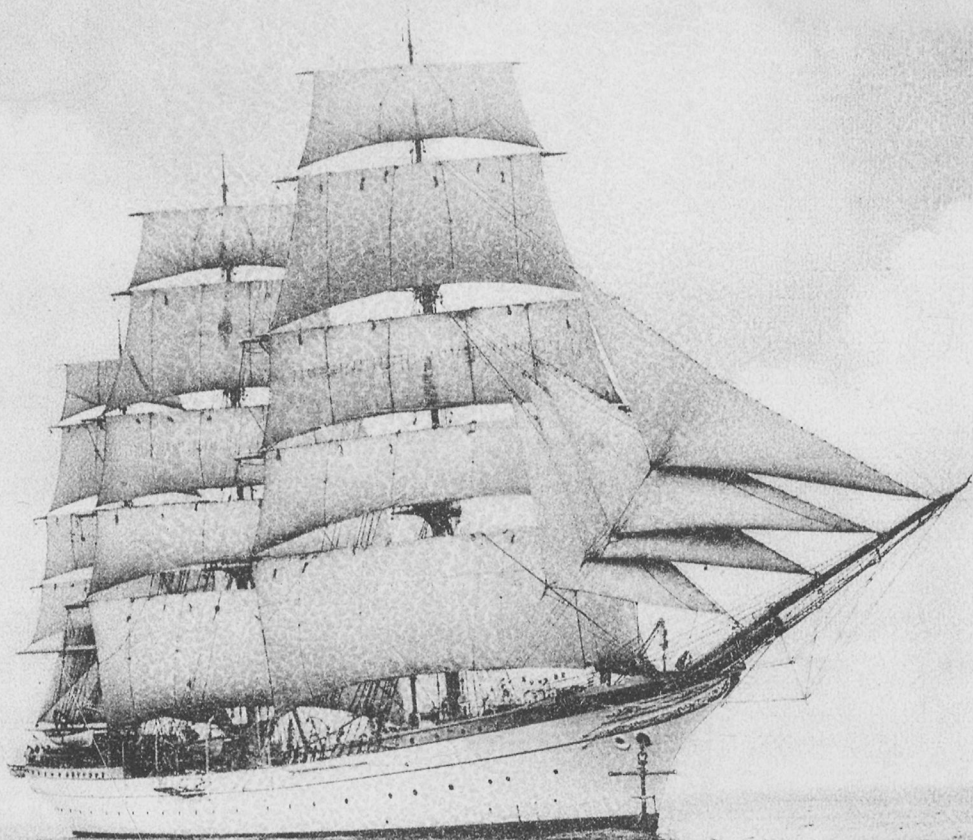


# Mateusz Będkowski



## Polacy na krańcach świata: XX wiek



**Mateusz Będkowski**

**Polacy na krańcach  
świata: XX wiek**

**Promohistoria  
(Histmag.org)  
Warszawa 2021**

Polska mało zna swoich misjonarzy, rozsypanych po całym globie, wchłoniętych przez kongregację innych narodów. Nigdy do rąk starego polskiego misjonarza nie dociera polska gazeta, książka czy upominek od rodaków. A jednak ile razy takiego zapomnianego przez naród rycerza Krzyża spotykam w dalekich krajach, zawsze na dźwięk mowy polskiej łzą zachodzi mu oko, szuka spiesznie chusteczki. I płacze, płaczem wyraża radość, że w końcu raz znowu słyszy kryształowy dźwięk mowy ojczystej.

Kazimierz Nowak, *Rowerem i pieszo przez Czarny Łąd*, s. 322.

Redakcja: Piotr Abryszeński  
Korekta: Aleksandra Nieczaj, Anna Smutkiewicz

Skład i łamanie: Tomasz Kiełkowski  
Projekt okładki: Tomasz Kiełkowski

Na okładce przedstawiony jest okręt „Dar Pomorza” w 1915 r. (wówczas pływający jeszcze jako „Prinzeß Eitel Friedrich” pod niemiecką banderą).

