

# Czarny ład z czerwoną ziemią

## – 2

3 kwietnia 2021

Wybory w Republice Środkowoafrykańskiej zaplanowano na dwa dni – 26 i 27 grudnia. Pierwszego dnia mieszkańcy odbierali karty do głosowania, drugiego odnosili i wrzucali do urn.

Wydawanie kart było ściśle monitorowaną i przestrzeganą procedurą. Osoby uprawnione weryfikowano na podstawie przygotowanego wcześniej spisu mieszkańców, porównywano ze zdjęciem – tak, każdy uprawniony do głosowania oprócz swoich danych, musiał wcześniej zrobić sobie zdjęcie, by umieszczono go na liście uprawnionych. Pobrane już karty mogli więc wrzucić w dowolnej komisji, niekoniecznie tej w miejscu zamieszkania.

Dwa wyborcze dni, zapowiadały się więc bardzo intensywne i ciekawie. Chciałem zwiedzić jak największy rejon – i zobaczyć jak pracują te najbardziej odległe od stolicy, komisje wyborcze. Tak naprawdę bardziej interesowało mnie jak żyją mieszkańcy tego kraju w wioskach i miasteczkach oddalonych o wiele setek kilometrów od najbliższej cywilizacji.

Żeby mieć w miarę pełny obraz podzieliliśmy się na dwie grupy. Ja wyruszyłem z Milenkiem – macedońskim dziennikarzem i znanym w swoim kraju youtuberem, natomiast Grzesiek wraz z francuską obserwatorką i dwoma węgierskimi posłami – którzy przylecieli jedynie na trzy dni – wyznaczili sobie zupełnie inną trasę. Tym sposobem zdołaliśmy objechać znaczną część zachodniej części RŚA.

Milenko i ja ruszyliśmy w stronę prefektury Mambere Kadei, w rejony Vobay Mbaiki, Barberati i Bouar. Grzesiek wraz ze swoją grupą zaplanowali Sibut, Damara i Bimbo. Oczywiście były to miejsca wybrane losowo i nikt poza nami nie wiedział, który rejon będziemy chcieli zobaczyć. Niektóre z tych miejsc były

na tyle odległe, że bez samolotu nie zdołalibyśmy tam dotrzeć.

Pierwszego dnia wyborów, budzik zerwał mnie o trzeciej nad ranem, do odlotu mieliśmy jeszcze dwie godziny, ale chciałem przygotować jakiś prowiant, z tego co nam powiedziano, po drodze nie mogliśmy liczyć na żadne bary, restauracje, czy normalne sklepy. Najtrudniej będzie bez kawy – pomyślałem, ale podekscytowany lotem specjalnie się tym nie przejmowałem.

Kilka minut przed piątą podjechał umówiony kierowca. Wpakowaliśmy się do auta i prosto na lotnisko. Wśród wielu samolotów, okazało się, że mamy do dyspozycji chyba najstarszą z całej powietrznej floty tego kraju – cesnę. Ten jednosilnikowy maluszek bardziej wzbudził moje zaciekawienie, niż przerażenie. Zanim wystartowaliśmy, należało go wypchnąć i odpowiednio ustawić na pasie. Już pierwsze próby odpalenia powinny były spowodować panikę, a przynajmniej zaniepokoić. Przypomniały mi się czasy, gdy podczas siarczystych mrozów ludzie pod blokami odpalali swoje maluch, syrenki i zaporozce.

To był dokładnie ten sam turkot. W końcu, za którymś razem motor zaskoczył, a śmigło zaczynało wchodzić na obroty. Oczywiście zgodnie z rytmem krztuszącego się, jak podczas silnej gruźlicy – silnika. Po kilku minutach, gdy pilot uznał, że kaszel jest już bezpieczny, regularny i że lepiej już nie będzie, kiwnął głową na znak, że startujemy, a ja wskazałem mu na mapie rejon Barberati.

