnia stracił całkowicie apetyt.

Na miejscu zastał miejscowego bogatego Chińczyka, który każdemu kolejarzowi wręczał czerwone kawałki papieru wypełnione chińskim pismem. Były to zaproszenia na uroczysty obiad wydawany następnego dnia przez tego dostojnika, który był szefem największego w mieście banku. Jako, że Chińczycy nie znali pióra, ani atramentu zaproszenia owe wypisywali trzymając z jednym ręką skamieniały tusz, który nawilżali śliną, a następnie małym pędzelkiem wypisywali swoje hieroglify na papierze o strukturze bibułki.



Prawie wszyscy zatem odświętnie ubrani udali się na godzinę drugą po południu do domu bankiera Chan-szen-lina. Sześciu kolejarzy maszerowało do okazałego domu bankiera przez trzy ozdobne bramy, a przy ostatniej oczekiwał na delegację gospodarz wraz kilkoma Chińczykami, także zaproszonymi na obiad. Byli to bogaci kupcy i lokalni dygnitarze strojnie ubrani w tradycyjne, chińskie szaty z naszytymi kwadratami na piersiach i na plecach, na których widniały jakieś napisy.

Wewnątrz obszernej izby oczekiwało jeszcze dziesięciu Chińczyków, niższej rangi i pozycji społecznej. Nastąpiła dość długa ceremonia powitania, gdyż ceremonia ten odprawiano po chińsku i na modłę europejską. Ściskanie dłoni bardzo bawiło tubylców, gdyż obyczaj ten był dla nich nieznanym. Oni sami na powitanie przyklękają na jedno kolano, prawą dłoń opierają o ziemię składając głęboki ukłon przed gościem. Nie było żadnej kobiety, gdyż nie są one dopuszczane do stołu niezależnie od tego, czy goście to Europejczycy, czy też miejscowi.

Uczta odbywała się w wielkim pomieszczeniu oświetlonym dziesięcioma jedwabnymi, bogato haftowanymi lampionami. Właściwie były to wielkie latarnie pałacowe z wiszącymi jedwabnymi frędzlami podwieszane do belek sufitowych. Wzdłuż ściany stały hany, czyli miejsca do siedzenia i spania będące w istocie piecami, do których doprowadzano ciepłe powietrze z palenisk. Nakryte dywanami i matami służyły do także do spożywania posiłków, dla których rozstawiano małe

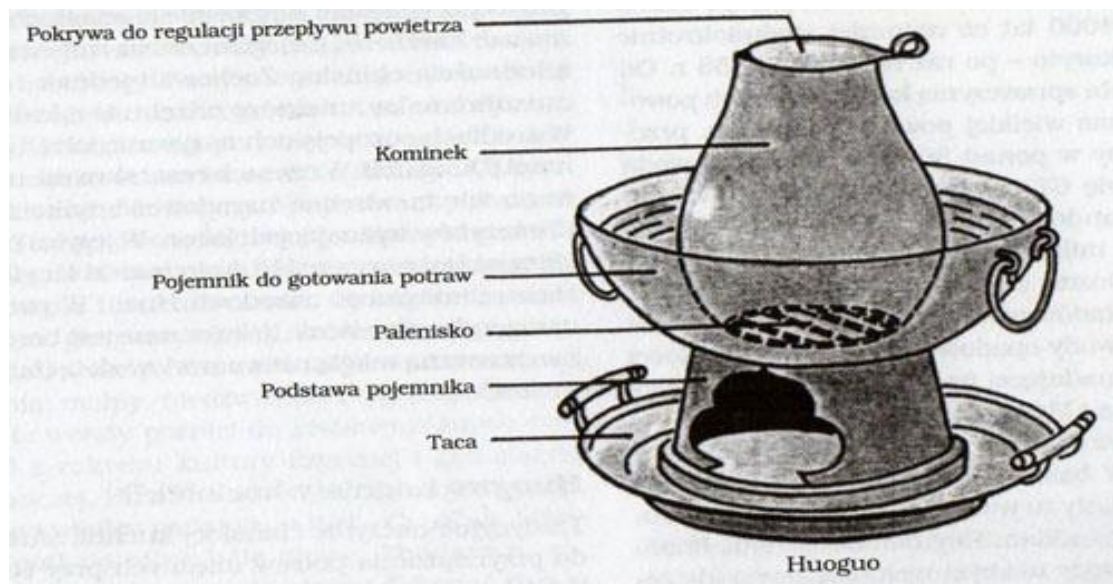
stoliki z pałeczkami do jedzenia oraz maleńkie porcelanowe miseczki na lokalną wódkę ryżową suli.. Siadać należało do tych stoliczków w pozycji lotosu, czyli ze skrzyżowanymi nogami, co nie wszystkim Rosjanom się udawało. Dłuższe przebywanie w tak niewygodnej pozycji przyprawiało Europejczyków o bóle kręgosłupa.

Na początek obiadu podano słodczyce w postaci karmelków, owoców kandyzowanych i ową wódkę, czy raczej likier, gdyż była słodka. To rodzaj oficjalnego trunku do podejmowania szczególnie ważnych gości, rodzaj likierów zwanych *baijiu*. Są one destylatem sfermentowanych ziaren sorgo – odmiany zboża powszechnie uprawianego w ciepłych rejonach Azji.

Na koniec tych słodczych podano rodzaj ciasta, drobno pokrojonego, aby łatwiej można było złapać je pałeczkami, ale nie smakowało ono gościom z Rosji. Wreszcie podano przystawki morskie, czyli kraby, ślimaki i wodorosty z sosem sojowym. Potem podano dania mięsne, czyli wołowinę, kaczkę i kurczaki, także drobno pokrojone i pozbawione kości. Zabawne było patrzeć, jak kolejarzy męczą się z tymi potrawami usiłując korzystać z kościanych pałeczek, gdyż noży i widelców oczywiście nie podano. pałeczek opanować nie zdołali, jedzenie lądowało na stole lub na spodniach i kamizelkach. Próbowali zatem jeść palcami, ale dania były gorące, więc tylko sobie palce poparzyli. W końcu wzięli się na sposób i brali pokarmy z miseczek do ust popychając je pałeczkami.

Ilość podawanych dań była ogromna, Aleksander zanotował po powrocie, że naliczył ich aż 46! Najważniejszym jednak daniem był tzw. mongolski kociołek (zwany też mandżurskim), polegała na gotowaniu na stole różnych rodzajów mięsa i warzyw, na koniec powstały rosół wypija się jako zupę. Skrupulatny nasz kronikarz przy pomocy tłumacza odnotował nawet nazwę tego niezwykłego dania, która brzmiała *szan-jua-xe*. Niestety po upływie ponad 115 lat nawet rodowici kucharze chińscy nie byli w stanie tego przetłumaczyć, a jedynie z opisu przyrządzania tego kociołka wywnioskowali jego nazwę. Potrawa ta znana jest dobrze w czasach współczesnych, istnieje też wiele przepisów na jej przyrządzanie. Konieczne jest specjalne naczynie z podgrzewaczem. Na ucztach u bankiera zastosowano cztery miseczki napełnione płonącym spirytusem do podgrzewania naczynia nazwanego przez Aleksandra "rodzajem samowara".

Z pewnością był to "ognisty kociołek" widoczny na tym rysunku, jego nazwę podano w języku mandżurskim, po chińsku natomiast jest to *huoguo*.



17. Kociołek chiński - huoguo

Zapytać można, a gdzie w tych licznych daniach ryż-podstawa kuchni azjatyckiej? Otóż gotowany ryż podano na końcu, jako danie osobne i finalne.

Z okazji podejmowania rzadkich gości podano też szampana.

Nastał czas pożegnania, wszyscy żegnali się na modłę lokalną, czyli wykonując szereg głębokich ukłonów. Jeden starszy agent Karpow był człowiekiem o znacznej tuszy i to jemu przydarzył się zabawny incydent, który rozbawił kolejarzy. Otóż przy kolejnym ukłonie biedak puścił z łoskotem gazy, czym skofundował się okrutnie i szybko wybiegł na podwórze nie czekając na resztę kompanii.

Trzeba było jednak przystąpić do pracy, więc 4 grudnia naczelnik Weber wyznaczył grupę kolejarzy do skontrolowania chińskich podwykonawców kolei, którzy zajmowali się wyrębem puszczy. Na czele kontrolerów stanął znany nam już starszy agent Karpow, w jej skład weszli, oprócz Aleksandra, także dwóch dziesiętników, felczer oraz dziesięciu rosyjskich i pięciu chińskich żołnierzy dla ochrony. Wiemy już, że każdy kolejarz był uzbrojony w sześciopalcowy rewolwer oraz dubeltówkę lub sztucer z pokaźnym zapasem amunicji. Wszyscy poruszali się konno, gdyż w rejonie wyrębu nie było żadnych dróg, za to roiło się tam od hunchuzów. Była to dziewicza puszcza w trudnym, górskim terenie w prowincji zarządzanej samowładnie przez chana Mandżurii i Pekin nie miał tam nic do powiedzenia. Pamiętajmy, że w latach 1644-1911 panowała w Chinach mandżurska dynastia Cingów (Qing), która obaliła dynastię Ming. Kraj podzielono na 18 prowincji na czele których stał gubernator (*xunfu*) lub cesarski wicekról

(*zongdu*). Taki wicekról pochodzący z panującego rodu Manchu (zwany przez Akeksandra fonetycznie Dziun-Dziunem) stał na czele Mandżurii w opisywanym okresie, a centralistyczne państwo chińskie było w tym czasie w fazie rozkładu i nie było w stanie zapanować nad odległymi prowincjami. Mniejszej rangi lokalnych zarządców Rosjanie określali jako "*chan*", a ich okręgi, jako "*chaństwo*".

Gubernator prowincji miał swoją armię, choć w przypadku agresji zewnętrznej mógł liczyć na pomoc armii cesarskiej.

Podróżni przedzierali się przez dzikie ostępy leśne wąskimi ścieżkami wydeptanymi przez zwierzynę, a przejazd utrudniały góry i wartkie potoki górskie. Trwającą tydzień podróż ułatwiały dzielne, chińskie konie, które odważnie pokonywały strome granie i wezbrane rzeki. Oto wąska ścieżka w skale nad głęboką na kilkaset metrów przepaścią, a koniki idą gęsiego, wolno, uważnie patrząc pod kopyta, gdyż jeden fałszywy krok groził upadkiem i śmiercią człowieka i zwierzęcia. Wokół roiło się od dzikiej zwierzyny, był naturalnie król puszczy tygrys, którego ryki były słyszane w nocy, nie brakowało wielkich niedźwiedzi, jeleni czy łosi. Była wielka ilość saren i dzików, więc z upolowaniem czegoś na wyborny posiłek nie było problemów. Najczęściej strzelano do dzikich bażantów i jarząbków, których były całe chmary o, o dziwo, nie płoszyły się na odgłos strzałów.

Z noclegami bywało różnie. Czasami wędrownicy trafiali na opuszczoną w górach fanzę i wtedy nocleg był w miarę wygodny i bezpieczny pod czujnym okiem wartowników. Z wyjściem za potrzebą trzeba było jednak być ostrożnym, gdyż za drzwiami fanzy często zaczynała się przepaść po kilku krokach.

Czasami musiała wystarczyć polana leśna, innym razem trzeba było karczować kawałek lasu, aby można było przenocować. Trafiano też na zamieszkałe fanzy, głównie przez myśliwych polujących dla chana. Wnętrze takiej chaty było czarne od sadzy i brudu i zasnuite dymem z paleniska. Żołnierze mieli własny prowiant i sobie w takich fanzach przygotowywali posiłki. Korzystano też z poczęstunku myśliwych, który polowali głównie dla skór. Lokalni mieszkańcy uprawiali też na małych poletkach wydartych puszczy czumizę (*roślina zbożowa i pastewna z rodzaju włośnica z rej. pld.-wsch. Azji*) i koulan (gryka japońska), który smakiem przypomina kukurydzę.

Ósmego dnia ekspedycja wjechała w szeroką dolinę otoczoną z obu stron przez wysokie, skaliste góry. Była to Złota Dolina (*Czy-che-tu*) o długości ponad 50 km ma końcu której znajduje się wioska Diau-pi-kon. To tam każdego dnia pięć tysięcy Chińczyków pracując w niezwykle prymitywnych kopalniach wydobywa złoto dla wicekróla Mandżurii. Marnie odżywieni ludzie pracują ciężko, wielu z nich ginie w licznych tutaj wypadkach górniczych i to wszystko za 3 dian na tydzień, czyli 1,50 rubla. Jeśli w katastrofie zginie pod ziemią setka tych niewolników, to nikt nie

trudzi się nawet ich odkopywaniem. Urzędnicy chana odnotują ten ubytek w dokumentacji, aby nie naliczać już dla tych ludzi wynagrodzenia i wyżywienia. Zimą prace ustają, ale i tak kilkuset Chińczyków wydobywa cenny kruszec na własną rękę narażając się na śmierć z rąk żołnierzy chana lub hunchuzów.

Jazda przez Złotą Dolinę trwała półtora dnia, aż w końcu kolejarze dotarli do wspomnianej już wioski stanowiącej centrum administracyjne doliny. To zbyt szumna nazwa dla wioski składającej się z trzech fanz i zajazdu. W fanzach mieszka zarząd kopalni, a w zajazdzie mieli zatrzymać się i odpocząć przez dwa dni kolejarze przed udaniem w dalszą podróż. Na widok ekspedycji zewsząd zbiegli się Chińczycy, gdyż większość z nich nigdy nie miała okazji zobaczyć białego człowieka. Sam oberża niesamowicie brudna i zapuszczona, ale zawsze był to dach nad głową, a nie środek dziczy. Czy jednak nasi podróżnicy byli tam zupełnie bezpieczni? Po odpoczynku mieli udać się do pierwszej poręby położonej blisko 30 km od obecnego miejsca zakwaterowania, ale znowu trudną drogą przez góry do rzeki o nazwie Erde-dzian. W dodatku rejon ten był znany ze stałych obozów bandytów, którzy tam zimowali. Tam też mieściła się kwatera główna ich wodza zwanego królem hunchuzów. Od swego tłumacza, który niezbyt nadawał się do pełnienia tej funkcji, gdyż mówił po rosyjsku słabo, kolejarze dowiedzieli się, iż hunchuzi są bardzo blisko, być już w samej wsi. Bywali tam często ściągając haracz od nielegalnych kopaczy złota. Noc w oberży była zatem dość niespokojna, Aleksander zasnął dopiero nad ranem. Cały czas ich pokojów pilnowali uzbrojeni wartownicy zmieniający się co dwie godziny. Następnego dnia kolacja była o 10.00 i zaraz potem wszyscy poszli spać, gdyż wczesnym rankiem trzeba było ruszać na inspekcję. Na półpiętrze czuwał Kozak z karabinem gotowym do strzału, gdyż na chińskich żołnierzach nie można było w pełni polegać. Aleksander położył się na pryczy w spodniach i kamizelce, pod poduszką miał colta, a przy boku nabity sztucer. Słyszał gwar rozmów z dołu, gdzie Chińczycy palili do późna opium zgromadzeniu w kręgu wokół specjalnej lampki. Po pół godzinie oszołomieni zasypiają, ale potem znowu budzą się i zaczynają palić opium od nowa. Tam nawet dzieci palą fajki z tytoniem zastępując je potem długimi fajkami do opium. Do izby, w której spali kolejarze wdzierła się więc fala dymu tytoniowego i opiumowego, a także dymu z paleniska tak, że nie było czym oddychać. Po godzinie Aleksander wstał, zatknął za pas colta i poszedł zaczerpnąć świeżego powietrza na zewnątrz. Noc była chłodna, niebo pełne gwiazd, księżyc był w pełni, więc ciemność nie była rozjaśniania jedynie mdłym światłem sączącym się przez brudne okno fanzy. Po chwili zauważył więc Aleksander Chińczyka, który podszedł do niego od strony oberży i zaczął coś szybko mówić. "*Rus lang jin*" powtarzał wkoło i pokazywał na trzymane w jutowym woreczku samorodki złota. Były sporej wielkości, ważyły

łącznie prawie 5 kg i Chińczyk wyraźnie chciał się ich pozbyć. Po krótkim wahaniu Aleksander wrócił do izby i wyniósł z niej mieszek zawierający około 50 srebrnych dolarów meksykańskich. Ku jego zdumieniu Chińczyk przystał na taką dziwną transakcję obawiając się pewnie, że schwytany z samorodkami zostanie oskarżony o nielegalne wydobycie złota i stracony na miejscu przez wojsko chana.

Pamiętajmy, że samorodki to prawie czyste złoto zawierające od 83 do 92% tego metalu z niewielką domieszką srebra i miedzi. Srebrne dolary bite w Meksyku była walutą rozliczeniową między stroną chińską, a budowniczymi kolei. Aleksander zamierzał ten ubytek rozliczyć później w rublach, ale wskutek gwałtownej zmiany sytuacji w Mandżurii taka potrzeba nie zaszła. Złoto natomiast posłużyło po ponad 20. latach do budowy kamienicy w Gdyni.

Po powrocie do izby złoto zostało schowane w jukach, gdyż podróżni zabierali siodła z sobą, aby nie padły ofiarą kradzieży.

Nagle na dole zajazdu zrobiło się zamieszanie, do środka wtargnęła grupa uzbrojonych ludzi, ale ich stroje to były zwykłe łachmany. Zatem czyżby to byli zapowiadani wcześniej hunchuzi? Wartownik niezwłocznie obudził swoich kamratów, chińscy żołnierze natomiast gdzieś zniknęli. Przybyszów było dziesięciu, zażądali jedzenia i picia i natychmiast zaczęli nabijać swoją broń. Były to fuzje starego typu, a właściwie strzelby kapiszonowe ładowane odprzodowo. Kapiszon umieszczano na tzw. kominku, który odprowadzał płomień do ładunku prochowego w lufie, a ten nadawał pęd kuli lub śrutowi. Niektórzy mieli jeszcze muszkiety z długimi lufami i krótkimi kolbami, gdzie lont zwisał obok cyngla. Zamki lontowe w XIX wieku były stosowane wyłącznie w Azji i tylko tam montowano je także w pistoletach. Każdy z nędznie ubranych przybyszów miał na piersiach płócienny woreczek, z którego wyjmował zawinięty w papier proch i ołowiane kule. Rozmawiali, a właściwie kłócili się ze sobą bardzo hałaśliwie, więc o spaniu nie było już mowy. Wszyscy pośpiesznie ubrali się i przygotowali posiadaną broń do użytku w razie potrzeby. Tłumacz ekipy został wysłany na dół zajazdu, aby zorientować się w sytuacji. A ta okazała się być niezwykle skomplikowana i groźna dla życia Rosjan. Trzeba było podjąć szybką decyzję o powrocie do głównej bazy w Girynie. W prowincji wybuchł bowiem bunt.

Obszarpańcy uzbrojeni w przestarzałą broń, okazali się być żołnierzami chana. Na terenach słabo zaludnionej wówczas Mandżurii można się było osiedlać i po wykarczowaniu lasu uprawiać zboża i hodować kozy, owce czy świnię. Osadnicy także polowali na dziką zwierzynę, a w razie potrzeby na wezwanie chana mogli być jego dodatkową siłą zbrojną. Tymczasem wicekról Mandżurii otrzymał z Pekinu polecenie opodatkowania tych osadników, a chan wysłał poborców wraz ze zbrojną eskortą. Osadnicy gremialnie odmówili płacenia podatków, gdyż wcześniej

obiecivano im, że będą od nich zwolnieni przez pierwsze 10 lat od przybycia na te tereny. Pełnomocnik chana Szaj-Che nie zamierzał jednak rezygnować i zabierał opornym bydło, konie, zapasy zboża. Ich samych wojsko bezlitośnie mordowało. Była to jednak tylko kompania nędznie uzbrojonych i słabo zmotywowanych żołnierzy, a bunt rozszerzał się z prędkością ognia w suchym lesie. Osadnicy zorganizowali się wybrali swego przywódcę i uderzyli na wojsko i poborców zabijając w pierwszej potyczce 13. żołnierzy i poborców.