Wszystkie ilustracje w e-booku znajdują się w domenie publicznej bądź pochodzą ze zbiorów archiwalnych NAC.

ISBN: 978-83-65156-48-8  
All rights reserved.  
Copyright © 2021 by  
PROMOHISTORIA Michał Świgoń  
Warszawa 2021

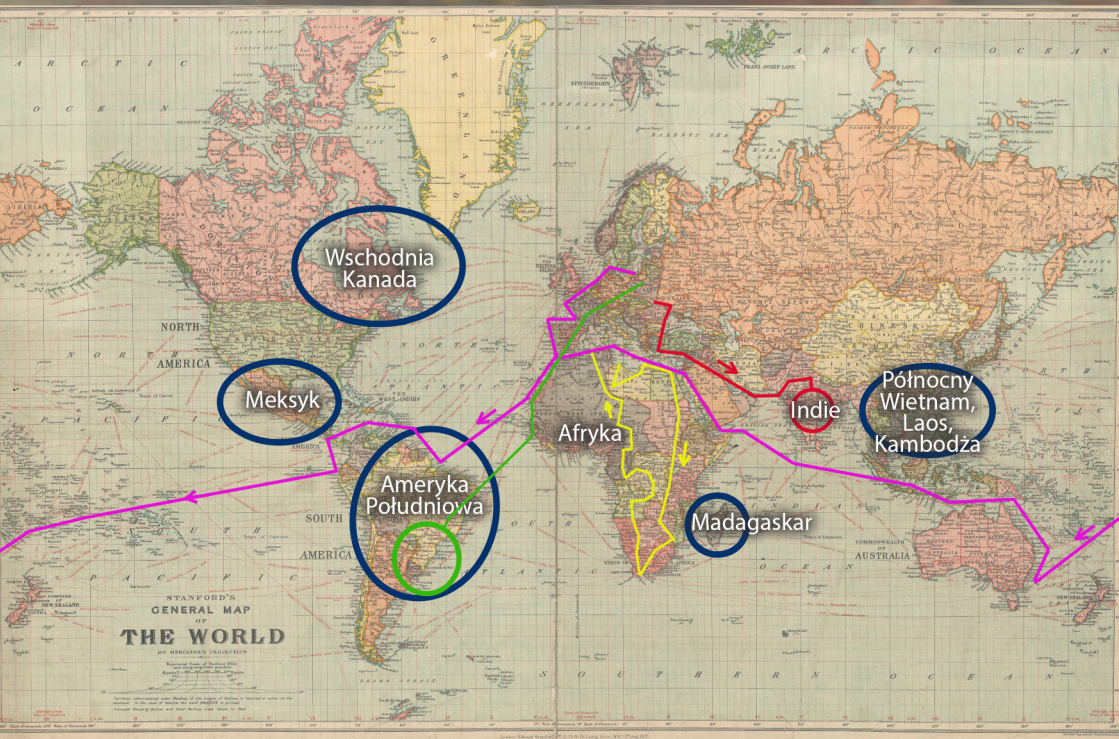
e-mail: [redakcja@histmag.org](mailto:redakcja@histmag.org)  
www: <https://histmag.org>

*Wydanie elektroniczne. Jeśli posiadasz ten egzemplarz z naruszeniem praw autorskich, zachęcamy: kup oryginalny e-book i wesprzyj jego twórców.*

# SPIS TREŚCI

Przedmowa	7
Kazimierz Nowak, czyli rowerem tam i z powrotem	15
Arkady Fiedler: śpiew ryb i zapach żywicy	31
Stanisław Skarżyński: przez Atlantyk po rekord świata	55
Wileński włóczęga: życie i podróże Wacława Korabiewicza	83
Przerwana odyseja: rejs Władysława Wagnera naokoło świata	99
Niespełniony polski sen o posiadłościach zamorskich: działalność Ligi Morskiej i Kolonialnej	117
Bibliografia	141

