

Marian Orłowski

Z pamiętnika peacekeepera ; zielona droga

Przegląd Historyczno-Wojskowy 12 (63)/5 (238), 189-192

2011

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

Z PAMIĘTNIKA PEACEKEEPERA; ZIELONA DROGA

Kiedy kolumna załadowanych po brzegi ciężarówek ruszyła, w przycupniętych przy drodze zagrodach budziło się życie. Kobiety rozniecały paleniska, mężczyźni dokonywali porannej toalety, myjąc twarze w małych miseczkach, a gromadki skurczonych, wygłodzonych dzieci wpatrywały się niecierpliwymi oczami w paleniska, czekając na poranną porcję ryżu. W każdej zagrodzie obrazek był podobny, każda pełna była źle ubranych, umorusanych dzieci.

Kambodżańscy ogromnej biedzie przeciwstawiają płodną witalność, nie troszcząc się zbyt o wychowanie potomstwa. Dzieci wychowują tu dzieci. Często widkiem są małe dziewczynki dźwigające młodsze rodzeństwo. Szum samochodów i kurz przez nie wzniesiony zwabił je bliżej drogi. Białe samochody z napisem „UN” cieszą się wśród dzieci dużym zainteresowaniem. Wcześniej rozwożono nimi ryż i ubrania rozdawane przez katolicką organizację „CARE”. Dzieci to zapamiętały i każde pojawienie się samochodu wojskowego witane jest przez gromady dzieci okrzykami: „Mister!”

Dzisiaj podobnie machały wychudłymi rączkami wykrzykując jedyne znane im, nieco zniekształcone, angielskie słowo licząc, że któryś z żołnierzy rzuci im paczkę sucharów. Żegnani przez gromadkę dzieci opuszczamy nasz dotychczasowy garnizon w Pursat.

Konwój porusza się szybko, mijając małe wioski rozlokowane po obu stronach drogi. Po dwóch, może trzech godzinach przemierzamy idealnie gładką równinę pokrytą jedynie trawą bambusową i krzakami zdziczałej papai. Kolor trawy zmienia się tu w zależności od pory roku, od jasnozielonej w porze deszczowej, po kolor słomy w porze suchej. Widok ten sprawia, że słowa zawarte w „Genезis”: „(...) i rzekł Bóg: rozmnażajcie się i napełniajcie ziemię, czyńcie ją sobie poddaną”, nabierają szczególnie karykaturalnej wymowy. Ziemia ta niegdyś płodna, dzięki działalności człowieka stała się jałowym stepem, a to za sprawą uprawy ryżu metodą ray. Stosowanie tego systemu przez stulecia spowodowało erozję na 1/3 obszaru kraju. Obecnie prowadzone są prace w ramach World Food Program nad sposobem zapobieżenia dalszej degradacji tej ziemi. Praca specjalistów z tej organizacji, mimo ich dużego zaangażowania, nie należy do najłatwiejszych – zaniedbany system irygacyjny praktycznie nie istnieje. Całe połacie kraju są zaminowane, ich rozminowanie może potrwać kilka lat – pola minowe ustawiane były bez dokumentacji. Dziś nikt nie jest w stanie określić ani systemu, ani gdzie i ile min ustawiono.

Słońce jest już wysoko, konwój porusza się w tumanach kurzu. Czerwony pył laterytu, którym naprawiana była droga, dostaje się do kabiny, pokrywa sobą wszystko, wciska się do oczu, płuc, zakleja twarz. Wymieszany z potem powoduje, że przypominamy mówiące bryły czerwonego błota. Na szczęście na horyzoncie widoczne są kontury gór, co oznacza, że znajdzie się trochę cienia. Droga prowadzi teraz wąwozem pomiędzy dwoma pasemkami niewysokich gór pokrytych zielenią. Na szczycie prawego zbocza króluje bunkier wyposażony w karabiny maszynowe. Bunkier jest tak usytuowany, że umożliwia niewielkiej załodze

kontrolę całego wąwozu. Niestety, pasemko gór było niewielkie i droga znów biegnie płaskim, żółtym stepem poszatkowanym małymi rzeczczkami. Większość z nich o tej porze roku pokazuje spękane, czasem błotniste dno, inne pokryte są niewielką ilością wody koloru kawy z mlekiem. Tam, gdzie woda jeszcze jest, można zaobserwować brodzące muły, które po porannym wypasie wypoczywają w błotnistej cieczy.

