

Sibir se, od čezemlje smrti i lanaca preobrazio u veliki ekonomski potencijal Rusije, ali i dalje simbolizuje i najveća ruska stradanja i najveće ruske nade

Transsibirska željeznica, najduža direktna pruga na svetu - koja se od Moskve do Vladivostoka proteže, preko nepreglednih prostranstava Sibira i jedanaest vremenskih zona, na 9 289 kilometara - skromno je obeležila sto godina postojanja. Jubilarni voz, sa zvaničnicima, novinarima i televizijskim snimateljima, krenuo je 9. jula sa Jaroslavske stanice u Moskvi, gde je kamen temeljac za izgradnju pruge postavio, 31. maja 1891, ruski carevič i potomji imperator Nikolaj, na česnaestodnevno putovanje do Vladivostoka i natrag, da bi, bez mnogo pompe, kako sadašnje okolnosti i nalaze, oživeo sećanja na verovatno najburniji vek u dugoj istoriji Rusije.

Upravo kad su oživela sećanja na Nikolaja Prvog, utemeljitelja pruge, u Sankt Peterburgu je služen parastos njegovom praunuku, poslednjem ruskom caru Nikolaju Drugom, koga su 17. jula 1918, u Jekaterinburgu, vašinom gradu na Transsibirskoj pruzi, umorili boljševici. (Kosti carske porodice iskopane su 1991. u jednoj šumi u blizini grada). Poslednji car je stradao u zemlji u koju je sam slao buntovnike protiv carske vlasti. U njoj su, potom, umirali protivnici boljševičke vlasti, ostavivši za sobom - kako je svedočio Solženjicin - veliki arhipelag Gulag.

Vreme je pokazalo, podsetili su hroničari, da o Sibiru važe podjednako dve ocene, iako protivrečne jedna drugoj. Gorki je govorio da je Sibir čezemlja smrti i lanaca, a Lomonosov da će sibirska prirodna bogatstva postati glavni izvor velike moć snage Rusije. Sibir i dalje simbolizuje i najveća ruska stradanja i najveće ruske nade.

Do početka izgradnje Transsibirske željeznice pre jednog veka, Sibir je pre bio ruska kašnjenička kolonija nego slobodni prostor koji bi ličio na američki Divlji zapad. Istina, glavni osvajač Sibira od Tatara, kozački ataman Jermak, bio je razbojnik koji je svojim smelim avanturističkim pohodom otkupio smrtnu kaznu od cara Ivana Groznog, ali osvojeni prostor nije postao svačiji nego carski. Transsibirska željeznica je u strateškom, a potom i u ekonomskom smislu proširila Rusiju od Baltika do Tihog okeana i od Mongolije do Arktika. Pruga je strateški odredila i odnose na Dalekom istoku između tri velike imperije: Rusije, Kine i Japana. Tako je, po mnogo čemu, ostalo do danas.

Kasnije smo postali svesni da je ta dugačka pruga preko Sibira, koja se smatra jednim od najvećih građevinskih poduhvata veka, zapravo izgrađena u vreme carske Rusije i da nije nikakav vrhunski domet socijalizma. Kad je Staljin 1903. godine prvi put prognan u Sibir, Transsibirska željeznica je uveliko radila i bila, naravno, ponos carske Rusije. Doktor Živago je bio tom prugom od boljševika, po njoj je jurio Streljnikov u svom kratkom vozu, sa crvenim zastavama revolucije i smrti. Zahvaljujući toj pruzi, Kolčak je godinama posle Oktobarske revolucije opstajao u svojoj beloj republici na Dalekom istoku. Odatle je krenula - neuspešna - intervencija zapadnih velikih sila protiv boljševičke Rusije, takođe po koloseku Transsibirske željeznice.