# POLACY NA KRAŃCACH ŚWIATA: XX WIEK



## LEGENDA:

Wybrane destynacje Arkadego Fiedlera: Ameryka Południowa (pierwsza w 1928-1929), Wschodnia Kanada (pierwsza w 1935), Madagaskar (pierwsza w 1937-1938), Meksyk (1948), Północny Wietnam, Laos i Kambodża (1956-1957)

Podróż Kazimierza Nowaka przez Afrykę (1931-1936)

Rejs Władysława Wagnera dookoła świata (1932-1939)

Lot Stanisława Skarżyńskiego do Ameryki Południowej (1933)

Wyprawa kajakowa Waćława i Janiny Korabiewiczów do Indii (1934-1935)

# Przedmowa

Niniejszy e-book jest szóstym z zapoczątkowanej w 2015 roku serii pod tytułem „Polacy na krańcach świata”, pierwszym zaś obejmującym XX wiek. Wszystkie ukazały się dzięki wydawnictwu Promohistoria, za co serdecznie dziękuję jego właścicielowi Michałowi Śwignioniowi, a także redakcji portalu Histmag.org i innym osobom, które w jakikolwiek sposób były związane z ich powstawaniem. Dodatkowo trzy pierwsze e-booki, omawiające polskich podróżników i odkrywców w XIX wieku, opublikowane zostały we współpracy z Wydawnictwem CM pod tym samym tytułem w formie papierowej w 2018 roku.

XX stulecie to okres dynamicznych przemian, również w dziedzinie podróżowania. Ponadto ze względu na ogromną liczbę źródeł, a także na oczywistą bliskość z naszymi czasami, mamy informacje o bardzo wielu obieżyświatach, również polskich, jak i ich wyprawach, w znaczącej części dużo krótszych i łatwiejszych niż w poprzednich wiekach (choć oczywiście nie zawsze, czego, mam nadzieję, dowodzi niniejszy e-book). Dlatego też przed opisaniem

rodzimych wędrowców z tego okresu dokonałem pewnego subiektywnego wyboru postaci, które moim zdaniem w sposób szczególny wyróżniły się na tle większości. Mam również nadzieję, że uda mi się zebrać materiał do jeszcze jednego zbioru z tej serii i że choć odrobinę uzupełni on omawianych przeze mnie „Polaków na krańcach świata” – oczywiście nadal będzie to przysłowiowa kropla w morzu, mały fragment całości tego bardzo obszernego zagadnienia. Może jednak wszystkie te e-booki pozwolą spojrzeć na dzieje rodzimego podróżnictwa z trochę szerszej perspektywy.

Do początku XX wieku praktycznie zakończono odkrywanie wybrzeży wszystkich kontynentów i wysp. Poznano też dość dobrze wnętrza większości lądów. Badania przybrały charakter bardziej szczegółowy. Koniec I wojny światowej przyniósł Polakom wiele zmian w dziedzinie podróżowania. Od 1918 roku rodzeni wędrowcy stali się ponownie obywatelami niepodległego państwa polskiego, co oznaczało, że mogli oni teraz liczyć na wsparcie polityczne i finansowe odrodzonej Rzeczypospolitej, a owoce swej pracy przeznaczać dla własnej ojczyzny. W okresie międzywojennym założonych zostało też co najmniej kilka bardzo istotnych dla naszych obywateli organizacji. Zaliczyć do nich można między innymi: Polskie Towarzystwo Geograficzne (1918), Polski Związek Żeglarski (1924), Ligę Morską i Rzeczną (1924; później Liga Morska i Kolonialna) i Klub Wysokogórski (1935).