Obcięto im głowy i za warkoczyki powieszono na przydrożnych drzewach, a ciała wrzucono do częściowo zamarznętej rzeki Erde-dzian. Ci, którzy ocalili uciekli do wioski, gdzie kwaterowali kolejarzy przynosząc przerażające wieści o blisko tysięcznej armii buntowników maszerującej do tego miejsca. Wraz z nimi maszerowały bandy hunchuzów, dla których była to dobra okazja do rabunków. Wiedzieli oni doskonale o przebywającej w wiosce ekspedycji kolejarzy i o ich dobrym uzbrojeniu, którego im brakowało. Armia buntowników znajdowała się zaledwie 20 km od oberży, trzeba było zatem szybko uciekać. Mimo nocy zaczęto pakować bagaże i siodłać konie z zamiarem niezwłocznego wyruszenia w drogę powrotną. O godzinie 1.00 ekspedycja była już w drodze eskortowana przez 15. żołnierzy, a do nich dołączył właściciel oberży ze swoimi pracownikami zabierając swój marny dobytek na dwukołowym wozie w ciągnionym przez woła. Droga była bardzo wąska i panowała ciemność, więc oberżysta zapalił rodzaj papierowej lampy i niósł ją przed kolumną wskazując innym kierunek marszu. Wszyscy byli wystraszeni, gdyż wiedzieli, że stracą życie w starciu z masami zbuntowanego chłopstwa. Do godziny 7.00 uciekinierzy przebyli 30 km, zrobił się jasny dzień, a na ich szlaku pojawiła się fanza. Był to opustoszały zajazd, gdzie spał tylko jeden Chińczyk. On to wyjaśnił naszym podróżnym, że właściciel uciekł z rodziną i dobytkiem do Girynia. Innym miejscem schronienia mogła być forteca chana położona 200 km od Girynia otoczona wysokim, kamiennym murem. Ma ona 8 baszt strzeleckich i cztery wrota. W obrębie murów znajduje się wiele domów mieszkalnych i rezydencja samego chana. Ten jednak nie zaufał własnej fortecy, wolał zwać do Girynia wydawszy swoim dowódcom rozkazy obrony zamku za wszelką cenę. Chan zażądał od wicekróla Mandżurii regularnego wojska dla stłumienia buntu, który sami wywołali wykonując zbyt okrutnie rozkazy Pekinu. A tam faktyczne rządy sprawowała bezwzględna cesarzowa Cixi, która mianowała cesarzem swego małoletniego siostrzeńca Guangxu (1874-1908), ale ster rządu dzierżyła sama. Jej polityka doprowadziła Chiny do upadku po klęskach wojennych z państwami Zachodu. Pieniądze zebrane z trudem na odbudowę chińskiej floty wojennej obróciła na budowę rezydencji w Pałacu Letnim, gdzie ustawiła wielki, marmurowy okręt, jako kpinę z żądań modernizacji armii. Nic dziwnego, że z

Pekinu płynęły do gubernatorów prowincji żądania dostarczania pieniędzy, gdyż szkatuła cesarzowej nie miała dna. A wymuszone daniny były wydawane bez sensu i nie służyły rozwojowi gospodarczemu i obronności kraju. Wywoływały też lokalne bunty, które z czasem przekształciły się w ogólnokrajowe powstanie bokserów. Koniom potrzebny był odpoczynek po uciążliwej, nocnej jeździe. Napojone je i nakarmiono resztkami słomy i siana z opustoszałej oberży i po godzinie całe towarzystwo było już w siodłach. Zamiast trudnej drogi powrotnej przez góry (obecnie góry zwane Changbai, znane też jako "*Changbai Sea of Forests*", rezerwat pod auspicjami UNESCO), postanowiono dotrzeć do skutej lodem rzeki Sungary i wykorzystać ją do dalszej ucieczki. Była to wprawdzie znacznie dalsza droga do Girynia, jak obliczano o blisko 120 km, ale łatwiejsza dla zmęczonych już koni. Jednak od rzeki dzieliła uciekinierów trudna, górską drogą o długości co najmniej 60 km.

Nagle na zakręcie pojawiła się duża grupa uzbrojonych Chińczyków i wszyscy stanęli jak wryci. Szczęknęła broń, wystraszeni kolejarze i ich eskorta była już gotowa drogo sprzedać swoje życie, ale po chwili okazało się, że ubrani w barwne łachmany Chińczycy to żołnierze chana idący walczyć z buntownikami.

Aleksander, który już w duchu żegnał się ze swoimi najbliższymi, odczuł ulgę i wszyscy ruszyli w dalszą drogę pokrzepieni nadzieją, że wojska chana przynajmniej opóźnią pościg. Spotykali bowiem w drodze do rzeki kolejne oddziały wojska, które jednak bardziej robiły wrażenie hunchuzów, aniżeli wyszkolonych żołnierzy. Jak się miało okazać wszystkie te marnie uzbrojone i słabo dowodzone oddziały oberwańców zostały bez trudu zniesione przez powstańców, których celem był teraz sam chan.

Około 8.00 wieczorem kolumna jeźdźców dotarła do zamrzniętej Sungary i rozłożyła się na nocleg w stojącej na brzegi fanzie. Wystawiono podwójne warty i zmęczeni kolejarze legli pokotem na narach nie wypuszczając z rąk broni. o siódmej rano konwój ruszył dalej, ale podkowy koni były już stępione i ślizgały się na lodzie. Bywało, że koń padał z jeźdźcem na lód, ale jednak była to równa nawierzchnia i okresami można było jechać kłusem. W południe ekspedycja dotarła do dużej oberży stojącej nad brzegiem rzeki. Była ona zapełniona uciekinierami, ale ludzie i konie wymagały odpoczynku oraz obiadu. W trakcie posiłku nadjechało kłusem kilkunastu Chińczyków krzyżąc, że buntownicy są zaledwie 7 km od zajazdu. Jak się okazało ominęli oni wioskę, w której przez dwa dni stali kolejarze i skierowali się do miasteczka *Che-wo-che* położonego nad Sungarą. Mimo forsownej jazdy przez całą noc i dzień buntownicy zdołali prawie doścignąć uciekinierów, dzięki temu że mieli z sobą hunchuzów wybornie znających wszystkie ścieżki i skróty w tej części prowincji. Sytuacja była

niestychanie groźna, ale na szczęście buntownicy zajęli się rabunkiem sklepów i magazynów w miasteczku, gdyż mimo pory zimowej wielu z nich nie miało ani ciepłych ubrań, ani też butów. Byli też wygłodzeni, a w mieście były zapasy żywności. W tym czasie siły buntowników obliczano na 1.500 ludzi, w tym 30% to byli hunchuzi. Ich celem była rezydencja chana, a potem Giryń, gdzie spodziewali się armii regularnej i zamierzali stoczyć z nią bitwę. Dokąd mieli zatem uciekać nasi uciekinierzy? Niezwłocznie osiodłano konie i ruszono w drogę wraz z liczną grupą uciekających tubylców. O piątek po południu długa na blisko 100 m kolumna dotarła w rejon fortecy chana i została zatrzymana przez jego wysunięte patrole. Po rozpoznaniu, że jest to grupa Rosjan żołnierze przeprowadzili ich przez drugą linię pikiet zatrzymując innych uciekinierów do obrony fortecy, która stała w pełnej gotowości do obrony.

Około siódmej wieczorem zmęczeni nieludzko mogli się wreszcie spokojnie wyspać w zajeździe w przekonaniu, że buntownicy połamią sobie zęby na fortecy chana i zostaną tam pobici. Jak się później okazało były to zupełnie płonne nadzieje.

Wypoczęci kolejarze i ich eskorta wyruszyli o 6 rano w dalszą drogę lodowym traktem przekraczając w południe granicę chanatu. Krótco potem, już na ziemi rządowej, ekspedycja napotkała silny oddział regularnej armii chińskiej dowodzony przez mandaryna w stopniu pułkownika. Jako tako umundurowani żołnierze ciągnęli ze sobą kilka starego typu, zardzewiałych armat, szły też tabory z amunicją i żywnością. Był to pułk piechoty w sile tysiąca żołnierzy nastawiony na całkowite stłumienie buntu w chanacie. Dalsza podróż przebiegał już spokojnie i 17 grudnia ekspedycja dotarła do Giryńia nie wykonawszy swego zadania. Naturalnie naczelnik działu zaopatrzenia Weber nie miał o to do nikogo pretensji. Kiedy tylko dowiedział się o buncie wysłał gońca, aby zawrócić niefortunną wyprawę, ale goniec ten przepadł gdzieś bez wieści. Po paru tygodniach do Giryńia dotarły wiadomości, że wszystkie prawie wojska chana, które mijali po drodze kolejarze przyłączyły się do buntu. Rezydencja chana została zdobyta i spalona, a pułk wojsk rządowych wycięty w pień. Ocalało tylko kilku wziętych do niewoli oficerów, za których rodziny zapłaciły hunchuzom sowity okup.

Sam Giryń nie był jednak zagrożony, Pekin ściągnął wojska z innych prowincji i rzucił je przeciwko buntownikom. Zaczęły one w końcu zwyciężać, co widać było po ogromnej liczbie egzekucji w mieście. Wykopanych zostało osiem ogromnych dołów, a każdy mógł pomieścić nawet 500 trupów.

Codziennie przywożono pod eskortą 200-400 jeńców, którym natychmiast ucinano głowy. Pracowało przy tym dwóch bardzo dobrze wprawionych katów z niezwykłą wydajnością. Aleksander wybrał się na taką masową egzekucję hunchuzów i buntowników, których w tym dniu było 250. Wszystkim ścięto głowy w

niewiarygodnym czasie pół godziny! czyli jeden kat ścinał 4-5 głów w ciągu minuty. Głowy nie były wrzucane do dołów, a wywożono je wozami za miasto i tam spoczywały na polu czaszek wydane na żer psom i sępom.

W czasie egzekucji lało się tyle krwi, że jej mdły zapach wypełniał cały plac. W dodatku część skazańców wydzielala ze strachu lub mimowolnie kał, co mieszając się z zapachem krwi, tworzyło mieszankę nie do zniesienia. Nie pomagało otaczanie się kłębamii dymu z fajki. Na kałuże krwi natychmiast rzucały się stada psów i piły ją łapczywie.

Kilku pomocników zdierało z drgających jeszcze ciał ubrania i rozrąbywało drewniane dyby z nóg ściętych. Wojsko otaczało plac śmierci szczelnie, ale żołnierze nie zwracali prawie uwagi na to krwawe widowisko, rozmawiali ze sobą, a nawet jedli jakiś suchy prowiant. Codzienne masowe egzekucje zupełnie spowszedniały także mieszkańcom Girynia, prawie nie widać było gapiów.

I znowu udał się Aleksander na to makabryczne pole, gdzie składowano obcięte głowy. Leżały ich tam tysiące w różnym stadium rozkładu. Oczy, jeśli jeszcze były, szeroko otwarte, na twarzach zastygnięta groza nagłej śmierci. I tutaj stada psów obgryzających te twarze, a także mnóstwo czarnych warkoczyków. Kiedyś je zabierano do różnych celów, ale po ostatnim buncie było tego zbyt dużo i straciły wartość handlową.

Stada czarnych ptaków miały tutaj też swój żer, a ohydny odór nie pozwalał na dłuższy pobyt w pobliżu pola czaszek. Wskoczył więc na konia nasz kronikarz i pognął kłusem do miasta.

Nadeszło kolejne Boże Narodzenia daleko od kraju, daleko od bliskich, a więc z natury bardzo nostalgiczne. Były kolędy i potrawy wigilijne, nie jedna łza zakręciła się w oku na myśl o ukochanej żonie i dzieciach oddalonych o tysiące kilometrów. Wszyscy przebywający w Girynie zebrali się razem na oficjalnym, uroczystym obiedzie, na który zaproszono także przebywających w mieście Europejczyków. Nie było ich wielu-ot dwóch młodych, przystojnych misjonarzy z Anglii oraz ich rodak w wieku 50. lat pracujący, jako agent handlowy. Misjonarze byli świetnie wykształceni, znali mandaryńską odmianę języka chińskiego i poznawali dopiero lokalny dialekt, aby łatwiej docierać do swoich owieczek. Tych dialektów w północnych Chinach nie było zbyt wiele, w przeciwieństwie do południa, gdzie mówiono siedmioma dialektami. W Girynie mówiono w tym czasie na ogół w języku mandżurskim zapisywanym mongolską odmianą pisma, ale wszyscy urzędnicy i wojskowi znali język chiński. Obecnie język mandżurski prawie całkowicie jest martwy. W roku 2007 mówiło tym językiem zaledwie 20 osób! Oprócz kolejarzy z Wydziału Gospodarczego podległej inż. Weberowi w Girynie stacjonowała grupa inż. Edwardowa Anerta. Urodził się on w roku 1865 w twierdzy

Modlin pod Warszawą z ojca Edwarda Adolfowicza i Idy Fiodorowny Anert. Doskonale wykształcony już w r. 1895 bierze udział w ekspedycji na Daleki Wschód, gdzie jest starszym inżynierem-geologiem rozpoznającym tereny budowy Kolei Amurskiej. Podobnie jak Aleksander wypłynął z Odessy statkiem towarowo-pasażerskim "*Ochotnik Saratow*" 1 marca 1895 r. i po 42 dniach dotarł do Władywostoku. Po dwóch latach ponownie odbywa podróż tą trasą na budowę Kolei Wschodnio-Chińskiej i prowadzi rozpoznanie geologiczne terenów budowy. Następne 14 lat spędza na Syberii, Sachalinie poszukując złota i prowadząc badania naukowe. W r. 1939 w Harbinie prof. Anert obchodził 50. rocznicę pracy naukowej, był już wtedy znanym na świecie uczonym. W latach 30. XX w. oskarżony o szpiegostwo na rzecz Japonii emigrował, a po wojnie starał się o odzyskanie radzieckiego obywatelstwa, ale nie zdążył. Zmarł 25 grudnia 1946 r. Do dziś jego prace są cytowane i wykorzystywane, co świadczy o solidności badań i naukowej kompetencji.

Razem zatem zebrało się ponad 30 osób przy tym świątecznym obiedzie. Stół był bogato zastawiony smakowitymi daniami, do tego pito ostro wódkę, wina i szampany. Mimo różnicy rang i pozycji zawodowej wszyscy w tym dniu zbratali się niczym jedna wielka rodzina. Błyszczały epolety trzech oficerów w galowych mundurach, inżynierowie Anert i Weber w odświeżonych surdutach siedzieli obok siebie u szczytu stołu. A dalej technicy, dziesiętnicy, wspomniani misjonarze w ciemnych ubiorach. Próbowali oni krzewić chrześcijaństwo w kraju, gdzie nie słyszało się dzwonów z wysokich, kościelnych wież i panowała inna wiara i inne obyczaje. W czasie tego obiadu opuściła ich zwykła angielska flegma i ogłada, pod wpływem trunków rozochocili się i wzajemnie przekrzykiwali się. Mówiono i śpiewano w różnych językach, dominował naturalnie rosyjski, ale był i polski, angielski oraz chiński. Towarzystwo było całkowicie męskie, żony i narzeczone pozostały w odległej Europie i można było jedynie je mile wspominać w trakcie tej biesiady

Trzeba było jednak wrócić do rutynowych zajęć wyznaczanych przez naczelnika Webera. Wyjazdy w teren, przyjmowanie spławianego rzekami drewna, inspekcje na terenach, gdzie wytyczano przebieg linii kolejowej. Miała być ona jednotorowa, ale rezerwowano też teren pod drugi tor, który miał zostać wybudowany w przyszłości.

Weber i jego zastępca wyjechali do Władywostoku 28 grudnia. Geodeci Anerta ruszyli wytyczać trasę nowej kolei, a agent Karpow wyruszył z grupą kolejarzy na poręby. Aleksander z oddziałem agenta Samersa wyruszyli 30 grudnia na wyjątkowo trudną trasę. Liczyła ona aż 550 km, które trzeba było przebyć konno z

kilkoma zaledwie żołnierzami eskorty. W obie strony było to zatem ponad tysiąc kilometrów w trudnym do przebycia terenie. Ekspedycja jechała do celu 10 dni, tam pomierzono ilość wyrąbanego drewna, za które firmy chińskie otrzymały zapłatę. Po drodze do celu nie spotkały kolejarzy godne uwagi przygody. Mieli jedynie okazję obejrzeć i pomierzyć olbrzymiego tygrysa, które upolował właśnie chiński myśliwy. Ponad 3,5 metrowej długości król tamtejszych lasów wisiał jeszcze w skórze u szczytu dachu fanzy powieszony za tylne łapy. Krew jeszcze sączyła się z wielkiej głowy zamarzając i tworząc sople. Kolejarze zatrzymali się tam na pół godziny i zrobili pomiary tego pięknego okazu, który wykorzystywany przez chińską medycynę jest dzisiaj prawie zupełnie wytępiony. Już wtedy za całego tygrysa płacono od 100-250 rubli. Mięso jest więcej warte aniżeli skóra (50 rs), gdyż panuje przekonanie, że zjedzenie nawet niewielkiego kawałka daje wielką moc i ochronę przed atakiem innego drapieżnika. Kości tygrysa konserwuje się w soli, a jego pazury w wódce. W czasie przejazdu na porębę członkowie tej grupy wielokrotnie widzieli świeże ślady tygrysa, ale nigdy nie udało się im napotkać drapieżnika oko w oko.

Powrót do Giryńia zajął kolejarzom kolejne 10 dni, była to więc jedna z najdłuższych, służbowych wypraw związanych z odbiorem drewna od podwykonawców miejscowych. Dzisiaj trudno sobie wyobrazić tak długą jazdę konno w trudnym, górzystym terenie, gdzie praktycznie nie było dróg.

Porównajmy tą odległość do słynnego szlaku przepędu bydła na Dzikim Zachodzie zwanego Chisholm Trail, który liczył sobie 520 mil tj. ok. 832 km. Trzeba było pędzić stado przez 40-60 dni przez stosunkowo płaski i równy teren. Oczywiście 20. osobowa grupa pracowników kolei i ich eskorta poruszali się znacznie szybciej na swoich wytrzymałych koniach rasy mongolskiej. Ale też czyhało na nich znacznie więcej niebezpieczeństw, niż na amerykańskich kowbojów w okresie największego nasilenia spędów bydła, czyli od 1866-1886 roku. Przede wszystkim byli to lokalni bandyci, którzy mimo stanowczej walki sił rządowych byli bardzo silni aż do końca cesarstwa Chin. Dysponowali dobrym wywiadem i wiedzieli gdzie i kiedy uderzyć. Mający w tym czasie 44 lata Aleksander był dobrze przygotowany do tych trudnych zadań. Jak pamiętamy doskonale jeździł konno, gdyż wcześniej posiadał konia i dodatek pieniężny na jego utrzymanie, aby móc nadzorować poprzednią budowę kolei. Dobrze też władał bronią, która w większości została zakupiona przez Rosję w USA i przetransportowana wraz z pozostałym wyposażeniem z San Francisco przez Pacyfik do Władywostoku.