Zanimljivo je da su i sami Rusi prećali da Transsibirska željeznica - njihov popularni četrdeset - nije delo socijalizma. Čestitana kao najveći građevinski projekt 20. veka, željeznica je predrevolucionarni proces, koji je uspešno završen u nepostojanju sovjetskog poletanja, ironično je ocenio jubilej komentator jedne moskovske televizijske stanice.

Razlog ovakvom previdu je prilično jasan: industrijalizacija Sibira, kao i cele Rusije, počela je sa prvom sovjetskom petoljetkom, ubrzala se u toku Drugog svetskog rata - kad su novi gradovi na transsibirskoj pruzi postali centri teške industrije - i nastavila do današnjih vremena koja karakteriše eksploatacija ogromnih sibirskih prirodnih bogatstava: nafte, gasa, hidroenergije, uglja, drveta i svih mogućih metala zastupljenih na tablici Mendeljejeva. U toku Drugog svetskog rata, kad se plodna ukrajinska i ruska crnica našla pod nemačkom okupacijom, južni delovi Sibira postali su, iz nade, ali i na sreću, nova žitnica nekadašnjeg Sovjetskog Saveza. Krasna je tajga i preoravana stepa. To su radili neki novi kolhoznici, naseljenici, dok su u rudnicima, na branama i gradilištima mamutskih razmera glavni posao, uz entuzijaste i dobro plaćene stručnjake, obavljali vojnici i robijaši. Pruga je dobila dupli kolosek.

To je sada taj ogromni preobraćeni sibirski prostor kroz koji voz ide na istok u potrazi za dodatnom dalekom srećom. Mnogi putnici, kad prvi put krenu na takvo putovanje - a piscu ovih redova to se prvi put desilo pre četvrt veka - obično pod Transsibirskom željeznicom zamišljaju neki sibirski orijent ekspres iz još nenapisanog romana Agate Kristi, u svakom slučaju nešto egzotično, mistično ili, makar romantično. Unutrašnjost kupea u vagonu prve klase, sa izbledelim zavesicama na prozoru, mesinganim okvirima, posebnim samovarima i staromodnim nameštajem, svakako ima patinu s kraja 19. veka, ali odavno nije romantični ambijent za Anu Karenjinu.

Romantike tek nema kad otkrijete da se ne vozite Simplon-ekspresom nego zapravo relativno sporim putničkim vozom sa spavaćim kolima, koji u bespuću retko staje, dva do tri puta u toku celog dana, i koji ne ide brže od 60 kilometara na sat. Romantiku će vam zameniti opčinjenost predelom, koji je uvek isti i uvek drukčiji, i redak osećaj o nepostojanju vremena i o beskonačnosti prostora.

Putovanje od Moskve do Vladivostoka traje 153 sata i 49 minuta, odnosno čest i po dana. Za divno čudo, voz obično ne kasni ili kasni minimalno, sat-dva. Kondukteri i stariji ruski putnici podsetiće vas na ratna vremena kojih se ljudi u Rusiji možda češće sećaju nego ljudi u nekim drugim zemljama: u toku Drugog svetskog rata stanje na Istočnom frontu mnog

zavisilo od efikasnosti Transsibirske željeznice, preko koje je snabdevana Crvena armija oružjem, municijom i hranom, i Staljin je streljao željeznice za zakašnjenja, posebno Jekaterinburg i otpravnike vozova. Strah je ukorenio strogu disciplinu.

Dva puta nedeljno tom prugom saobraćata i voz Moskva - Peking, jednim krakom preko Mongolije, a drugim, od Habarovska, preko severoistočne Kine, odnosno Mandčurije. Kineski vozovi, za razliku od ruskih, u kojima prvi razred, sa četiri ležajna u kupeu, nije mnogo komforniji od drugog, imaju luksuzne vagone sa dva ležajna u kupeu i tušom i toaletom između dva kupea. Na svakih dvadeset sati voz prolazi kroz drugu vremensku zonu, tako da vam se čini da je uvek dan, ako putujete leti, ili uvek noć, ako putujete zimi. (Zimi, po pravilu, nema zastoja i kad padne veliki sneg, valjda opet, zbog onih strogih Staljinovih naredbi.