Śledząc losy polskich wędrowców dwudziestolecia międzywojennego, możemy zaobserwować, że wielu z nich poza bardziej tradycyjnymi środkami komunikacji korzystało już z takich wynalazków końca XIX wieku jak samochód czy motocykl. Bardzo szybko rozwijał się też transport samolotami, które wynaleziono na początku XX stulecia. Część z tych podróżników organizowało wyprawy naukowe, inni sportowo-wyczynowe czy po prostu turystyczne. Optywali jachtami glob lub wspinali się na najwyższe góry świata. Niektórzy stawali się orędownikami pozyskania dla swej ojczyzny – w ślad za zachodnimi mocarstwami – zamorskiej posiadłości, inni byli przeciwni ideologii kolonialnej, widząc w niej krzywdę dla rdzennych mieszkańców pozaeuropejskich krain.



Niestety dla przeciętnego obywatela Polski dalekie podróże nadal nie były łatwo osiągalne. W następstwie I wojny światowej, ze względu na wędrówki tak zwanych bezpieczeństwa i uchodźców, na powrót zaostrożono w Europie prawo paszportowo-celne. Ponadto w II RP wyrobienie paszportu było bardzo drogie, a do tego dochodziły opłaty za uzyskanie wize do kraju, który chciało się odwiedzić.

Duże migracje i przesiedlenia Polaków, także daleko poza Europę, miały miejsce podczas II wojny światowej. Pod kątem omawiania długich, egzotycznych i przymusowych podróży spowodowanych tym konfliktem należy wspomnieć losy kilkudziesięciu tysięcy cywili, którzy w 1942 roku wraz z armią generała Władysława Andersa opuścili Związek Radziecki i skierowali się do Iranu (łącznie z żołnierzami ponad sto tysięcy osób). Stamtąd większość z nich przeniesiona została dalej, do Afryki Wschodniej i Południowej, Azji, Meksyku i Nowej Zelandii. Najdłużej istniały dla nich osiedla w Afryce – aż do 1950 roku. Większość z tych Polaków nie chciała wracać do ustanowionej pod koniec wojny komunistycznej Polski. Część została w krajach, które udzieliły im schronienia, inni wyjechali do Europy Zachodniej, Kanady, Australii czy Argentyny.

Nowy etap w dziejach podróżowania rozpoczął się po 1945 roku. Dokonano wówczas największych osiągnięć w zdobywaniu najwyższych gór Ziemi – Himalajów i Karakorum. Zastosowanie zdjęć lotniczych (w tym również fotogrametrycznych) umożliwiło z kolei zlikwidowanie ostatnich białych plam na mapach świata, jakie istniały jeszcze na Półwyspie Indochińskim i w Nowej Gwinei. Postęp techniczny ułatwił przemieszczanie się po świecie nie tylko profesjonalnym obywatelom, ale także znacznej części zachodniego społeczeństwa. Samochody i samoloty stały się powszechnymi środkami lokomocji, istotną rolę odegrały także nowe generacje odzieży i medycyna stojąca na coraz wyższym poziomie. Rozwój radia i telewizji umożliwił przedstawianie relacji z dalekich podróży w formie audycji, programów czy filmów dokumentalnych.

Niestety w czasach Polski Ludowej (zwłaszcza przed odwilżą październikową 1956 roku) tylko niewielka grupa jej mieszkańców mogła się cieszyć z opisanych wyżej udogodnień podczas dalekich podróży. Wyjazd za granicę, szczególnie poza tak zwany blok wschodni, był bardzo utrudniony. Pasporty znajdowały się wówczas w posiadaniu odpowiedniego urzędu i obywatel każdorazowo musiał się starać o jego użyczenie na okres planowanej podróży (w ten sposób komunistyczna władza rekrutowała niekiedy do tajnej współpracy ludzi związanych między innymi z kulturą i nauką). Turystyka, tak jak inne dziedziny życia w państwie socjalistycznym, była centralnie sterowana. Zwiedzanie świata utrudniała też sytuacja polskiego złotego, który – podobnie jak inne waluty państw bloku wschodniego – był niewymienialny i posiadał słaby kurs (wyznaczany przez Narodowy Bank Polski), chociażby w stosunku do amerykańskiego dolara.

