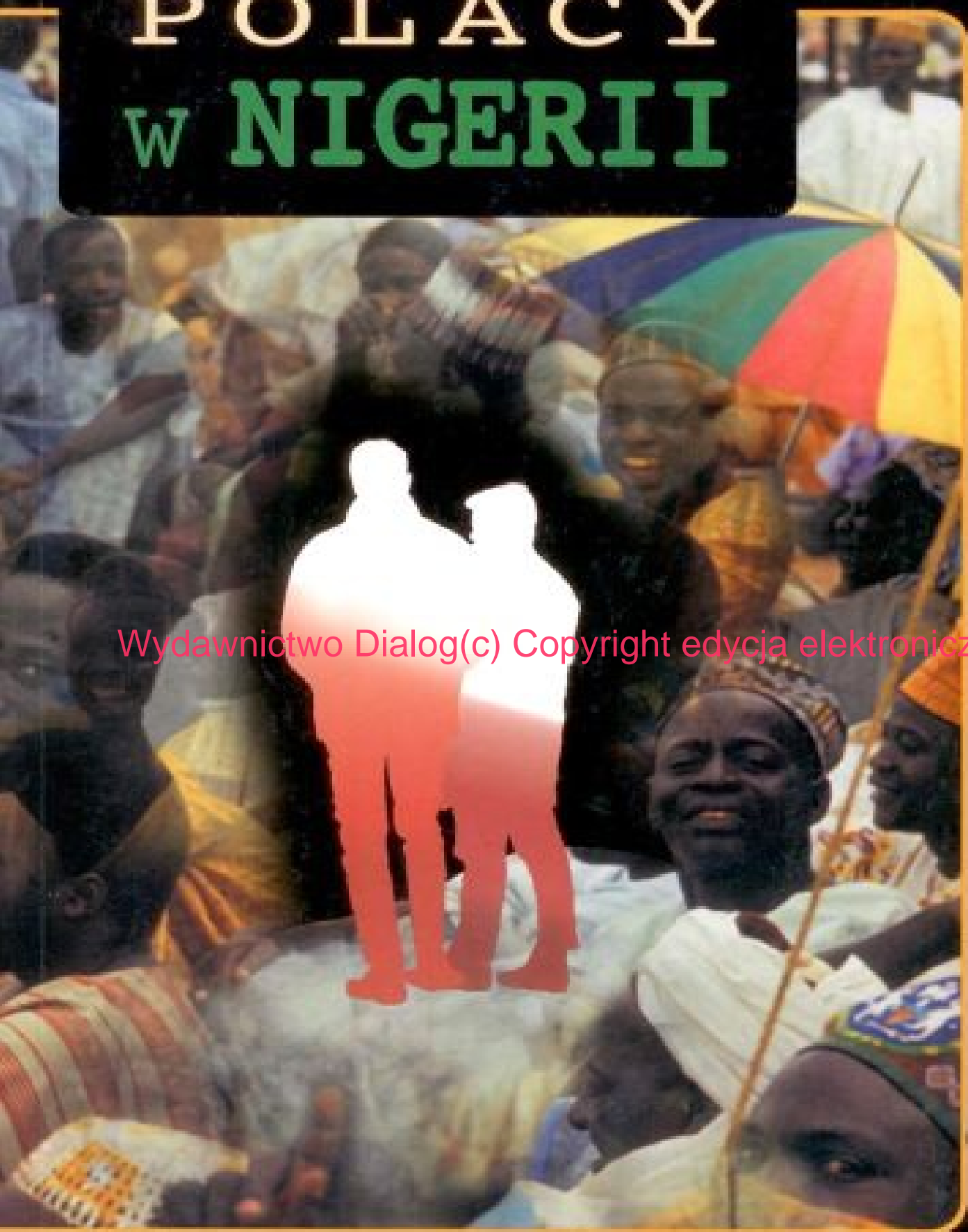


POLACY W NIGERII



Wydawnictwo Dialog(c) Copyright edycja elektroniczna

DIALOG



Towarzystwo Polsko-Nigeryjskie

Polacy w Nigerii

Tom II

WSPOMNIENIA

Wydawnictwo Dialog(c) Copyright edycja elektroniczna

Praca zbiorowa pod redakcją
Zygmunta Łazowskiego



Wydawnictwo Akademickie DIALOG

Redakcja merytoryczna i konsultacja naukowa
Stanisław Piłaszewicz

Autorzy okładki
Maciej Kujawski – zdjęcie
Anna i Łukasz Kujawscy – opracowanie graficzne

Redakcja językowa
Ewa Glebko

Korekta
Bronisława Dziejcz-Wesołowska

Redakcja techniczna
Magdalena Dziekan
współpraca
Maria Mańkowska

© Copyright by Wydawnictwo Akademickie DIALOG

wydanie elektroniczne
Warszawa 2014

ISBN ePub: 978-83-8002-079-5
ISBN mobi: 978-83-8002-083-2

Wydawnictwo Dialog(c) Copyright edycja elektroniczna

The logo for eLib.pl features a stylized green book with a black spine and a black USB cable plugged into the bottom. Below the book icon, the text "eLib.pl" is written in a green, sans-serif font.

Plik ePub przygotowała firma eLib.pl
al. Szucha 8, 00-582 Warszawa
e-mail: kontakt@elib.pl
www.elib.pl

Polacy w Nigerii tom 2 Wspomnienia

Spis treści

Okładka
Strona tytułowa
Strona redakcyjna
Od redakcji
Przedmowa
MÓJ DZIADEK BYŁ POLAKIEM...
WSPOMNIENIE LOTNIKA
PIERWSZE SPOTKANIE Z AFRYKĄ
SKAŁA ZŁEGO DUCHA
WIECZNE ODPOCZYWANIE PILOTOM
FUNT – FAŁSZYWKA
UCIECZKA Z BIAFRY
LOT DO MAKURDI
DOKTOR GOLLI
NIGERIA PO RAZ PIERWSZY
LEKARZ W BUSZU
HISTORIA MIŁOŚNA I INNE PRZYPADKI
LABORATORIUM KONTROLI LEKÓW
Z BADAŃ EKSPERTA FAO
OSIEMNAŚCIE DOBRYCH LAT
ELEKTRYFIKOWAŁEM NIGERIE
W KANO I GDZIE INDEJ
DZIESIĘĆ LAT ŻYCIA
HYDROGEOLOG NA CZARNYM ŁĄDZIE
ARCHITEKT Z RÓŻDŹKĄ
BUDOWAŁEM ABUJĘ
MÓJ PIERWSZY ROK W NIGERII
MOJE DALEKIE I BLISKIE SPOTKANIA Z NIGERIA
W DELCIE WIELKIEJ RZEKI
UCZYĆ SIĘ HAUSA W NIGERII
NIGDY NIE WEJDĘ DO TEJ SAMEJ WODY
POLSKI KONCERT W IBADANIE
WYSPA OKRIKA
NAMANSHANU
SPOTKANIE Z KOBRA
WIELKANOC W YANKARI
SIATKÓWKA
CZEKAJĄC NA WIELKĄ RYBĘ
PSY I LUDZIE

Wydawnictwo Dialog (c) Copyright edycja elektroniczna

OTO KLUCZYKI OD MOJEGO SAMOCHODU...

DZIEŃ ŻONY SPECJALISTY

NA MARKECIE W CHAFE

WAKACJE W PORZE DESZCZOWEJ

EGZAMIN WSTĘPNY

KTO RAZ STANIE NA TEJ ZIEMI..

SZKOŁA W MAIDUGURI

BUSH ANIMAL

Z PAMIĘTNIKA DWUNASTOLATKI

BABCINE LISTY Z AFRYKI

NIGERIA, ROK 1997

O wydawnictwie

O serii

UNITRA NA RYNKU NIGERYJSKIM

Wydawnictwo Dialog(c) Copyright edycja elektroniczna

Od redakcji

Wspomnienia z Nigerii są uzupełnieniem wydanego w 1997 r. tomu *Polacy w Nigerii* będącego wszechstronnym informatorem o pracy i osiągnięciach kilku tysięcy Polaków w tym kraju, zwłaszcza w latach 70. i 80.

Wśród 36 autorów wspomnień niektórzy jako emigranci mieszkają w rozmaitych zakątkach świata. Większość jednak materiałów nadesłały osoby zatrudnione przez lata w Nigerii, a przebywające obecnie w Polsce. Styl tych wypowiedzi bywa różny, ale niejednokrotnie cechuje je większy autentyzm niż reportaże pisane przez profesjonalnych ludzi na krótko przyjeżdżających do Nigerii.

W licznych wypadkach redakcja dokonała znacznych skrótów, eliminując fragmenty nie mające wiele wspólnego z Nigerią lub ukazujące ten kraj i jego mieszkańców w zbyt subiektywny sposób.

Pragnę podziękować tym wszystkim instytucjom, które bardzo pomogły w opublikowaniu książki. Są to:

- Ambasada Federacyjnej Republiki Nigerii
- Stowarzyszenie „Wspólnota Polska”
- Fundacja Kultury Polskiej
- Unitra. Towarzystwo Handlowo-Przemysłowe S.A.
- Fundacja na rzecz Transdyscyplinarnych Badań nad Komunikowaniem
- Szkoła Języków Obcych Lingua Nova Sp. z o.o.
- DAL – Towarzystwo Handlu Międzynarodowego
- Ośrodek Informacji Naukowej „Polfa”.

Dziękuję również Panu Witoldowi Kozakowi za współpracę w redagowaniu tego tomu.

Wyrażam nadzieję, że *Polacy w Nigerii* zachęca innych do napisania swoich wspomnień, które włączymy do drugiego wydania książki.

Zygmunt Łazowski

Przedmowa

Tom drugi książki Polacy w Nigerii składa się ze wspomnień, pisanych przez osoby, które dłużej lub krócej przebywały w tym kraju w różnym czasie. Wspomnienia te mają czasem charakter obszernych relacji, obejmujących cały okres pobytu i działalności zawodowej, czasem zaś są bardzo osobistymi impresjami, dotyczącymi szczególnych momentów życia w Nigerii.

Wspomnienia te redakcja uszeregowała w porządku chronologiczno-tematycznym. Pierwszą grupę stanowią wypowiedzi sędziwych już weteranów II wojny światowej, dla których Nigeria stanowiła jeden z etapów kampanii wojennej. Autorami są głównie piloci, latający na transafrykańskiej trasie na Bliski Wschód. Historyczne tło ma również kilka wspomnień z okresu wojny białafrańskiej.

Szczególne charakter mają teksty pisane przez lekarzy, pracujących w różnych zakątkach Nigerii i stykających się z miejscową obyczajowością.

W dalszej kolejności zestawiono wspomnienia przedstawicieli innych zawodów – inżynierów różnych specjalności, nauczycieli akademickich i innych. Autorzy piszą zarówno o swej pracy zawodowej, wykonywanej w niezwykłych dla nich warunkach, jak i o innych aspektach życia w Nigerii.

Osobną grupę stanowią wspomnienia pisane przez żony i dzieci specjalistów.

Tom II zamyka artykuł nie mający charakteru wspomnień, lecz ukazujący w skrócie obraz Nigerii dzisiejszej – z pewnością interesujący dla tych, którzy opuścili ten kraj przed wielu laty.

Wydawnictwo Dialog(c) Copyright edycja elektroniczna

Prof. dr hab. Stanisław Piłaszewicz
kierownik Zakładu Języków i Kultur Afryki
Uniwersytetu Warszawskiego

MÓJ DZIADEK BYŁ POLAKIEM...

