

Kanał, czyli jak budowano potęgę Wszechrosji według Andrieja Płatonowa

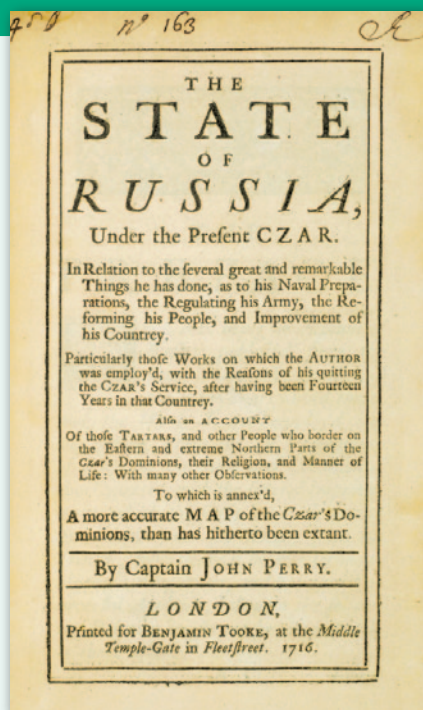
Smutna historia geodety

Technologia i budownictwo to dziedziny, które rzadko goszczą na kartach wielkiej literatury. Proza Andrieja Płatonowa jest pod tym względem prawdziwym wyjątkiem. Szczególnie że pojawia się w niej postać historyczna – angielski inżynier John Perry.



John Perry (1670–1732)

Car Rosji Piotr I podczas pobytu w Anglii poznał i zabiera ze sobą do kraju kapitana brytyjskiej marynarki Johna Perry'ego, żeby zatrudnić go jako inżyniera. Ten najpierw ma dokończyć zarzuconą budowę kanału między Donem a Wołgą w miejscu ich największego zbliżenia (na wysokości obecnego Wołgogradu). W trakcie tej pracy zostaje jednak przeniesiony do Woroneża, gdzie wykonuje kilka mniejszych zadań. W końcu otrzymuje nowe zlecenie – dokończenia wodnego połączenia Petersburga z Wołgą. Po 14 latach pracy (1698–1712) Perry z zaledwie częścią wynagrodzenia ucieka do ambasad brytyjskiej i ostatecznie wraca do kraju. Swoje doświadczenia opisuje w książce „The State of Russia Under the Present Czar”. Inspirowany historią Perry'ego bohater opowiadań Andrieja Płatonowa „Epifańskie służby” (od nazwy pobliskiego miasteczka Epifan) otrzymuje zmienione imię Bertrand, a cała jego zawodowa „przygoda” w Rosji zostaje sprowadzona do budowy kanału Wołga–Don i znajduje tragiczny finał.