Spośród polskich obywateli po świecie w miarę swobodnie przemieszczać się mogli wówczas przedstawiciele władzy, dyplomaci, niektórzy biznesmeni pracujący dla państwowych firm i reporterzy – najczęściej sympatycy lub członkowie utworzonej w 1948 roku Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej. Podróżowali także niektórzy naukowcy, na przykład biorący udział w wyprawach polarnych, nierzadko we współpracy z naukowcami i ekspedycjami radzieckimi. Wyprawy te często wspierała powołana w 1951 roku Polska Akademia Nauk (niestety kosztem zlikwidowanych w roku następnym Towarzystwa Naukowego Warszawskiego i Polskiej Akademii Umiejętności, które zostały reaktywowane kolejno w 1981 i 1990 roku).

W tym okresie organizowane były także, oczywiście nie bez ogromnych trudności mnożonych przez różne szczeble władzy i administracji Polski Ludowej, wyprawy o charakterze żeglarskim czy sportowym (kajakarze, wspinacze wysokogórcy). Czuwały nad nimi: Polski Związek Żeglarski (zlikwidowany przez komunistów w 1951 roku, reaktywowany sześć lat później), który dla wielu osób pragnących dalekomorskich rejsów przez długi czas był raczej utrudnieniem niż pomocą, a także powstały w wyniku

przekształcenia Klubu Wysokogórskiego – Polski Związek Alpinizmu (1974).

Kolejny rozdział w dziejach polskiego podróżnictwa rozpoczęła zmiana ustroju w naszym kraju – w 1989 roku zależna od ZSRR Polska Rzeczpospolita Ludowa przekształciła się w niepodległą III Rzeczpospolitą. W roku następnym paszport przestał być rzadkim przywilejem, dowolnie udzielanym przez władzę z decyzją wyłączoną spod kontroli sądowej. Obecnie każdy obywatel (o ile sąd nie postanowi inaczej) jest uprawniony do otrzymania tego dokumentu i przechowywania u siebie w domu, choć nadal jest on własnością państwa. Istotnymi wydarzeniami w Polsce, które ułatwiły wędrowanie po świecie, były również: wprowadzenie gospodarki kapitalistycznej, denominacja złotego i urealnienie kursu dolara. W 2004 roku Polska stała się członkiem Unii Europejskiej, a trzy lata później weszła do strefy Schengen. Dzięki temu obywatele polscy mogą teraz swobodnie się przemieszczać – po okazaniu dowodu osobistego (bez paszportu i kontroli granicznych) – przez większość krajów europejskich.

Podróżowanie pod względem technicznym jest coraz bezpieczniejsze, wymaga też coraz mniejszego wysiłku fizycznego. Obecnie każdy może skorzystać z usług tanich linii lotniczych albo przemieszczać się koleją, autokarem bądź prywatnym samochodem. W razie niebezpieczeństwa coraz dalej i szybciej może do nas dotrzeć ekipa ratunkowa. Nowe szczepionki chronią podróżnych przed wieloma chorobami tropikalnymi. Współczesna technologia (nawigacja satelitarna, karty płatnicze, telefony komórkowe, komputery przenośne, internet i fotografia cyfrowa) ułatwiają znalezienie się w zupełnie obcym miejscu, przeżycie w nim, jak i dokumentację i relacjonowanie (nawet na bieżąco) całej podróży. Jest to już jednak temat na osobną pracę.