Krzysztof Schoeneich

W roku 1985 kserowałem swój paszport w maleńkiej pracowni opatrzonej szyldem „Photostat and type your documents here”. Pracownia mieściła się w Jos^[1] przy Bauchi Road w piętrowym glinianym domku, pamiętającym lata dwudzieste. Na biurku w kącie skąpo oświetlonego pokoju stała maszyna do pisania, obok na stoliku – światłokopiarka, a na ścianie wisiała oprawiona w ramki licencja z Wydziału Przemysłu i Handlu na pracownię usług biurowych.

Jestem jedynym interesantem. W tej ubogiej dzielnicy nie ma wielkiego zapotrzebowania na usługi biurowe. Fotokopiarkę obsługuje młoda osoba o jasnej cerze, wąskim europejskim nosie i regularnych rysach twarzy. Jasna cera jest częsta na południu Nigerii; pomyślałem więc, że kobieta pochodzi pewnie z południowego wschodu. Dziewczyna spogląda na mój paszport i nieoczekiwanie mówi dobrą angielszczyzną:

– Mój dziadek był Polakiem. Ja się nazywam... – wymienia nazwisko, które zabrzmiało jak Kunicki lub Gunicki.

Przypominam sobie, że w latach wojny w Bukuru koło Jos stacjonowali polscy lotnicy. Ależ nie, coś nie pasuje. Moja rozmówczyni musiała urodzić się około 1960 roku.

Wyrażam żal, że nie spotkałem jej dziadka i nadzieję na rychłe jego poznanie.

– Mój dziadek nie żyje.

– A gdzie jest pochowany? – pytam. – Czy na cmentarzu Saint Pirans w Jos?

– Nie, mój dziadek zmarł w Lome i tam jest pochowany.

Słowo „Lome” z czymś mi się kojarzy.

– W Lome? Czy zechce pani powtórzyć swoje nazwisko?

Zamiast odpowiedzi młoda kobieta wskazuje w milczeniu na licencję zawieszoną na ścianie.

Czytam: Grunitzky.

– Mój dziadek w początkach stulecia przybył do Togo z Poznania.

Nazwę miasta dziewczyna wymawia po polsku, może nieco twardo: „Poznan”, lecz nie jest to niemiecko-angielska forma „Posen”.

Nie udało mi się dowiedzieć, czy dziadek pochodził z samego miasta, czy też z byłego Wielkiego Księstwa Poznańskiego.

– Najpierw pracował w oddziale Johna Holta w Hamburgu, stamtąd wysłano go do oddziału Johna Holta w Lome; Togo wówczas należało do Niemiec.

– A pani ojciec był pierwszym prezydentem niepodległego Togo? – pytam.

– Nie, to nie mój ojciec; to był mój stryj.

Coś mi jeszcze nie pasuje. Togo jest francuskojęzyczne, gdzie się więc tak dobrze nauczyła angielskiego? Okazuje się, że chodziła w Lome do szkoły dla dzieci dyplomatów z angielskim językiem nauczania. Po przewrocie (miała na myśli przewrót wojskowy), który obalił pierwszy rząd cywilny prezydenta Grunitzkiego, wyjechała z rodziną do Nigerii. Pracowała jako maszynistka w jednym ze stanowych ministerstw w Jos. W początkach 1984 roku, gdy rząd wojskowy próbował rozładować zaczynające się bezrobocie wśród inteligencji nigeryjskiej, zwalniając w jednym dniu wszystkich obcokrajowców ze służby stanowej, straciła pracę. Utrzymuje się odtąd z tej maszyny do pisania i światłokopiarki.

Pracownia chyba nie była dochodowa. Jeszcze w 1985 roku została zamknięta. Pani Grunitzkiej nigdy już więcej nie spotkałem.

[1] Jos – wym. dzos

Wydawnictwo Dialog(c) Copyright edycja elektroniczna

WSPOMNIENIE LOTNIKA

Władysław Gmitrowicz

W sierpniu 1940 r. z dywizjonu myśliwskiego 4 Pułku Lotniczego „Toruń” utworzono w Wielkiej Brytanii 306 Dywizjon Myśliwski, w którym miałem zaszczyt służyć jako chorąży pilot lotnictwa. Po przeszkoleniu w RAF Station Kemble na samolotach Oxford Master, Blenheim, Glen-Mart, Hurricane, zostaliśmy skierowani do Takoradi na Złotym Wybrzeżu w Afryce Zachodniej, żeby transportować samoloty różnego typu na Środkowy, a nieraz i Daleki Wschód.

Po bardzo długiej morskiej podróży w konwoju dopłynęliśmy szczęśliwie do Takoradi. Choć było to niewielkie miasto, znajdowała się tam duża baza lotnicza. Montowano tu samoloty przywożone w częściach drogą morską z Anglii i Ameryki. Naszym zadaniem było oblatywanie zmontowanych samolotów i dostarczanie ich do miejsc przeznaczenia.

Okolice Takoradi i pobliskiego miasteczka Sekondi były bardzo ładne, ale dawał się nam we znaki duszny i wilgotny klimat. Mimo iż łóżka mieliśmy osłonięte siatkami i przyjmowaliśmy tabletki przeciw malarii, niemal nikt z nas nie ustrzegł się przed tą chorobą. Pierwszy raz leczyłem się w szpitalu w Takoradi, drugi raz w Anglii.

Choć nie mieliśmy prawie żadnych kontaktów z lotnictwem nieprzyjacielskim, pilotowanie w Afryce było bardzo niebezpieczne. Latałem na jednosilnikowych Hurricane i Tomahawk, które wskutek wysokiej temperatury przegrzewały się w powietrzu i bywało, że się zapalały. Gdyby pilot skakał ze spadochronem, szanse ocalenia równały się zeru. Na ziemi w ciągu kilku godzin lotu nie można było dostrzec śladu człowieka. Olbrzymie drzewa wyglądały z powietrza jak krzaki. Gdy przelatywało się nad rzeką, wygrzewając się w słońcu krokodyle, spłoszone dźwiękiem silnika, skakały do wody, która wyglądała wtedy, jakby się gotowała.

Zależnie od trasy odstawienie samolotu i powrót do Takoradi trwały od trzech do czterech tygodni. Na postojach można było spotkać lwy, pantery, węże, krokodyle, skorpiony.

Z siedmiu pilotów 4 Pułku Lotniczego „Toruń”, latających w Afryce, pięciu zginęło. Por. Kulesza nie powrócił z lotu na Hurricane. J. Piasecki zginął na moich oczach, kiedy jego Tomahawk zaraz po starcie zapalił się na wysokości, a potem rozbił podczas próby lądowania już poza lotniskiem. J. Malinowski, lecący na Hurricane w czasie silnej burzy, uderzył w górę i stracił życie. C. Tomczak zginął podczas wypadku, lecąc jako pasażer w drodze powrotnej do Takoradi.

Na zawsze zostanie mi w pamięci wypadek nad lotniskiem w Maiduguri, któremu uległ st. sierż. Żurawski. Lecieliśmy razem w tym samym konwoju. Kołując do głównego pasu startowego zauważyłem, jak Hurricane z wielką czarną smugą dymu podchodzi do lądowania z normalną szybkością ok. 90 mil na godzinę. Wylądował przepięknie. Pilot wyszedł z kabiny, stanął na lewym skrzydle, trzymając się obiema rękami kabiny. W tym momencie Hurricane zaczął się toczyć po płycie z szybkością ok. 15 mil na godzinę. Mój samolot stał z włączonym silnikiem na bocznym pasie startowym, kiedy tamten pilot skoczył albo spadł – tego już nikt się nie dowie – ze skrzydła. Samolot potoczył się dalej, człowiek pozostał na ziemi. Wyłączyłem silnik, podbiegłem do pilota. To był Żurawski. Już nie żył. Statecznik poziomy uderzył go w tył szyi i złamał mu kręgosłup.

Po powrocie do Takoradi urządziliśmy licytację jego rzeczy, żeby zebrać trochę pieniędzy dla wdowy. Ja kupiłem za 2 funty (była to w tym czasie dość duża suma) jedwabną chusteczkę, niebieską w białe kropki. Mam ją do dziś.

W Takoradi każdy pilot miał swój pokój w baraku i czarnego służącego. Gdy wylatywałem w trasę, mój Murzyn często płakał, martwiąc się, że mnie już więcej nie zobaczy. Gdy wracałem po

3-4 tygodniach, też płakał, ale z radości. Pokoje mieliśmy dość dobrze urządzone, łóżka otoczone siatkami przeciw moskitom. Jedzenie było pierwszorzędne, bar zawsze otwarty.

W Kairze kwaterowaliśmy w luksusowych hotelach na statkach „Egipt” i „Delta”, zakotwiczonych na Nilu, bo tam było chłodniej. Na trasie bywało różnie: czasami sypialiśmy w trzciniowych chatkach bez drzwi, zawsze w strachu przed węzami i skorpionami, a czasem nocowaliśmy w nowoczesnych hotelach.

W konwojach leciało około 11 samolotów. Dowódcy byli w maszynach dwusilnikowych, z obserwatorem i radiooperatorem. Lataliśmy w szyku trójkąta w odległości około 50 m jeden od drugiego; tylko przy złej widoczności lub w chmurach trzymaliśmy się blisko siebie, żeby się nie zgubić.

Warunki były ciężkie. Wsiadało się do samolotu w Takoradi w koszuli mokrej od potu; na dużej wysokości robiło się bardzo zimno, koszula na plecach stawała się biała, pot zamieniał się w sól. Czas lotu różnił się w zależności od trasy. Najdłuższy lot w ciągu jednego dnia trwał 8 godzin. Wracając w charakterze pasażera, leciało się dłużej, często ponad 10 godzin dziennie. Część podróży odbywało się w dwusilnikowym samolocie Douglas (Dakota), przeznaczonym dla 36 pasażerów; po wyjęciu foteli mieściło się w nim 85 ludzi. Przez cały czas siedziało się na podłodze. Było to naprawdę bardzo męczące, ale każdy z nas zdawał sobie sprawę, że jest wojna i tak musi być. Odległość z Takoradi do miejsca przeznaczenia wynosiła ok. 18 000 mil, naturalnie nie w linii prostej, tylko odcinkami od lotniska do lotniska.

Jeden z lotów zostanie mi na zawsze w pamięci.

Wyleciałem na Hurricane z Takoradi konwojem do Lagos, a następnie, po napełnieniu zbiorników benzyną – do Kano. W czasie lotu zauważyłem, że kurs różni się o 20° od zamierzonego. Nie przejmowałem się tym, bo każdy pilot sam kompasował sobie busole i sądziłem, że popełniłem omyłkę. Lecieliśmy na wysokości 17 tys. stóp nad chmurami i czułem się trochę senny, będąc na tej wysokości bez tlenu. Przez rzednące chmury dostrzegłem w dole rzekę i jakby most. Senność od razu ustąpiła: wiele razy latałem tą trasą, a mostu na rzece nigdy nie widziałem. Okazało się, że to nie ja się pomyliłem, tylko nasz dowódca, który prowadził cały konwój w złym kierunku. Chmury były już rzadsze i widać było ziemię. Poprowadziłem na mapie linię, różniącą się o 20° od zamierzonego kursu, i mniej więcej zorientowałem się, gdzie jesteśmy. Nie mieliśmy łączności radiowej między sobą. Otworzyłemabinę, podleciałem blisko do samolotu dowódcy i pokazałem mu ręką, żeby za mną leciał. Zrozumiał, o co chodzi. Wziąłem kurs z poprawką na Kano. Leciał za mną około 10 minut, a potem zostawił mnie i poleciał z całym konwojem w złym kierunku.