U gradovima život se odvija normalno, čak i deca idu u školu sve dok temperatura na padne ispod minus 25). Sibir ima četiri vegetaciona pojasa sa juga prema severu - stepu, mešovitu klimu sa četinarima i brezama, tajgu i tundru - ali putnik ima osećaj da se najviše vozi preko nepregledne zelene livade ili koridorom kroz stoletno drveće. Seoska naselja su retka i kuće su drvene izbe, iznikle iz ruskih bajki, samo im nedostaju kamin i pećnice o kojima je pevao Puškin.

Gradovi imaju imena iz romana - Perm, Tjumen, Jekaterinburg (bivši Sverdlovsk), Omsk, Novosibirsk, Krasnojarsk, Zima (jasno je čita to u Sibiru znači), Čerņomir-Zabajkalskij, Belogorsk, Usurijsk - a često i milionsko stanovništvo. Iskrsavaju iznenada, kao da nemaju predgrađa, i isto tako iznenadno nestaju sa vidika. Mostovi preko velikih reka, kao što su Ob i Jenisej, stalno su u toku proteklih sto godina utvrđivani. Te ogromne vode, koje teku na sever, pretvaraju se u reke bez vidljivih obala i glavne su komunikacije između juga i severa, mnogo važnije od priključnih pruga i puteva. Imajući u vidu da je željeznica probijana kroz izuzetno teško tereno bez teške mehanizacije, već krampom i lopatom, sa konjskom zapregom uz mnogo ljudskog (najviše robijaškog) rada, bičete možda zaslužni čudesima dok ne dođete na Bajkal. Jezero je modro surovo. Tu su pesnici ispevali balade o zaboravljenim robijaškim kostima i o skitnicama koje odlaze u divljinu u potrazi za zlatom. U vagon-restoranu služi se bela riblja čorica velika kao tanjir.

Transsibirska željeznica ima svoje priče o alkoholu. Velike stanice željeznice zovu se bazama, jer se u njima pregledavaju vagoni i obavlja snabdevanje, a putnici izlaze na peron da bi ispružili noge i kupili novine ili vruće piroške. To nisu neophodno veliki gradovi, nego važne postaje i raskrsnice. Na peronu babuške, uvijene u čarene marame, prodaju čaj i borovnice i jagode, ali i baren slani krompir sa mirošijom. To je glavno meze uz votku. Posle snabdevanja, u vagon-restoranu je bučno: najpre nestaje votka, pa vino, pa skupi konjak i, na kraju, pivo. Sutradan, putnici, od kojih su mnogi mamurni, čekaju novu bazaru. Ako votka tako dobro ide, zašto se vagon-restoran ne snabde bolje? Ne piju votku samo putnici, nego i stanovnici bazara. Za razliku od mnogih gradova u unutrašnjosti, koji oskudevaju u mnogo čemu, pa u votki, voz na transsibirskoj pruži ima privilegiju u snabdevanju, pa kondukteri i putnici dobro zarađuju prodajući votku lokalnom stanovništvu po višim cenama. U vozu se, dakle, ne popije sva poručena votka, nego zapravo ostatak poručbine.

Vino je na manjoj ceni, ali zato možda da nestane u mnogo većim količinama. Dečevalo se da su cisterne sa gruzijskim vinom, koje je bilo namenjeno japanskom tržištu, stizale u Vladivostok potpuno suve. Kradljivci su nesumnjivo bili drski, ali im se ne može osporiti smisao za humor.