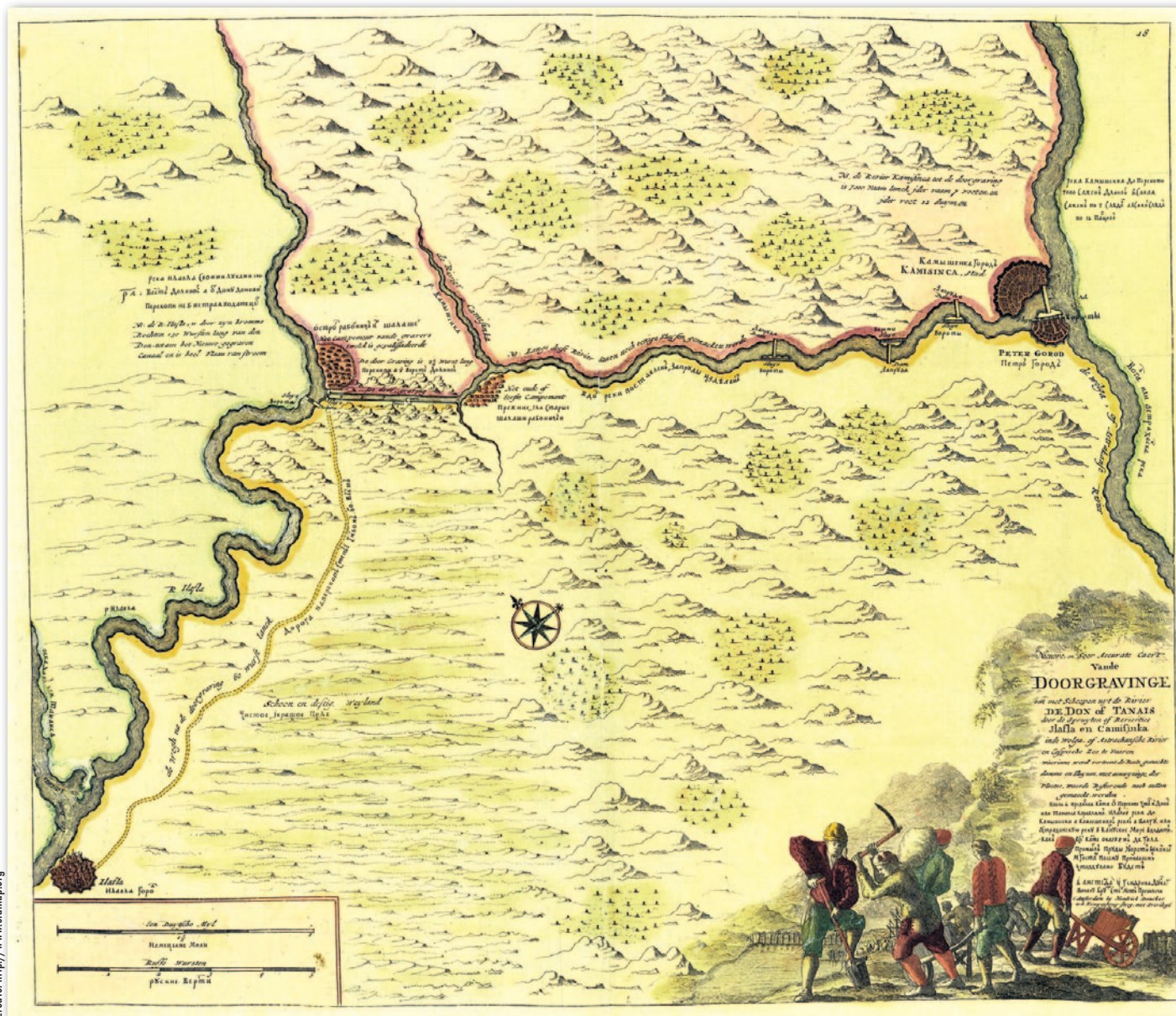


Agnieszka Małgorzata Adamska

Jednak wielkie projekty budowlane były dla pisarza tylko pretekstem, żeby pokazać słabość jednostki i całego ówczesnego systemu. Ten uniwersalny obraz chwilowej konstrukcji człowieka nie stracił nic na swojej aktualności. Utwory Andrieja Płatonowa (1899–1951) powinny być obowiązkową lekturą każdego przyszłego inżyniera – i to wcale nie dlatego, że można w nich znaleźć wiele zagadnień technicznych. Choć rosyjski pisarz przez pewien czas trudnił się zawodem hydrotechnika, tak naprawdę jego przeznaczeniem od początku było pisanie.

Moim przeznaczeniem z kolei jest tropienie fascynujących symboli i motywów ukrytych w literaturze i sztuce, a tych w twórczości Płatonowa było co niemiara. Autor wiele uwagi poświęcał

Źródło: <http://www.oldmap.org>



Projekt kanału Wołga-Don na mapie z 1703 roku, czyli z czasów, kiedy John Perry pracował dla rosyjskiego cara

wielkim projektem budowlanym, które wnikliwie opisywał na kartach swoich dzieł. Co ciekawe, w większości były to inwestycje nieudane, z góry skazane na niepowodzenie, okupione wielkim cierpieniem, a nierzadko także śmiercią tysięcy ludzi.