Leciałem sam, mając nadzieję, że trafię do Kano i że wystarczy mi benzyny, której już było bardzo mało. Ostatni raz spojrzałem na samolot dowódcy i ku memu zdziwieniu zauważyłem, że wypuścił podwozie. W tej samej chwili zobaczyłem nowo wybudowaną asfaltową drogę, której nie było na mapie. Zorientowałem się, że dowódca chce lądować na tej drodze. Zawróciłem, by zobaczyć, co będzie dalej. Wylądował, ale silników nie wyłączył.

Widzę, że kabina jest otwarta, dookoła wielu Murzynów, razem z pilotem oglądają mapę. Patrzę, jak dowódca ustawia samolot na środku drogi, rusza. Samolot nabiera szybkości; już ma się oderwać od ziemi, gdy lewe koło stacza się z asfaltu. Samolot raptownie skręca w lewo, odrywając się od ziemi i śmigłami tnąc krzaki. Wstrzymałem oddech, pewien, że się rozbije.

Ale doleciał razem z nami do Kano. Była tam olbrzymia baza zaopatrzeniowa dla lotnictwa. Pogięte przy starcie śmigło udało się wymienić.

Z Kano poleciliśmy do Maiduguri, a potem do El Gemein. Lotu z El Gemein do El Fasser o mało nie przypląciłem życiem. Lecieliśmy na wysokości od 16 do 18 tys. stóp. Dookoła kumulusy,

wyglądające jak góry. Staraliśmy się omijać chmury, w miarę możliwości trzymając się kursu. Leciałem w konwoju jako trzeci. Nagle zobaczyłem, że samolot lidera robi nagły skręt w prawo, by uniknąć wpadnięcia w chmurę. Moją pierwszą myślą było, by polecieć wyżej nad chmury, odłączając się od konwoju. Potem pomyślałem, że lepiej trzymać się konwoju, bo lotnisko było w górach, i gdybym zboczył z kursu, mógłbym go nie znaleźć. Podjąłem decyzję w ułamkach sekundy, nie było czasu na dłuższe zastanawianie się. Lecąc za liderem, wpadłem w chmurę. Chcąc jak najszybciej się z niej wydostać, pchnąłem drążek od siebie, żeby nabrać wysokości, i wtedy wpadłem w korkociąg. Pomyślałem – może wyskoczyć? Każdy samolot był zaopatrzony w wodę na wypadek przymusowego lądowania, ponadto w każdy lot zabierałem ze sobą rewolwer, amunicję, kompas, szkło powiększające (do zapalenia ognia), tabletki przeciw malarii i biskwity. Wodę w metalowej butli trzymałem z prawej strony, ale teraz jej tam nie było, poleciała do środka kadłuba. Bez wody nie skacze – pomyślałem. Zresztą i tak pewnie nie dałbym rady otworzyć kabiny, gdyż wisząc na pasach w korkociągu, naciskałem plecami górną jej część. Samolot się trząsł, leciałem w dół. Kiedy wypadłem z chmury, dałem kontra stery z myślą, że albo wyjdę z korkociągu, albo samolot rozleci się w kawałki. Nie miałem innego wyjścia. Samolot zatrzęsł się i raptownie przestał się kręcić.

Znowu byłem w chmurach, leciałem na wyczucie, nabierałem wysokości, zrobiło się jaśniej, wyszedłem z chmur prawie pionowo. Samolot się chwiał w prawo i w lewo; dałem delikatnie drążek od siebie, żeby nabrać szybkości. Znowu wpadłem w korkociąg. Szybko otworzyłemabinę, odpiąłem pasy i wychyliłem się do połowy, chcąc wyskoczyć z samolotu. Wtedy doznałem dziwnego uczucia, jakby ktoś mnie trzymał za ramiona i mówił: siedź w kabinie, nie skacz ze spadochronem. Przestałem patrzeć na wysokościomierz; spojrzałem na zewnątrz kabiny. To było przerażające! Olbrzymia okrągła ziemia leciała ku mnie z prędkością pocisku, a mój samolot jakby stał w miejscu. Nie miałem czasu pomyśleć, że to już koniec – dałem kontra stery i wyprowadziłem samolot z korkociągu. Z przerażenia ściągnąłem drążek z całej siły na siebie, żeby uniknąć uderzenia w ziemię. Straciłem świadomość, nie wiem na jak długo. Gdy ją odzyskałem, stwierdziłem, że lecę w chmurach, a obie ręce mam na kolanach. Chciałem chwycić drążek prawą ręką i nie mogłem, ręka była jak sparaliżowana, spróbowałem lewą – to samo. Po pewnym czasie udało mi się przesunąć rękę po kolanie i chwycić drążek. Leciałem w chmurach z szybkością ok. 150 mil na godzinę; zmniejszyłem szybkość do 120 mil z myślą, że gdy uderzę w górę, to z mniejszą siłą. Wyleciałem z chmur, o mało nie uderzając prawym skrzydłem w górę. Teraz leciałem już nad chmurami. Nie wiedziałem, gdzie jestem. Po obejrzeniu mapy stwierdziłem, że powinna być pode mną droga, którą ciągną karawany wielbłądów. Po pewnym czasie dostrzegłem na ziemi coś, co mogło być zarówno drogą, jak i wyschniętą rzeką. Lot trwał już ponad 4 godziny, benzyna się kończyła.

Doleciałem do El Fasser na resztkach benzyny. Major Gibson chwycił mnie w ramiona z radości. – Już wysłałem sygnał, że zginąłeś – powiedział.

Następnego dnia odlecieliśmy do Chartumu, stolicy Sudanu.

Wierzę mocno, że to nie ja, a opatrność boska prowadziła wtedy mój samolot.

Gdy dziś przeglądam moją książkę lotów, przypominają mi się różne inne wydarzenia, które działy się ponad pięćdziesiąt lat temu. Były to sytuacje czasem zabawne, częściej – niebezpieczne.

Ale ze wszystkich moich lotów wyszedłem cało.

PIERWSZE SPOTKANIE Z AFRYKĄ

Walter Brachmański

Gdy zostałem skierowany do Afryki, wróciłem myślą do czasów szkolnych i lektury *W pustyni i w puszczy*. Oto będę miał okazję latać tam i zwiedzić ten tajemniczy Czarny Kontynent!

Po dwóch tygodniach podróży po Atlantyku w konwoju jedenastu statków wojennych otaczających dziewięć statków handlowych zawiniliśmy do portu Freetown w Sierra Leone. Było nas jedenastu pilotów Polaków na pomocniczym krążowniku „Rampura”. Po długich prośbach dowódca pozwolił nam opuścić konwój na 3 godziny i zwiedzić miasto.

Otoczyła nas gromada mieszkańców i chodziła za nami po całym mieście.

Następnego dnia konwój opuścił Freetown i skierował się na pełny Atlantyk do Takoradi na Złotym Wybrzeżu.

Czekając w Takoradi na transport powietrzny do Kairu, koniecznie chcieliśmy zobaczyć głębie Afryki, a nie siedzieć na kwaterze. Pewnego dnia czterech z nas postanowiło zwiedzić wioskę murzyńską. Uzbrojeni w pistolety i zaopatrzeni w cukierki, poszliśmy ścieżką przez dżunglę, przygotowani na spotkanie z małpami, lwami, tygrysami, słoniami, a także na ewentualne ataki tubylców.

Idziemy i idziemy wąską ścieżką, a tu nic, cisza, gęste zarośla z obu stron. Trwa to dość długo, może 45 minut lub godzinę, nagle słyszemy dalekie bicie bębenków. Bębny biją głośniejsze i wreszcie dochodzimy do wioski. Na placu w środku wsi kilkunastu młodych mężczyzn gra na bębenkach, a paru z nich tańczy. Natychmiast otacza nas gromada nagich dzieci i dorosłych. Pytamy o szefa rządzącego tą wioską. Gdy się zjawia, po krótkiej rozmowie pokazuje nam całą wioskę. Jesteśmy zdumieni prymitywnym poziomem życia tubylców. Ale oni są szczęśliwi, uśmiechnięci, zadowoleni.

Wracając do bazy tą samą ścieżką, usłyszeliśmy za sobą szmer w zaroślach, jakby skradał się jakiś zwierz. Stańliśmy, słuchamy – cisza. Idziemy dalej krętą ścieżką. Po chwili znowu słyszemy szelest, ale już po drugiej stronie ścieżki. Powtórzyło się to parę razy. Byliśmy przekonani, że to lew. Trzymamy pistolety w rękach, gotowi do walki z tym lwem. Za następnym zakrętem ścieżki wybuchnęliśmy śmiechem. Tuż przy ścieżce stała w zaroślach młoda, do pasa obnażona Murzynka, śmiejąc się do nas buzią pełną białych zębów.

O święta naiwności młodzieńcza!

Zadowoleni z naszej wyprawy w serce Czarnej Kontynentu wróciliśmy na lotnisko, czekając na lot do Lagos, Kano, Maiduguri, Chartumu, Luksoru i Kairu.

SKAŁA ZŁEGO DUCHA

Bolesław Wierzbowski

Nasza przygoda na rzece Niger zdarzyła się już bardzo dawno, ale wciąż mam w oczach rotmistrza Rylkego, stojącego wysoko na skale, naciągającego sobie oburącz na uszy duży, tropikalny kapelusz. Tak jak stał – w butach, koszuli i szortach, chciał skakać w dół do głębokiego, wolno płynącego Nigru. Rotmistrz Rylke był znanym jeźdźcem, który w 1936 roku brał udział w Olimpiadzie w Berlinie. Tym razem znowu skakał, ale już bez konia.

Te wypadki rozgrywały się gdzieś w marcu 1942 roku. Nigeria była wtedy jedną z brytyjskich kolonii w Zachodniej Afryce. Podczas tych pierwszych lat wojny siły państw centralnych wciąż wzrastały, a na Dalekim Wschodzie potęga militarna Japonii zaczęła coraz bardziej zagrażać brytyjskim interesom w tamtych rejonach. Wtedy to zaistniała bezwzględna i gwałtowna potrzeba rozbudowy alianckich sił lądowych.

Afryka Zachodnia dysponowała bardzo dużymi zasobami ludzkimi, które jednak trzeba było zorganizować i jak najszybciej wyszkolić do walki. Churchill od razu zdał sobie sprawę z braku kadr instruktorskich oraz ludzi na stanowiska dowódców plutonów i kompanii. Tymczasem w jednostkach polskich w Szkocji było bardzo wielu młodych, wyszkolonych oficerów, którzy mogli być wykorzystani do tego celu.

Churchill szybko porozumiał się z gen. Sikorskim, a ten rozkazem z 11.VII. 1941 r. podał do wiadomości wszystkich jednostek polskich w Szkocji o naborze do służb w oddziałach kolonialnych Afryki.

Zgłosiłem się bez namysłu. Zdawałem sobie sprawę, że w ogóle będzie trwała długo, nie chciałem spędzać tych lat w monotonii ćwiczeń w Szkocji, kiedy nadarzała się okazja przeżycia takiej przygody. Po badaniach lekarskich i stosunkowo łatwym egzaminie z języka angielskiego zostało przyjętych do służby liniowej 250 oficerów różnych broni i 23 lekarzy.