Oprócz hunchuzów trzeba było bronić się przed atakami dzięki zwierzyny, a przede wszystkim przed niedźwiedziami i tygrysami. Znamy dramatyczne opisy ataku tych drapieżników, których ofiarami padli dwaj żołnierze z opisywanej

ekspedycji. W czasie całej budowy zginęło z tego powodu 10 kolejarzy i 15 żołnierzy rosyjskich. Chińskich robotników i żołnierzy, którzy padli ofiarą drapieżców nikt nie policzył.

I wreszcie różne lokalne bunty ludności aż do ogólnie chińskiego powstania, gdzie atakowano głównie cudzoziemców i ich własność. Trzeba też pamiętać o fatalnym stanie higienicznym ówczesnych miast pozbawionych całkowicie kanalizacji i wywozu nieczystości. Były to idealne warunki do szerzenia się epidemii najróżniejszych chorób zakaźnych od cholery i czerwonki poczynając. Przeżyć w takich warunkach nie było łatwo, a w razie choroby lekarze i felczerzy ekspedycji dysponowali ograniczonym zestawem środków leczniczych. Pozostawała tradycyjna medycyna chińska, ale w przypadku chorób zakaźnych była ona bezradna. Wild East stawiał zatem przed swymi pionierami niezwykle wysokie wymagania porównywalne jedynie z warunkami podboju Ameryki Północnej w pierwszej połowie XIX wieku. Dzika przyroda, agresywni Indianie, surowy klimat hartowały najodważniejszych traperów i eksploratorów Wild Westu. Nie występowało jedynie zagrożenie epidemiczne choć, jak wiemy dotknęło ono w znacznym stopniu Indian, którzy nie byli uodpornieni na zarazki przywleczone z Europy przez białych osadników.

Łączność z Rosją była zależna od pory roku. Zimą, kiedy rzeki Sungari i Amur zamarzały była ona mocno ograniczona. Rzeki te były żeglowne przez siedem miesięcy w roku. Dopiero w roku 1901 stał się możliwy przejazd wyłącznie koleją z Harbina i innych miejscowości do Rosji. Szybciej też transportowano materiały do budowy kolei, która została ukończona w roku 1903.

Kiedy po 20. dniowej wyprawie w dziewicze lasy prowincji wracał Aleksander do Girynia zauważył sześciu Chińczyków idących wolnym krokiem, a każdy z nich miał na szyi czworokątną deskę pokaźnej grubości. Obie połowy tych dybów były połączone żelaznymi skoblami, ale nie można ich było zdjąć przed zerwaniem pasków papieru .



18. Chińskie ruchome dyby-kangi

A były one opieczętowane przez miejscowego urzędnika do spraw wykonania zastępczych kar aresztu z mniejszej wagi przestępstwa. Nie było bowiem więzień, więc zakładano tego rodzaju dyby zwane kangi na okres 5-10 dni i z tymi dość ciężkimi znakami kary trzeba było obejść raz dziennie całe miasto stając się pośmiewiskiem gawiedzi. Kangi wazyła 17-18 kg, było więc co dźwigać przez drobnej postury Chińczyków. Na zdjęciu z epoki widać 4. skazanych, którzy odpoczywają przed rundą ulicami miasta. Po odbyciu tej średniowiecznej kary urzędnik sprawdza czy pieczęcie na kangi nie zostały naruszone i zwalnia więźnia. mają oni zakaz wykonywania pracy, zresztą nie byłoby to możliwe, gdyż skazani muszą być karmieni przez rodzinę czy znajomych, nie mogą też spać inaczej, niż na klęczkach. Podejrzani o poważne przestępstwa są zamykani w fannie aresztowej, ale tylko na 2-3 dni i nie otrzymują tam nic do jedzenia tylko wodę. Potem następuje egzekucja lub odesłanie pod konwojem do miejsca, gdzie więzień popełnił przestępstwo.

Od lutego 1998 roku Weber kierował pracami swoich ludzi z Władywostoku śląc im telegramy z poleceniami udania się w teren celem inspekcji wyrębu bądź odbioru drewna spławianego rzekami. Jak zawsze były to podróże dalekie i niebezpieczne, a wykonywali je agent Karpow oraz agent Somers, który podróżował z Aleksandrem. Oczywiście zawsze towarzyszyła im eskorta wojskowa,

toteż hunchuzi rzadko ośmielali się napadać na nieliczne, ale dobrze uzbrojone ekspedycje. Ich uzbrojenie stanowiły często łuki i strzały, a broń palna była prymitywna i jednostrzałowa. Kolarze i Kozacy dysponowali znacznie większą siłą ognia i dlatego bandyci raczej unikali bezpośrednich starć.

Sytuacja stała się tragiczna dopiero w czasie powstania bokserów, kiedy do powstańców i hunchuzów dołączyła regularna armia chińska.

Koniec stycznia Aleksander i jego towarzysze odpoczywali przed zaplanowaną w lutym inspekcją, która miała potrwać dwa tygodnie. W tym czasie Chińczycy świętowali Nowy Rok, którego obchody trwają cały miesiąc. Ponieważ w Chinach obowiązuje kalendarz księżycowy, święto to jest ruchome i wypada zawsze między 21 stycznia, a 19 lutego. Kalendarz ten wprowadziła pierwsza dynastia Xia (2205-1766 p.n.e.), a więc jest to bardzo stara tradycja obowiązująca do dnia dzisiejszego. Co prawda po rewolucji 1911 r. Chiny przyjęły oficjalnie kalendarz gregoriański jako obowiązujący w instytucjach państwowych i w administracji, jednakże wiele świąt obchodzi się nadal zgodnie z tradycją dawnego kalendarza księżycowego.

Święto Wiosny (Nowego Roku) od najdawniejszych czasów było najważniejszym świętem obchodzonym powszechnie zarówno w najwyższych sferach, jak też przez lud. W skład Święta Wiosny wchodzi Święto Latarni przypadające na piętnasty dzień Święta Wiosny. Wywodzi się ono z pradawnej legendy o poszukiwaniu i uratowaniu nocą księżniczki, która tonęła w jeziorze.

Na terenach wiejskich świętowano nawet dwa miesiące, gdyż na większości terytorium Chin nie było potrzeby wykonywać prac polowych. W czasach współczesnych oficjalnie tylko trzy dni tego święta są wolne od pracy, ale przynajmniej przez dwa tygodnie, do Święta Latarni, praca w Chinach toczy się w zwolnionym tempie. W wigilię Nowego Roku cała rodzina bierze udział w przygotowywaniu noworocznych posiłków, z których najważniejszym daniem są chińskie pierogi *jiaozi* nadziewane mięsem i warzywami lub bardziej wykwintnie jajkiem i krewetkami z dodatkiem imbiru, pasty sezamowej i innych przypraw. Chińczycy witają Nowy Rok bawiąc się całą noc, ale w gronie rodzinnym. Mamy petardy, sztuczne ognie i płonące głownie. Nic obecnie nie wiadomo o choinkach, ale Aleksander zanotował, że każdy Chińczyk musiał mieć drzewko, lecz dużych rozmiarów. Ustawiali je przed domem lub przed sklepem i dekorowali chińskimi lampionami rozmaitego koloru i kształtu.

Obchody Nowego Roku zaczynały się wieczorem, zapalały się wszystkie światła, a Chińczycy wchodziłi do specjalnie zbudowanej na ten czas świątyni, aby oddać pokłon bogu. Następnie rozpoczynała się zabawa przed pawilonem z figurą boga

Nowego Roku oraz na okolicznych ulicach. Zaczynała grać bardzo głośna muzyka, zupełnie nie dostosowana do gustu Europejczyków.



19. Chińczycy świętują Nowy Rok ok. 1900 r.

Do zestawu małych i wielkich bębnow dochoziły miedziane czonele także różnych rozmiarów, a całość wytwarzała potworny hałas bez rytmu i muzyki. O północy następował wspaniały pokaz fajerwerków, w czym Chińczycy są od wieków mistrzami. Wybuchaly petardy, plonęły ognie bengalskie i zimne ognie, a trwało to niemal do świtu. W noworocznej świątyni przygotowano dziesiątki potraw w małych miseczkach między którymi stały czerwone świece. Na podwórzu każdego domu stała miniatura takiej świątyni z przygotowanymi potrawami. Poza daniami w miseczkach na stołach pojawiał się wędzony łeb wieprzowy w całości czy cały, smażony kogut. Nikt nie spał, wszyscy pili lokalną sake, czyli słaby trunek pędzony z ryżu. Chińska sake zwie się samshu lub shokoshu, jest też amezake, słodka i mleczna, używana na festiwalach i w świątyniach w czasie Nowego Roku. Zabawy i tańce trwały każdej nocy tyle, że kończono je nieco wcześniej. Po ulicach przelewały się korowody różnorodnych przebierańców z lampionami i chorągiewkami. Inna grupa obnosiła figurę bożka w bogato zdobionej lektyce.

Inna grupa zadziwiła kolejarzy tym, że wszyscy z dużą wprawą poruszali się na szczydłach przebrani za kobiety, myśliwych i żołnierzy. W wielu miejscach zbudowano estrady, na których występowały teatry złożone wyłącznie z mężczyzn. Zabawy te trwały przez cały miesiąc. Handel przez dwa tygodnie nie pracował, a potem otwierano sklepy tylko z rana na kilka godzin, aby potem znowu oddawać się zabawom. Najbiedniejsi jednak pracowali cały ten czas pozwalając sobie na rozrywkę dopiero pod wieczór. Pełnym karnawałem cieszyli się jedynie ludzie zamożni, choć jak wspomniano na wsi wykorzystywano martwy okres w pracach polowych.

Aleksander często opisuje swoje wrażenia ze zwiedzania miejscowych świątyń i kaplic. Jak się wydaje z opisów były to głównie świątynie buddyjskie, które w pierwszym okresie ekspansji tej wiary powstawały w naturalnych jaskiniach i grotach skalnych. Później budowano świątynie z zachowaniem zasad fengshui, jako ciąg kwadratowych lub prostokątnych dziedzińców położonych na osi północ-południe. Główny budynek był przeznaczony do celów religijnych, a pomocnicze na mieszkania mnichów, bibliotekę i pomieszczenia gospodarcze. Wejścia strzegły zwykle dwa kamienne lwy, bramy świątyń były wielkie i zadaszone, łączyły się z rodzajem westybulu. Tam po obu stronach stały olbrzymie posągi "wielkich, niebiańskich królów" (sidatianwang) strzegących świątyni. Niektóre z tych posągów miało groźny wygląd odstrasżający intruzów.

Dla przykładu podaje pamiętnikarz chińskiego boga ognia (Chu Jung), który karze tych, którzy naruszają prawa boskie. Jest on wielkiej postury, twarz groźna pokryta tatuażami, oczy skośne wyłupiaste, szczęka zwierzęca z potężnymi kłami.



20. Chiński bóg ognia

Zamiast dłoni bożek ten miał krokodylę łapy, w jednej z nich trzymał ogień, a w drugiej tabliczkę z napisem co grozi bluźniercom i bezbożnikom. Są też bogowie skał i kamieni, wody, ziemi, owoców i lasów. Ich portrety często miały po cztery ręce lub dwie głowy. Wszystkie te posągi były pomalowane w jaskrawe barwy i ustawione w świątyni lub na zewnątrz. Pierwsze wrażenie Europejczyka to zgroza na widok straszliwych twarzy tych demonów, ale po ochłonięciu widać kunszt i talent chińskich rzemieślników i artystów. Takie świątynie są własnością bogatych Chińczyków, położone są przeważnie w lasach lub na pustych, dzikich polach, przeważnie przy drogach lub na wierzchołkach gór. Pilnuje ich zwykle po kilku mnichów buddyjskich. Każdy Chińczyk udając się w podróż zabierał z sobą ok. 30 świec ofiarnych i po drodze wstępował do małych kaplic (nikt ich nie strzeże) i tam uderzał w dzwon, aby zwrócić uwagę duchów. Potem składał pokłony, zapalał świece (właściwie były to trociczki wydzielające wonny dym) i modlił się za pomyślność swojej podróży. Oprócz świątyń buddyjskich w Chinach są świątynie lamaistyczne, ale głównie w Tybecie. Znane są także świątynie taoistyczne bardzo podobne to architektury buddyjskiej. Tyle tylko, że triada buddyjskich bóstw została zastąpiona bóstwami taoistycznymi zamieszkującymi w Nefrytowym Raju. Było też tam ośmiu nieśmiertelnych (baxian), ludzi świętych, którzy spełnili wszystkie wymagania niezbędne do osiągnięcia świętości i stali się w końcu nieśmiertelnymi. Rzecz jasna misjonarze wszelkiej narodowości i wyznania walczyli z tymi "przesadami" doprowadzając w ten sposób do wielkiej rzezi konwertytów w czasie powstania bokserów. Nie zdawali też sobie często sprawy, że ich wiara i dogmaty są o wiele wieków młodsze od buddyzmu, który zakorzenił się trwale w świadomości Chińczyków, wnieśli oni do tej religii wiele swoich jeszcze starszych wierzeń i bóstw.

CEL

Jak wiemy w trakcie budowy kolei w Mandżurii powstawała też Kolej Transsyberyjska rozpoczęta w roku 1891. Podzielono ją na odcinki:

- zachodnio-syberyjski z Czelabińska do rzeki Ob,
- środkowo-syberyjski - od rzeki Ob do Irkucka
- okołobajkalski - z Irkucka do Mysowska
- zabajkalski - z Mysowska do Sreteńska
- amurski - ze Sreteńska do Chabarowska

- ussuryjski - z Chabarowska do Władywostoku

Razem było to 7.588 km w większości w trudnym klimacie i terenie.

Zgodnie z planem pierwotnym od Sreteńska i dalej na wschód do Chabarowska linia miała być budowana wzdłuż lewego brzegu Amuru. W roku 1893 w ten mało znany teren ruszyła ekspedycja badawcza, która uznała że koszt budowy tego odcinka byłby bardzo wysoki. Podobnie było z odcinkiem torów prowadzącym dookoła jeziora Bajkał, gdzie zdecydowano o przeprawach promowych. Pomysł ten nie był dopracowany, Bajkał był przez wiele miesięcy skuty lodem, a w innych miesiącach nawiedzały go sztormy i gęste mgły. Stłoczone na obu brzegach pociągi musiały długo czekać na poprawę warunków atmosferycznych. W związku z tym pod koniec 1899 roku zaczęto budować "Krugobajkałkę" zwaną złotą sprzączką stalowego pasa Rosji. Była to najbardziej kosztowna budowa, gdyż koszt wybudowania wiorsty (1067 m) torów wyniósł 220 tys. złotych rubli, czyli równowartość 170 kg czystego złota. Jesienią 1904 r. tą trasą przejechały pierwsze transporty wojskowe, a rok później rozpoczęły się regularne kursy.

Po rezygnacji z budowy torów wzdłuż lewego brzegu Amuru powstała koncepcja budowy torów przez Mandżurię. Miała ona wielu przeciwników, gdyż tak ważny szlak transportowy nie powinien przebiegać przez terytorium obcego kraju. W razie wojny byłby on narażony na akty sabotażu i blokady. Pominięty odcinek syberyjski straciłby szansę na szybki rozwój gospodarczy. Jak wiadomo wygrała koncepcja budowy kolei w Mandżurii, a odcinek nad Amurem ukończono dopiero w roku 1916 zamykając tym samym budowę Wielkiej Syberyjskiej Drogi, która trwała 25 lat.

W Chinach istniał jednak silny opór przeciwko budowie sieci kolei żelaznych, która miała zakłócać fengshui i niepokoić duchy przodków. Szanghajskie władze lokalne wykupiły w 1877 roku zbudowaną przez obcokrajowców pierwszą linię kolejową i zerwały szyny. Na głównej stacji tej kolei urządzono świątynię. Propaganda dworu cesarskiego twierdziła, że obcokrajowcy wiedząc, jak niebezpieczne są pociągi rezygnują z trakcji u siebie, a straty starają się obniżyć, zbywając tory Chinom. Kolei miała też stanowić zagrożenie dla miejsc pracy, przede wszystkim dla kulisów i wózków. Niechęć do obcokrajowców przybierała absurdalne rozmiary. Zagranicznym podróżnikom w Yunannie i Guangxi zakazano kontaktów z miejscowymi. Kupca nabywającego sól od Europejczyków pobito na śmierć. Misjonarz-lekarz, który osiadł ok. 1885 roku w prowincji Xi'an uciekł w panice, kiedy wzburzony tłum puścił z dymem jego ambulatorium. W roku 1894 wybuchła krwawa wojna z Japonią, którą Chińczycy pogardzali i lekceważyli. Wojnę tą Chiny błyskawicznie przegrały i zostały zmuszone do zawarcia pokoju na upokarzających warunkach. Upadek Chin sięgnął dna, koniec cesarstwa był bliski. W kraju

zapanował chaos, do tego doszła seria katastrof naturalnych jak susze i powodzie oraz buntów ludności. Jednocześnie trwała ekspansja kapitału zagranicznego, co powodowało opór ludności. Jednak dwór cesarski uznawał potrzebę rozwoju gospodarczego Chin, w tym celu wydano pod koniec 1895 r. dekret, który uznawał koleje żelazne za "najważniejszy czynnik utrzymania wymiany handlowej".

Powstały enklawy zagraniczne w portach i na terenach zagranicznych koncesji. Stamtąd w głąb Chin ruszały gromady misjonarzy skuszonych wizją nawrócenia setek milionów "pogan". W latach 90. XIX wieku liczba misjonarzy podwoiła się dochodząc do 3.000 osób. W towarzystwie żon docierali do odległych prowincji, gdzie jeszcze nigdy nie stanęła stopa białego człowieka. Mieli oni kusząca ofertę-oświatę, pomoc materialną i zdrowotną. Jak pisze Jonathan Fenby w swojej historii Chin *"CHINY-Upadek i narodziny wielkiej potęgi"* zachowanie misjonarzy było, celowo lub nie, prowokacyjne. Ich koedukacyjne posługi stały w sprzeczności z silnie osadzoną w chińskiej tradycji separacją płci na forum publicznym. Obecność niezamężnych kobiet wśród misjonarzy odbierano, jako zachowanie wysoce niemoralne. Misjonarki nosiły się po męsku, co wzbudzało podejrzenia, że w rzeczywistości były jedynie udającymi płęć przeciwną mężczyznami, tak aby wślizgnąć się w progi chińskich chat i uwieść tamtejsze kobiety! W prowincji Shanxi nawracaniem zajmowało się 25 Szwedek. Chińska broszura twierdziła, że chrześcijanie czczą demona, który był takim szubrawcem, że go za karę ukrzyżowano. W Mandżurii należące do kaznodziejów aparaty fotograficzne uznano za oczywisty dowód zbrodni chrześcijan-wyłupywanie ludzkich oczu miało zapewnić ich magicznym skrzynkom zmysł wzroku.

Szczególnym echem odbił się atak, który nastąpił w sierpniu 1895 roku w Fujianie. Bliska setka Chińczyków z sekty wegetarian przypuściło atak na domy brytyjskich misjonarzy w tym mieście. Zabili ok. 20 osób, w tym dzieci, a domy zostały spalone. W odwecie władze chińskie straciły 25. napastników, a 21. wtrąciły do lochu. Resztę wygnano z miasta.

