

AFRICA CHARITY EXPEDITION 2010

Idea wyjazdu Africa Charity Expedition 2010 była jasna - połączyć przygodę z dobroczynnością. Uznaliśmy, że podróż samochodami przez Afrykę to okazja, by dać z siebie więcej niż standardowy globtroter, przemierzający bezdroża z plecakiem i aparatem

TEKST: GRZEGORZ WAŁĘSA
ZDJĘCIA: PAWEŁ DYLLUS

CZYLI CZTERECH FACETÓW W 190 W AFRYCE ZACHODNIEJ





Idea wyjazdu Africa Charity Expedition 2010 była jasna - połączyć przygodę z dobroczynnością. Uznaliśmy, że podróż samochodami przez Afrykę to okazja, by dać z siebie więcej niż standardowy globtroter, przemierzający bezdroża z plecakiem i aparatem. Na pół roku przed wyjazdem zacząłem szukać miejsc, do których mogliśmy dotrzeć ze sprzętem medycznym. Komisja Episkopatu ds. Misji przekazała nam adresy polskich siostr i księży, pracujących w zachodniej Afryce. Propozycję pomocy przyjęły siostry Notre Dame z gambijskiego Soma oraz siostra Kornelia z przychodni Thiaroye w Dakarze.

Dzięki ich staraniom otrzymaliśmy pisma intencyjne z listą potrzeb lokalnych przychodni. Później, głównie dzięki własnym kontaktom i pomocy szpitala wojskowego w Bydgoszczy, pozyskaliśmy aparaturę medyczną dla szpitala w Somie i środki opatrunkowe dla przychodni w Dakarze.

Na wyjazd kupiliśmy dwa 20-letnie mercedesy 190, umieściliśmy na nich loga wspierających nas organizacji, zmieniliśmy opony na zimowe i mogliśmy wyruszać. Oba samochody przed wyjazdem pokonały zaledwie 200 kilometrów po polskich drogach. Model ten wybraliśmy z powodu legendarnej niezawodności, niskiej ceny i możliwości łatwych napraw w zachodniej Afryce. Miejscowi mechanicy naprawiają je w kilkanaście minut za pomocą drutu, młotka i kombinerek, a ulice mauretańskiego portu Nouadhibou zapelnione 20- i 30-letnimi mercedesami, wyglądając jak afrykańska stolica marki Mercedes-Benz. Przed sobą mieliśmy 8500 kilometrów przez Europę, Maroko, Saharę Zachodnią, Mauretanię, Senegal i Gambię. 18 grudnia przy dwudziesto-stopniowych mrozach wyruszyliśmy z Bydgoszczy i Katowic. Europę pokonywaliśmy w dwóch etapach (2000 i 1400 kilometrów). Temperatura przekroczyła zero dopiero na wysokości południowej Francji. Maroko przywitało nas chłodem i ulewnymi deszczami i dopiero w Marakeszu poczu-

liśmy ciepło Afryki. Pozostała trasa wiodła najwyżej położoną asfaltową drogą w górach Atlasu Wysokiego - przełęcz Tizi'n Tizka (2260 m n.p.m.), Warzazat i położoną nad Atlantykiem rybacką wioskę Tifnit.

Po czterech dniach w Maroku wyruszyliśmy na 1500-kilometrowy odcinek przez Saharę Zachodnią. Jadąc tam wiedzieliśmy o niestabilnej sytuacji politycznej i największych od trzydziestu pięciu lat listopadowych zamieszkach z dziesiątkami zabitych, rannych i setkami aresztowanych. Do Laayoune, największego miasta Sahary Zachodniej, dojechaliliśmy o 3 w nocy. Mimo późnej pory, ulice były pełne ludzi. Przejeżdżając przez centrum musieliśmy uważać na kamienie rzucone na drogę, dziwnie zachowujących się mieszkańców i nieliczne samochody poruszające się bez świateł. Całość uzupełniało wojsko i policja, zatrzymujące nas co kilka kilometrów do długotrwałych i skrupulatnych kontroli.

Granicę między Mauretanią, a Saharą Zachodnią, przekraczaliśmy jadąc kilkukilometrowym saharijskim traktem tzw. „ziemi niczyjej”, mijając spalone, porzucone wraki samochodów.

W Mauretanii zatrzymaliśmy się w Nouadhibou u pani Lucyny - jedynej mieszkającej na stałe w tym rejonie Polki. U niej poznaliśmy mówiącego po polsku kapitana portu, Mulaya. Dzięki jego pomocy zobaczyliśmy zatokę wraków i przylądek Cap Blanc, z ogromnym marokańskim drobnicowcem, stojącym wprost na plaży. W zatoce porzucone były setki statków, które rdzewiały w okolicach brzegów. Okazało się, że to jedna z ostatnich szans obejrzenia niszczących statków - bowiem port zostaje rozbudowywany, a wraki są systematycznie usuwane. Mauretania, mimo ostrzeżeń o działającej tam Al-Kaidzie, dla nas okazała się bezpieczna i przyjazna. Dręczyły nas jedynie problemy żołądkowe, które są tam tak regularną przypadłością, że przy drogach stawia się znaki zakazujące załatwiania potrzeb fizjologicznych w ich okolicy.