Nasz wyjazd do Afryki Zachodniej zależał całkowicie od transportów morskich, które płynąc na południe, musiały znaleźć się bliżej wybrzeża Afryki, aby nas tam wysadzić. Niemcy bardzo intensywnie atakowali wszystkie konwoje idące na zachód do Stanów Zjednoczonych, na południe do Afryki i dalej na Wschód. Niemieckie łodzie podwodne posiadały bazy w różnych portach, przede wszystkim we Francji – stąd bowiem miały w dogodnym zasięgu wszystkie konwoje. Atakowały grupami i to w nocy. W ciągu dnia konwoje były z kolei narażone na ataki z powietrza.

Czekając w Londynie na transport, dostaliśmy minimum tropikalnego wyposażenia: buty, owijacze, hełmy tropikalne. Hełmu nigdy nie używałem, bo później w Afryce wszyscy nosiliśmy tzw. slouch-hats – australijskie kapelusze tropikalne z szerokim rondem, z lewej strony uniesionym w górę. Te slouch-hats były lekkie, wygodne i doskonale osłaniały głowy przed ostrym, afrykańskim słońcem. Dostaliśmy również polowe łóżka i siatki przeciwmoskitowe oraz brezentowe składane balie do kąpieli.

Wśród Polaków gotujących się do wyjazdu było nas siedmiu kawalerzystów: rtm. A. Rylke i por. Rostworowski z 14 Pułku Ułanów (znałem go już z korpusu kadetów ze Lwowa), por. Ciośniński (23 p.uł.), bardzo miły, spokojny, starszy o kilka lat ode mnie kolega z Grudziądza, oraz oficerowie rezerwy – ppor. Kimont z 2 p.uł., ziemianin z Kresów, ppor. Z. Misiewicz (1 p.szwol.), też ziemianin, ale z Kujaw, ppor. W. Kłosiński (4 p.uł.), no i ja.

Bombardowanie Londynu trwało ciągle, w większym lub mniejszym nasileniu.

Gdzieś pod koniec listopada zostaliśmy załadowani na pociąg do Liverpoolu. Tam czekał już na

nas okręt s/s „Abosso” linii obsługującej przed wojną porty Afryki Zachodniej; dalej pływał po tej samej trasie, szybko i dobrze. Został później zatopiony przez Niemców. Na okręcie były nawet kobiety, bo płynął z nami szpital wojenny, który miał się gdzieś po drodze wyładować. To były ostatnie białe kobiety, jakie miałem widzieć przez najbliższe dwa lata. Klimat Afryki Zachodniej był bardzo niezdrowy i dlatego nie zabierano żon.

Przed wyjazdem starałem się zaszczepić przeciwko wszystkim możliwym chorobom tropikalnym; ostatni zastrzyk położył mnie już naprawdę i poważnie osłabił.

Wypluwając z Liverpoolu na Morze Irlandzkie, byliśmy wciąż w strefie dobrze kontrolowanej przez lotnictwo i flotę brytyjską. Nasz konwój formował się gdzieś na wysokości portu Gourrock, między północną Irlandią a Szkocją. Ruch okrętów odbywał się w nocy, bez żadnych świateł; obowiązywał tutaj sumiennie przestrzegany nakaz zaciemniania. Dopiero rano, kiedy wyszedłem na pokład, mogłem się zorientować, jak wielki był nasz konwój. Gdzie okiem sięgnąć, wszędzie widać było okręty płynące z tą samą prędkością w przepisowej odległości i w tym samym kierunku. Na horyzoncie pojawiały się pojedyncze kontrtorpedowce, które jak psy owczarskie pilnowały konwoju z jednej strony i zarazem tworzyły osłonę przed łodziami podwodnymi. Nasz konwój, tak jak i inne, płynął zawsze zygzakiem: co pewien czas nagle wszystkie okręty jednocześnie zmieniały kierunek. Na nas, wtedy zupełnych laikach, jeśli szło o wojnę morską ta dyscyplina ruchu robiła naprawdę imponujące wrażenie i wzmocniła ufność w siłę i potęgę Royal Navy.

Ostatni tropikalny zastrzyk wciąż na mnie działał i miałem gorączkę, kiedy drugiej nocy ogłoszono alarm, że łodzie podwodne atakują nasz konwój. Gdy w końcu wstałem z łóżka, niebezpieczeństwo już minęło i mogłem się znowu położyć.

W ciągu dnia życie na okręcie było raczej spokojne. Mieliśmy wygodne kabiny, ja dalnia funkcjonowała też jak za czasów pokojowych: były srebra, kryształy i śnieżne obrusy, ubrana na czarno obsługa podawała do stołów szybko i starannie, a menu wyglądało tak jak przed wojną. Apetyty nam dopisywały, jedliśmy jakby na zapas. Bary były zawsze otwarte i dobrze zaopatrzone, ale nikt nie nadużywał tej okazji; może dopiero później, kiedy wpłynęliśmy w strefę tropikalną, a piwo nabrało dla nas specjalnego smaku.

Minąwszy Zatokę Biskajską i potem Portugalię, zostawiliśmy za sobą europejską zimę. Pojawiły się latające ryby i stada delfinów, które płynęły obok okrętu, wyskakując raz po raz nad wodę, jakby chciały nas zabawić. Były to bardzo szybkie i mądre stworzenia; przyglądaliśmy się im z przyjemnością i z podziwem.

Widok pojedynczych mew wskazywał, że ląd był coraz bliżej. Jednocześnie zaczęliśmy odczuwać pierwsze tropikalne temperatury; można już było włożyć szorty i koszule z krótkimi rękawami. Te szorty sięgały gdzieś do połowy łydek i później dobrze osłaniały kolana przed wysoką afrykańską trawą, która nieprzyjemnie cięła skórę. Miały jednak pod kolanami guziki, aby można było podwinąć je wyżej.

W upale obchodziliśmy święta Bożego Narodzenia. Urządziliśmy sobie prywatną polską Wigilię, bo w jadalni, angielskim zwyczajem, podano na uroczysty obiad pieczonego indyka i tradycyjny deser – Christmas Pudding, do którego nigdy nie potrafiłem wykrzesać w sobie entuzjazmu. Zarówno ja, jak i moi koledzy myśleliśmy sobie, że znacznie milej byłoby nam siedzieć w ten wieczór z rodzinami przy stole, jedząc naszą tradycyjną kolację wigilijną z rybami i barszczem.

Zaraz po świętach zobaczyliśmy po raz pierwszy afrykański ląd. Nad ranem dopłynęliśmy do portu Takoradi na Złotym Wybrzeżu. Zatrzymaliśmy się stosunkowo blisko brzegu, aby wysadzić na ląd część pasażerów. Wsiadali oni wprost do łódek, bo innego sposobu nie było, a my patrzyliśmy z daleka na ten Czarny Ląd, myśląc, co nas tam czeka. Ale żaden z nas, Polaków, wtedy jeszcze tam

nie pozostał. Tego samego dnia popłynęliśmy dalej do głównego portu Złotego Wybrzeża – Akry. Tam mogliśmy już wysiąść na ląd. Z pokładu spuszczano nas w skrzyni po czterech wprost do łodzi, a potem łodzią z czarnymi wioślarzami płynęliśmy do brzegu.

Pierwsze wrażenie – to przede wszystkim upał. Słońce, stojące jakby wprost nad głowami, paliło niesamowicie. Widzieliśmy piaszczystą plażę, a wzdłuż niej – drogę prowadzącą do miasta. Drogą szło mnóstwo tubylców, przede wszystkim kobiet, wędrujących na jarmark z tobołkami na głowach. Tłok, pył i niemożliwy upał bardzo szybko zniechęciły nas do dalszego oglądania Afryki i zateśkniliśmy za wygodami naszego okrętu.

Na statku było radio, mogliśmy więc słuchać wiadomości ze świata. Codziennie rano pojawiały się też biuletyny z wiadomościami ze wszystkich frontów wojny, a kiedy działo się coś naprawdę nadzwyczajnego, wiadomość szła błyskawicą po całym okręcie. Tak też było, kiedy Japończycy niespodziewanie zaatakowali flotę amerykańską w Pearl Harbour. Wiadomość wywołała prawie taki sam efekt, jakby to w nas uderzyła bomba. Zdawaliśmy sobie sprawę, że wojna stała się już wtedy naprawdę wojną światową, że jej działania obejmą cały Daleki Wschód i że uczestnictwo nas, Polaków, w rozbudowie sił lądowych w Afryce Zachodniej stawia nas w obliczu walki z Japończykami, jeżeli zaistnieje konieczność.

Minęło jednak sporo czasu, bo blisko dwa lata, zanim nasze jednostki znalazły się w drodze do Birmy na front japoński.

Tymczasem płynęliśmy dalej, aby w kilka dni później wylądować w Lagos. Gdy tylko znaleźliśmy się w porcie, na okręcie pojawiło się kilku oficerów brytyjskich z instrukcjami i z liczbowymi przydziałami dla nas. Usłyszawszy, że jest zapotrzebowanie na siedmiu oficerów do któregoś z batalionów w głębi lądu, zgłosiliśmy się wszyscy razem, i w ten sposób siedmiu wymienionych wcześniej polskich oficerów kawalerii znalazło się razem w 3 batalionie Nigeria Regiment w Ilorin, w środkowej Nigerii.

Nie wiedzieliśmy zupełnie, gdzie jest ta miejscowość, bo mapy nie było; powiedziano nam, że mamy jechać koleją, że podróż będzie trwała dzień i noc, a na drugi dzień będziemy na miejscu.

Pociąg toczył się raczej wolno i mieliśmy czas, by podsumować nasze pierwsze wrażenia i emocje z tropikalnej Afryki. Był wielki upał, duszno, niebo zupełnie bez chmur, słońce wysoko na głowami paliło niesamowicie. Pierwszego dnia jechaliśmy przez wysoki las, podszyty gęstymi krzakami; na drugi dzień las zaczął się powoli przerzedzać, a drzewa były jakby mniejsze, dalej rosły gęste krzaki, miejscami widać było już wysoką trawę. Pociąg był bardzo dobrze utrzymany, drogi i mosty też były w dobrym stanie, na dworcach kłębiły się tłumy ludzi, kobiety sprzedawały owoce.

Na drugi dzień dojechaliśmy do Ilorinu. Nasze bagaże zabrała ciężarówka, a my od razu ruszyliśmy do koszar, znajdujących się niedaleko za miastem. Były to niskie baraki, ustawione w kwadrat wokół placu zbiórki i musztry. Dowódca batalionu nazywał się mjr Webb, adiutant zaś – kpt. Cousins; niedługo potem został dowódcą mojej kompanii. Jak się później zorientowałem, tylko dowódca batalionu był oficerem zawodowym; resztę oficerów stanowili ochotnicy, niemal wszyscy z Rodezji; tak samo podoficerowie. Zaraz dostaliśmy przydziały do kompanii; ja – do „D” Company. Dowódcą kompanii był kpt. Stern. Zapowiedział, że codziennie rano będzie 15 minut gimnastyki, a potem śniadanie i normalne zajęcia.

Nasi czarni żołnierze byli rekrutowani z północnej części Nigerii. Mówili tylko w hausa, głównym języku Afryki Zachodniej. Dlatego też już od pierwszej chwili musieliśmy się go uczyć na specjalnie organizowanych lekcjach. Jeszcze teraz pamiętam pytanie: *Ka j i ko hausa, ko? Ko babu?* (Czy rozumiesz język hausa?)

Zaraz w pierwszym dniu kpt. Cousins powiedział mi, jak ważny jest uprzejmy stosunek białych do

czarnych i że trzeba się zawsze wzajemnie pozdrawiać; spotykając się na drodze lub w pracy, należy powiedzieć: *Sannu aboki!* (Pozdrawiam cię przyjacielu!)