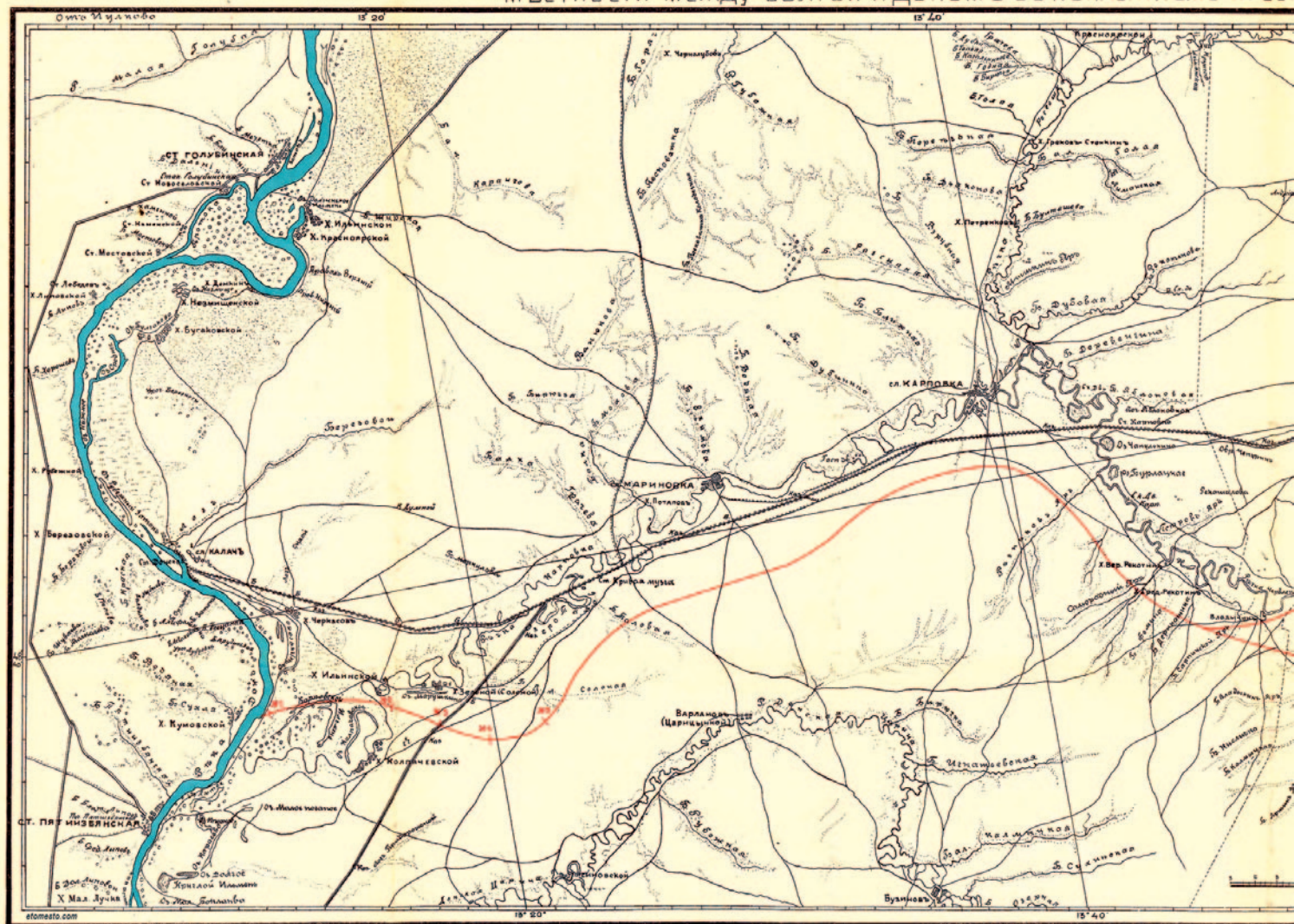
Dlaczego polecam czytać Płatonowa? Bo na tle tych ponurych obrazów destrukcji wyjątkowo wyraźnie zarysowany jest aspekt psychologiczny, społeczny i polityczny – każdy z nich z całą pewnością miał wpływ na przebieg prac oraz ich rezultat. Chyba najlepiej widać to w opowiadaniu „Epifańskie służby” z tomu „Gliniany dom” (1927, w Polsce: I wydanie 1981, pierwsza inscenizacja 2014). Ten krótki, zaledwie trzydziestopięciostronicowy utwór bazujący na prawdziwych wydarzeniach w przejmujący sposób pokazuje tragedię człowieka, którego marzenia i ambicje runęły wraz z wątpliwej jakości konstrukcją epifańskich kanałów...

• Anglik na ziemiach rosyjskiego imperium

Żeby dogłębnie poznać problematykę tego dzieła, musimy przenieść się do roku 1709, kiedy toczy się akcja opowiadania. Jego bohaterem jest niezwykle zdolny brytyjski inżynier Bertrand Perry (Płatonow celowo zmienił mu imię). 30-letni geodeta postanawia rzucić bezpieczne życie u boku narzeczonej w rodzinnym Newcastle i wyrusza w głąb Rosji. Tam na zlecenie cara Piotra I Wielkiego ma nadzorować budowę imponującego systemu śluz i kanałów, które stworzyłyby szlak wodny „ażeby przewyciężyć olbrzymie przestrzenie kontynentu ku Indiom, ku państwu śródziemnomorskim i ku Europie”, dzięki czemu Rosja zyskałaby miano handlowej potęgi. Trzeba przyznać, że nieczęsto w tak młodym wieku trafia się oferta, która gwarantowałaby zainteresowanemu międzynarodową sławę i bogactwo.