Na tym podłożu wybuchło wiosną 1900 roku tragiczne w skutkach powstanie bokserów. Na szczęście Aleksandrowi kończył się już trzyletni kontrakt i tym czasie załatwiał ostatnie formalności związane z powrotem do domu. Wydarzenia toczyły się szybko. 20 czerwca Chiny wypowiedziały Europejczykom wojnę, a armia chińska sprzymierzyła się z bokserami. Działy się rzeczy straszne, ale w tym miejscu skoncentrujemy się na tym, co spowodowało to powstanie dla budowy kolei i jej personelu. Zaraz po wypowiedzeniu wojny budowę kolei na obszarze prowincji mukdeńskiej zaatakowała regularna armia chińska. Budowniczości musieli pośpiesznie wycofać się do Harbina. Długa kolumna wozów była ochraniać przez oddział Straży Ochrony Kolei, którym dowodził Polak Rewuski w stopniu sztabs-

kapitana. Druga partia budowniczych wycofywała się z Mukdenu pod dowództwem porucznika Walewskiego. Wszystkich ich wymordowali powstańcy i wojsko chińskie. Szef grupy inżynier B. Wierzchowski dostał się do niewoli. Powstańcy ucięli mu głowę i wystawili w klatce na widok publiczny. Ciało rzucono na pożarcie psom. Głowę, a raczej to, co z niej pozostało, odzyskały wojska rosyjskie 2 października po zdobyciu Mukdenu. Komendantem wojennym miasta mianowano Polaka pułkownika Dąbrowskiego.

Najważniejszą kwestią była obrona Harbina, gdzie schronili się budowniczowie kolei z różnych odcinków. Li Hungczang, główny negocjator budowy kolei i doradca cesarza Chin, próbował podporządkować sobie wojska chińskie stacjonujące w Mandżurii i wydał im rozkazy obrony Harbina przez bokserami. Nie było to jednak możliwe, gdyż dyscyplina w armii była rozluźniona, żołnierze dezertowali i przyłączali się do rebeliantów lub tworzyli własne bandy napadające na stacje kolejowe i rabujące ich majątek.

Z relacji inż. Stefana Offenberga, naczelnika budowy odcinka zachodniego kolei wynika, że 28 czerwca 1900 roku kierowana przez niego grupa budowniczych zmuszona została do opuszczenia stacji Jalu. Zamierzali wycofać się na tereny rosyjskiego Zabajkala. Takie polecenie wydał im telegraficznie Jugowicz z Władywostoku. Było to zadanie niełatwe, gdyż ewakuacji podlegało 700 ludzi dla których nie było przecież koni. W większości załadowano kolejarzy (były też nieliczne ich żony) na wozy (200 chińskich dwukołowych) nie zabierając żadnych innych materiałów z braku miejsca. Nie zabrano nawet żywności licząc na zapasy z mijanych stacji kolejowych. Te jednak w większości zostały już kompletnie obrabowane, a personel i straż kolejowa ewakuowali się wcześniej. Dopiero po przebyciu 33 km znaleziono na jednej ze stacji kilka worków mąki, z której upieczono placki. Wcześniej nastąpił atak konnych powstańców, którzy zastrzelili 3 Kozaków ze straży przedniej, ale nie ryzykowali napadu na główną grupę. Ochroniała ją 6. sotnia Kozaków, która jechała na przedzie w szyku bojowym. Kolejarze byli uzbrojeni, ale większość miała tylko fuzje myśliwskie. Następnego dnia zwiad doniósł, że droga prowadzi przez wąwóz, a po jego obu stronach zajęli pozycje chińscy żołnierze. Trzeba było negocjować z pułkownikiem Fu, ten jednak zażądał oddania broni, co było dla Offenberga nie do przyjęcia wobec szalejących band hunchuzów i rebeliantów. Sprzeciwił się także kapitan Smolannikow, dowódca sotni, twierdząc że dla niego jest to sprawa żołnierskiego honoru. Negocjacje przeciągały się przez całą noc, kobiety głośno płakały, napięcie rosło. Chińczyk w końcu skasował kilka lan srebra i można było jechać dalej pod ochroną uzbrojonych Kozaków. Ostatecznie grupa Offenberga dotarła do Nerczyńska po 10. dniach epopei przebywając w tym czasie 460 km. Pełny opis tej dramatycznej

podróży przez ogarnięty rebelią kraj, bez zapasów żywności i pitnej wody, nie mieści się w ramach tego opracowania.

Tymczasem do Harbina docierały kolejne grupy uciekinierów, a w samym mieście mieszały rodziny budowniczych, a więc kobiety i dzieci. Sytuacja stała się dramatyczna, szturm na miasto był nieuchronny, a siły obrońców szczupłe. Rezydujący w Cisikarze dowódca chińskich sił w prowincji generał Shou Shan postawił obrońcom ultimatum. Mieli oddać broń, a w zamian miałaby zagwarantowaną bezpieczną ewakuację statkami do Chabarowska. Główny inżynier Jugowicz faktycznie zarządził ewakuację statkami, ale głównie kobiet i dzieci oraz osób starszych i chorych. Zorganizowano pociągi rzeczne złożone z barek holowanych przez statki w celu pomieszczenia większej ilości ewakuowanych. Niestety zestawy te zostały ostrzelane przez chińską artylerię, padli zabici, było wielu rannych. Droga ucieczki została zamknięta, trzeba było zorganizować obronę miasta, choć brakowało na to sił i środków. Inżynier Ignatius po naradzie z kozackimi dowódcami postanowił bronić się w dzielnicy Przystań. Z jednej strony chroniła obrońców skarpa nad rzeką Sungari, a z drugiej wysoki nasyp pod torowiskami przewidziany na wypadek częstych tutaj powodzi. Naczelnym inżynierem polecił uzbroić wszystkich mężczyzn w Harbinie (rozkaz z 28 czerwca), dzięki czemu liczba ludzi pod bronią zwiększyła się do 3.300. Brakowało jednak amunicji, a przede wszystkim artylerii.

13 lipca wojska chińskie rozpoczęły szturm na miasto jednocześnie od strony Starego Harbina i z przeciwnego brzegu Sungari. Wkrótce zajęli budynki dawnej gorzelnii, które kupił inż. Szydłowski na pierwsze biura budowy kolei. Broniący tego odcinka Kozacy wycofali się za nasyp kolejowy. Ze zdobytego terenu Chińczycy ostrzeliwali obrońców z baterii dział kalibru 75 mm. Generał Hengross zarządził nocny wypad i obrońcy zyskali dwa działa oraz kilkadziesiąt pocisków do nich. Zgrupowanie wojsk chińskich na przeciwległym brzegu rzeki zostało o świcie zaskoczone celnym ogniem artyleryjskim obrońców miasta. Musieli się wycofać w oczekiwaniu na posiłki. Obrońcy zyskali czas na dalsze umocnienie swoich sił na Przystani, a z Chabarowska płynęła już flotylla okrętów rzecznych z zaopatrzeniem. Drogą lądową dotarło do Harbina kilka sotni Straży Ochrony Kolei. Sytuacja została opanowana, chińskie wojska wycofały się wiedząc, że miasta już nie zdobędą. Poległych podczas chińskiego szturmu pracowników kolei i Kozaków pochowano we wspólnym grobie na Przystani.

W końcu lipca wojska rosyjskie zajęły Mandżurię i stanęły czekając na finał powstania bokserów w Pekinie. 3 sierpnia 1900 roku armia sprzymierzonych ośmiu mocarstw licząca 20 ty. doborowych żołnierzy rozpoczęła marsz na Pekin,

który padł 10 dni później. Nastąpił krwawy odwet i wielki rabunek dzieł sztuki z pałaców cesarskich.

Niedoszły zdobywca Harbina gen. Shou Shang stracił swoją armię, więc popełnił honorowe samobójstwo przez połknięcie... kawału złotego kruszcu. Jeńców z jego armii Kozacy przywiązali do słupów i w pełnym galopie szablami ścinali głowy nieszczęśnikom. Sprzyjająca rebelii ludność z nadgranicznych wiosek była bestialsko eksterminowana. Palono i wycinano w pień całe wsie. W polskich źródłach można przeczytać o topieniu w Amurze całych wsi wraz ze starcami, kobietami i dziećmi.

Historia nie odnotowała na swoich kartach heroicznej obrony Harbina. Znana jest jedynie obrona Harbina w lutym 1932 w trakcie drugiej wojny chińsko-japońskiej związanej z inwazją cesarstwa japońskiego na Mandżurię. Atak na Harbin trwał 17 godzin i zakończył się klęską obrońców. Ustawili oni swoje działa naprzeciwko gmachu Zarządu Kolei Wschodniochińskiej licząc na sprowokowanie Rosjan, ale bez rezultatu. Japońska okupacja tego miasta miała trwać aż do roku 1945. Wtedy to właśnie, 18 sierpnia, wylądował w Harbinie sowiecki desant powietrzny pod dowództwem gen. Szełachowa.

Powstanie bokserów przyniosło Kolei Wschodniochińskiej ogromne straty. Zniszczono blisko tysiąc kilometrów torów, spalono i obrabowano wiele stacji. Z 1400 już wybudowanych torów ocalało tylko 430 km. Zerwano linie telegraficzne, a słupy ścięto. Rozkradziono druty, a nawet haki do izolatorów.

Największym problemem było zniszczenie większości parowozów i wagonów. Mimo to już w 1901 roku wszystkie tory kolejowe doprowadzono do porządku, wyremontowano uszkodzone parowozy i wagony.

Mimo tych opóźnień faktyczne zakończenie budowy tej kolei nastąpiło przed planowanym terminem. Najwcześniej, 5 lutego 1901 roku połączono odcinki budowane na linii wschodniej (od strony granicy z Rosją) oraz ten od strony Harbina. W październiku tego roku połączono też odcinki linii zachodniej budowane od granicznej stacji Mandżuria i Harbin. Budowa Kolei Wschodniochińskiej dobiegła końca, a 1 lipca 1903 roku przekazano ją uroczyście nowo utworzonemu Zarządowi Kolei w Harbinie.

Powrót Aleksandra do Warszawy

W tej ostatniej części przygód mego pradziada oddamy głos jemu samemu na bazie zachowanego notatnika, który prowadził wracając z Mandżurii drogą

lądową. Była to droga licząca blisko osiem tysięcy kilometrów i niesłuchanie uciążliwa z uwagi na to, że budowa kolei wschodniochińskiej i transsyberyjskiej nie była jeszcze ukończona. Miała trwać wiele tygodni, ale był to powrót do ukochanej żony i synów nie widzianych od trzech lat. Aleksander miał wybór, mógł poczekać we Władystoku na statek floty ochotniczej do Odessy. Ale odpływał on dopiero za miesiąc, a perspektywa tak długiego oczekiwania w nie lubianym i drogim mieście nie była zachęcająca. Podobnie, jak perspektywa długiego rejsu przez morza i oceany. Znał tę drogę, był kolejarzem, a nie marynarzem, wybrał zatem drogę lądową do swojej rodziny, a zaraz potem już razem, drogę do stolicy swego zniewolonego kraju ojczystego.

Sięgam zatem po liczący sobie blisko 120 lat notatnik Aleksandra, który w odróżnieniu od pamiętnika, jest niewielkich rozmiarów, a pismo drobniejsze, głównie po rosyjsku, często pisane ołówkiem, a więc trudne do odczytania. Razem z Aleksandrem do wyjazdu przygotowywała się grupa budowniczych, którym także kończył się trzyletni kontrakt, a którzy wybrali lądowy wariant podróży. Z głębi Chin zaczęły docierać niepokojące wieści o buntach, napadach na kościoły i mordowaniu misjonarzy oraz nawróconych Chińczyków. Ponieważ jednak w tym kraju niemal zawsze tliły się lokalne bunty i zamieszki, nikt nie spodziewał się, że zagrożona może być budowa Kolei Wschodniochińskiej. Nikt w Mandżurii nie słyszał o tajnym stowarzyszeniu Yihequan, choć działało ono już od dwóch lat. Nazwa to znaczyła "pięść w imię sprawiedliwości o pokoju", co w późniejszym okresie dało im miano bokserów. Ich ideologia była prosta- cudzoziemców określano jako "kosmatych osobników pierwszego stopnia", drugi stopień stanowili chrześcijańscy konwertyci, a trzeci ludzie korzystający z towarów z zagranicy. Wszyscy ci "kosmaci osobnicy" mieli zostać zlikwidowani. I właśnie wiosną 1900 roku stała się widownią pierwszych mordów i marszu zbuntowanych bokserów na Pekin oraz na północ w kierunku Mandżurii. Wiemy czym się to zakończyło, Aleksandrowi kontrakt skończył się jednak w samą porę i krótko przed zamieszkami w Mandżurii opuścił ten kraj.

Wpierw nastąpiło rozliczenie z zarządem budowy kolei, Aleksander Jugowicz oprócz przysługującego wynagrodzenia dodał jeszcze sowitą premię i zaliczkę na koszty podróży. Kwoty te podałem w poprzednim e-booku. W każdym razie na utrzymanie rodziny w Wolsku poszło przez trzy lata 3.800 rs., czyli nieco ponad 100 rs na miesiąc. To starczało Zofii, gdyż żywność była tania, czynsz za mieszkanie niski, dochodziły jedynie opłaty za naukę Wacława w Szkole Morskiej w Odessie i Stefana w szkole realnej.

Przed wyjazdem Aleksander zrobił przegląd rzeczy, które zabrał ze sobą wyjeżdżając z Odessy 3 lata temu. Z 13. koszul z jedwabnymi gorsami zostały mu

tylko dwie, a z 6. koszul białych żadna. Maniszek, czyli półkoszulek (sztywny gors z kołnierzykiem wkładany na koszulę) zabrał z sobą 9, a pozostały 4. Wielokrotnie prana bielizna zużyła się prawie całkowicie. Kołdra i siennik zbutwiały od wilgoci jeszcze w czasie podróży morskiej, a jedną parę butów pożarły szczury. Z pięciu par spodni pozostały dwie i to łatanne. Mało noszone tużurki można było zabrać z powrotem do domu. Czapka karakułowa i kapelusz filcowy były do dyspozycji, podobnie jak sakpalto. Do zapakowania ocalałych rzeczy osobistych oraz prezentów zabieranych z Chin musiał wystarczyć duży kufer podróżny i podręczna, biała walizka. Z cennych rzeczy zabranych z domu miał Aleksander złoty wisiołek "Wiara, Nadzieja, Miłość" na srebrnym łańcuszku, podarunek od Zosi, nowy zegarek kieszonkowy oraz ślubną, złotą obrączkę. Pamiętamy także o mosiężnym krzyżyku, który jest obecnie w posiadaniu autora.

Zabrane z sobą książki, czyli "Quo Vadis" Sienkiewicza w zeszytach oraz rosyjską "Dwa razy dookoła Chin" pozostawił kolegom, którzy nie wyjeżdżali z Mandżurii. Zabrał tylko książeczkę do nabożeństwa i swoje notatki, które szczęśliwym zrządzeniem losu ocalały i pozwoliły na odtworzenie przygód Aleksandra. Do kufra powędrował też angielski hełm tropikalny nabyty w Port Saidzie. Natomiast z rzeczy nabytych w Chinach trzeba było zapakować.

- pięknej roboty łuk z zdobnym kołczanem,
- ciężki miecz bogato zdobiony
- fajka wodna , tytoń do niej i papier do zapalania
- fajka do opium z przyborami i kilka kawałków opium
- woreczek z korzeniem żeń-szenia,
- warkoczyk ściętego hunchuza
- kompletny ubiór chiński damski i męski
- pierścionek ze szlachetnym kamieniem i srebrne kolczyki
- różne monety i banknoty chińskie
- zamki wiszące chińskie (trudno określić, co to było?)
- wódka chińska suli w ozdobnym dzbanku ceramicznym
- komplet chińskich przyborów do pisania tj. pędzelek i tusz w kawałkach
- pończochy i skarpetki chińskie
- ilustrowana książka chińska
- ofiarne świece czyli trociczki zapachowe
- poroże żubra (raczej pojedyncze rogi i bawołu?)
- zielona herbata
- figurki bożków chińskich z kamienia lub z metalu
- przyprawy kuchni chińskiej
- tuzin przepięknych wachlarzy

- woreczek peret
- buty w deseń
- stare lustro chińskie z brązu.

Przez otchłań niemal 120 lat i kilku wojen ocalał pamiętnik i notatnik, stary banknot chiński i krzyżyk mosiężny. Wiadomo, że niektóre z wymienionych tutaj przedmiotów znajdował się w gdyńskim mieszkaniu syna Wacława, którego Niemcy wysiedlili w październiku 1939 roku do Generalnej Guberni.

Można sobie wyobrazić, że pięknie zdobiony miecz chiński zabrał ze sobą jakiś gestapowiec lub funkcjonariusz NSDAP uciekając z Gdyni na statku "*Gustloff*" i spoczął razem z nim na dnie Bałtyku w mroźną, zimową noc 31 stycznia 1945 roku. Tak się spokojnie pakował Aleksander, a miał jeszcze kilka rzeczy, których w tym spisie nie ma. Przede wszystkim 470 srebrnych dolarów meksykańskich oraz kilka samorodków złota. Wiemy skąd się wzięły, gdyż tajemnicę tą poznali synowie, kiedy składali złoto w banku pod zastaw kredytu pod budowę kamienicy w Gdyni. W zachowanych w księdze wieczystej dokumentach jest mowa o "*kaucji w złocie*", na podstawie której Bank Gospodarstwa Krajowego udzielił synom Aleksandra kredytu w wysokości 75 tys. zł w dniu 30 czerwca 1930 roku. Wszystko jest jasne i oczywiste w tej kwestii, ale nawet członkowie rodziny autora o tym nie wiedzą, jeśli nie czytają materiałów genealogicznych publikowanych w internecie.

Niestety bracia Niewiarowicz niedługo cieszyli się posiadaniem kamienicy w Gdyni przy reprezentacyjnej ulicy Świętojańskiej. Przyszła wojna, wysiedlenia, utrata dorobku kilku nieraz pokoleń. Po wojnie władze komunistyczne nie uznawały prywatnej własności, same narzucały lokatorów i ustalały czynsze niepokrywające kosztów utrzymania domu.

Tymczasem Aleksander przygotowywał się do dalekiej podróży wraz z grupą innych budowniczych, z którymi razem miał się udać konno do Harbina. Było ich 20., a jako eskorta miało jechać 6. konnych Kozaków. Było też kilka wozów z bagażami i rynsztunkiem obozowym. Podróż do Harbina miała potrwać 6 dni. To miasto trzy lata wcześniej praktycznie nie istniało. Przypomnijmy, jak wyglądała ta okolica w kwietniu 1898 roku. Inżynier Szydłowski zobaczył tam, gdzie powstało centrum miasta wioskę składającą się z dwóch lub trzech chat i taką samą wioskę w późniejszej dzielnicy chińskiej Fudziandzian. Bliżej rzeki stał na wzniesieniu nieduży fort drewniany. Nie było tam nic, gdzie można by było ulokować biura Zarządu Kolei. W końcu trzeba się było zdecydować na starą chińską gorzelnię Sian Fan, która obrabowana przez hunchuzów stała nieczynna. Jej zasadniczą wadą była znaczna odległość od rzeki (9 km), gdzie miały przybijać statki zarządu kolei. Po upływie zaledwie dwóch lat Harbin był już miastem liczącym sobie kilka tysięcy

mieszkańców, z których większość mieszkała w dzielnicy chińskiej. Działały sklepy z artykułami spożywczymi, w 1899 roku powstał kolejowy urząd pocztowy oraz szkoła. Tak w tym czasie wyglądała Przystań z magazynami i kantorami.



21. Przystań - dzielnica Harbina

Nie było jeszcze wielkiego mostu przez Sungari (rozpoczęto jego budowę), ale liczna była flota statków kolejowych. Oddajmy więc głos Aleksandrowi.

Dzień Pierwszy (12 kwietnia 1900 r.)