Kpt. Cousins przed wojną pracował w Nigerii jako urzędnik oświatowy w administracji kolonialnej. Był bardzo oddany swojej pracy i starał się zawsze podnosić poziom wykształcenia miejscowych ludzi.

Odbywaliśmy normalne szkolenie w ramach drużyny, plutonu i kompanii, w tym ćwiczenia bojowe w buszu, bez względu na pogodę. Zabieraliśmy zawsze ze sobą składane polowe łóżka i moskitiery, ale kiedy padał deszcz, żadne liście bananowe nie pomagały i wszędzie było mokro.

Raz na tydzień mieliśmy siedmiogodzinne marsze w pełnym uzbrojeniu. Nigdy nie lubiłem piwa, ale po takim marszu piłem je z największą przyjemnością. Zaraz po powrocie z marszu szliśmy na nasze kwatery, gdzie kilka butelek już czekało w brezentowym kubku i kiedy mój czarny ordynans zdejmował mi z nóg buty i owijacze, ja już piłem duszkiem pierwszą szklanekę, a pot lał się ze mnie ciurkiem. Cóż to była za przyjemność!

Dostawy często zawodziły, bo Niemcy topili okręty. Brak piwa stanowił wielką tragedię dla naszych rodezyjskich kolegów, bo oni to piwo kochali. Dla nas, Polaków, normalny przydział był właściwie za duży, więc bez żalu mogliśmy im oddać.

Wieczorami przy księżycu, pijąc piwo, opowiadali nam o swoim życiu w Rodezji. Misiewicz już wtedy zdecydował, że tam właśnie osiedli się po wojnie. Był zapalonym myśliwym i perspektywa polowań na słonie, lamparty, lwy i antylopy stanowiła dla niego magnes, któremu nie potrafił się oprzeć. I rzeczywiście – tam się po wojnie osiedlił, dorobił pięknej farmy tytoniowej, założył rodzinę i mógł sobie dalej żyć szczęśliwie. Jednak przy tej pracy i polowaniach zaniedbał rodzinę i swoje zdrowie, w końcu zmarł na serce.

Gdzieś w kwietniu 1942 roku cała nasza nigeryjska brygada została nagle przetrzucona do Sierra Leone. Zapowiadała się inwazja na Afrykę Północną; nie wiadomo było, jakie stanowisko zajmie i po czyjej stronie opowie się Francja okupowana przez Niemców. Nasza brygada miała brać udział w tych działaniach, uderzając z Sierra Leone na północ, na Gwineę Francuską. Transportowano nas do Sierra Leone francuskim statkiem s/s „Cuba”. Po tygodniu podróży dopłynęliśmy do portu Freetown. Załadowaliśmy się do pociągów i pojechaliśmy do nowego miejsca postoju, niemal na zbiegu granic Gwinei Francuskiej i Liberii. Koszary przypominały te, które mieliśmy w Nigerii, a nasze kwatery oficerskie były wcale wygodne.

W roku 1942 całe Morze Śródziemne było w rękach Niemców, Włochów i jakże niepewnych Francuzów. Wszystkie transporty morskie idące na wschód zamiast płynąć najszybszą i najkrótszą drogą przez Kanał Sueski, musiały okrążyć całą Afrykę.

Kiedy nastąpiła inwazja na Afrykę Północną, Francuzi, na szczęście, bardzo szybko opowiedzieli się po stronie aliantów i wtedy Gwinea stała się dla nas krajem sprzymierzonym, a perspektywa walk w Afryce odpadła. Nim jednak do tego doszło, chodziłem ze swoim plutonem na patrole wzdłuż granicy z Gwineą, co dało mi możliwość lepszego poznania tej bardziej prymitywnej, dziewiczej Afryki. Trzeba było iść przez wysoki i gęsty busz, prawdopodobnie jeszcze nie tknięty nogą białego człowieka, gdzie tylko wrzaskliwe małpy, wysoko w gałęziach, dotrzymywały nam towarzystwa.

Jeszcze teraz ciarki mi chodzą po plecach, kiedy sobie przypomnę, jak kiedyś, idąc na czele plutonu, musiałem przejść przez głęboką rzekę. Woda była stęchła, brudna i pełna jakichś tropikalnych stworzeń. Czulem, że gdybym do niej wpadł, to już o własnych siłach chyba nigdy bym się z niej nie wydostał. Nie było żadnego mostu, tylko bardzo śliski, ale dostatecznie szeroki pień, po którym, z zachowaniem równowagi, można było przejść na drugą stronę rzeki. Nie pozostawało nic innego jak iść i dać przykład żołnierzom. Poszedłem pierwszy z duszą na ramieniu; szczęśliwie mi

się udało. Moje wojsko też przeszło bez wypadku!

Podczas tych przemarszów kupowałem czasami żołnierzom kozę, którą oni z miejsca zabijali, oprawiali, piekli na ognisku i całą jedli, nawet bez soli.

Kiedyś, jeszcze w Szkocji, zaraz po naszym zgłoszeniu się do służby w armii brytyjskiej pewien Polak zrobił nam pogadankę o tropikalnej Afryce Zachodniej, w której był kiedyś. Mówił z sentymentem o ludziach i opowiadał o warunkach, w jakich tam się znajdziemy. Na samym początku powiedział o szczególnej nazwie tego rejonu Afryki: „grób białego człowieka”. Jednak pogadankę zakończył powiedzeniem: „Afryka woła!”, i wyjaśnił, że ład ten ma w sobie jakiś magnetyzm i że potem znowu będziemy chcieli tam wrócić. Tak rzeczywiście się stało, zarówno ze mną, jak i z wieloma innymi.

Kiedy zgłaszaliśmy się do służby w Afryce, medycyna tropikalna nie stała jeszcze na zbyt wysokim poziomie. Niektóre choroby, na przykład malarię czy dyzenterię, lekarze batalionowi leczyli skutecznie i po kilku dniach wracaliśmy do normalnej pracy. Ale innych chorób, na przykład black water fever (nagłej choroby nerek) w tym czasie jeszcze nie potrafili leczyć. Pamiętam, że w dniu, kiedy meldowaliśmy się w batalionie, jeden z oficerów zapadł nagle na tę chorobę i lekarz tej samej nocy odesłał go sanitarką do odległego o ponad 100 km szpitala w Abeokucie. Wkrótce potem oficer już nie żył. Późniejsze doświadczenia pokazały, że jedyny sposób leczenia polegał na pozostawieniu pacjenta w absolutnym spokoju i podawaniu mu dużej ilości płynów do picia. Kiedy indziej u naszego kolegi z batalionu, kpt. Jerzego Rostworowskiego, podczas urlopu w Londynie wystąpiły nagle objawy śpiączki (choroby przenoszonej przez muchę tse-tse), której jeszcze wtedy nie umiano leczyć. Na szczęście, właśnie wtedy odkryto sposób terapii, ale szpital nie brał odpowiedzialności za przebieg leczenia. Kapitan Rostworowski jednak wrócił do zdrowia, a później, jako major w dywizji spadochronowej, brał udział w walkach pod Arnhem.

Inny z Polaków, por. Bochenek, w kilka miesięcy po naszym przyjeździe zmarł na żółtą febrę. Pamiętam, że zaraz po tym wypadku przyleciał samolot ze świeżą szczepionką i wszyscy musieliśmy na nowo poddać się szczepieniom.

Opiekę medyczną mieliśmy na wysokim poziomie i lekarze robili co mogli, aby nam zapewnić możliwie zdrowe warunki. Aby ustrzec się przed malarią, każdy z nas codziennie musiał zażywać chininę. Kiedy Japończycy zdobyli Malaje – jedyne źródło tego lekarstwa zostało odcięte, a nasze zapasy się wyczerpały. Anglicy przysłali nam wówczas inne lekarstwo – mepakrynę, które wtedy już było wypróbowane i które doskonale chininę zastąpiło.

Określenie „grób białego człowieka” mogło kiedyś być uzasadnione, gdy medycyna tropikalna była jeszcze w powijakach, a choroby zdarzały się często i nie było na miejscu lekarzy. Dlatego białym przysługiwał sześciotygodniowy urlop w Anglii lub w południowej Afryce po 18 miesiącach ciągłej służby.

W tym rejonie Afryki Zachodniej nie było słońi ani lwów. Były natomiast całe masy skorpionów, tarantuli i dużych afrykańskich stonóg, a węże naprawdę napędzały strachu żołnierzom.

Nasi Rodezyjczycy robili zawsze kawały ze skorpionami. Takim nowym jak my posyłali na przykład skorpiona w kopercie. Ja też, zaraz w pierwszym dniu po zameldowaniu się w kompanii, zobaczyłem na biurku dużą urzędową kopertę ze swoim nazwiskiem. Wziąłem ją do ręki i wyczułem w niej coś żywego. Domyśliłem się, że ktoś chciał mi zrobić kawał i koperty już nie otworzyłem.

Kiedyś znowu, wracając na kwaterę późną nocą otworzyłem drzwi, zapaliłem światło i zobaczyłem pod klamką tarantulę wielkości dużej dłoni. Wziąłem laskę i rąbnąłem w nią; spadła na ziemię i przestała się ruszać.

W pokojach trzeba było zawsze uważać na wielkie stonogi, bo te w dzień i w nocy chodziły po

podłódze. Łóżka były otoczone moskitierami, więc spaliliśmy zupełnie spokojnie.

Od początku naszego pobytu na Czarnym Łądzie szukaliśmy wrażeń. Jeszcze w Ilorinie ktoś przypomniał sobie, że około 100 km na północ od nas płynie jedna z największych afrykańskich rzek – Niger. Postanowiliśmy w najbliższą niedzielę wziąć ciężarówkę i z bliska zobaczyć tę sławną rzekę. Musieliśmy dojechać do miejscowości Jebba, bo tylko tam był most i dało się przejechać na drugą stronę. Ilorin leży w środkowej Nigerii, gdzie już można było zauważyć wyraźną zmianę w krajobrazie. Kończyły się wysokie drzewa i bardzo gęste poszycie, nie słyszało się już wrzaskliwych małp. Tu drzewa były niższe i rzadsze, a wszędzie rosła wysoka afrykańska trawa. Było też coraz bardziej gorąco, słońce wprost nad nami paliło niesamowicie.

Dojeżdżając do Nigru i potem zaraz do mostu w Jebbie, zobaczyliśmy na samym środku szerokiej rzeki, tuż przed mostem, wyspę, a na niej – wysoko sterczącą, prawie pionową i lekko zakrzywioną u podstawy skałę. Przekraczając most, ciągle mieliśmy ją przed oczami; widać było rosnące na niej pojedyncze krzaki. Po drugiej stronie rzeki było już miasto – nieliczne, rzadko rozrzucone parterowe domy, a między nimi drzewa, na których siedziały duże, afrykańskie sępy, leniwie obserwujące to, co działo się poniżej. Także po drodze i obok niej chodziły te ptaki wielkości dużego indyka, grzebiąc w pyłe i piasku.

Zatrzymaliśmy ciężarówkę w cieniu, aby przedyskutować, co robić dalej. Skała na środku rzeki ciągle nas intrygowała; ktoś rzucił pomysł, by popłynąć do niej łódkami i obejrzeć ją z bliska. Otoczyła nas gromada tubylców; byliśmy dla nich równie interesujący jak oni dla nas. Mało kto przecież przyjeżdżał, aby zobaczyć ich miasto i rzekę.