Kolejnym punktem zwrotnym naszej wyprawy miała być okryta złą sławą granica w Rosso. Przepływająca przez Rosso rzeka Senegal dzieli miasto na część senegalską i mauretańską. Po dwustukilometrowej drodze z Nawakszut dociera się do granicy, przegrodzonej wielką stalową bramą. Samochody zatrzymujące się przed nią są natychmiast otaczane przez „armię” naciągaczy, działających w porozumieniu z celnikami, wojskiem i urzędnikami, którzy niemiłosiernie łupią białych turystów. Wśród napierających, krzyczących miejscowych i żołnierzy z bronią - torowaliśmy sobie drogę, odpychając tłum i starając się przy tym groźnie wyglądać.

Nasza taktyka była prosta - być głośniejszym i bardziej zdecydowanym niż oni. Odmawiać wszelkim propozycjom, w końcu znaleźć jednego, który faktycznie zna granicę i może nam pomóc. Z wielu chcących zbić na nas kapitał „pomagierów”, wybraliśmy najspokojniejszego, który przedstawił najkorzystniejsze ceny. Ustaliliśmy, że zajmie się on całą procedurą od początku do końca, po obu stronach granicy. Nasz „człowiek” sprawnie poruszał się między pokojami celników i pograniczników, załatwił nam wjazd na ostatni prom i prowadził do właściwych urzędników, także po senegalskiej stronie. Z granicą w Rosso, wiążą się relacje o ginących paszportach, oszukiwanych na setki euro podróżnikach, wymuszeniach, groźeniu nożem czy bronią palną. Nam, połączone siły naszego przewodnika, listów intencyjnych i obiecanych pieniędzy pozwoliły otrzymać 48-godzinne pozwolenie na przejazd przez Senegal. Po nocy w kolonialnym St. Louis dotarliśmy do Thies, gdzie w misji katolickiej przekazaliśmy polskim siostrąm pięć kartonów środków opatrunkowych. Przed nami był jeszcze kilkaset kilometrów, pokonywany slalomem i poboczami, odcinek dziurawych, szutrowych dróg Senegalu.

Granicę między Senegalem i Gambią przekraczaliśmy w sylwestrową noc. Obsada granicy groteskowo wyglądała godzinę przed północą, w szortach, z daszkami na głowach i w ciemnych okularach. W takiej atmosferze wjeżdżaliśmy do Gambii. Noc spędziliśmy przy ognisku z większą rodziną w małej, krytej blachą chatce w Essau. W Nowy Rok przepłynęliśmy się promem przez rzekę Gambię, a wjeżdżając do portu w Banjulu, doświadczyliśmy nieprzyjemnej kontroli miejscowych tajników. Była to zapowiedź tego, co czekało nas podczas najbliższych dwóch tygodni. Przez cały pobyt w Gambii byliśmy nieustannie kontrolowani przez wojsko, policję i urzędników - oczekiwano od nas wręczania łapówek.auta na europejskich „blachach” są dla nich łatwym celem.

Ostatnim etapem była dwustu kilometrowa, szutrowa droga do Somy. W tumanach kurzu, jadąc afrykańską „tarką” przedarliśmy się przez busz, by po trzech tygodniach od wyjazdu z Polski i pokonaniu 8500 kilometrów, dotrzeć do celu podróży. Prosto



z drogi, pokryci czerwonym pyłem spotkaliśmy się z dyrektorem szpitala w Somie, który pokazał nam lecznicę. Szpital okazał się zbiorem kilku budynków, połączonych zadaszonymi korytarzami, gdzie dwóch lekarzy przyjmuje do trzech tysięcy hospitalizowanych każdego miesiąca. Placówka pozbawiona jest podstawowych sprzętów i odbiega od jakichkolwiek europejskich standardów. Naocznie przekonaliśmy się, że wieziony przez nas sprzęt trafił we właściwe ręce.

Podczas podróży powstawał film dokumentalny, przybliżający ideę naszej ekspedycji. Nie jesteśmy zawodowymi podróżnikami, wyprawę przygotowali pracujący codziennie, normalni ludzie. Dla trójki uczestników była to pierwsza taka podróż po Afryce, co udowadnia, że jeśli chcesz i masz pasję, sam także możesz wyruszyć w taką podróż.

W wyprawie wzięli udział
Rafał Gilewski - marketingowiec,
Tomasz Kulawik - inżynier telekomunikacji,
Paweł Dyllus - operator filmowy,
Grzegorz Wałęsa - autor relacji.

Więcej - Africa Charity Expedition 2010/Facebook