Opuszczam Giryn i udaję się w drogę do mojej ukochanej Zosi oraz drogich synów Wacka i Stefcia. Przede mną daleka droga, ale serce już się cieszy, że ujrzę znowu moich najdroższych. Zima była ciężka, trzymał mróz do 26 stop. Śniegu było dużo, szczególnie wypadł duży śnieg w końcu lutego. 12 grudnia 1899 roku silnie zachorowałem na okropny ból w prawym boku. Przez tydzień nie mogłem się ruszać, ale w końcu przeszło. Teraz jest wiosna, wszystko kwitnie, a tajga mandżurska wygląda zielona i kwitnąca.

Nasza kompania to 20 osób razem z Kozakami, nie liczę woźniców chińskich, którzy prowadzą arby z naszymi bagażami i namiotami. Przed nami 300 wiorst drogi do Harbina, nowego miasta nad Sungari, które pobudowała kolej.

Dzień Drugi (13 kwietnia 1900 r.)

Nasza kompania zatrzymała się na postój nocny na dużej polanie, jest to górka, więc w miarę suchy teren, gdzie rozstawiliśmy nasze namioty. Wystawiliśmy strażę, jeden Kozak i jeden kolejarz. Wczesnie rano pobudka i ruszamy w dalszą drogę. Na przedzie naszego orszaku jadą Kozacy, w środku wozy, a potem my też na koniach. Jedzie z nami agent Somers, który udaje się do Władywostoku, kilku Rosjan jedzie do Chabarowska. Tylko ja i inżynier Makowski pojedziemy razem, ja do Wolska, a on do Syzrania do chorej żony.

Dzień Trzeci (14 kwietnia 1900 r.)

Wyjechaliśmy z tajgi na równinę, padał deszcz i nasze arby grzęzły w błocie. Konie już zmęczone, jedziemy dzień w dzień od rana do zachodu słońca z rzadka odpoczywając. Dzisiaj ustrzeliłem kilka jarząbków i kuropatwy, będzie na kolację. Makowski strzelał do sobola, ale nie trafił. Pięknie kwitną czeremchy, ptaki ogłuszają śpiewem. pod koniec dnia znowu lesie, teren górzysty, minęliśmy mały wodospad na dużym strumieniu. Miałem warte do północy, potem twardo spałem. Podobno pod nasz obóz podchodził tygrys, rano Kozacy widzieli jego świeże ślady.

Dzień Czwarty (15 kwietnia 1900 r.)

Wyjechaliśmy o 7.00, połowa drogi już za nami. Makowski, który był w Harbinie i nadzorował tam budowę pierwszych, prymitywnych jeszcze domów mieszkalnych. Powstawały one zwykłą, chińską metodą, ale stawiano europejskie piece, drzwi, okna itp. Sufity były oklejane papierem, ramy robiono pojedyncze z konieczności oszczędzania szkła okiennego. Natomiast sposób budowy był następujący: wkopywano do ziemi słupy z gotowymi belkami wzdłużnymi i poprzecznymi o długości 3 sążni. Na miejscu wyrabiano samam, czyli mieszankę gliny, sieczki ze słomy i nawet zwykłego nawozu. Z tej mieszanki robiono cegły, tyle że półtora razy większe. Pracowali przy tym Chińczycy, których dostarczał wykonawca Cai Linbi.

Dzień Piąty (16 kwietnia 1900 r.)

Jeden z Kozaków ustrzelił dzisiaj kabargę. To taki mały jelonek bez rogów wielkości psa. Samce mają długie kły, jak dziki zupełnie. Ich piżmo jest bardzo cenne dla chińskich medyków.



22. Kabarga-piżmowiec syberyjski

Makowski mówi, że w Harbinie od grudnia 1898 roku działa już szkoła, do której chodziło niedawno 50-60 dzieci. Szkołę założył Iwan Stiepanow, a uczyła pani Pawlewska, żona rotmistrza Pawlewskiego, który przybył z inż. Szydłowskim. Wieczorowo uczyli się tutaj rosyjskiego Chińczycy (ok. 40), którzy byli potrzebni kolei, jako tłumacze. Pytałem Makowskiego o bank, mówi że jest niedawno otwarty oddział Banku Rosyjsko-Chińskiego choć za siedzibę mają zwykły barak. Dyrektorem jest Polak Stanisław Gabriel. Noc niespokojna, z daleka słychać było strzały, spałem tylko ze 3 godz.

Dzień Szósty (17 kwietnia 1900 r.)

Wyjechaliśmy z noclegu przed 7.00, dzień słoneczny, zapowiada się upał. Musimy dzisiaj przejechać ponad 50 wiorst, aby wieczorem być w mieście. Koło południa napotykamy zbrojny oddział oberwańców na koniach, było ich z 15. Byli to żołnierze chińscy, rzekomo polowali na hunchuzów, ale oni się od bandytów niewiele różnią. Trzymaliśmy broń w gotowości, esauł rozmawiał przez tłumacza z

ich dowódcą, w końcu ruszyliśmy dalej. Kto wie co mogłoby się zdarzyć, gdyby nie nasze dobre uzbrojenie. Oni mieli tylko kapiszonówki kaliber 4 i jakieś stare muszkiety z zamkami lontowymi. O 9.00 wieczór wjechaliśmy cało i zdrowo do Harbina i zatrzymaliśmy się na terenie zarządu kolei, gdzie wcześniej była chińska gorzelnia. Było tam ze 30 fanz, które służyły za biura, magazyny, stajnie i mieszkania. Zabraliśmy z Makowskim nasze bagaże i poszliśmy do fanzy, gdzie stały 4 piętrowe prycze. Nocował z nami Somers, który mówił, że w mieście (a to jeszcze z 9 wiorst) jest już hotel, ale bardzo prymitywny i zawsze brakuje miejsc. Dlatego kolej ma tutaj ok. 20 miejsc na noclegi dla swoich pracowników, chociaż żadnych wygód nie ma. Zmęczeni podróżą zjedliśmy skromną kolację o poszliśmy spać bez obaw o dzikie zwierzęta i hunchuzów.

Dzień Siódmy (18 kwietnia 1900 r.)

Znowu ból w prawym boku, zostałem w łóżku i przespałem cały dzień. To skutek ciężkiej jazdy, ale mam to już za sobą. Teraz już na konia nie wsiądę, chyba aby pojechać do miasta. Z biura zarządu mówią, że Chińczycy znowu się burzą, jakieś tajne sekty podburzają przeciwko cudzoziemcom. Dobrze, że wracam.

Dzień Ósmy (19 kwietnia 1900 r.)

Musimy czekać na statek pocztowy kolei, nie wiadomo kiedy przybędzie. Lody ruszyły, ale kry na Amurze i Sungari jeszcze sporo. Dzisiaj pojechałem konno do miasta, trudno się tam poruszać takie błoto, a tylko na niektórych ulicach chodniki drewniane. Poszukałem fryzjera, dałem się ogolić i przystrzyć włosy i wąsy. Wszędzie coś się buduje, Makowski pokazał mi rozpoczętą budowę Klubu Kolejowego. Piętrowy gmach, jedno skrzydło ukończone, reszta w budowie. Widziałem sklep perfumeryjny, cukiernię i masarnię. Chciałem się pomodlić przed dalszą drogą, ale kościoła katolickiego jeszcze nie ma. Makowski pokazał mi drogę do cerkwi, ale też nie miała budynku, tylko mieściła się w prywatnym mieszkaniu popa. Miał mały ołtarzyk w dużym pokoju, zmieścić się tam mogło najwyżej 20 osób.

Dzień Dziewiąty (20 kwietnia 1900 r.)

Nadal nie wiadomo, kiedy przyplynie statek pocztowy. Musimy cierpliwie czekać. Wieczorem w kafe-szantan wypiliśmy trochę, były występy i śpiewy przy pianinie. Kawiarnia zatłoczona niemożliwie, ciemno od dymu tytoniowego. Goście to głównie Rosjanie, część w mundurach Straży Kolejowej, Kozacy i kolejarze. Chińczyków niechętnie tu wpuszczają, oni mają swoje palarnie opium w Fuziandzian.

Dzień Dziesiąty (21 kwietnia 1900 r.)

Tutaj urywają się zapiski Aleksandra dotyczące oczekiwania na statek w Harbinie. Pisze nadal codziennie, ale skoncentrował się na opisie leczniczych właściwości korzenia żeń-szeń. Przy okazji dowiadujemy się o długim pobycie Aleksandra w głębokiej tajdze, o czym nie ma mowy w głównym pamiętniku. Zamieszczam te zapiski, chcąc być wierny chronologii tych notatek.

22 kwietnia - 2 maja 1900 r.

Jeden korzonek włożyć do butelki i nalać mocną wódką, niech postoi tydzień, a potem pić po 2 kieliszki na dzień. W ten sposób można nalewać na jeden korzonek wódki 5 lub 6 razy po pełnej butelce, jak również można go jeść co dzień w małej dozie, mianowicie jeden korzonek rozdzielić na 15 części i co dzień po jednej cząsteczce na czczo zjadać. Ten korzonek ma dawać cudowne rezultaty w zdrowiu, tak twierdzą całe chiny i takowy w ogromnym użyciu u chińczyków, a który rośnie wyłącznie we Wschodniej części w Chinach tj. w Mandżurii.

Ten korzeń żeń-szenia rośnie w dzikich i górzystych lasach. Chińczycy chodzą co rok szukać go w dzikich lasach nad przepaściami i na niebotycznych górach leśnych. Niektórzy, specjalnie leśni myśliwi, którzy całe życie spędzają w głuszy leśnej polując na zwierzynie, a jednocześnie szukają żeń-szenia przez cały swój wiek i nie znajdzie korzenia człowieka, gdyż jest bardzo rzadki. A razem ze szpikiem tygrysa uleczy każdą chorobę. Ludzie mówią, że szukać należy tam, gdzie spadła gwiazda, ale to nieprawda. Lecz bywają szczęśliwcy, że znajdzie go choć jeden korzonek, to wtedy odrazu stają się bogaczami. Za każdą sztukę wszech leku kupcy płacą złotem - pięć razy, dziesięć razy więcej niż waży Korzeń Życia. Tym bardziej płacą, jeśli korzeń jest stary, bo on może żyć w ziemi nawet do 100 lat. Chińczycy potrafią dokładnie rozpoznawać ile ma lat ten korzeń i czy w dzikim stanie, czy hodowany w plantacji. Otóż jeśli rośnie w dzikim stanie i ma ok. 50 lat, to za jeden korzonek płacą około 10.000 funtów, co się równa na nasze pieniądze

2.000 rs. Jeśli ma więcej niż 50 lat, to każdy rok nad 50 lat podnosi jego wartość o tysiąc tan. Kupują na dwór cesarski chiński, bogaci, gubernatorzy i mandaryni, w ogóle magnateria chińska. Ten żeń-szeń, który kupiłem dla siebie nie jest dziki, lecz hodowlany w plantacji. Chińczycy, przeważnie we Wschodnich Chinach, w głuszach leśnych zakładają plantacje żeń-szenia. Nadzwyczaj trudne hodowanie jego, tylko cierpliwość chińska może tego dokonać. Otóż go sieją nasieniem, całe lata go pielęgnują i wykopują go z ziemi nie wcześniej, jak po 5. latach. A starszego z plantacji trudno dostać, najwyżej 10. letniego. I ten żeń-szeń, choć jest naturalny lecz przygotowany ręką ludzką, nie jest bardzo drogi, bo płaci się za jeden korzonek 10. letni 10 dian tj. 5 rs. Hodowany nie ma tej własności i siły, jak dziko rosnące. Nasi, Europejczycy i doktorzy nie wierzyli w ów zbawienny korzeń, lecz przekonali się teraz bo była próba. Że rzeczywiście ów korzeń, nie mówiąc o dzikim, ale o hodowanym w plantacji przy systematycznym zażywaniu, chociaż pół roku takiego moczonego w wódce i pijąc po 2 kieliszki dziennie, dodaje bezwarunkowo energii i wzmacnia cały organizm. Szybko przybywa krew, niszczy wady sercowe i cudownie działa na uspokojenie nerwów.

Otóż mieszkając w Niań-niań-go, o 700 wiorst od Girynia, w zupełnie bezludnej, dzikiej, leśnej okolicy, gdzie się na tysiące wiorst rozścięła las od granicy z Koreą, aż do granicy ruskiej i Syberii. Tajga bez końca, dzika i bezludna. Tam byliśmy delegowani, nasza partia do pobudowania kilku domów dla poręby. Stąd szły materiały do budowy kolei.



Маньчжурія.—Mandjurie. № 2.
Домик русских рабочих на восточн. линіи В.-К. ж. д.

23. Baraki mieszkalne dla drwali w tajdze mandżurskiej

Otóż już mieszkaliśmy piąty miesiąc, kiedy o 10 wiorst od naszego obozu znaleźliśmy w głębokim parowie małą, górską rzeczkę szumiącą bystro wśród tej tajgi dziewiczej. Był tam kawałek wyciętego lasu i na tej polance postawił sobie jeden Chińczyk fanzę, w której mieszkał od 30. lat. Zajmował się on polowaniem i hodowlą żeń-szenia. To właśnie od niego kupiliśmy wszyscy tego korzenia, ja także kupiłem taki 10. letni za 40 dian, tj. za 20 rs. kilka korzonków. Jeden korzonek zjadłem w przeciągu 10. dni i rzeczywiście czuję się niby odrodzonym żywotnie, siły znacznie się wzmocniły, a zatem wierzę w niego i wiozę do domu na próbę dla wybranych osób.

Dzień Dwudziesty Drugi (3 maja 1900 r.)

W końcu przyłynął nasz kolejowy parochod, mówią że napadli go hunchuzi i dlatego miał spóźnienie. Oni potrafią podpłynąć nocą dżonkami i napaść na załogę, gdyż często przewożą cenne towary i przesyłki, a nawet złoto. Dlatego mają uzbrojoną ochronę Straży Kolejowej, na nadbudówce worki z piaskiem, dla ochrony przed kulami, a nawet małą armatkę. My z Makowskim nic nie płacimy za przejazd, tylko musimy się sami wyżywić. Dlatego zrobiliśmy zapasy w naszym kolejowym sklepie spożywczym, gdzie zaopatrzenie szło głównie z Chabarowska i Władywostoku. Mimo to ceny nie były wiele wyższe niż w Rosji, gdyż książe Stefan Chiłkow ustalił, że za transport towarów zapłaci kolej. Chińskie sklepy nie miały mleka, sera, mąki ani różnych kiełbas tylko swoje obrzydliwe produkta. W sklepie rządził Polak Jan Haller, który był posieleńcem po odbyciu katorgi na Syberii. Do Warszawy skąd go zabrali na zesłanie wrócić nie mógł, wziął Rosjankę za żonę i razem prowadzili ten sklep.



24. Statek pocztowy kolei

Dzień Dwudziesty Trzeci (4 maja 1900 r.)

Po południu ruszył nasz stateczek z byle jakiego portu, właściwie tylko pomost z desek zbity. Wpierw wyładowano z niego worki i skrzynie z różnymi towarami i zaopatrzeniem dla budowy kolei. Widziałem też pulomioty i armaty dla wojska i ochrony kolei. Wszystko to Chińczycy na plecach nosili, ładowali na arby i do magazynów. Potem był załadunek i na końcu wsiedliśmy z Makowskim i resztą kolejarzy, którzy jechali do Chabarowska i do Władywostoku. Somers nie wsiadał, bo dostał depezę od Webera, że ma wracać do Giryńia.

Dzień Dwudziesty Czwarty (5 maja 1900 r.)

Na tym statku swoją kajutę ma tylko kapitan, dla pasażerów są dwie kajuty, a w każdej stoi po 5 podwójnych prycz. Załoga i ochrona śpi na zmianę w hamakach na dole. Płyniemy do ujścia Sungari do Amuru, gdzie jest przystań w Michajło-Siemionowsku. Od Harbina to jest 800 wiorst do przebycia.

Dzień Dwudziesty Piąty (6 maja 1900 r.)

Sungari wezbrana po wiosennym zejściu lodu, a zamarza na pół roku prawie. Ten lód się z rzeki wyrąbuje, wywozi na saniach końmi wielkie bloki i robi różne spiżarnie itp.



25. Pozyskiwanie lodu z rzeki Sungari w Harbinie

Dzień Dwudziesty Szósty (7 maja 1900 r.)

Zbliżamy się do ujścia Sungari do Amuru. Na szerokiej po horyzont rzece widać coraz więcej dżonek, małych parochodów i łódek na wiosła. Pogoda słoneczna, dzisiaj staliśmy 50 m od brzegu nie wiadomo dlaczego. Podobno coś naprawiali w maszynowni. Wojskowi wleźli na nadbudówkę w pełnym uzbrojeniu na wypadek ataku hunchuzów, bo to dla nich okazja. Myśmy już broni nie mieli, musieliśmy ją zdać przy wyjeździe z Harbinu. Z nudów łowiliśmy ryby na wędkę, którą zrobił prowizorycznie Makowski. I to on złapał dużą rybę podobną do karpia, takich u nas w Wołdze nie ma, widać to jakiś chiński karp. Kucharz za 50 kop. obiecał nam ją przyrzędzić, bo mamy dość suchego prowiantu.

Dzień Dwudziesty Siódmy (8 maja 1900 r.)

Dzisiaj przybiliśmy do brzegu na przystani w Michajło-Siemionowsku. Mała to osada kozacka (nazwa od ich atamana), jakieś magazyny, warsztaty, kilka fanz, dosyć długi pomost, gdyż tu przesiadka na prywatny parochod pocztowy.

Makowski mówi, że Amur zdobywali Kozacy w czasie wojny krymskiej, pozakładali stacje i walczyli z Chińczykami i Mandżurami. Białowieszczeńsk, do którego teraz popłyniemy, też był wojskową stacją kozacką, a teraz to już miasto.

Dzień Dwudziesty Ósmy (9 maja 1900 r.)

Teraz płyniemy Amurem, rzeka jeszcze większa od Sungari, a nawet może i od Wołgi. Podróż będzie lepsza, są tutaj kabiny I i II klasy oraz całodzienne wyżywienie. Statek większy od kolejowego i wygodniejszy. Nie widać wojskowej ochrony, ale podróżuje sporo wojskowych. Wzięliśmy z Makowskim bilety II klasy po 9 rs. za całe 700 wiorst, a za życie płaciło się po 2 rs. za dzień.

Dzień Trzydziesty (12 maja 1900 r.)

Nic się ciekawego w drodze nie działo tyle, że było pochmurno i padał deszcz prawie całą drogę. Dopłynęliśmy do Białowieszczeńska wieczorem i nocowaliśmy na rzece.

Dzień Trzydziesty Pierwszy (13 maja 1900 r.)

Dzisiaj ruszyliśmy w górę Amuru, tutaj rzeka już nie taka szeroka i nasz parochod też mniejszy. Celem podróży jest Strebińsk odległy o 1.170 wiorst. Bilet II klasy kosztował 18 rs. i za jedzenie po 2 rs. dziennie. Wy płynęliśmy w południe po załadowaniu towarów i poczty. Pogoda pochmurna, ale nie pada. Mieszkamy w II klasie we czterech, bo oprócz Makowskiego i mnie jedzie stary pop i Rosjanin około lat 50. Pop modli się i śpiewa jakieś religijne pieśni, czym doprowadza Makowskiego do szału.

Dzień Trzydziesty Drugi (14 maja 1900 r.)