Pytaliśmy o łódki, mówiąc, że chcemy obejrzeć z bliska skałę i popłynąć trochę w górę rzeki, by zobaczyć krokodyle. Por. Misiewicz miał ze sobą sztucer grubego kalibru, który kupił przed wyjazdem w Londynie, marząc o polowaniach w Afryce. Tubylcy z chęcią chcieli nas zabrać na swoje łódki i popłynąć w górę rzeki, ale wyraźnie nie wykazywali entuzjazmu, gdy mówiliśmy o lądowaniu na wyspie ze skałą. Powiedzieli nam, że to jest Ju-Ju Rock i że oni boją się prowokować Ju-Ju. Ludzie w Afryce Zachodniej byli bardzo przesądni, wierzyli w nadprzyrodzoną moc prymitywnych drewnianych bożków czy amuletów noszonych na szyi. Ju-Ju z jednej strony miało ich osłaniać przed złem, a z drugiej – grozić im jakimś nieokreślonym niebezpieczeństwem. Ale pieniądze okazały się skuteczną zachętą: dwie łódki miały popłynąć wprost do wyspy, a dwie w górę rzeki.

Dla mnie wyspa nie stanowiła specjalnej atrakcji, wolałem popłynąć w górę rzeki i popatrzeć, jak Misiewicz poluje na krokodyle, które powinny być gdzieś tam wygrzewać się na piaskach w słońcu. Chciał też coś ciekawego sfotografować. Por. Kimont i Kłosiński mieli popłynąć z nami. Rtm. Rylke, por. Rostworowski, kpt. Rex Willmore i Stevenson zdecydowali się na rozpoznanie wyspy i samej skały.

Tymczasem pojawił się koło nas jakiś biały misjonarz. Słyszając, że kilku z nas chce się wyprawić na szczyt Ju-Ju Rock, bardzo poważnie prosił, aby tego nie robić, bo dla czarnych wyprawa na skałę byłaby swego rodzaju świętokradztwem. Koledzy jednak nie dali się przekonać i uparli się, aby skałę z bliska zobaczyć i dowieść, że nie ma tam żadnego Ju-Ju.

Były cztery łodzie, każda z czarnym wioślarzem stojącym z przodu, wsiedliśmy po dwóch. Niger w rejonie Jebby płynął bardzo wolno, więc nawet pod prąd posuwaliśmy się dość szybko. Kłosiński i ja siedzieliśmy na dnie łódki; przed nami, dość daleko, płynął Kimont z Misiewiczem. Tymczasem Rylke, Rostworowski, Rex Willmore i Stevenson już wylądowali na wyspie i zaczęli się wspinać po skale. My zaś, płynąc obok wyspy, zobaczyliśmy, że skała była bardzo stroma i trudna do wspinaczki. Minęliśmy wyspę i staraliśmy się zbliżyć do Kimonta i Misiewicza, bo ci zaczęli się już od nas

oddalać. Nagle, gdy byliśmy już około 50 m za wyspą, usłyszeliśmy za sobą głośny krzyk: *help!* I jeszcze raz, coraz rozpaczliwiej żądający pomocy krzyk: *heelp!* Natychmiast zawróciliśmy i w największym pośpiechu zbliżaliśmy się do skały. Nie wiedzieliśmy, co tam właściwie się stało. Przecież na skale nie mogło być nic groźnego! Teraz już płynęliśmy z prądem wprost na wyspę. Będąc już niedaleko skały, zobaczyłem kapitana Stevensona, bez kapelusza, który jakby po omacku przedzierał się przez krzaki nad wodą. Zdążyłem zauważyć, że jego włosy zmieniły kolor. Był jasnym blondynem, a tutaj nagle kolor jego włosów stał się ciemnobrązowy.

To były pszczoły! Zaatakowały go pierwszego, a gdy starał się przed nimi uciec, spadł ze skały, rozbił okulary i kompletnie stracił orientację, pszczoły zaś wciąż chmarami szły na niego.

Nie zdążyliśmy jednak zbliżyć się do skały, bo nagle nasz wioślarz rzucił wiosło do wody i sam za nim skoczył. Kątem oka zdążyłem zauważyć rot. Rylkego, wysoko nad nami na skale, jak obiema rękami naciąga sobie na uszy ten szeroki, tropikalny kapelusz i gotuje się do skoku w głębokie i wolno płynące wody Nigru. Wtedy i nas opadły całe masy dzikich, afrykańskich, od wieków nie prowokowanych pszczoł, które jak japońscy kamikadze atakowały nas jednocześnie ze wszystkich stron. Ten atak pszczoł był tak nagły i niespodziewany, że na chwilę zapomniałem o wszystkim. Tymczasem nasza łódź, bez wioślarza, bez wiosła, sama dopłynęła do wyspy i tam się zatrzymała. Słysząc było krzyki. Domyślałem się, że to Rostworowski i Willmore też już skakali do wody. W tym czasie Kimont z Misiewiczem musieli być gdzieś blisko nich, ale ich wioślarz, zaatakowany przez pszczoły, także skoczył z wiosłem do wody, a ich łódka wylądowała zaraz obok nas.

Kimont, płynąc za nami, miał najlepszy obraz sytuacji i wiedząc, że trzeba się spieszyć, krzyknął do mnie i do Kłosińskiego, abyśmy pozostali na miejscu, a sam przeskoczył do łódki z wiosłem, wiosło z drugiej łódki rzucił Misiewiczowi; obaj, już dwiema łódkami, zawrócili, aby iść z pomocą Stevensonowi i innym, którzy byli gdzieś w załanych wodą krzakach. Pszczoły wciąż krążyły blisko nas, ale powoli zaczęły się uspokajać. Pozwoliły zbliżyć się i wciągnąć nieprzytomnego Stevensona do pierwszej łódki. W pośpiechu, w czasie ładowania się do drugiej łódki, nastąpiła katastrofa; łódka się przewróciła, a Misiewicz ze swym kosztownym sztucercem, z którego jeszcze nie strzelał, i z aparatem fotograficznym wpadł do wody. Sztucercer utonął, a zawieszony na szyi aparat zamókł i stał się bezużyteczny.

Potem już Kimont ze Stevensonem i Misiewicz z Rylkiem, Willmorem i Rostworowskim nie usiłowali wsiadać do łódki, tylko trzymając się jej rękami, dopłynęli na nasze miejsce lądowania. Teraz mogliśmy doprowadzić się do porządku i zorganizować powrót na drugą stronę rzeki. Szczęśliwie byliśmy wszyscy razem; nawet nasi wioślarze i wiosła się znalazły. Obawialiśmy się o nieprzytomnego Stevensona. Odstawiliśmy go, razem z Willmorem, pospiesznie do Jebby na drugą stronę Nigru, aby go jak najprędzej oddać pod opiekę lekarską. Okazało się, że był rzeczywiście w bardzo ciężkim stanie; cały opuchnięty, pszczoły miał we włosach, w nosie, uszach, po prostu wszędzie, gdzie tylko mogły się dostać.

Po udzieleniu mu pierwszej pomocy został przy najbliższej okazji odesłany do szpitala wojskowego do Abeokuty i tam go na szczęście uratowali. Wrócił całkowicie do zdrowia; po raz ostatni widziałem go w marcu 1943 roku, kiedy był adiutantem obozu tranzytowego we Freetown w Sierra Leone.

Misjonarz z Jebba miał słuszny żal do nas, że nie usłuchaliśmy jego próśb i perswazji, ponieważ teraz jego czarni podopieczni tym bardziej uwierzyli w potęgę Ju-Ju, a on będzie miał trudniejszą pracę misyjną.

Ale kto mógł się spodziewać, że skała Ju-Ju była jednym gigantycznym ulem z dzikimi afrykańskimi pszczołami?

WIECZNE ODPOCZYWANIE PILOTOM

Roman Hrycak

Nigeria znana jest polskim lotnikom z czasów wojny jako kraj ciekawy, ale i niebezpieczny. Mam kolegów, którzy transportowali samoloty z Takoradi poprzez Nigerię i Sudan do Egiptu. Prawie wszyscy chorowali na malarię, wielu zaś straciło życie przy sterach. Tak się złożyło, że dwóch Polaków kolejno zginęło koło lotniska w Oshogbo, oddalonego o 100 mil od Lagos. Obaj są pochowani na miejscowym cmentarzu. Kpt. Kulesza zginął w dniu 25.10.1941 r. w wieku 38 lat, a kpt. Pietrusiewicz w dniu 30.11.1941 r., mając 42 lata. Mimo dość zaawansowanego – jak na pilotów – wieku, zgłosili się w czasie wojny do niebezpiecznego zadania transportowania samolotów. Trzeba było pokonywać odległość kilku tysięcy mil, lecąc nad pustynią i dżunglą w różnych warunkach atmosferycznych. Każdy pilot musiał polegać na samym sobie.

Obok grobu kpt. Kuleszy pochowano dwóch innych członków załogi, nawigatora oraz radiooperatora. Prawdopodobnie lecieli na amerykańskim dwusilnikowym B25 i mieli prowadzić konwój. Słyszałem dwie wersje przyczyny katastrofy. Pierwsza, że nastąpiła awaria silnika przy starcie, a druga, że podchodzili do lądowania przy złej pogodzie i uderzyli o drzewo. Kpt. Pietrasiewicz leciał sam. Samolot spadł w dżungli, a ranny pilot w nim pozostał. Gdy po kilkunastu godzinach ekspedycja ratunkowa w końcu dotarła na to miejsce, znaleziono same kości. Okazało się, że samolot znalazł się na trasie przechodzących tamtędy mrówek.

Na tym starym wojennym lotnisku od kilku lat działa Radio Beacon, pomagające samolotom udającym się do Lagos, jak również tym odlatującym na północ. Czasem, gdy nie ma chmur, lecąc tamtędy i wiedząc, gdzie jest cmentarz odnawiam kolegów pilotów „Wieczne odpoczywanie”.

W październiku pora deszczowa kończy się wielką burzą, spowodowaną zmianą kierunku wiatru. Wiatr przechodzi ze wschodniego na północno-wschodni i zaczyna silnie wiać z pustyni. Wtedy zaczyna się okres harmattan; widoczność jest ograniczona z powodu zawieszzonego w powietrzu pyłu. Jest to czas, w którym ciężko się lata i wtedy człowiek może sobie wyobrazić, jak czuli się tamci osamotnieni piloci.

Dzisiaj latanie jest łatwiejsze z różnych względów. Wiele się zmieniło od tamtego wojennego okresu, gdy pionierzy torowali trasy innym, płacąc za to życiem.

Trwa II wojna światowa. Rok 1942



Polscy lotnicy płyną z Anglii do Afryki Zachodniej (fot. Walter Brachmański).



Wydawnictwo Dialog(c) Copyright edycja elektroniczna

Pierwsze spotkania z miejscową ludnością (fot. Walter Brachmański).



Funt – fałszywka (czytaj tutaj)



Banknot wyglądał normalnie...



...lecz w arabskim tekście kryła się zdrada.