Lotnisko w Bangui już znałem, więc częściowy brak asfaltu wcale mnie nie zdziwił. Wbrew obawom, ta stara maszyna bardzo lekko oderwała się od pasa i powoli zaczęliśmy się wzbijać. Okazało się, że wiek i sprawność cesny nie jest naszym największym problemem. Republika Środkowoafrykańska to bardzo zalesiony obszar. Taka zielona wyspa w sercu Afryki. Niemal cały teren pokryty gęstą roślinnością, idealna kryjówka dla wszelkiej maści rebeliantów i partyzantów, którzy przed wyborami znacznie zwiększyli swoją aktywność.

Maksymalny pułap samolotu to dwa i pół tysiąca metrów. Mogli więc zestrzelić nas w każdym momencie, spod każdej kępy krzaków zwykłym działkiem z czasów drugiej Wojny Światowej, z każdych zarośli mogły polecieć pociski i rakiety. A przy odrobinie szczęścia, wystarczyłby zwykły Kałasznikow.

Jednak moja fascynacja tym niewielkim staruszkim, które – zupełnie jak trzmiel – nie miało prawa latać, a jednak płynnie niosło nas nad ziemią, przestłoniła cały rozsądek i lęk.

Po jakiś dwóch godzinach, pilot wskazał głową kawałek wolnej przestrzeni i powiedział, że tu wylądujemy. Z góry wyglądało to na zwykłą połąć pustego terenu, z pewnością nie na lotnisko. Dosyć miękko posadził maszynę, a ja wciąż nie mogłem wyjść z osłupienia. Wylądowaliśmy na zwykłym klepisku na którego skraju stał dosyć prymitywny budynek. Natychmiast po wylądowaniu zobaczyłem, zbliżającą się do nas grupę uzbrojonych ludzi w nieznanych mi wcześniej mundurach.

Jak się okazało byli to zwykli najemnicy zatrudnieni przez władze do pilnowania lotnisk. Teraz nazywa się to „wyspecjalizowana firma ochroniarska”. Po krótkiej rozmowie, gdy już się sobie przedstawiliśmy i ustaliliśmy kto jest skąd, jeden z nich powiedział do mnie „coś ci pokażę” i zniknął za ścianą baraku, po chwili wyszedł niosąc magazynki do AK 47 z napisem „Made in Poland”, zwróciłem jeszcze uwagę, że były to te modele, na mocniejszą amunicję kalibru 7,62 – zapytałem skąd je biorą? Popatrzył na mnie z politowaniem: „Z Polski. Przecież to wasz kraj nimi handluje. Sprzedajecie zarówno nam, jak i tamtym” wskazał głową w kierunku lasu – wyraźnie pokazując, że chodzi o rebeliantów. Przez chwilę nie mogłem wyjść z osłupienia: „ale jak to?” – wydusiłem w końcu z siebie – „Normalnie” – odpowiedział wzruszając ramionami – „Przecież cała masa tych karabinów była wcześniej w Chorwacji, tam kupujecie i sprzedajecie” – powiedział i machnął ręką. „To jakaś grupa przestępcza?” – drążyłem – „nie, Bumar czy jakoś tak” – odpowiedział. Przez chwilę stałem jak wryty zastanawiając czym różnią się legalni handlarze bronią od tych

nielegalnych.

Droga przy której wylądowaliśmy w warunkach europejskich uznana byłaby za leśną ścieżkę. Tutaj była czymś w rodzaju „drogi wojewódzkiej” czyli popularnym i uczęszczanym traktem – jak się okazało łączyła dwa większe miasteczka. Miejscowi pokonywali ją pieszo, ale ponieważ musieliśmy wjechać jakieś dwadzieścia kilometrów w tę dżunglę, jeden z najemników poprosił przechodzących ludzi, by sprowadzili nam mototaksówkę.

W Afryce jest to bardzo popularny środek transportu. Zwykły motocykl, który jest również taksówką. Warunki komfortowe, to takie gdy jadą jedynie trzy osoby na jednym, ale widywałem i po pięć, plus dziecko na ramionach jednego z pasażerów.

W niespełna pół godziny podjechały dwa takie motocykle. Pilot został wprowadzicie przy samolocie, ale zabraliśmy ze sobą jednego pracownika tej nietypowej „firmy ochroniarskiej”. Znał okolice i miał być naszym przewodnikiem.