E-book *Polacy na krańcach świata. XX wiek* składa się łącznie z sześciu rozdziałów. Cztery z nich były już publikowane w formie artykułów. Są to: *Arkady Fiedler: śpiew ryb i zapach żywicy* (ukazał się w dwóch częściach w portalu [Histmag.org](http://Histmag.org); październik 2020); *Stanisław Skarżyński: przez Atlantyk po rekord świata* (również w dwóch

częściach w portalu Histmag.org; marzec–kwiecień 2020), *Wileński włóczęga: życie i podróże Wacława Korabiewicza* (w wersji skróconej w „Mówią Wieki” 2020, nr 8) i *Przerwana odyseja: rejs Władysława Wagnera naokoło świata* (także w formie skróconej w „Mówią Wieki” 2021, nr 1). Tekst *Niespełniony polski sen o posiadłościach zamorskich: działalność Ligi Morskiej i Kolonialnej* w większości powstał z niepublikowanego wcześniej materiału, poza fragmentem traktującym o Liberii, który stanowi część mojej publikacji *Relacje polsko-liberyjskie na przestrzeni dziejów* („African Review. Przegląd Afrykanistyczny” 2013, vol. V). W całości nowy jest natomiast tekst *Kazimierz Nowak, czyli rowerem tam i z powrotem*.

Jako iż moje artykuły od początku staram się tworzyć według tych samych zasad, nie będę się zbytnio rozpisywał tutaj nad ich formą – po dłuższe wyjaśnienia zainteresowany Czytelnik może w każdej chwili zajrzeć do poprzednich zbiorów z tej serii. Jak zawsze piszę je możliwie prostym językiem, a także wzbogacam tekst o sporą liczbę cytatów i ilustracji. W przypadku wydanych współcześnie źródeł, których fragmenty umieściłem w tej pracy, jakakolwiek modernizacja tekstu była zbędna. W innych sytuacjach pokusiłem się tylko o drobne uwspółcześnienie tekstu wzorem moich poprzednich publikacji (między innymi interpunkcji, stosowania liter „i”, „j” i „y”, zapisu skrótów, odmiany wyrazów i tym podobnych). Wszelkie moje wtrącenia w cytowanych fragmentach źródłowych znajdują się w nawiasach kwadratowych z odpowiednim oznaczeniem („przyp. M.B.”).

Dodam jeszcze, że w tekście mojego autorstwa, to znaczy poza wspomnianymi wyżej cytowanymi źródłami historycznymi, obok wymienianych dawnych geograficznych nazw własnych w nawiasach okrągłych, dla wygody Czytelnika, starałem się umieszczać ich wersje współczesne. Nazwy osobowe również dostosowałem, w miarę sposobności, do obecnie przyjętych norm. Podobnie jak wcześniej rozdziały umieściłem możliwie chronologicznie – od daty pierwszej istotnej wyprawy podjętej przez omawianego podróżnika. Dodatkowo przed właściwą częścią tego zbioru zamieszczona została konturowa mapa świata, na której

zaznaczono wybrane miejsca odwiedzone przez opisanych polskich podróżników, a w kilku przypadkach również uproszczone trasy ich wypraw. Z kolei na końcu e-booka znajduje się bibliografia do całości materiału.

W razie pytań związanych z moimi tekstami, jak i poruszaną w nich tematyką zachęcam do kontaktu ze mną. Mam nadzieję, że ten niewielki zbiór okaże się ciekawy i pouczający, zwłaszcza że w niektórych przypadkach omawia on stosunkowo mało znane osoby i ekspedycje. Wszystkim tradycyjnie życzę miłej lektury.

Mateusz Będkowski  
mateuszbedkowski@wp.pl



# **Kazimierz Nowak, czyli rowerem tam i z powrotem**

W ciągu pięciu lat (1931–1936) Kazimierz Nowak, zapalony rowerzysta, prawdopodobnie jako pierwszy Polak przewędrował Afrykę – z północny na południe i z powrotem. Zrobił to we własnym zakresie, bez wsparcia finansowego i politycznego swojej ojczyzny czy jakiegóż instytucji bądź firmy. Po II wojnie światowej jego wyczyn został w znacznej mierze zapomniany, jednak od ponad dwudziestu lat trwają starania nad przywróceniem temu podróżnikowi miejsca w pamięci rodaków.