Zygmunt Łazowski

Podczas II wojny światowej polscy piloci w jednostkach RAF-u pełnili również służbę transportową na transafrykańskiej trasie z Takoradi do Kairu. W okresie od 1941 do 1945 roku przetransportowali 3687 samolotów bojowych, zasilając w sposób znaczny front walk w Libii^[2]. Samoloty w częściach z Anglii i USA dostarczano drogą morską do portu Takoradi (obecnie Ghana), gdzie składano je i oblatywano. Loty do Kairu odbywały się etapami i w ciągu siedmiu dni ich trwania groziły wieloma niebezpieczeństwami. Ze 121 pilotów zginęło na tej trasie dwudziestu. Prawdopodobieństwo przymusowego lądowania wymagało zaopatrzenia lotników w dodatkowe porcje wody, żywności oraz „wojenne” funty brytyjskie. Piloci mogli płacić nimi miejscowej ludności za udzielenie im pomocy. Na odwrocie tych wojennych banknotów miał być umieszczony apel o pomoc i gwarancja banku angielskiego w języku arabskim.

Mieszkający w Anglii kapitan pilot Mieczysław Polak, uczestnik tych lotów transportowych, przysłał nam do publikacji swój wojenny banknot wartości 1 funta i opisał, w jakich okolicznościach wszedł w jego posiadanie:

„W 1942 roku po przybyciu do Kairu wszyscy z naszej sześciuosobowej grupy polskich pilotów otrzymali od dowódcy ppł. pilota Franciszka Ratajczaka po jednym takim funcie wojennym. Wyjaśnił on przy tym, że w razie przymusowego lądowania ten funt będzie bardzo potrzebny, aby uzyskać pomoc w dostaniu się do bazy. Prośba o taką pomoc za wynagrodzeniem znajduje się na odwrotnej stronie funta, po arabsku. Pieczołowicie chroniliśmy ten banknot, zawsze go mieliśmy w czasie lotu, traktując go jako nasze ubezpieczenie. Teraz cieszę się, że nie musiałem pokazywać tego «ubezpieczenia»...”

Przy opracowywaniu książki Polacy w Nigerii prof. Anna Parzymies, orientalistka z Uniwersytetu Warszawskiego przetłumaczyła tekst arabski z rewersu banknotu, co doprowadziło do sensacyjnego odkrycia. Otóż funt ten okazał się fałszywką, dziełem niemieckich lub włoskich służb dywersyjnych z okresu II wojny światowej. Oto pełny tekst tego tłumaczenia:

OZNAKI UPADKU

Jeśli zdarzy ci się mieć w ręku ten czek, to pamiętaj, że kiedyś wymieniano go na czyste złoto o wadze dziesięciokrotnie wyższej niż waga czeku.

Działo się tak, gdyż był on gwarantowany przez wielkie imperium wszystkim, co było w jego posiadaniu – siłą, bogactwem, dobrami.

Ale wielkość imperium skończyła się, a bogactwo straciło na wartości niby stary papier.

Musisz być świadomy tego, jaka jest wartość tego czeku dzisiaj.

Każdy dzień tej wojny rozpętanej przez Anglię przynosił uszczerbek potędze Imperium Brytyjskiego, a każda przegrana przez Anglię bitwa powodowała spadek wartości waluty brytyjskiej.

Bliski jest więc dzień, kiedy byle żebrak spotkany na środku drogi będzie odmawiał przyjęcia funta angielskiego, który zechcesz mu ofiarować.

Bóg chciał upadku [Wielkiej] Brytanii i będzie...

Nie wiadomo, jak doszło do sfalszowania banknotu. Można snuć różne domysły. Może ktoś wprowadził zmieniony tekst arabski do angielskiej drukarni, a sam funt jest prawdziwy. A może cały

banknot jest fałszywy? I w jaki sposób został przekazany naszym lotnikom? Sprawa do tej pory pozostaje nie wyjaśniona. A może któryś z czytelników coś wie na ten temat?

[2] Zob. Polacy w Nigerii, tom I, s. 25-30.

Wydawnictwo Dialog(c) Copyright edycja elektroniczna

UCIECZKA Z BIAFRY

Tadeusz Robakiewicz

Pracowałem w Nigerii od 1966 do 1980 roku – w Port Harcourt, Bonny, Lagos, Warri. Byłem w trójce pierwszych pilotów. Razem z kpt. J. Ananiczem i kpt. Cz. Pytlem przylecieliśmy do Lagos w październiku 1966 r. Nasze kontrakty przygotował attaché morski Ambasady Polskiej w Lagos – Jerzy Jankowski. Kategorycznie nie zgodził się na nasz wyjazd dyrektor PŻM – Ryszard Karger – nasz pracodawca. Wyjechaliśmy jednak na skutek interwencji wiceministra Żeglugi i prezesa Towarzystwa Polsko-Nigeryjskiego – Stefana Perkowicza, mojego uprzedniego zwierzchnika z Trampingu Oceanicznego PŻM.

Przyjechaliśmy do Nigerii, żeby – nie wiedząc o tym – obalić hegemonię pilotów brytyjskich. Nasz przyjazd uniemożliwił im starania o podwyżki płac i poprawę warunków kontraktów. Obsługiwali porty nigeryjskie od 1914 roku. Nasze wejście zapoczątkowało ich odwrót. W 1975 r. nie było już pilota Anglika w całej Nigerii. Przez lata wspólnej z nimi pracy zawsze byli przyjaźni i koleżeńscy. Pomagali nam na każdym kroku. Ich domy były dla nas zawsze otwarte.

Po załatwieniu wstępnych formalności w Lagos skierowano całą naszą trójkę do pracy w Port Harcourt. Piloci z Port Harcourt obsadzali stację pilotową w Bonny, gdzie znajdował się terminal naftowy Shella.

Ja i kpt. Ananicz pozostaliśmy w Port Harcourt, a kpt. Pytel pojechał do Bonny. Przez pierwszy miesiąc trwała praktyka na całym odcinku: Ocean-Bonny-Port Harcourt, potem zaczęliśmy pracować samodzielnie. Dostaliśmy mieszkania i pożyczkę na samochody. Kupiliśmy trzy białe volkswageny 1300. **Wydawnictwo Dialog(c) Copyright edycja elektroniczna**

Ze względu na braki w personelu pilotowym praca była ogromnie ciężka. Nie mieliśmy zupełnie wolnych dni – sobót, niedziel, świąt. Pilotaż był dzienny i nocny. Ruch statków w porcie regulowany był pływami. Ponieważ nie było holowników, statki mogły opuszczać port jedynie w czasie przyływu. Przejście rzeką do Bonny trwało 4 do 6 godzin.

Na początku marca 1967 r. kpt. Pytel uległ wypadkowi – spadł ze sztormpapu z dużej wysokości na pilotówkę i wylądował w szpitalu. Pojechałam na jego miejsce do Bonny. Przed wyjazdem zdałem dom w Port Harcourt, a samochód zostawiłem na przechowanie w stoczni. Tak robili wszyscy wyjeżdżający do Bonny na połowę każdej tury swych kontraktów.

Bonny – to wyspa w ujściu rzeki o tej samej nazwie. Była tam usytuowana ważna stacja pilotowa, pracująca dla terminalu naftowego Shella, dla Port Harcourt i rafinerii w Okrice. Nie było jeszcze wówczas pojedynczych boi ładunkowych daleko w morzu, gdzie dziś podchodzą największe na świecie zbiornikowce.

Wprowadzaliśmy ówczesne supertankowce do 100 000 DWT. Stawały one na bojach terminalu przy naszej wyspie. Pracowaliśmy głównie dla Shella. Wprowadzaliśmy także z morza statki handlowe idące do Port Harcourt i tankowce płynące do Okriki. W Bonny odbierali je od nas piloci z Port Harcourt. Jeżeli pilotów nie było na stacji lub nie pasował pływ na manewry cumowania – statki stawały wówczas na kotwicy.

Cumowania supertankowców były także uzależnione od przyływu. Stawialiśmy je na boje, obracając pod prąd bez pomocy holowników, których nie było.

Stacja pilotowa w Bonny to 8 domków dla pilotów i kapitana portu oraz spory budynek kapitanatu portu, gdzie prócz pomieszczeń biurowych było kilka sypialni dla pilotów w tranzycie do Port Harcourt, także jadalnia, kuchnia, toalety, łazienki i pokój rekreacyjny. W tyle zabudowań stacji

znajdowały się pomieszczenia dla stewardów – *boys quarters*. Był też duży kort tenisowy, ładne trawniki między domami, lądowisko helikopterów i małe moło z przystanią dla pilotówek. Cały obszar stacji otoczony był wysoką siatką; za nią była dżungla z dzikimi zwierzętami.

Kilkaset metrów od stacji znajdował się terminal Shella, pełen ogromnych zbiorników do składowania ropy naftowej. Shell miał też nieduże lotnisko dla małych samolotów i helikopterów.

Na zachodnim krańcu wyspy usytuowane było małe miasteczko – Bonny Town. W zamierzchłych czasach Bonny była stacją niewolniczą. Tutaj Murzyni byli gromadzeni, selekcyonowani i czekali na transport statkami do Ameryki. Niedaleko nas znajdował się opuszczony cmentarz białych ludzi – wyspa była nazywana grobem białego człowieka. Nie było gdzie spacerować, chodziliśmy więc na ten cmentarz. Znalazłem tam kilka polskich nazwisk.

Ciąg dalszy w wersji pełnej

Wydawnictwo Dialog(c) Copyright edycja elektroniczna

LOT DO MAKURDI

Dostępne w wersji pełnej

Wydawnictwo Dialog(c) Copyright edycja elektroniczna

DOKTOR GOLLI

Dostępne w wersji pełnej

Wydawnictwo Dialog(c) Copyright edycja elektroniczna

NIGERIA PO RAZ PIERWSZY

Dostępne w wersji pełnej

Wydawnictwo Dialog(c) Copyright edycja elektroniczna

LEKARZ W BUSZU

Dostępne w wersji pełnej

Wydawnictwo Dialog(c) Copyright edycja elektroniczna

HISTORIA MIŁOSNA I INNE PRZYPADKI

Dostępne w wersji pełnej

Wydawnictwo Dialog(c) Copyright edycja elektroniczna

LABORATORIUM KONTROLI LEKÓW

Dostępne w wersji pełnej

Wydawnictwo Dialog(c) Copyright edycja elektroniczna

Z BADAŃ EKSPERTA FAO

Dostępne w wersji pełnej

Wydawnictwo Dialog(c) Copyright edycja elektroniczna

OSIEMNAŚCIE DOBRYCH LAT

Dostępne w wersji pełnej

Wydawnictwo Dialog(c) Copyright edycja elektroniczna

ELEKTRYFIKOWAŁEM NIGERIĘ

Dostępne w wersji pełnej

Wydawnictwo Dialog(c) Copyright edycja elektroniczna

W KANO I GDZIE INDEJ

Dostępne w wersji pełnej

Wydawnictwo Dialog(c) Copyright edycja elektroniczna

DZIESIĘĆ LAT ŻYCIA

Dostępne w wersji pełnej

Wydawnictwo Dialog(c) Copyright edycja elektroniczna

HYDROGEOLOG NA CZARNYM ŁĄDZIE

Dostępne w wersji pełnej

Wydawnictwo Dialog(c) Copyright edycja elektroniczna

ARCHITEKT Z RÓŻDŹKĄ

Dostępne w wersji pełnej

Wydawnictwo Dialog(c) Copyright edycja elektroniczna

BUDOWAŁEM ABUJĘ

Dostępne w wersji pełnej

Wydawnictwo Dialog(c) Copyright edycja elektroniczna

MÓJ PIERWSZY ROK W NIGERII

Dostępne w wersji pełnej

Wydawnictwo Dialog(c) Copyright edycja elektroniczna

MOJE DALEKIE I BLISKIE SPOTKANIA Z NIGERIA

Dostępne w wersji pełnej

Wydawnictwo Dialog(c) Copyright edycja elektroniczna

W DELCIE WIELKIEJ RZEKI

Dostępne w wersji pełnej

Wydawnictwo Dialog(c) Copyright edycja elektroniczna

UCZYĆ SIĘ HAUSA W NIGERII

Dostępne w wersji pełnej

Wydawnictwo Dialog(c) Copyright edycja elektroniczna

NIGDY NIE WEJDEŃ DO TEJ SAMEJ WODY

Dostępne w wersji pełnej

Wydawnictwo Dialog(c) Copyright edycja elektroniczna

POLSKI KONCERT W IBADANIE

Dostępne w wersji pełnej

Wydawnictwo Dialog(c) Copyright edycja elektroniczna

Dostępne w wersji pełnej

Wydawnictwo Dialog(c) Copyright edycja elektroniczna

Dostępne w wersji pełnej

Wydawnictwo Dialog(c) Copyright edycja elektroniczna

SPOTKANIE Z KOBRAŃ

Dostępne w wersji pełnej

Wydawnictwo Dialog(c) Copyright edycja elektroniczna

WIELKANOC W YANKARI

Dostępne w wersji pełnej

Wydawnictwo Dialog(c) Copyright edycja elektroniczna

SIATKÓWKA

Dostępne w wersji pełnej

Wydawnictwo Dialog(c) Copyright edycja elektroniczna

CZEKAJĄC NA WIELKĄ RYBĘ

Dostępne w wersji pełnej

Wydawnictwo Dialog(c) Copyright edycja elektroniczna

PSY I LUDZIE

Dostępne w wersji pełnej

Wydawnictwo Dialog(c) Copyright edycja elektroniczna

OTO KLUCZYKI OD MOJEGO SAMOCHODU...