Wreszcie docieramy do Kampong Chnang – stolicy prowincji znanej z tego, że znajduje się tu lotnisko o światowych standardach, zbudowane przez Chińczyków na zamówienie króla Narodoma Sihanouka. W czasie „czerwonej” rewolucji zostało kompletnie zdewastowane, a zatrudnieni do jego dewastacji Khmerzy zostali zamordowani. Dziś, pozbawione infrastruktury, jest wykorzystywane jako lotnisko dla helikopterów.

Po krótkiej przerwie ruszamy w drogę, w kierunku przeprawy na Tonle Sap. Jest to duża rzeka wypływająca z wielkiego jeziora o tej samej nazwie. Rzece tej natura powierzyła ważną misję. Jest ona łącznikiem pomiędzy największą rzeką Kambodży, Mekongiem, a jeziorem Tonle Sap. Nadmiar wody wlewa się do jeziora, chroniąc całe obszary przed powodzią. Jezioro odgrywa rolę naturalnego zbiornika retencyjnego, łagodzącego skutki powodzi. Kambodżanie zdają sobie sprawę ze znaczenia tego irygacyjnego systemu wodnego dla ich kraju, funkcjonującego tu od niepamiętnych czasów. Dla uczczenia dnia, w którym wody Tonle Sap wracają do swego normalnego biegu, obchodzą Święto Wód.

Przeprawę przez Tonle Sap kończymy około godz. 18.00. Po opłaceniu przejazdu ładujemy się na dwa zdezelowane, samobieżne promy i w czterech rzutach osiągamy lewy brzeg. Po ustawieniu i sprawdzeniu kolumny ruszamy dalej.

Asfaltowa, nieźle utrzymana jak na tutejsze warunki droga, wybudowana jeszcze przez Francuzów, prowadzi wąskim nasypem. Po obu stronach rozciąga się depresja, teraz porośnięta małymi krzewami. W okresie pory deszczowej wypełnia się nadmiarem wody. Droga ta wśród członków misji nie cieszy się najlepszą sławą, a to z powodu Czerwonych Khmerów, którzy ją kontrolują. Złą sławą okryła się w dniu, kiedy żołnierze z czerwonymi kokardkami na karabinach zatrzymali samochód z polskimi żołnierzami, kazali im wysiąść i przyglądać się egzekucjom na tubylczej ludności cywilnej.

Drogi w Kambodży na kontrolowanych przez obie strony terenach są mocno obsadzone posterunkami. W dzień załogi posterunków, aby ustrzec się wtargnięcia przeciwnika, kontrolują wszystkie pojazdy, o zmierzchu zakładają pułapki minowe, które demontują o świcie.

Z duszą na ramieniu, skoncentrowani na wąskiej płaszczyźnie asfaltu, wypatrując min i żołnierzy Pol Pot'a, pokonujemy dziś ostatni etap podróży. Docieramy do Kampong Cham – miejsca postoju 3 kompanii logistycznej. Korzystając z gościnności żołnierzy tej kompanii, możemy wykąpać się i odpocząć w przyzwoitych warunkach.

Kambodża, 29 kwietnia 1993

Budzi się dzień. Czerwona kula słoneczna unosi się bez pośpiechu, rzucając wkoło pierwsze promienie światła. Przystanąła właśnie nad nastroszonym pióropuszem stojącej pośrodku placu palmy, kiedy dałem sygnał do wymarszu. Przyznam, że w tym momencie musiałem sięgnąć do głębszych pokładów swojej odwagi. Na wschód od Mekongu teren jest dziewiczy i mało rozpoznany. Do dyspozycji mam jedynie niewielką mapkę turystyczną kupioną na

bazarze w Kielcach. Mapa jest wiernym odwzorowaniem map francuskich z czasów kolonialnych. Naniesione na nią w latach trzydziestych znaki dróg są często nieaktualne, a o część z nich upomniała się przyroda, te zaś istniejące mocno nadgryzł ząb czasu i nie zawsze są przejezdne. Droga, którą mamy podążać, prowadzi przez tropikalny las, a przejezdna jest tylko w porze suchej. Zdecydowani stawić czoła nowemu wyzwaniu, krętymi uliczkami Kampong Cham zdążamy do przeprawy na Mekongu.