Pierwsza miejscowość – Barberati. Miasteczko pełne wojsk, zarówno rządowych jak i pokojowych sił ONZ czyli MINURCA. Po obejrzeniu lokali wyborczych w miasteczku, chcieliśmy jeszcze zwiedzić okolice.

Już w obstawie wojska przez kilka godzin jeździliśmy po okolicznych wioskach i zaglądaliśmy do każdej napotkanej komisji wyborczej. Pracownicy z dumą pokazywali w jaki sposób zorganizowali pracę – i faktycznie, w warunkach jakie mieli ich lokale wyborcze były bez zarzutu, a każdy dokument odpowiednio zapakowany i zabezpieczony.

Na samym początku, jeszcze w Barberati zaczepiłem jednego z żołnierzy Republiki Środkowoafrykańskiej, chciałem zapytać go o służbę w wojsku, walki, pochodzenie – sądziłem, że jakiś rządowy sztab, czy centralne dowództwo rozrzuca jednostki w zależności od potrzeb. Okazało się, że jest z pobliskiej miejscowości – to już mnie zaciekawiło. Nie musiałem długo

wypytywać, okazał się bardzo rozmowny i sam opowiadał. Po chwili zastanowienia doszedłem do wniosku, że taka polityka lokacji wojsk ma swoje zalety, zwłaszcza podczas wojny domowej. Jeśli rebelianci zaatakują, to nie ma ryzyka, że żołnierz przejdzie na stronę przeciwnika, ponieważ będzie bronił swojej rodziny i sąsiadów. Rozmawiając oprowadzał mnie po miasteczku, pokazał szkołę dla dzieci, weszliśmy do klasy, tuż obok była szkoła dla dorosłych. Również sala wypełniona ludźmi.

Warunki dosyć surowe, ale ludzie wyglądali na bardzo zaangażowanych. W okolicznych wioskach i w samym mieście nie było prądu, w pewnym momencie zwróciłem uwagę, że niemal wszyscy mieli tam komórki, spojrzałem na wyświetlacz swojego telefonu i zdziwiony zobaczyłem, że mam niemal pełny zasięg. Już miałem pytać mojego nowego kolegę jak je ładują, ale zobaczyłem niewielkie baterie solarne. Takie małe żółte kwadraty wielkości, może pięć na pięć centymetrów, z których wychodzą jedynie przewody dokładnie takie jak do telefonicznych ładowarek.

Od początku zauważyłem, że mój nowy afrykański kolega co chwilę zerka z ciekawością na moją ormiańską bransoletkę, którą kupiłem kilka tygodni wcześniej podczas wyprawy do Armenii i Republice Acachu, czyli Górskiego Karabachu. Taki plastikowy gadżet, ponieważ miałem w domu drugą, zapytałem czy mu się podoba – kiwnął głową, tak więc kaukaska bransoletka, została na przedramieniu afrykańskiego żołnierza. Mam nadzieję, że wciąż wisi na jego przedramieniu.

Powrót na lotnisko zorganizowało nam już wojsko. Dowódcy uznali, że przejazd motocyklami jest jednak zbyt niebezpieczny i odtransportowali nas pojazdami bojowymi. A ja jak wspomniałem w poprzedniej części, usadowiłem się obok pilota licząc na to, że przekonam go, by pozwolił mi chociaż przez chwilę pilotować ten podniebny motorower. Okazało się, że nie było żadnego problemu, a ja po kilku sekundach zakochałem się w pilotażu, – chociaż pierwszy mój delikatny ruch spowodował

porządny wstrząs – poczułem nieodpartą ochotę zrobienia sobie licencji pilota.

Latając i jeżdżąc po różnych zakątkach kraju, spędziliśmy te dwa kluczowe, wyborcze dni.

Nasi znajomi z Węgier i Francji odlecieli. My zostaliśmy czekając na wyniki wyborów i dalszy rozwój sytuacji, bilety mieliśmy kupione na ósmego stycznia, czyli dziesięć dni na poznawanie tej zielonej wyspy w samym sercu Afryki.

Autorstwo: Piotr Jastrzębski

Źródło: [Trybuna.info](http://Trybuna.info)