Od Urala, gde prestaje evropska Rusija, do Tihog okeana Sibir je podeljen na tri dela: Zapadni Sibir, Istočni Sibir i Ruski daleki istok. Razvoj je, prirodno, najpre počeo u Zapadnom Sibiru, gde se, na rastojanju od otprilike dve hiljade kilometara od Moskve, nalazi Tjumen, najveće rusko naftonosno polje i najveće u svetu nalazište zemnog gasa. Odatle idu naftovodi i gasovodi u evropski deo nekadašnjeg Sovjetskog Saveza i u zemlje Istočne Evrope, sve do Nemačke. Tjumen je simbol nekadašnjeg pregalaštva u izgradnji socijalizma. Za samo jednu deceniju, prema živjeli čak i predviđanja najoptimističnijih planera, od pustare je postao najdinamičnija proizvodna regija Sibira.

Drugi simbol udarničkog pregalaštva je hidrocentrala Bratsk na reci Angari, severno od Transsibirske željeznice, otprilike na pola puta između Moskve i Vladivostoka. Jevtuženko je tu hidrocentralu nazvao čerchramom kilovata. Takvi držinski projekti, koji su dali obeležje sibirskom dinamizmu posle Drugog svetskog rata, u izvesnoj meri formirali su i smeli i hvalisavi sibirski mentalitet. Ljudi koji žive u Sibiru gotovo da su se navikli da sve što se kod njih gradi mora da bude grandiozno i da služi na ponos velikoj Rusiji. Sibirac je, sa mnogo stoicizma i trpeljivosti, ali i sa mnogo pompe, oličavao čerchramovog sovjetskog čoveka.

Svaka generacija imala je neki svoj test pregalaštva, pa se stiče utisak da Sibirci sebe zamišljaju i kao pobednike prirode za sva vremena. Činilo je da sibirsko bogatstvo krije 60 odsto uglja, 60 odsto čelika i 80 odsto hidroenergije u Rusiji, kao i da su rezerve nafte i gasa ogromne i još nedovoljno procenjene, ali je činilo i to da megalomanska centralna planska privreda nekadašnjeg Sovjetskog Saveza nije mnogo marila za racionalnost eksploatacije zemljine utrobe. Kad je svet na početku sedamdesetih godina upao u energetske krize, novosibirski Akademgorodok je nehajno odmahivao rukom: u Sibiru ima nafte i gasa dovoljno za ceo trideseti milenijum. Tada se još nije računala cena eksploatacije nafte i ruda u surovim sibirskim uslovima. Ti računali uveliko pristižu sada.

Raspad Sovjetskog Saveza osetio se u Sibiru kao veliki dezintegracioni zemljotres, iako je to i dalje čerchram zemlja, bez jakih separatističkih težnji. S jedne strane, sa demokratizacijom Rusije i prelaskom na tržišnu privredu nestalo je centralno

planiranje i opala je politika Moskve kao centra - što je umanjilo broj subvencionisanih projekata, ali i plate i privilegije sibirskog stanovništva - a donelo novu neizvesnost i haotičnost. S druge strane, ojačali su regionalni centri, koji se sukobljavaju s Moskvom oko cene sibirskog bogatstva, a ne uspevaju da obezbede ekonomsku samodovoljnost regija i oslobode se političkog tutorstva centra.

Regije su prepuštene sebi, pa su počele da ucenjuju Moskvu isporukom sirovina, ali i da se, oko nenamirenih ekonomskih računa, sukobljavaju među sobom. Tako, na primer, elektroprivreda traži da i sibirski gradovi plate struju, često za nekoliko poslednjih godina. Kako pare ne stižu, elektrodistribucija je prošle zime tim gradovima presekla struju, pa su neki od njih danima bili bez grejanja i svetla na temperaturi od minus 30 stepeni.

Stanovnici tih gradova iskalili su bes blokirajući Transsibirsku železnicu. Takve akcije su, naravno, iracionalne - jer se mašinovođe i putnici u vozovima koji idu na istok teško mogu smatrati odgovornim zato što se Sibirci smrzavaju u svojim stanovima - ali predstavljaju sredstvo političkog pritiska na rusku vladu da učini nešto. U takvim situacijama vlade, čime same nemožne, pribegavaju obećanjima i utehama.