Mekong – największa rzeka Kambodży, której brunatne wody dzielą kraj na dwie prawie równe części, odegrał ogromną rolę w czasach tworzenia się Półwyspu Indochińskiego. Obszar stanowiący dzisiejszą Kambodżę wypełniały wody zatoki Morza Południowochińskiego. Rzeka, wpadając do tej zatoki, wypełniała ją mułem tak, że powstały bagna, które z czasem przeistoczyły się w stały ląd. Mekong, który stworzył tę nizinę, wywiera i dziś ogromny wpływ na jej charakter. Obfite deszcze w porze monsunowej tworzą podwójne koryto rzeki. Gwałtowny przybór wód jest tak wielki, że koryto nie może pomieścić wciąż napływającej wody i występuje z brzegów. W porze suchej wody ustępują, pozostawiając żyzny muł. Rzeka jest też miejscem spotkań tubylców. Ludzie przychodzą tu, aby zrobić pranie lub umyć popularny w tym kraju motorower. Jest też ważnym szlakiem komunikacyjnym, a w porze deszczowej, gdy drogi są nieprzejezdne, jedyną trasą łączącą ze sobą miasteczka i wioski. Małymi, płaskodennymi barkami transportuje się do stolicy z rejonów zielonych płody rolne i owoce, a w drodze powrotnej artykuły techniczne. Teraz Mekong jest w swoim pierwotnym korycie, żeby dotrzeć do samej przeprawy musimy pokonać wysoki brzeg i około 50 m plaży wtórnej koryta rzeki.

Ładujemy się sprawnie na dwa promy i po czterech zjazdach cała kolumna jest na drugim brzegu. Tuż za przeprawą skręcamy na wschód i po godzinie jazdy docieramy do dawnej granicy pomiędzy Kambodżą a Kochinchiną. Ślady przynależności tego niewielkiego skrawka ziemi do francuskiej kolonii przypomina uprawa kaczukowca. Uprawa pocięta jest wąskimi drózkami na kwartały, z których każdy oznaczony jest tabliczką informującą o dacie posadzenia drzew oraz o dacie rozpoczęcia zbiorów. Najstarsze kwartały pochodzą z 1930 roku, a najmłodsze z 1940.

Droga ciągnie się po nagranych słońcem zielonych zboczach, niekiedy opada w niewielkie doliny, aby znów pięć się w górę. Powoli drzewa kaczukowca stają się coraz rzadsze. Przed nami plama tropikalnej dżungli. Droga pnie się ciągle w górę, staje się coraz węższa, aż wreszcie jej szerokość ogranicza tropikalny las. Po obu stronach ciągną się ściany zieleni. Nie jest to ściana jednolitej zieleni, lecz coś w rodzaju nieregularnej mozaiki złożonej z różnych skupisk drzew i krzewów. Zawsze wyobrażałem sobie, że tropikalny las tętni kakofonią dźwięków, niestety przywitała nas głucha cisza, którą zakłócał jedynie warkot poruszającej się kolumny.

Podczas pory deszczowej droga jest nieprzejezdna. Można pokonać ją jedynie teraz, choć nie jest to sprawa łatwa. Poziome wyżłobienia i wyboje są tak duże, że czasami chowa się w nich cały samochód. W ciągu prawie trzech godzinach jazdy pokonujemy zaledwie 30 km, a ja czuję każdy mięsień swojego ciała. Wydaje mi się, że droga nigdy się nie skończy. Po ośmiu godzinach tej piekielnej jazdy docieramy do małej osady, której mieszkańcy zajmują się wyrobem węgla drzewnego. Osada składa się z kilku chałup osadzonych na palach. Wszystkie ustawione są półkolem wokół niewielkiego placu, na którym pasą się świni

i baraszkuje pólnagie dzieci. Widząc nas, przerywają dotychczasowe zajęcia i wybałuszonymi oczyma wpatrują się w jadącą kolumnę. To pierwsze istoty żywe, które spotykamy od momentu, gdy pożegnaliśmy przeprawę na Mekongu. Mijamy szybko wioskę i po piętnastu minutach docieramy do przygranicznej miejscowości Snoul.