Dostępne w wersji pełnej

Wydawnictwo Dialog(c) Copyright edycja elektroniczna

DZIEŃ ŻONY SPECJALISTY

Dostępne w wersji pełnej

Wydawnictwo Dialog(c) Copyright edycja elektroniczna

NA MARKECIE W CHAFÉ

Dostępne w wersji pełnej

Wydawnictwo Dialog(c) Copyright edycja elektroniczna

WAKACJE W PORZE DESZCZOWEJ

Dostępne w wersji pełnej

Wydawnictwo Dialog(c) Copyright edycja elektroniczna

EGZAMIN WSTĘPNY

Dostępne w wersji pełnej

Wydawnictwo Dialog(c) Copyright edycja elektroniczna

KTO RAZ STANIE NA TEJ ZIEMI..

Dostępne w wersji pełnej

Wydawnictwo Dialog(c) Copyright edycja elektroniczna

SZKOŁA W MAIDUGURI

Dostępne w wersji pełnej

Wydawnictwo Dialog(c) Copyright edycja elektroniczna

Dostępne w wersji pełnej

Wydawnictwo Dialog(c) Copyright edycja elektroniczna

Z PAMIĘTNIKA DWUNASTOLATKI

Dostępne w wersji pełnej

Wydawnictwo Dialog(c) Copyright edycja elektroniczna

BABCINE LISTY Z AFRYKI

Dostępne w wersji pełnej

Wydawnictwo Dialog(c) Copyright edycja elektroniczna

NIGERIA, ROK 1997

Dostępne w wersji pełnej

Wydawnictwo Dialog(c) Copyright edycja elektroniczna



Wydawnictwo Akademickie
DIALOG

specjalizuje się w publikacji książek dotyczących języków,
zwyczajów, wierzeń, kultur, religii, dziejów
i współczesności świata Orientu.

Naszymi autorami są znani orientaliści polscy
i zagraniczni, wybitni znawcy tematyki Wschodu.

Wydajemy także przekłady bogatej
i niezwyklej literatury pięknej krajów Orientu.

Redakcja: 00-112 Warszawa, ul. Bagno 3/219

tel.: (0 22) 620 32 11, (0 22) 654 01 49

e-mail: redakcja@wydawnictwodialog.pl

Biuro handlowe: 00-112 Warszawa, ul. Bagno 3/218

tel./faks: (0 22) 620 87 03

e-mail: biurohandlowe@wydawnictwodialog.pl

<http://www.wydawnictwodialog.pl>

Serie Wydawnictwa Akademickiego DIALOG:

- Języki orientalne
- Języki Azji i Afryki
- Literatury orientalne
- Skarby Orientu
- Teatr Orientu
- Życie po japońsku
- Sztuka Orientu
- Dzieje Orientu
- Podróże – Kraje – Ludzie
- Mądrość Orientu
- Współczesna Afryka i Azja
- Vicus. Studia Agraria
- Orientalia Polona
- Literatura okresu transformacji
- Literatura frankofońska
- Wielkość
- Temat dnia
- Życie codzienne w...

Wydawnictwo Dialog(c) Copyright edycja elektroniczna

Prowadzimy sprzedaż wysyłkową

Seria:

PODRÓŻE – KRAJE – LUDZIE

Obejmuje relacje z podróży, opowieści o przygodach, spotkaniach, rozmowach i kontaktach z ciekawymi ludźmi i osobistościami Wschodu.

Anna Cielecka, *Niespokojna Afryka*

Warszawa 1996, s. 207, zdjęcia, 145 X 205 mm, oprawa kartonowa foliowana.

ISBN 83-86483-23-7.

Zbiór barwnych wspomnień i obserwacji z pobytu w Egipcie, Etiopii, Nigerii, Beninie i Togo. Autorka przedstawia losy rdzennych mieszkańców tych krajów oraz Polaków, którzy znaleźli się na Czarnym Łądzie.

Janusz Gudowski, *Ukraińskie Beskidy Wschodnie. T. I. Monografia krajoznawcza*

Warszawa 1997, s. 201, mapy, 145 X 205 mm, oprawa kolorowa foliowana.

ISBN 83-86483-36-9.

Monografia krajoznawcza karpackich rubieży dawnej Rzeczypospolitej, oparta na wieloletnich badaniach autora.

Janusz Gudowski, *Ukraińskie Beskidy Wschodnie. T. 2, Na beskidzkich szlakach, cz. 1*

Warszawa 1997, s. 132, mapy, zdjęcia, 145 X 205 mm, oprawa kartonowa foliowana,

ISBN 83-86483-37-7.

Opis wschodniobeskidzkich szlaków (Gorgany, Czarnohóra, Karpaty Marmaroskie, Połonny Hryniawskie).

Polacy w Nigerii. Praca zbiorowa pod red. Jacka Machowskiego, Zygmunta Łazowskiego i Witolda Kozaka.

Warszawa 1997, s. 505, mapy, zdjęcia, 165 X 235 mm, oprawa kartonowa foliowana,

ISBN 83-86483-39-3.

Jacek Machowski, *Polscy zdobywcy Białego Łądu*.

Warszawa 1997, s. 152, mapy i zdjęcia, 145 X 205 mm, oprawa kartonowa foliowana,

ISBN 83-86483-56-3.

Historia polskiego polarnictwa od wyprawy antarktycznej uczonych H. Arctowskiego i A.B. Dobrowolskiego na statku „Belgica” sto lat temu po ostatnie sukcesy Marka Kamińskiego.

W przygotowaniu:

Monika Warneńska, *Zaginione królestwo*

Relacje znanej pisarki z podróży po Wietnamie w poszukiwaniu zaginionego królestwa Czampa.

Janusz Gudowski, *Ukraińskie Beskidy Wschodnie. T. 2, Na beskidzkich szlakach, cz. 2.*

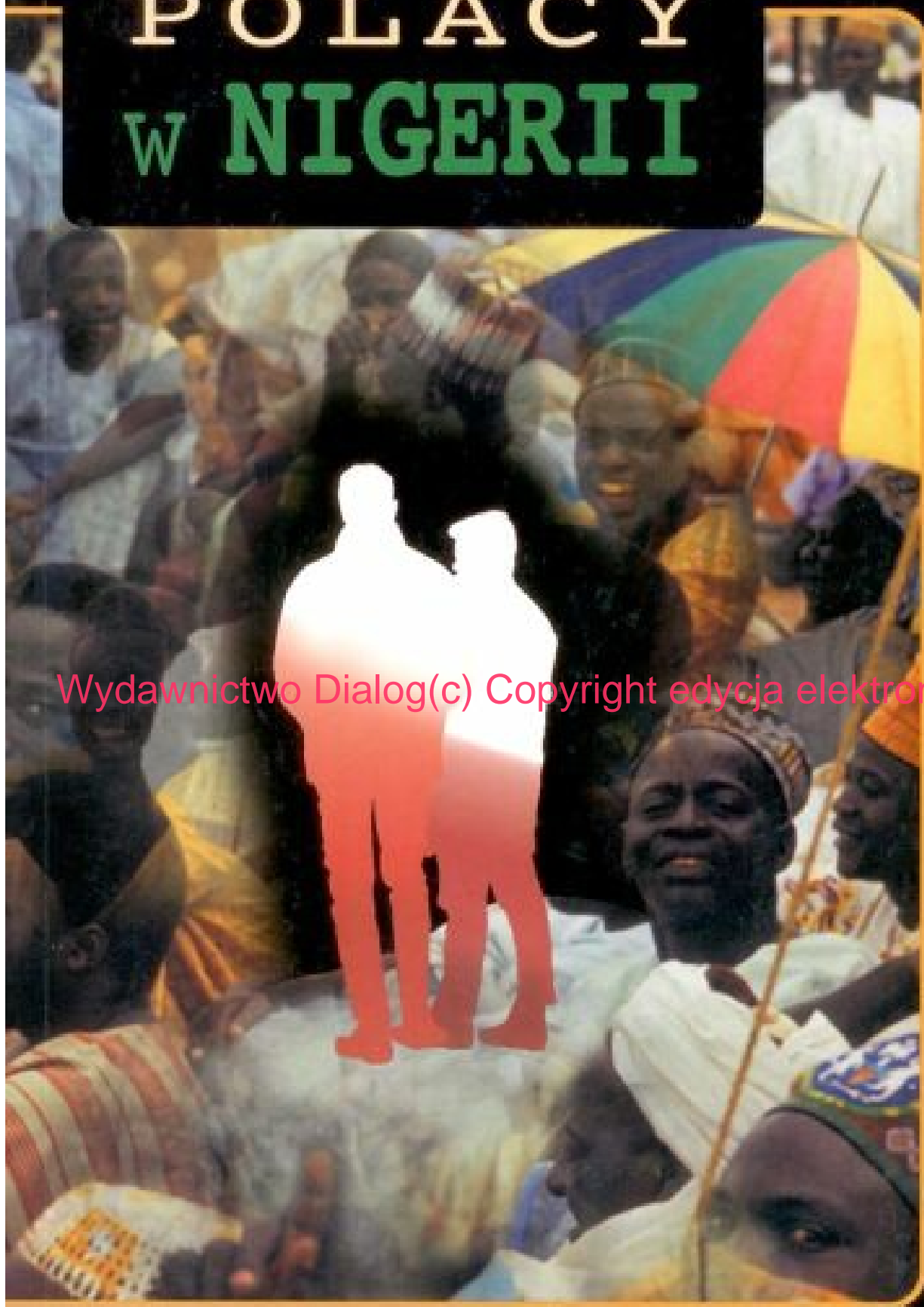
(I kwartał 1998)

UNITRA NA RYNKU NIGERYJSKIM

Dostępne w wersji pełnej

Wydawnictwo Dialog(c) Copyright edycja elektroniczna

POLACY W NIGERII



Wydawnictwo Dialog(c) Copyright edycja elektroniczna

DIALOG