Nasz parochod miał dzisiaj postój w małej osadzie, gdzie wyładował i zabrał pocztę, potem płynęliśmy dalej. Było gorąco, niebo bez jednej chmury. Rosjanin Misza opowiadał, jak jego ojciec sam zbudował most przez rzekę, bo sąsiad drogę do pola zagroził. Trzy lata z drewna i kamieni budował ten most. Pierwszego roku przyszła powódź i most zmyła. Na drugi rok przychodzi żandarm i pyta ojca -Co wy tu stroicie? - A most-odpowiada ojciec.-Bumaga ot starszyny (znaczy wójta w gminie) jest? -Niet-powiada tata. -Co wy sumaszedszyj?-mówi żandarm. -Ja mam z czego sojti-powiedział ojciec-a wy uże niet. No i trafił do tiumry na miesiąc, zapłacił

karę i dalej budował. Twardy z niego człowiek był i uparty. Ludzie go nazywają mostem wariata od tego sumaszedszego!

Dzień Trzydziesty Trzeci (15 maja 1900 r.)

Makowski zachorował w nocy, bolał go brzuch i karmił ryby za burtą. Nie chce śniadania, pije tylko gorący czaj. Dałem mu kawalek żeń-szenia, może coś pomoże. Rejs do Streteńska trwał 11 dni, w tym czasie Aleksander nic nie zanotował. Zapiski wznawia 24 maja, tj. w 44. dniu swojej powrotnej podróży. Nie datuje już swoich zapisków, ale podaje ilość przejechanych wiorst i czas, jaki upłynął i na tej podstawie można dokładnie określić, gdzie i kiedy przebywał.

Dzień Czterdziesty Czwarty (24 maja 1900 r.)

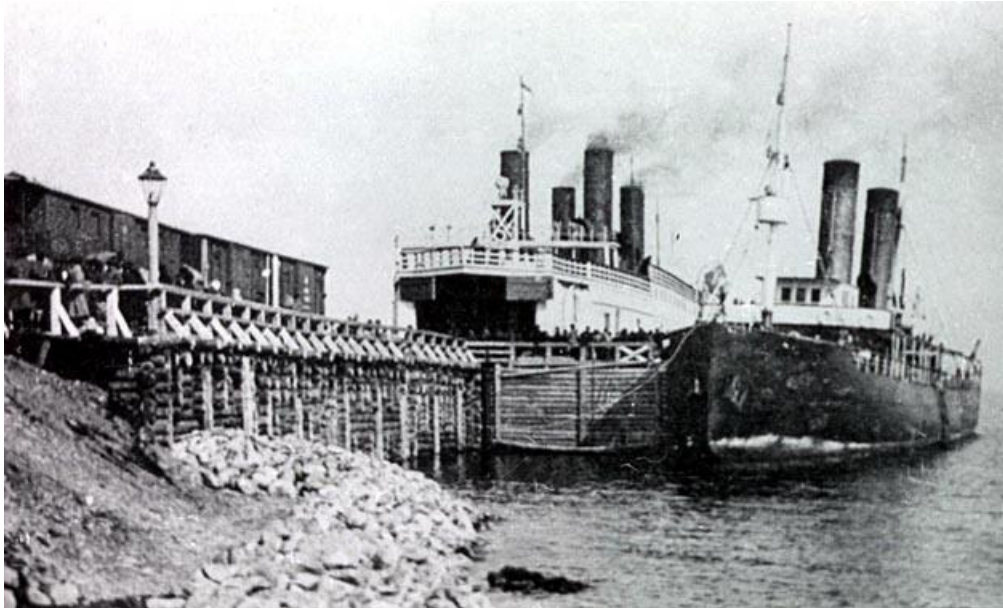
Teraz czekamy z Makowskim w Streteńsku na pociąg specjalny. Ta linia do Bajkału jest w budowie, ale jest czasowo dopuszczana dla ruchu towarowego (wremiennie dwiżenije). Ale okazało się, że za bilet musimy zapłacić, jak za przejazd IV klasą 18 rs., 50 kop. Końcowa stacja to Mysowsk już nad brzegiem Bajkału. Odległość 1033 wiorsty jechaliśmy kilka dni. Niezbyt wygodnie, kryte wagony towarowe nie miały nawet wychodka, ale pociąg często stawał, a w Czycie staliśmy 6 godzin. Kupiłem tam coś do jedzenia, bo nam się suchy prowiant kończył. Podróż do Mysowska trwała 4 dni. Przyjechaliśmy pod wieczór 28 maja. To duża stacja, tu pociągi czekają w kolejce na przewiezienie do Listwianki na drugi brzeg Bajkału. Tych promów było zbyt mało, bo tylko dwa, a trzeba było przewozić pięć par pociągów z każdego brzegu. Jak mówi Makowski już rozpoczęto budowę torów wokół jeziora, ale parę lat to potrwa, gdyż tereny bardzo trudne do budowy.



26. Stacja kolejowa Mysowsk w r. 1900

I znowu kończą się regularne zapiski Aleksandra, Dalej mamy już tylko miejscowości i odległości, zatem zostaną one omówione w dalszej części.

Jak widać na zdjęciu z tego okresu Mysowsk (od 1941 r. Babuszkin) był sporą stacją kolejową o rozbudowanych torowiskach, gdyż składy musiały tutaj oczekiwać na przeprawę promową. Tych promów było zbyt mało, a dodatku często występujące sztormy i mgły utrudniały ich kursowanie. Zimą Bajkał pokryty był grubą warstwą lodu, więc prom musiał być jednocześnie lodołamaczem o dużej zdolności do kruszenia lodu. Do wnętrza takiego promu wjechał pociąg z Aleksandrem i nadal nie był to normalny ruch pasażerski podług rozkładu jazdy, a kursowanie okresowe do Irkucka. Jak wyglądała przystań promowa i wjazd pociągu na prom można zobaczyć na poniższym zdjęciu. Przeprawa w czasie wolnym od zalodzenia nie trwała długo, do Listwianki prom płynął 6 godzin, ale sam załadunek i wyładunek trwał drugie tyle. Dalej do Irkucka 60 wiorst tylko. Dalej linia transsyberyjska funkcjonowała już normalnie.



27. Prom kolejowy przez Bajkał w r. 1900

Z Irkucka do Samary rekordowo długa odległość licząca sobie 3.990 wiorst, bilet II klasy kosztował 48 rs., a czas podróży to 7 dni i nocy. Dopiero w tym miejscu dowiadujemy się, że Aleksander miał z sobą bagaż o wadze 2 pudy i 20 funtów (nieco ponad 40 kg) i na tym najdłuższym odcinku zapłacił za jego przewóz 8 rs. Z Samary do Wolska znowu przesiadka na statek pasażerski kursujący po Wołdze, a dystans ok. 200 wiorst za 2,5 rs. Tam na przystani czekała na niego żona Zofia z synem Stefanem, wówczas 16. letnim. Była godzina 2 po południu, 16 czerwca 1900 roku. Od chwili wyjazdu z Mandżurii upłynęły dwa miesiące.

Lato rodzina Niewiarowiczów spędziła w Wolsku, była to w końcu okazja, aby wszyscy byli razem, choć Wacek wpadł na krótko, gdyż miał praktyki na statku. Dla Aleksandra był to tak potrzebny odpoczynek po trzech pracowitych latach spędzonych w Mandżurii na budowie kolei. Wiemy, jak niebezpieczna była to wyprawa dla zdrowia i życia, ale i tak miał on wielkie szczęście. W czasie, gdy wypoczywał w Wolsku w otoczeniu rodziny, w Chinach rozpałiło się powstanie bokserów, a kolej którą budował była niszczone i dewastowana. Sam Harbin przeżywał w lipcu opisane tutaj oblężenie, które szczęśliwie nie skończyło się rzezią mieszkańców. Pierwszą ofiarą bokserów wśród urzędników Kolei Wschodniochińskiej był chiński prezes zarządu towarzystwa Hsu Tsingczeng, którego powstańcy przepiłowali żywcem drewnianą piłą. Po objęciu w 1903 roku stanowiska naczelnika kolei generał Horwat polecił zbudować pamiątkowy obelisk

ku czci Hsu na granicy między Nowym Miastem, a chińską dzielnicą Harbina Fu dziandzianem. We wrześniu 1901 roku podpisano w Pekinie Protokół Końcowy, który nakładał na Chiny obowiązek zapłaty kontrybucji w wysokości 450 milionów łań srebra, co było kwotą olbrzymią. I nigdy nie zapłaconą, gdyż cesarstwo upadło 10 lat później.

Dzięki udziałowi w budowie kolei w Mandżurii Aleksander zyskał niezależność finansową i już na zawsze uwolnił się od konieczności zabiegania o marnie płatne posady kolejarskie. Kapitał zdobyty w Chinach został przede wszystkim ulokowany w bezpiecznych obligacjach rządowych oprocentowanych w skali 4% rocznie. Ponadto Aleksander wszedł w cichą spółkę z firmą budującą i remontującą linie kolejowe, gdzie zarabiał zarówno na wniesionym do spółki kapitale (11.358 rs.), jak też nadzorując prowadzone prace. Srebrne dolary meksykańskie były kapitałem rezerwowym, ale szybko zostały zbyte, a za uzyskane ruble zakupiono działkę z domem letniskowym w Falenicy pod Warszawą. Natomiast złoty skarb Aleksandra był kapitałem przeznaczonych dla synów Wacława i Stefana.



28. Samorodek złota

Te samorodki o zawartości ponad 90% czystego złota posłużyły do budowy kamienicy w Gdyni będącej po połowie własnością braci Niewiarowiczów.

Tak oto odwaga i samozaparcie mego pradziada wydobyły go ze skrajnego niedostatku i zapewniły kapitał dla kilku pokoleń rodziny, w tym także autorowi. Dzięki dochodom z kamienicy przeżyłem trudny okres bezrobocia po likwidacji mojego zakładu pracy w latach 1989-1995. A później zwiedziłem prawie cały świat, choć przede mną jeszcze jedna podróż-koleją transsyberyjską do Mandżurii śladami Aleksandra.

W Warszawie

Zupełnie nowy etap życia Aleksandra i jego rodziny zaczął się 13 września 1900 roku po przybyciu do Warszawy. Podróż z Wolska koleją tym razem była bezpłatna, rodzina otrzymała też bezpłatne kwity na bagaż.

po krótkim pobycie w "pokojach umeblowanych" trzeba było rozpocząć nowe życie we własnym gospodarstwie. Oto lista zakupów znajdująca się w notatniku Aleksandra.

- 3 łóżka żelazne - 12.00 (ruble)
- 2 materace - 8.00
- 5 stołów - 15.00
- 8 krzesel - 16.00
- 1 kanapa - 8.00
- 1 garderoba - 15.00
- 1 szafka na naczynia
- 12 talerzy - 4.00
- 4 rondle - 6.00
- 1 wiadro - 2.00
- 1 szaflik - 2.00
- 1 maszynka naftowa - 5.00
- 3 lampy - 5.00

To wszystko wylądowało w 4. pokojowym mieszkaniu przy ulicy Hożej 36, gdzie czynsz wynosił 21 rubli miesięcznie.

Od 28 września Aleksander pracuje dla swego cichego wspólnika inżyniera Niewiadomskiego w Siedlcach, gdzie spędza 2,5 miesiąca.

Jak widzimy podróż powrotna Aleksandra do rodziny była długa i najeżona niebezpieczeństwami. Szczęśliwie dotarł on do Wolska witany przez stęsknioną Zosię i synów Wacka i Stefana. W Warszawie życie rodzinne ustabilizowało się, a dzięki posiadaniu domu letniego w Falenicy uległo znacznemu wzbogaceniu. Każdy członek rodziny i krewny Eborowiczów, Szletyńskich, Chmielowskich czy

Niewiarowiczów uważał za miły obowiązek spędzenie kilku tygodni na tym podwarszawskim letnisku w zdrowym powietrzu przesyconym zapachem sosnowych lasów.

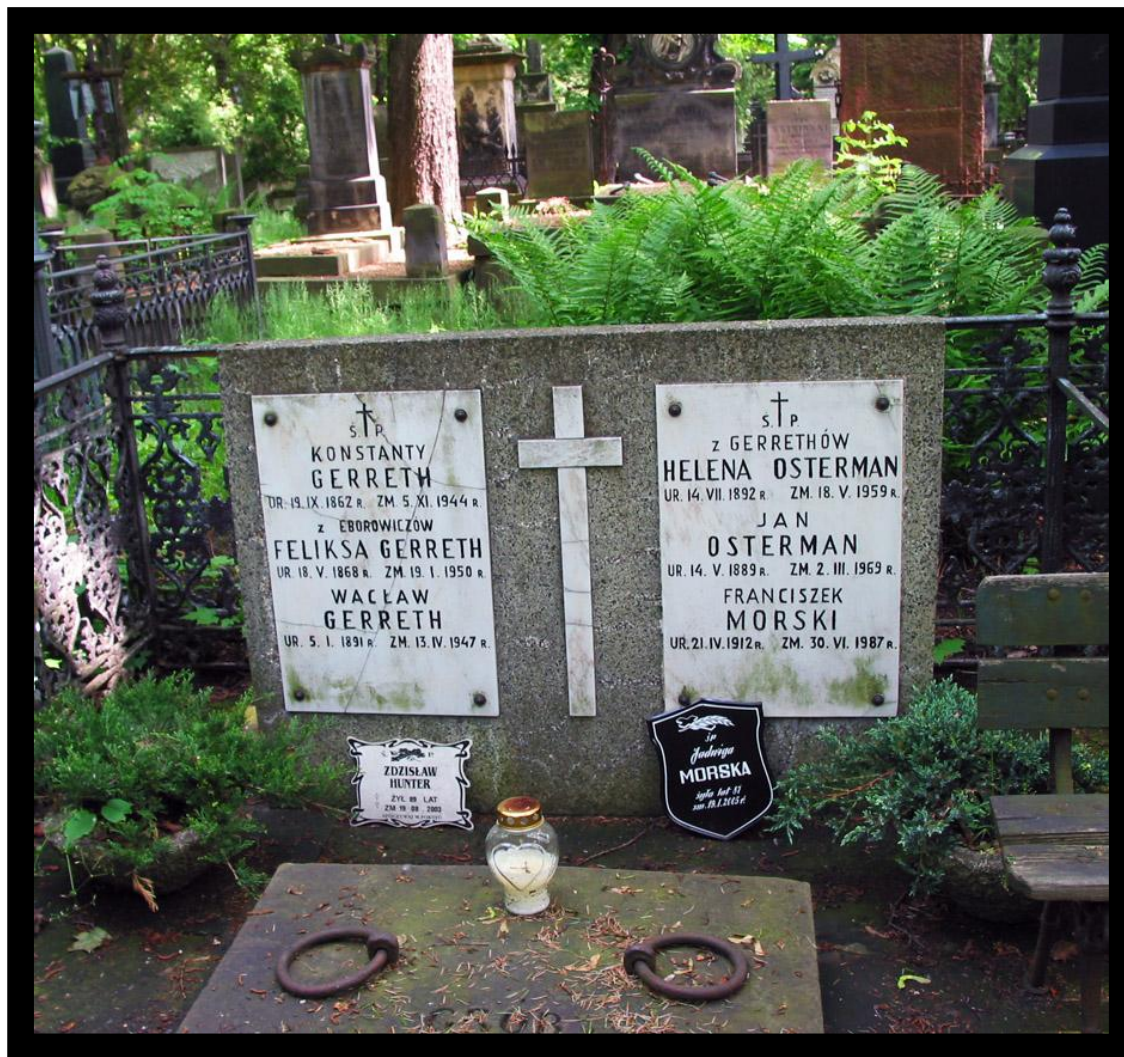


29. Aleksander z Zofią w Warszawie - 1900 rok

Dzięki kilku zachowanym fotografiom z początku XX wieku mamy okazję spojrzeć w twarze ludzi z tamtej epoki, którzy tkwili w tym rodzinnym kręgu związani nie tylko pokrewieństwem, ale także wspólnie prowadzonymi interesami. Moje wieloletnie badania genealogiczne doprowadziły do ustalenia późniejszych losów tych ludzi, a często także do zlokalizowania grobów ich samych i ich potomków.

Ostatnim znaczącym sukcesem było odkrycie nadal istniejącego grobu Zofii Niewiarowicz na cmentarzu w Wejherowie blisko 90 lat po jej śmierci. Dzięki temu

mogłą tą mogły zaopiekować się jej mieszkające w Gdyni prawnuczki. Możliwe stało się nawiązanie kontaktu z krewnymi naszej linii genealogicznej. Pojawiły się nazwiska Hunterów i Morskich związanych z rodem Ostermanów.



30. Grób rodzinny Gerrethów na Powązkach

CEL - EPILOG

Dalsze dzieje kolei na tym terenie wiązały się ściśle z jej militaryzacją w związku z konfliktami zbrojnymi związanymi z powstaniem bokserów, a potem z ekspansją Japonii na kontynent. Straż Ochrony Kolei w 1901 roku włączono w skład Specjalnego Okręgu Zaamurskiego pod nazwą Korpusu Straży Przygranicznej. Jednostka ta nie cieszyła się uznaniem wysokich wojskowych rosyjskich, którzy nadali jej ironiczną nazwę Gwardii Matyldy, gdyż takie imię nosiła żona ministra Wittego. Korpus podlegał bowiem bezpośrednio ministrowi finansów i dysponując znacznymi funduszami został szybko rozbudowany do sił 25 tysięcy piechoty, artylerii i kawalerii. Służyło tam wielu Polaków, zarówno oficerów, jak i szeregowców. Powodem tego stanu rzeczy była polityka cara, który po upadku powstania styczniowego wysyłał Polaków na najdalsze krańce swego imperium, aby pozbyć się zalążków ewentualnych ponownych buntów. W najbardziej oddalonych miejscowościach Turkiestanu, Syberii Zachodniej i Wschodniej oraz Mandżurii całe garnizony wojskowe pełne były Polaków. Nie wszyscy jechali tam, jak na zesłanie nie mając nadziei na powrót do rodzinnych stron. Rezerwiści Korpusu Straży Przygranicznej z Królestwa Polskiego mogli po odbyciu czteroletniej służby wojskowej pozostać w Mandżurii i otrzymać zatrudnienie na kolei w charakterze konduktorów, a nawet telegrafistów.

Zniszczenia po powstaniu bokserów szybko odbudowano i już w 1901 roku wszystkie tory kolejowe doprowadzono do stanu używalności. Problem był z lokomotywami, które dostarczane z Rosji nie były dostosowane do pokonywania długich odcinków między stacjami na trasie Kolei Wschodniochińskiej. Na szczęście

geologowie odkryli kilka złóż węgla i niektóre z nich zaczęto eksploatować, głównie na linii zachodniej. Specjalne składy węglowe rozwoziły wydobyty węgiel na składowiska wzdłuż trasy. Kolej potrzebowała też drewna do rozpalania palenisk oraz wody. Budowano wielkie zbiorniki na wodę deszczową w górach, którą rurociągami doprowadzano do wież ciśnieniowych na stacjach.

Woda stanowiła też problem innego rodzaju. Mandżurię przecinało siedem wielkich rzek, których szerokość przekraczała 500 metrów, a które leżały na trasie kolei. Trzeba było zbudować siedem wielkich mostów na solidnych fundamentach z betonu, aby wytrzymały ruch pociągów oraz częste powodzie. Na trasie Kolei Wschodniochińskiej zbudowano aż 912 mostów o konstrukcjach stalowych i 258 mniejszych, kamienno-betonowych mostów łukowych.

Tymczasem zaostrzała się wrogość pomiędzy Rosją, a Japonią. Jednym z jej powodów były stosunki z Koreą, do której Rosja wysłała w roku 1896 swoich doradców wojskowych. Japonia też reagował ostro przeciwko stacjonowaniu wojsk rosyjskich w Mandżurii, a także przeciwko dzierżawie Dalniego i Port Artur przez Rosję.