Po krótkim postoju ruszamy w dalszą drogę. Po 10 km naszą kolumnę kierujemy na północ. Na horyzoncie widoczna jest ciemna plama lasu oblanego czerwienią zachodzącego słońca. Po obu stronach naszej trasy ciągną się kępy krzaków, które stają się coraz gęściejsze w miarę ubywania drogi, aby zmienić się w gęstwinę tropikalnej dżungli. W momencie kiedy wbijamy się w wąską drogę, robi się ciemno. W świetle reflektorów widać jedynie wąski, wyboisty pas szlaku.

Teren jest mocno pocięty rzeczkami i kanałami, które są teraz suche. Duża liczba bardzo prymitywnych mostów, składających się niejednokrotnie z przerzuconych na drugi brzeg grubych bali, mocno opóźnia marsz. Droga wciąż prowadzi w ciemnym tunelu lasu. Oczyma od ciągłego śledzenia trasy oświetlonej jedynie smugą reflektorów i mdłym księżycem. Kierowca nacisnął raptownie na pedał hamulca i zapytał: „Czy pan widzi to samo, co ja?”. Aż musiałem uszczypnąć się w ucho. Trzyprzęsłowy most, którym właśnie mamy się przeprawić, jest złamany w trzech miejscach. Wyglądem przypomina znak „Rodła”. Przystępujemy do sprawdzenia mostu. W trakcie oględzin okazało się, że różnica poziomów pomiędzy drugim a trzecim przęsłem wynosi... 20 cm. Most prawdopodobnie chciano wysadzić, ale źle dobrano ładunki wybuchowe. Ich wybuch spowodował jedynie wykrzywienie mostu i nadpalenie niektórych belek przęsłowych. Pozostawione dzieło złej saperskiej roboty, mimo nietypowego kształtu, wydawało się być solidne. Gdy dokonywałem sprawdzenia mostu, jadący na końcu kolumny kpt. Włodek Słowuta wyruszył z innymi kierowcami na poszukiwanie objazdu. Poszukiwania okazały się bezowocne. W tej sytuacji musimy podjąć ryzyko przeprawy przez most. Powoli, aby nie wywołać rezonansu, przy wtórze łoskotu i trzasków przeprowadzamy kolejno każdy samochód na drugi brzeg. Około godz. 2.00 ostatni samochód dotknął drugiego brzegu. Ruszyliśmy ufni, że los zaoszczędzi nam dalszych emocji. Po godzinie drogi od niefortunnej przeprawy kolumna mknęła przez niewielką wieś, a w widmowej poświacie księżycy majaczyły ślepe, kambodżańskie chaty.

Warkot silników zbudził śpiących w hamakach żołnierzy Pol Pota. Wynurzyli głowy z płóciennych hamaków zawieszonych na przydrożnych drzewach, patrzyli na nas zaskoczeni i przerażeni, nie rozumiejąc skąd w nocy w samym środku dżungli wzięła się pędząca kolumna białych samochodów z długonosymi barbarzyńcami. Zaskoczenie ubezwłasnowolniło ich tak, że byli zdolni jedynie do patrzenia. Kierowcy instynktownie przyspieszyli tak, że bardzo szybko wcisnęliśmy się w szczelinę tropikalnego lasu. Zaskoczenie i instynkt, czynniki nie zawsze chodzące w parze, pozwoliły nam uniknąć większych kłopotów. Droga biegła coraz rzadszym lasem, który przekształcił się w step. To widoczny znak, że zbliżamy się do większych skupisk ludzkich. Mijaliśmy pojedyncze zagrody i małe wioski rozłożone po obu stronach szlaku. Gdy światło jutrzeńki oddzielało niebo od ziemi i rzucało złoto-czerwone promienie na kawowo-mleczną wstęgę Mekongu, dotarliśmy do rogatek Kratie – celu naszej podróży.