Pęd za karierą i dużą fortuną to jedno, ale dla Perry'ego równie cenne są zaszczyty, jakie wiążą się z objęciem takiego stanowiska. Oprócz ukochanego ojca i brata, w Newcastle czeka na niego zakochana, młodziutka Mary – panna o bardzo błyskotliwym umyśle i dużych wymaganiach. Perry wie, że aby zasłużyć na podziw i szacunek ukochanej, musi dokonać rzeczy wielkich, a budowanie kanałów dla cara z pewnością zalicza się do tej kategorii. „Iskander zdobywał, Vespucci odkrywał nieznane lądy, a teraz przyszedł wiek budowy – skrwawionego wojownika i znużonego wędrowca zastąpił mądry inżynier” – rozmyśla bohater, szykując się do realizacji carskiego kontraktu. Motywacja do pracy nie gaśnie w Bertrandzie nawet wtedy, gdy dowiaduje się z listu, że panna Mary pod jego nieobecność znalazła sobie inny obiekt westchnień i niedługo po jego wyjeździe była już po ślubie...

КАРТА МѢСТНОСТИ МЕЖДУ ВОЛГОЙ ИДОНОМЪ СЪ ПОКАЗАНІЕМЪ ПРОЕКТА



• Nierówna walka inżynierii z naturą

Pierwsze tygodnie Perry spędza w Palmirze, gdzie z pomocą grupy niemieckich inżynierów analizuje badania i pomiary terenów, a następnie rozrysowuje szczegółowy projekt budowy. Na papierze wszystko wygląda idealnie, jednak sprawa zaczyna się komplikować, gdy cała ekipa wyrusza w teren. Ogromny obszar dzikiej przyrody przeraża Bertranda i budzi w nim złe przeczucia. Czy człowiekowi z Zachodu uda się okiełznać ten nieznany żywioł?

Już wkrótce obawy angielskiego inżyniera okazują się w pełni uzasadnione. Trudne warunki sprawiają, że lokalni chłopci, którzy zostali przydzieleni do pracy na budowie, zaczynają się buntować. Oderwani od obowiązków przy gospodarstwie i zmuszeni do nadludzkiego wysiłku, narzekają na problemy ze zdrowiem, na zaniedbane pola, których nie ma kto doglądać, i na głód w domach, gdzie zabrakło nagle jedy-

nym żywicieli. Część z nich umiera z wycieńczenia, inni ulatniają się jak kamfora.

Brakuje rąk do pracy, czas nagli, a rozgrzebana budowa stoi w miejscu. Bertrand zdaje sobie sprawę, że jakakolwiek zwłoka może oznaczać całkowitą klęskę – np. wtedy, gdy wiosenne roztopy załają niestabilne fundamenty i cały dotychczasowy wysiłek pójdzie na marne. Źródłem największego strachu jest jednak dezaprobatą cara, który w chwili złości może się posunąć do wszystkiego – łącznie z pozbawieniem nieszczęśnika głowy.

Nie na darmo mówi się o niezwykłych zdolnościach adaptacyjnych człowieka. W sytuacji zagrożenia angielski inżynier porzuca swe liberalne wartości i doskonale maniery, przywdzierając maskę okrutnego dyktatora. Perry nie ma litości dla zbiegłych robotników i bez zastanowienia podpisuje na nich wyroki śmierci. Na rozkaz cara teren budowy

wraz z okolicami zostaje objęty stanem wojennym, żeby utrzymać tam należytą dyscyplinę. Chłopi pracują pod ciągłym nadzorem strażników, inżynierowie otrzymują tytuły wojskowe, a Perry staje się ich naczelnym dowódcą.

Jednak nawet to nie jest w stanie odwrócić złego losu, który nieuchronnie prowadzi tę inwestycję do całkowitej zguby. Najtrudniejszą przeszkodą, której nawet carskie oddziały nie zdołały pokonać, jest tutejsza natura. Okazuje się bowiem, że ukończony system śluz i kanałów nie ma żadnego zastosowania, bo susza i związany z nią zbyt niski poziom wody całkowicie uniemożliwiają żeglugę w połączonej sieci rzek.

• Gniew cara

Z pewnością niejeden z czytelników pomyśli teraz, że tej sytuacji można było w porę zapobiec. Istotnie, Bertranda Perry'ego zgubiła jego własna pycha. W pogoni za sukcesem nie przyszło mu

КТИРУЕМАГО КАНАЛА 1911 Г.



do głowy, żeby powtórzyć badania, które – jak się z czasem okazało – przedstawiały stan nawodnienia sprzed ponad 25 lat, kiedy jeszcze letnie miesiące obfitywały w deszcze. Do tego, powodowany bezdusznym systemem biurokratycznym i sztywnymi terminami, zapomniał, że przy budowie pracują nie maszyny, ale ludzie z krwi i kości, którym należy się szacunek, odpowiednie wynagrodzenie i czas odpoczynku.