Događaja se, međutim, da u nevolje zapadnu i oni koji oživavaju državu i za koje bi vlada morala da bude najodgovornija. Nekada su Rusi na granici sa Kinom, posle oružanih sukoba na Usuriju 1969, držali oko milion vojnika. Poslednjih godina, sa normalizacijom stanja na granici, manje je i vojske u Sibiru, ali su njeni tradicionalni primati ostali neizmenjeni.

U snabdevanju svojih divizija gorivom, strujom i hranom vojni komandanti zavise od lokalnih vlasti. Plate oficira isplaćuju se iz lokalnih banaka. Kako snabdevanje ne teče glatko i kako su kase banaka često prazne, regionalni komandanti upućuju svoje žalbe Generalštabu i Ministarstvu odbrane. Ali, to isto čine i sibirski gubernatori. General Lebed, gubernator Krasnojarska i svojevremeno Jeljcinov politički rival, pre nekoliko godina bio je zapretio federalnoj vladi da će preuzeti komandu nad strateškim raketnim jedinicama u svojoj oblasti, kad već mora da ih snabdeva i izdružava, ako Ministarstvo odbrane ne bude predvidelo odgovarajuću budžet za najelitnije trupe Ruske armije. Stanje pod Putinom se nešto poboljšalo, ali problemi iz osnova nisu rešeni.

U otvorenim okolnostima Sibir pokazuje svoje surovo lice. Nema više entuzijasta, a plate ne samo da nisu veće nego drugde u Rusiji, nego nisu ni redovne. Mladi beže u druge krajeve, stari postaju veliki socijalni problem države i umiru u nemaštini. Jedan podatak je nedavno objavio javnost: ljudski vek u Sibiru skratio se na 35 godina. Svetska banka je nedavno odobrila Rusiji zajam od 80 miliona dolara za preseljenje starijeg stanovništva iz severnih oblasti u toplije, podnožje krajeve. Govori se o 12 miliona starijih nemoćnih ljudi iz 28 severnih oblasti Sibira.

Kako je Sibir i dalje potencijalno bogat, ali previše skup samo za Rusiju, ruska vlada sve više nastoji da strane investitore privuče tamo gde se novac ne zarađuje lako i odmah, ali gde se može dobro zaraditi na duži rok. Za bolje korišćenje i modernizaciju Transsibirske železnice i eksploataciju nalazišta nafte traže se partneri u Koreji, Japanu, Kini, Nemačkoj i Americi.

Pruga od Seula preko Pjongjanga, koja bi se vezivala na Transsibirsku železnicu, omogućila bi transport južnokorejske robe u Zapadnu Evropu kopnenim putem brže i jeftinije nego brodovima. Japanska roba, prevožena u Evropu preko Sibira, jeftinija je za 400 dolara po kontejneru nego ako se transportuje brodom kroz Suec. Ruske firme čelne i Transnjeft upravo su, za vreme nedavne posete predsednika Čijang Cemina Moskvi, sa Kineskom petrolejskom korporacijom potpisale sporazum, vredan jednu milijardu i sedam stotina miliona dolara, o izgradnji naftovoda, dugačkog 2 400 kilometara, od sibirskog nalazišta do rafinerija u severoistočnoj Kini.

Najnovija informacija o otkriću novih nalazišta nafte i gasa u oblasti Pečore, u severozapadnom Sibiru, uzбудila je duhove naftača od Moskve do Hjustona. To su dosad najveće rezerve i Pečora bi trebalo da, kao glavna proizvodna regija, zameni Tjumen. Ruski čelnik najavio je investiciju od blizu pet milijardi dolara, a među potencijalnim zapadnim partnerima su čelne, čelne i čelne. Dok ne počnu da se ostvaruju ti drukčiji, ne samo ruski, snovi o sreći u Sibiru, Sibirci imaju jednu veću utehu: posle duge i teške zime uvek dolazi vedro i zeleno proleće.

DRAGOSLAV RANČIĆ

=====