W rezultacie agresywnych działań Japonii Korea przekształciła się w jej protektorat. 24 stycznia 1904 roku Japonia zerwała stosunki dyplomatyczne z Rosją, a japońskie kutry torpedowe zaatakowały stojąca na redzie Port Artur eskadrę okrętów wojennych. Rosjanie stracili w tym ataku swa nowe pancerniki, krążownik i dwa inne okręty wojenne. Kilka godzin później nastąpił atak na koreański port Czempulo, gdzie stał rosyjski krążownik "Wariag" i inne jednostki. Wojna rosyjsko-japońska stała się faktem, a jej skutkiem była pełna militaryzacja nowej kolei Wschodniochińskiej, a także kolei Zabajkalskiej i Ussuryjskiej. Przewozy ładunków wojskowych i cywilnych wzrosły wielokrotnie, a pamiętajmy, że linie te były w większości jednotorowe. Ponadto Kolej Wschodniochińska nie była do końca gotowa, trwała budowa trudnego technicznie tunelu Chingańskiego, a ładunki przewożono po tymczasowych torach położonych na zboczach Gór Chingańskich. Na linii łączącej Mandżurię z Władywostokiem, która miała szczególne znaczenie dla przewozów wojskowych, można było przerzucać tylko siedem pociągów na dobę i odsyłać tyle samo pustych składów w powo-
du

jednotorowości. Pilnym stała się więc budowa nowych mijanek kolejowych i dodatkowych torów. Potrzebne stały się nowe parowozownie i wagonownie oraz wykwalifikowany personel do remontów taboru. Tymczasem kolejarzy w ramach powszechnej mobilizacji zaczęto wcielać do jednostek wojskowych, co groziło paraliżem transportu. Ostatecznie utworzono specjalne wojska kolejowe, których zadaniem było zapewnienie bezawaryjnej pracy kolei w okresie wojny. Wojskami tymi dowodził znany nam generał Horwat, a jego zastępcami byli: książę Stiepan Chitkow (naczelnik służby taborowej) oraz W.S. Kryczewski (naczelnik służby trakcyjnej).

W warunkach wojennych kolej funkcjonowała bez zarzutu sprawnie przerzucając wojska i zaopatrzenie dla nich. Mimo to carscy generałowie ponosili klęski na lądzie i na morzu. Porażka gen. Zaulicza na rzece Yalu (18 kwietnia 1904) przyniosła śmierć 60 oficerom i ponad 2 tysiącom żołnierzy oraz zmusiła Rosjan do wycofania się z Korei. To samo stało się z silnym garnizonem rosyjskim na półwyspie Liaotung, gdzie ostatnim bastionem obrony został Port Artur. Twierdza ta padła po półrocznym oblężeniu. Teraz kolej została zatrudniona do wywozu pokonanych wojsk wraz z ich sprzętem i rannymi. Przystawienie Kolei Wschodniochińskiej na obsługę rosyjskiej maszyny wojennej przyniosło olbrzymie straty. W wyniku działań wojennych zniszczeniu uległy setki kilometrów torów, utracono znaczną część taboru, a przede wszystkim zyski z działalności handlowej, którą musiano poważnie ograniczyć. Zniszczeniu uległa też cała rzeczna flota handlowa kolei stworzona przez inżyniera Wachowskiego, którą wojsko zarekwirowało i w większości utraciło. Nigdy jej potem nie przywrócono do poprzedniego stanu posiadania.

Potem była zagłada floty rosyjskiej pod Cuszimą i upokarzający dla pokonanej Rosji traktat pokojowy zawarty pod auspicjami Amerykanów w Portsmouth. Aleksander śledził artykuły prasowe w gazetach warszawskich i -jak każdy Polak patriotą- cieszył się z klęsk zaborcy na Dalekim Wschodzie. Miał nadzieję, że doczeka wyzwolenia swojej ojczyzny z pod jarzma carskiego samodzierżawia i tak też się stało.

Po zakończeniu wojny Kolej Wschodniochińska weszła w etap szybkiego rozwoju i prosperity trwający przez kilka lat dzielących świat od I wojny światowej. Skorzystał z tej dobrej koniunktury Harbin, gdzie powstało wiele nowych budynków, było 8 młynów parowych, cukrownie i inne zakłady przemysłowe.

Na równinach Mandżurii rodziła się doskonała pszenica, dzięki temu miasto stało się samowystarczalne żywnościowo. Powstały pierwsze fabryki odzieżowe i obuwnicze, warsztaty mechaniczne, kuźnie, do których maszyny sprowadzano głównie koleją. Ponieważ w Mandżurii możliwa była uprawa jęczmienia, powstały pierwsze browary. Pionierem był tu Polak Wróblewski, drugi browar postavili Czesi. Prawdziwie polską specjalnością stał się przemysł cukrowniczy. W Chinach cukier produkowano tylko na południu z trzciny cukrowej. Nic nie stało na przeszkodzie, aby w Mandżurii sadzić buraki cukrowe.

Pierwszą cukrownię wybudowano w miejscowości Aszyche leżącej 30 kilometrów od Harbina. Była tam mała elektrownia wodna, a grunty należały do kolei. Kotły parowe sprowadzono z firmy Krasieńskiego, a plany całego zakładu wykonała warszawska firma "*Borman, Szwede i Ska*". Na terenie cukrowni postaviono też małą gorzelnię celem wykorzystania powstającej w procesie produkcji melasy. Mogła też ona produkować spirytus z kukurydzy. Teren cukrowni z uwagi na liczne bandy hunchuzów grasujących w okolicy otoczono wałem ziemnym i drutem kolczastym. Cukrownie ochraniało też 40-50 uzbrojonych strażników. Cukrownia w pierwszym etapie zatrudniała wyłącznie Polaków, a ich domy stały na jej strzeżonym terenie.

W latach 1906-1908 rozbudowywano infrastrukturę kolejową na całej trasie Kolei Wschodniochińskiej. Na najbardziej obciążonych odcinkach budowano drugie tory, wszędzie dodatkowe bocznice i rozjazdy. Rozbudowywano budynki stacyjne, a od 1903 roku wprowadzano stopniowo łączność telefoniczną obok telegrafu. Długość wszystkich linii Kolei Wschodniochińskiej wynosiła 1726 km, w tym linii wschodniej 549 km, linii zachodniej 935 km, a linii południowej 240 km.

Po 20. latach od budowy kolei, czyli w roku 1917, w miejscowej prasie tak podsumowano ten okres: "*W Mandżurii, w pasie wyłączenia kolei, powstało wiele osiedli rosyjskich, z których tylko sam Harbin liczy blisko 100 tys.*"

mieszkańców, w tym ponad 40 tys. Rosjan. Powstało wiele rosyjskich przedsiębiorstw przemysłowych i handlowych z solidnym kapitałem." W samym Harbinie Polacy początkowo stanowili 50% ludności, a po 20. latach odsetek ten spadł do 25%.

Z chwilą wybuchu I wojny światowej Rosja znalazła się w stanie wojny z Niemcami. Trzeba było przerzucić wojska i uzbrojenie z Dalekiego Wschodu na front europejski. Tutaj znowu Kolej Wschodniochińska okazała się bardzo przydatna. Kluczowym punktem na jej trasie były pasma górskie Wielkiego Chinganu, przez który w roku 1901 przekopano liczący ponad 3 kilometry tunel. Budowa tuneli w pasmach Wielkiego i Małego Chinganu kosztowała wiele wysiłku i pieniędzy, przede wszystkim wymagała czasu. Wydzielono te odcinki z ogólnego planu budowy kolei i powierzono je specjalnym zespołom wysoko kwalifikowanych specjalistów, niepodporządkowanym kierownictwom poszczególnych linii. Byli wśród nich włoscy budowniczy tuneli alpejskich inżynierowie Ferrati i Pietro Dzubello-Soko. Budowę tunelu uważnie śledził wywiad niemiecki widząc w nim słaby punkt dla całej trasy. Kiedy wybuchła wojna attache wojskowy ambasady niemieckiej kapitan Rabe von Pappenheim opracował plan dywersji tuneli w omawianych pasmach górskich. W piwnicach ambasady spoczywało kilka skrzyń z dynamitem, a w sejfie attaszatu leżały szczegółowe mapy północnej Mandżurii i Barga. Wystarczyło zakupić kilkadziesiąt wielbłądów i karawana dywersantów mogła wyruszyć przez pustynię do tunelu. Wiele z przewożonych skrzyń nie zawierało dynamitu, a pełne były one sztabem złota i srebra dla przekupienia napotkanych oddziałów mongolskich. Barga była bowiem autonomicznym regionem inaczej zwanym Hulunbuir Mongolia. Jej status był przedmiotem negocjacji pomiędzy carską Rosją, a Chinami. Barga ogłosiła nawet niepodległość, którą poparł znany nam już szef kolei Dmitrij Horwat, ale w końcu października 1915 r. rejon ten został ostatecznie włączony do Chin.

Zimą 1914 r. von Pappenheim w głębokiej konspiracji wyruszył ze swoim oddziałem składającym się z Niemców i krajowców do Barga. Wyruszył i rozpułnął się w bezkresie mongolskich stepów. Poszukiwania podjęte przez ambasadę i władze chińskie nie dały żadnych rezultatów. Losy zaginionej bez śladu karawany dywersantów niemieckich prawdopodobnie nigdy nie zostałyby wyjaśnione, gdyby

nie polski badacz Dalekiego Wschodu inżynier Kazimierz Grochowski. Od 1906 roku przebywał on we wschodniej Syberii, gdzie zajmował się poszukiwaniem złota dla zagranicznego koncernu górniczego. Do Bargi trafił on w 1915 roku, aby zdobyć koncesję na poszukiwanie złóż złota. W okresie trwającej pięć lat autonomii Bargi (jej stolica mieściła się w Hajlarze) znacznie wzrosły tam wpływy Rosji, która działała poprzez swój wicekonsulat. Dzięki temu firma Grochowskiego dostała koncesję na wydobycie złota na obszarze 40 tys. kilometrów kwadratowych. Była to *"The Upper Amur Gold Mining Co"* na czele której stał baron Vittinghoff-Scheel. Grochowski kierował filią tej firmy pod nazwą *"The North East Mongolia Concession"* i w czasie trwającej 6 lat eksploatacji złóż wydobył ponad dwie tony złota. Grochowski miał znajomości w najwyższych kręgach władzy Bargi, znał też księcia Babudżaba, który walczył z wojskami chińskimi. W trakcie audiencji u tego dostojnika Grochowski poznał losy ekspedycji von Pappenheima. Na ścianach jego jurty wisiły niemieckie mauzery, pasy oficerskie i strzelba myśliwska kapitana von Pappenheima. Grochowski znał dobrze obyczaje ludów mongolskich, przywiózł więc ze sobą wspaniałe prezenty, a wśród nich srebrną skrzyneczkę ozdobioną mongolskimi napisami wykonanymi ze szczerego złota. Zachwycony księżę oddał Grochowskiemu broń von Pappenheima oraz opowiedział mu o losach jego dywersanckiej karawany. Ponieważ sam niedługo potem zginął w starciu z wojskami chińskimi, była to relacja ostatniego świadka.

Otóż o wyprawie niemieckich dywersantów dowiedział się wywiad rosyjski. Tajny agent w Pekinie podał termin wyjazdu i przypuszczalną trasę karawany von Pappenheima. Władze rosyjskie natychmiast powiadomiły o groźbie dywersji wicekonsulat w Hajlarze. Sekretarz tej placówki dyplomatycznej niejaki Polikarpow kazał niezwłocznie osiodłać konie i wyruszył nad Chałchę do obozu księcia Babudżaba. Tam obiecał księciu daleko idącą pomoc rządu Rosji w zamian za zniszczenie oddziału niemieckiego. Żołnierze mongolscy dopadli oddział von Pappenheima kilkaset kilometrów na południe od Hajlaru i po krótkiej potyczce wzięli Niemców do niewoli. Wszyscy zostali wkrótce potem straceni przez kata ozdobnym mieczem samego Babudżaba. Materiały wybuchowe, mapy i plany zostały odesłane przez Hajlar do Harbina do sztabu wojsk rosyjskich. Złoto i srebro ulokowane na dziesięciu wielbłądach zostały uznane za zdobycz wojenną wojsk Babudżaba. Część srebra o wartości 60 tys. rubli księżę podzielił równo pomiędzy 4 tysiące swoich wojowników, resztę zatrzymał dla siebie i swojej świty. Jako dowód wykonania zlecenia Babudżab dostarczył Polikarpowowi czaszkę kapitana von Pappenheima.

Grochowski dalej wydobywał złoto na udzielonej jemu osobiście nowej koncesji. Starał się też dalej o uzyskanie pamiątek po zabitych Niemcach i stopniowo

wykupił od księcia szable oficerskie, mauzery, a nawet miecz, którym ścięto dywersantów. Inżynier przekazał te przedmioty do Muzeum Towarzystwa Badania Mandżurii, którego był współzałożycielem. Pozostały tam przez 20 lat, po czym -już w czasach Mandżuko- przekazano je do Niemiec do Muzeum Berlińskiego. Czy przetrwały bombardowania w czasie II wojny światowej, nie wiadomo. Czaszka von Pappenheima przepadła w pomroce dziejów. Natomiast jego syn Friedrich Carl Rabe von Pappenheim (1894-1977) został generałem Wehrmachtu. Po kapitulacji w maju 1945 roku został skazany, jako zbrodniarz wojenny przez Rosjan i przebywał w łagrze przez 10 lat, poczym w roku 1955 został zwolniony i powrócił do Niemiec. Ród Rabe von Pappenheim należał do starej westfalskiej arystokracji sięgającej roku 1106, kiedy to w kronikach pojawia się rycerz Rawe de Pappenheim.

Przejdziemy teraz do ostatniego, burzliwego okresu działalności Kolei Wschodniochińskiej podczas rewolucji bolszewickiej. Rosyjskie poselstwa w Tokio i Pekinie usilnie zabiegały o to, aby zjednoczyć wszystkie antybolszewickie ruchy i oddziały zbrojne pod jednym kierownictwem. Taką charyzmatyczną postacią był kozacki ataman Grigorij Siemionow, pół Rosjanin i pół Buriat. Miało to znaczenie, bowiem ataman zasiliał swoje oddziały Buriatami i Mongołami. Finansowania i zaopatrywania w broń Siemionowa podjęli się Japończycy. Chodziło im o stworzenie na obszarze rosyjskiego Dalekiego Wschodu (do Bajkału) buforowego państwa antybolszewickiego pod japońską kontrolą. W kwietniu 1918 roku w Harbinie sformowano oddziały wojskowe atamana Siemionowa i pułkownika Orłowa. Nominalnie władzę cywilną i wojskową w mieście sprawował biały generał Horwat, ale oddziały watażki Siemionowa nie uznawały jego władzy. Przyjmował za to rozkazy od zwykłego kapitana Kuroki, gdyż to Japonia płaciła żołd jego Kozakom i pomocniczym oddziałom tubylców.

Siemionow wyruszył koleją do granicznej stacji Mandżuria, gdzie utknęło kilka tysięcy wagonów z powodu wstrzymania ruchu w kierunku zachodnim. Cała masa towarowa została zarekwirowana "na potrzeby wojskowe", ale w praktyce wyglądało to tak, że Kozacy sprzedawali zrabowane towary spekulantom przyjeżdżającym z Harbina i innych osiedli. Uzyskane z rekwizycji środki trafiły do atamana, ale tylko w stosunkowo niewielkiej części. Straty poniosła też kolej, której nikt nie zapłacił za transport zarekwirowanych towarów.

Po przybyciu do Zabajkala Siemionow ogłosił autonomię i utworzył marionetkowy "rząd tymczasowy" sterowany przez Japończyków. Wkrótce potem na scenę dalekowschodnią wkroczył admirał Kołczak, który przybył do Harbina. Za

naczelnego wodza uznali go ludzie Horwata tj. gen. Pleszkow i płk. Orłow mający prawie tyle ludzi pod bronią, co Siemionow. Ten jednak nie chciał zjednoczenia sił białogwardzistów pod dowództwem admirała Kołczaka. Przybył do Harbina własnym pociągiem pancernym pod koniec maja 1918 roku i usiłował sam przejąć dowodzenie. Zamiar ten nie powiódł się, a Kołczak postanowił odstąpić od zjednoczenia sił antybolszewickich tym bardziej, że jego stosunki z gen. Horwatem były złe. Do gry włączył się też Pekin, który uznał Kolej Wschodnichińską za swoją własność i nie zamierzał uznawać dłużej władzy Rosji w pasie wywłaszczenia kolei. Powstawały kolejne "rządy" bez armii i pieniędzy, a silne w końcu siły antybolszewickie były nieustannie ze sobą skłócone. Do gry włączył się Korpus Czechosłowacki złożony głównie z jeńców wojennych, który opanował Kolej Transsyberyjską. W lipcu 1918 roku gen. Horwat wyjechał z Harbina na stację Pograniczna, gdzie wcześniej zaczęli zbierać się sztabowcy poszczególnych formacji włoskich. Oprócz Siemionowa był tam drugi watażka kozacki Kałmykow, który po przyjeździe oświadczył, że nie uznaje zwierzchnictwa płk. Orłowa. Gen. Horwat chciał utworzyć "wszechrosyjski rząd", który miał być finansowany z kasy Kolei Wschodnichińskiej. Swój manifest Horwat ogłosił na stacji Grodekowo, a jego "rząd" zamieszkał w wagonach stojących na bocznicy. W sierpniu Horwat i jego ministrowie przenieśli się do Władywostoku, ale jego siły zbrojne zostały w Grodekowie, gdyż Czesi nie zezwolili na ich przejazd. W tym samym czasie powstał konkurencyjny "rząd" Derbera, który był równie efemeryczny, jak rząd Horwata. Admirał Kołczak w tym czasie przebywał w Japonii, skąd wyjechał walczyć z Niemcami po stronie angielskiej. Z tej podróży zawrócono go w Singapurze, gdyż na Syberii powstał tzw. rząd Omski, który potrzebował silnego przywódcy. Rząd ten posiadał znaczne środki finansowe w postaci złota ze skarbcza Rosji, które w latach 1915-18 znajdowało się w banku w Kazaniu. Lenin zrabował je carowi, a w ręce białogwardzistów wpadło w sierpniu 1918 roku, kiedy zdobyli oni Kazań. Teraz złoto Romanowych stało się złotem Kołczaka. Admirał przybył do Omska w listopadzie i został najpierw ministrem wojny, a wkrótce potem naczelnikiem państwa. Horwat musiał się zadowolić stanowiskiem pełnomocnika naczelnika w Mandżurii.

Z początkiem roku 1919 ruszyła ofensywa wojsk Kołczaka, która odniosła spore sukcesy wyzwalając Ural spod władzy bolszewików. Ale jesienią tegoż roku kontrofensywa bolszewików nabrała impetu i Kołczak musiał opuścić Omsk. Potrzebował do tego siedmiu pociągów, a jeden z nich wiózł złoto i inne kosztowności. Minister finansów Kołczaka niejaki Buryszkin miał zamiar zdeponować złoto w bankach japońskich i amerykańskich. Skarb Kołczaka był wart 633 miliony złotych rubli. Ponieważ jedna moneta zawierała 0,8 gramów czystego

złota, cały skarb powinien ważyć 500 ton. Jego transport koleją wymagał 30. wagonów 16. tonowych. Blisko jedna trzecia tego złota została zużyta przez rząd Kołczaka w Omsku, nadal do jego przewiezienia trzeba było 20. wagonów. Transport tak wielkiego skarbu Koleją Transsyberyjską, a potem Koleją Wschodniochińską do portu, gdzie miał być załadowany na okręt japoński, był niezwykle ryzykowny. W Czycie rządził ataman Siemionow, a w Harbinie gen. Horwat. Kołczak musiał się z nimi dogadać.