Ekspert z pewnością wyłowiliby takich błędów – zarówno technicznych, jak i taktycznych – znacznie więcej, ja jednak skupię się na tym, co stoi u podstawy każdego sukcesu: relacjach międzyludzkich. Gdyby Perry schował do kieszeni swoją brytyjską dumę i zasięgnął porady mieszkańców epifańskich ziem, dowiedziałby się w porę, że wody do żeglowania z pewnością nie starczy i że cała inwestycja od początku była skazana na porażkę. Gdyby brytyjski inżynier miał więcej życzliwości

ci dla swych niemieckich towarzyszy, może razem udałoby im się rozwiązać ten problem albo też w porę wycofać się z realizacji trefnego kontraktu.

Niestety, tego wszystkiego w postępowaniu Bertranda zabrakło. Komisja wysłana przez cara na kontrolę jakości sieci kanałów nie pozostawiła na Perrym suchej nitki, a za niewywiązanie się z zadania w carskim imperium groziła kara śmierci. Tak też w opowiadaniu Andrieja Płatonowa zakończył swój żywot 35-letni inżynier Perry i nawet oczysty kraj nie był w stanie uchronić go przed toporem kata.

• Kanał Wołga – Don współcześnie

Warto wiedzieć, że sprawnie działający system śluz i kanałów łączący Bałtyk z Morzem Czarnym i Kasijskim w końcu jednak powstał, choć Rosjanie musieli czekać na ten moment jeszcze blisko 250 lat. Perry nie był jedynym inżynierem, który nie podołał wyzwaniu

Rosyjska mapa z 1911 roku z kilkoma wariantami przebiegu kanału Wołga–Don spośród kilkudziesięciu opracowanych. Do projektu i budowy powrócono w 1948 r. Kanał ukończony w 1952 r. ma 100 km długości i 19 śluz. W budowie uczestniczyło wiele tysięcy robotników, w tym 237 tys. więźniów łagrów i 100 tys. jeńców wojennych. By uzyskać większą wydajność, więźniom za jeden dzień pracy na budowie zaliczano trzy dni z wyroku

cara. Wcześniejsze prace na tych terenach prowadził Johannes Broekkel. Niemiecki inżynier szybko jednak ocenił, jak karkołomne jest to przedsięwzięcie i uciekł z Rosji w obawie o swoje życie. Po Perrym stworzono jeszcze 30 projektów tej drogi wodnej. Jeden z nich udało się wcielić w życie dopiero w 1952 r. i do dziś kanał ten jest wykorzystywany.

Gdyby Piotr I Wielki dał Bertrandowi szansę rehabilitacji, ten wielki sukces mógłby mieć miejsce znacznie wcześniej i stałby się jego osobistą zasługą. Na szczęście makabryczny finał tej historii jest jedynie wytworem wyobraźni pisarza, chociaż wiedząc, jak porywczy temperament miał rosyjski władca, wykonanie na Perrym wyroku śmierci wcale nie było wykluczone.

Pora w tym miejscu wyjaśnić, czemu właściwie służyły owe przynębiające opowieści Andrieja Płatonowa. Otóż za niestabilnymi murami domów, mostów i kanałów krył się cały ówczesny system rosyjskiego państwa. Pisarz w ten sposób piętnował utopijne rządy kolejnych władców, którzy zamiast budować potężne państwo i dbać o społeczeństwo, skazywali je na zatracenie. Co ciekawe, z biegiem lat Płatonow zaczął przychylniej patrzeć na rozwój swojego kraju, a opisywane przez niego budowle nie chwiały się już w posadach i dobrze służyły bohaterom jego utworów. Na ten nagły zwrot wpłynęły przede wszystkim zmiany ustrojowe w Rosji, a także pojawienie się elektryczności i innych nowinek technologicznych, z którymi Płatonow wiązał wielkie nadzieje. Późniejsze utwory rosyjskiego pisarza miały w sobie tyle elementów futurystycznych, że nierzadko porównuje się je do prozy Stanisława Lema. W przypadku obydwu tych wielkich twórców XX wieku zadziałały też podobne mechanizmy: nie mogąc ze względu na cenzurę pisać wprost o tym, co widzieli, nieustannie kryli się za historycznym czy futurystycznym sztafżem.

Agnieszka Małgorzata Adamska

dziennikarka związana z redakcją Wirtualnej Polski, pasjonatka historii, kultury i sztuki, autorka bloga Rude Rude Girl

Źródło: <http://www.oldmap.org>