Pierwsza, niewielka partia została składowana z 22. skrzyń została ozdobiona napisami DYNAMIT, a sam wagon napisem SIANO. Dotarł on do chińskiej stacji Mandżuria w chwili, gdy gen. Horwat utracił władzę, a władanie nad koleją przejęli Chińczycy. Generał Pietrow przekazał złoto pułkownikowi armii Japonii Rokuro Izome, który wystawił odpowiednie pokwitowanie na te skrzynie. Co dalej stało się z tym złotem wyjaśniło się wiele lat później na sali sądowej w Japonii. Gen. Pietrow wytoczył bowiem proces płk. Izome domagając się zwrotu jednej skrzyni złota oznaczonej numerem 3091. Sąd Najwyższy Japonii w roku 1941 orzekł, że ten transport złota został zwrócony atamanowi Siemionowowi. Przy tej okazji okazało się, że gen. Pietrow nie był wysłannikiem rządu Kołczaka, a szefem służb kwatermistrzowskich na tyłach Armii Dalekowschodniej Siemionowa. Trudno w to uwierzyć, ale złoto przepadło.



31. Ataman Grigorij Siemionow

A co stało się z o wiele większym skarbem Kołczaka? Jeden ze śladów prowadzi do Pragi i Korpusu Czechosłowackiego, który opanował Kolej Transsyberyjską. Po upadku rządu Kołczaka, który przekazał 5 stycznia 1919 roku władzę w ręce atamana Siemionowa, Czesi wydali admirała bolszewikom w zamian za swobodny przejazd do Władywostoku z bronią i złotem. Chociaż znowu nie było to całe złoto Kołczaka, wtedy już rozstrzelanego i pochowanego w przerębli na rzece Angara. Czesi za głowę Kołczaka dostali podobno 13 skrzyń o wadze 40 pudów każda. W innej wersji mowa jest o całym wagonie złota o wadze 16 ton. W jaki sposób ten transport złota dotarł do Władywostoku, skoro na trasie przejazdu czekał ataman Siemionow, który miał rozkaz wysadzać tunele Kolei Transsyberyjskiej?

Otóż Czesi (a właściwie dawni oficerowie i żołnierze Austro-Węgier) nie tylko byli świetnie uzbrojeni, ale posiadali też sprawny wywiad.

Dzięki temu w powietrze wyleciał pociąg z dynamitem przy pomocy, którego Siemionow miał wysadzać tunele na trasie okalającej Bajkał. Sztab Korpusu Czechosłowackiego (zwanego też Legionem Czeskim) miał do dyspozycji pociąg pancerny "*Orlik*" o wielkiej sile ognia. Czesi mieli też wielu inżynierów i techników, dzięki którym sprawnie i szybko naprawiali uszkodzone tory kolejowe. Snop światła na dalsze losy pociągu ze złotem rzuca znowu nieoceniony inżynier Grochowski, który w marcu 1920 roku przebywał w Hajlarze, przez który biegła zachodnia linia Kolei Wschodniochińskiej. Tam rozegrała się bitwa pomiędzy Czechami broniącymi z wspomnianego pociągu pancernego przed Japończykami i oddziałami Siemionowa. Miejscowi robotnicy kolejowi (popierający bolszewików) obrzucali Japończyków granatami. Siła ognia pociągu pancernego okazała się zbyt mała dla artylerii japońskiej i batalionu piechoty. Czesi stracili kilkunastu zabitych i tyle samo rannych. Japończycy pozwolili im wyjechać pod warunkiem oddania pociągu pancernego oraz pewnej ilości złota.

Jak ustalili historycy wiosną 1920 r. Japończycy wywieźli z Harbina (odległego o 600 km od Hajlaru) przez Dairen (Dalnyj) do portu w Osace ok. 80 skrzyń złota, czyli 4 tony monet. Z innych źródeł wiadomo, że rezerwy złota banku w Pradze wzrosły w tym czasie o 12 ton. Razem składa się to na jeden 16. tonowy wagon złota, którego losy są dobrze znane. Nie wiadomo, czy Japończycy zabrali Czechom całe złoto, ale wydaje się, że jednak nie całe. W czasie postojów w Harbinie Czesi masowo wymieniali złoto na dolary, sprzedawali też zrabowane na Syberii ruchomości. Z kolei gazeta japońska donosiła, że amerykański statek "*Prezydent Grant*" zabrał 5,5 tysiąca Czechów oraz "*setki ton złota, srebra i wszelkich produktów*". Większość Czechów zabrał statek "*Legion*" zakupiony przez czeski

rząd. Legio-Bank został później założony za złoto przywiezione z Dalekiego Wschodu. Kiedy napisała o tym prasa radziecka Praga nie wystosowała *dementi*. Reasumując mamy sporą grupę beneficjentów złota Kołczaka. Pamiętajmy jednak, że było tam także srebro, platyna oraz cenna biżuteria. Wiemy, że część złota trafiła do Japończyków i Czechów. Spory udział miał w tym łupie ataman Siemionow i jego przyjaciel baron Roman von Ungern. To jednak tylko 2-3 wagony z ogólnej liczby 20. Można przypuszczać, że pozostałe tony złota ukryto w najbardziej bezpiecznej kryjówce w tym rejonie, czyli w nurtach głębokiego na 1.600 metrów Bajkału.



32. Roman Ungern von Sternberg

Krwawy baron z pewnością zakopał swoją część gdzieś na rozległych stepach mongolskich. Poszukiwania tego skarbu trwają nieprzerwanie od blisko 100 lat. Powstała bogata literatura poruszająca tematykę złota Kołczaka, pisał też o ukrytym skarbie przedwojenny pisarz polski Ferdynand Ossendowski, którego książki są obecnie wznawiane (zob. poz. 13 literatury wykorzystanej). Ossendowski, wcześniej oficer wywiadu u Kołczaka, zaoferował baronowi swoje szpiegowskie i dyplomatyczne usługi. Propozycja została przyjęta. Wyposażony

w plenipotencji do rozmów w Japonii i USA Polak wyruszył za morze z zadaniem szukania wsparcia dla azjatyckiej inwazji na sowiecką Rosję.

Ossendowski prowadził długie rozmowy z Ungernem, a nawet się z nim zaprzyjaźnił. To od niego znamy szczegóły, co składało się na skarb barona. Mamy informację, że było tam wiele kilogramów brylantów, rubinów i topazów, a także nieoszlifowanych diamentów. Były też skrzynie ze złotem, z pewnością część skarbu Kołczaka należąca do atamana Siemionowa. Były też bezcennej wartości artefakty zrabowane z klasztorów buddyjskich. Baron żył w zgodzie z klerem buddyjskim, a ta część jego skarbu pochodziła z odbitych łupów bolszewickich. Znamy wiele szczegółów, co do miejsca i okoliczności ukrycia skarbu barona von Ungerna, ale nie zamierzam ich tutaj przytaczać. Istnieje bogata literatura na ten temat.

Posiłki dla barona z Japonii i USA nie nadeszły. Zamiast nich pojawił się zaprawiony w bojach z kołczakowcami bolszewicki komendant Konstanty Rokossowski. Przyszły marszałek i stalinowski minister obrony PRL prowadził lotnictwo oraz tankietki, którym kurlandzki baron mógł przeciwstawić jedynie nieliczną kawalerię i mongolskich pastuchów na wielbłądach. Szef sztabu Ungerna gen. Borys Rezuchin został zamordowany przez zbuntowanych oficerów, którym nie podobał się forsowany przez Ungerna plan marszu Azjatyckiej Dywizji Konnej do Tybetu. Sam baron, raniony w tym samym zamachu, został wydany bolszewikom, którzy rozstrzelali go po kilkugodzinnym procesie. Na wieść o jego śmierci wszystkie buddyjskie klasztory w Mongolii odprawiły modły za jego duszę.

W 1945 r., po zajęciu ruin Warszawy przez Armię Czerwoną, w podwarszawskim Milanówku pojawili się oficerowie NKWD, nakazując rozkopanie grobu zmarłego niedawno w pobliskim Żołwinie Ferdynanda Ossendowskiego. Pisarz, który po powrocie z Syberii do Polski opublikował niezwykle krytyczną biografię Lenina, gdzie wskazywał na jego agenturalne związki z kajzerowskimi Niemcami, był dla Rosjan wrogiem publicznym. Czekał nie tylko chcieli się upewnić, że pisarz rzeczywiście nie żyje. Mieli odszukać testament barona Ungerna, gdzie ponoć miały się znaleźć wskazówki dotyczące miejsca ukrycia archiwum oraz kasy Azjatyckiej Dywizji Konnej. W rękach Ungerna miała się znaleźć także część skarbcza admirała Kołczaka, szacowana na miliony rubli w złocie, które Ossendowski miał przywieźć ze sobą do Urgi. Z jego misji dyplomatycznej dla barona nic nie wyszło – pisarz po dotarciu do USA zajął się pracą wywiadowczą na rzecz odrodzonej Polski.

Do kraju przez pustynię Gobi i Mandżurię wrócił także naczelny inżynier Ungerna Kamil Giżycki. W połowie lat 20. wraz z Ossendowskim pojechał do Afryki, a potem zaangażował się w działalności Ligi Morskiej i Kolonialnej. Kupował m.in. plantacje w Liberii, skąd wrócił, by wziąć udział w kampanii wrześniowej. Po wojnie osiadł we Wrocławiu, pędząc spokojny żywot poczytnego autora książek podróżniczych. Ferdynand Ossendowski, przedwojenna gwiazda literatury, został w PRL skazany na całkowite zapomnienie. Na nowo odkrył go dopiero inżynier i podróżnik Witold Michałowski, który przybliżył też Polakom postać barona von Ungerna. Idąc tropem wspomnień, dokumentów i plotek zasłyszanych od ostatnich żyjących świadków, Michałowski wspomina tajemniczego oficera Wehrmachtu, który miał odwiedzić śmiertelnie chorego Ossendowskiego w Żołwinie i dostać od niego dokumenty związane z Ungernem. Trop opowieści Michałowskiego urywa się gdzieś w ruinach pałacu w Zaborze w Lubuskiem. Pod koniec wojny miało trafić tam archiwum rodu von Ungern-Sternberg, zawierające m.in. listy barona, któremu marzyło się wielkie eurazjatyckie imperium. Dzisiejsi władcy Rosji wracają do tego projektu, realizując go z żelazną konsekwencją, która wskazuje, że to oni znaleźli testament barona i że wcale nie chodziło w nim o złoto i drogie kamieni

W roku 1923 hucznie obchodzono jubileusz 25. lecia eksploatacji Kolei Wschodniochińskiej, chociaż nie była to właściwa data, która przypadłaby na rok 1928. Ale sytuacja była niestabilna, władze sowieckie domagały się respektowania ich praw do kolei. Po pozbyciu się Japończyków oraz białego Tymczasowego Rządu Nadamurskiego Armia Czerwona zajęła Władywostok, a Republikę Dalekowschodnią włączono do Federacji Rosyjskiej. Nic dziwnego, że władze sowieckie chciały także odzyskać panowanie nad wybudowaną przez carską Rosję koleją. Pierwsze próby podjęte w roku 1923 nie przyniosły żadnych rezultatów. Dopiero w roku 1924 przybyła do Mukdenu delegacja ZSRR z Lwem Karachanem na czele, która miała rządowe pełnomocnictwa do negocjowania nie tylko sprawy kolei, ale także do normalizacji stosunków radziecko-chińskich. W rezultacie tych rozmów 31 maja podpisano porozumienie, które regulowało także kwestie tymczasowego zarządu Koleją Wschodniochińską. Artykuły 9. i 10. porozumienia mówiły o kolei w sposób dość ogólny pozostawiając kwestie szczegółowe do ustalenia na odrębnej konferencji. Do tego czasu miała obowiązywać umowa międzyrządowa z 27 sierpnia 1896 roku, ale z poszanowanie suwerenności państwowej i terytorialnej Republiki Chin, która także ustanowiła swoją jurysdykcję na całym pasie wyłączenia kolei. Ponadto rząd ZSRR zgodził się na

wykupienie przez rząd Chin Kolei Wschodniochińskiej wraz z ziemią i jej majątkiem.

Jako załączniki do porozumienia podpisano umowę o tymczasowym zarządzaniu koleją oraz **Deklarację rządów ZSRR i Chin**. Pierwszy z tych dokumentów powoływał 10. osobowy Komitet Zarządzający, którego pięciu członków miał mianować rząd Chin i pięciu rząd ZSRR. Przewodniczącym miał być Rosjanin, a jego I zastępcą Chińczyk. Szczegółowe ustalenia przewidywały zakaz zatrudniania na kolei oraz w wojsku i policji byłych carskich oficerów i urzędników.

Umowy te przetrwały tylko pięć lat, gdyż w roku 1929 wybuchł otwarty konflikt o kolej Wschodniochińską. Sowieci przez cały czas prowadzili działalność polityczną i dywersyjną przeciwko Chinom. Szef kolei Iwanow obsadził wszystkie ważniejsze stanowiska Rosjanami, chociaż miał obowiązywać parytet. W końcu miarka się przebrała, a Iwanow został aresztowany przez władze chińskie. W instytucjach sowieckich przeprowadzono rewizje i dalsze aresztowania. Kolej zastrajkowała, na co Chińczycy wezwali do pracy zwolnionych wcześniej białych emigrantów i Polaków. Przewozy kolejowe wznowiono, ale konflikt trwał. Dopiero po rozmowach wielkorządcy Mandżurii generała Czang Tsolina z postem sowieckim sytuacja na jakiś czas unormowała się. Iwanowa usunięto ze stanowiska naczelnika kolei. Na jego miejsce przyszedł bardziej ugodowy A. Jemszanow, ale konflikt tylko przygasł na krótki czas. Chiny stopniowo odbierały kolei poszczególne uprawnienia zaczynając od władania ziemią w pasie wyłączenia, a kończąc na prawie do swobodnej żeglugi rzekami Sungari i Amur. W końcu doszło do zerwania stosunków dyplomatycznych i do niewypowiedzianej wojny w sierpniu 1929 r. Sowiecka Armia Dalekiego Wschodu zaatakowała posterunki chińskie w strefie przygranicznej. W wyniku nalotów zniszczono wiele budynków stacyjnych oraz koszar wojsk chińskich. Powstał chaos, rabowano mienie kolei, a także zwykłych obywateli. W końcu w grudniu 1929 roku podpisano zawieszenie broni, chociaż tak się ta umowa nie nazywała, wojny formalnie nie było.

Wojna z Japonią wybuchła w roku 1932 i w jej rezultacie utworzono marionetkowe państwo Mandżukuo. Rząd tego sztucznego tworu zaproponował odkupienie sowieckich udziałów w Kolei Wschodniochińskiej. Rozmowy w tej sprawie zaczęły się latem 1933 roku i trwały dwa lata. W marcu 1935 roku podpisano porozumienie o sprzedaży sowieckich praw własności kolei za 140 milionów jenów japońskich. Konsekwencją tej transakcji było zwolnienie z pracy 15 tysięcy obywateli ZSRR, w tym także Polaków, którzy pragnąc zachować pracę przyjęli obywatelstwo ZSRR. W rezultacie kolej została sparaliżowana, gdyż Japończycy nie potrafili obsługiwać rosyjskiego taboru i sprzętu, a dodatkowo wzrosły akty

sabotażu transportu. W rezultacie stanęło wiele zakładów przemysłowych, w tym wspomniana polska cukrownia w Aszyche.

Marionetkowe państwo pod egidą japońską skończyło swój byt wraz z zakończeniem II wojny światowej. O świcie 9 sierpnia 1945 roku Armia Czerwona rozpoczęła ofensywę na kilku kierunkach jednocześnie. Japończycy usiłowali ewakuować swoje wojska Koleją Wschodniochińską, ale błyskawiczna ofensywa sowiecka w znacznym stopniu zadanie to uniemożliwiła. Wieczorem 18 sierpnia wylądował w Harbinie sowiecki desant powietrzny z gen. Szełachowem na czele. Zaczęła się trwająca blisko rok okupacja Chin Północno-Wschodnich, czyli dawnej Mandżurii. Odbudowano zniszczenia na trasie Kolei Wschodniochińskiej, która zaczęła normalnie funkcjonować jesienią 1945 roku na wcześniej obowiązujących zasadach ustalonych w roku 1924. Stan taki trwał do początku lat 50. i nie odpowiadał chińskiemu przywódcy Mao Zedongowi, którego drażniła obecność 100 tysięcy sowieckich pracowników kolei. Podjął, więc rozmowy ze Stalinem i uzyskał zgodę na rezygnację z praw do Kolei Wschodniochińskiej oraz z bazy wojennej w Port Artur. 14 lutego 1950 roku podpisano w Moskwie wiele porozumień regulujących stosunki między ZSRR, a Chinami. Z tą datą zakończyła się też historia Kolei Wschodniochińskiej, jako wspólnego przedsięwzięcia Chin i Rosji.

Harbin jest obecnie miastem czysto chińskim liczącym blisko 5 milionów mieszkańców. Jako stolica prowincji Heilongjiang znany jest w świecie z barwnego dorocznego festiwalu lodu i śniegu.

Festiwal ma najpewniej rosyjskie korzenie. 19 stycznia w Rosji obchodzi się chrzest Chrystusa. W tym czasie w Harbinie wznoszono krzyże wykute z lodu z rzeki Sungari. Po przekazaniu miasta w ręce chińskie święto straciło rosyjsko-prawosławne zabarwienie i próbuje mu się dorobić czysto chińskie korzenie.

LITERATURA WYKORZYSTANA

- 1/ Edward Kajdański - **KORYTARZ- Burzliwe dzieje Kolei Wschodniochińskiej 1898-1998**, wyd. Książka i Wiedza, 2000
- 2/ Edward Kajdański - **CHINY LEKSYKON**, wyd. Książka i Wiedza, 2005
- 3/ Jonathan Fenby - **CHINY Upadek i narodziny wielkiej potęgi**, wyd. Znak, 2009
- 4/ **NAJNOWSZA HISTORIA CHIN 1917-1976**, oprac. przez Instytut Dalekiego Wschodu Akademii Nauk ZSSR, wyd. Książka i Wiedza, 1976
- 5/ Edward Kajdański - **DŁUGI CIEŃ WIELKIEGO MURU - Jak Polacy odkrywali Chiny**, wyd. Oficyna Naukowa, 2005
- 6/ *Pamiętnik Aleksandra Niewiarowicza - Chiny* - rękopis opublikowany w internecie <http://zbigkurzawa.cyberdusk.pl/GENEALOGIA/diary.html>
- 7/ Notatnik Aleksandra Niewiarowicza - w rękopisie w zbiorach autora
- 8/ *The Trans-Siberian Railway* <http://www.transsib.ru/Eng/index.htm>
- 9/ *Mapa Kolei Wschodniochińskiej*
http://zbigkurzawa.cyberdusk.pl/GENEALOGIA/hismap_kolej.jpg
- 10/ *Mapa kolei Transsyberyjskiej*
<http://zbigkurzawa.cyberdusk.pl/GENEALOGIA/transsib-historymap.gif>
- 11/ **WSPOMNIENIA Z MANDŻURYI** autor K.G., nakładem autora, Kraków, 1909 r.
- 12/ Charles King - **ODESSA, Geniusz śmierci w mieście snów**, Wołowiec, 2016.
- 13/ *"Zwierzęta, ludzie, bogowie"* - F.A. Ossendowski, Warszawa 2016
- 14/ *"Skarb stepowego barona"* - <http://www.racionalista.pl/kk.php/s,9534>,
biografia barona von Ungerna