Kazimierz Nowak urodził się 11 stycznia 1897 roku w Stryju niedaleko Lwowa, w ówczesnym zaborze austriackim, znajdującym się po odrodzeniu Polski w jej granicach (obecnie na Ukrainie). Jego rodzicami byli Stanisław i Maria. Niewiele wiemy o pierwszych latach życia Kazimierza. Prawdopodobnie uczęszczał on do Szkoły Podstawowej imienia Jana Kochanowskiego w swej miejscowości. Około 1911 roku Nowakowie przeprowadzili się do Lwowa.

## Pierwsze podróże

W wieku piętnastu lat pod wpływem lektury *Quo vadis* Henryka Sienkiewicza Kazimierz udał się w swą pierwszą samodzielną podróż zagraniczną – do Watykanu. Jeszcze jako nieletni walczył w I wojnie światowej – w 1914 roku wstąpił do Legionów Polskich w wojsku austriackim. Wiadomo, że został ciężko ranny w bitwie pod Kielcami. Następnie zaś służył w Wojsku Polskim tworzącej się II Rzeczypospolitej, stacjonował między innymi w Krakowie, Modlinie i Poznaniu.

Przebywając w tym ostatnim mieście, 22 marca 1921 roku Kazimierz został zdemobilizowany i znalazł zatrudnienie jako



Kazimierz Nowak w czasie rozmowy z arabską rodziną, Trypolitania, grudzień 1931 roku (fot. NAC)



urzędnik w Poznańskim Banku Ubezpieczeń. Poznał również Marię Goricik (zm. 1955), z którą ożenił się 19 marca roku następnego. Małżeństwo miało razem dwoje dzieci: Elżbietę (1922–2001) i Romualda (1925–?). W tym okresie Nowak sporo podróżował po Polsce rowerem, fotografując odwiedzane miejsca.

Po utracie pracy w 1924 roku Kazimierz przeniósł się z rodziną do wsi Wagowo pod Poznaniem. Nowak zdecydował się wyjechać z kraju, by utrzymywać rodzinę jako korespondent prasowy i fotograf. Podczas pierwszej takiej podróży po Europie, od marca 1925 do września 1926 roku, przejechał na rowerze osiemnaście tysięcy kilometrów. Udało mu się wówczas zwiedzić Węgry (Budapeszt), Austrię (Wiedeń, Graz), Jugosławię, Włochy (Mediolan, Piza, Rzym, Neapol), Francję (tam pracował, fotografując przedstawicieli miejscowej Polonii), Belgię, Holandię, Danię i Niemcy. W czasie nieobecności Kazimierza, w 1925 roku Maria z dziećmi przeprowadziła się do Boruszyna. Tam też Nowak powrócił z wyprawy.

Podczas drugiej zagranicznej podróży rowerowej, od stycznia 1927 do marca 1928 roku, Kazimierz odwiedził Rumunię, Bułgarię, Turcję (Stambuł), skąd już statkiem popłynął do Grecji (Pireus, Ateny). Następnie udał się, znów drogą morską, do Włoch (Neapol) i Trypolitanii (Trypolis), włoskiej kolonii w Afryce Północnej. Zwiedził także Tunis i Algier. Z powodów zdrowotnych i finansowych musiał jednak wrócić do ojczyzny, ale już wówczas postanowił przemierzyć całą Afrykę z północy na południe. Statkiem udał się do Francji (Marsylia), skąd przez Belgię (Bruksela, Antwerpia) dotarł do Rzeczypospolitej. Jeszcze w 1928 roku, od maja do sierpnia, Nowak odbył rajd rowerowy dookoła Polski, a w 1930 roku udał się w kolejną podróż po Europie Zachodniej (styczeń–lipiec).

## **W kraju faraonów**

4 listopada 1931 roku Nowak, zostawiwszy żonę i dzieci, wyjechał z Boruszyna do Poznania, a następnie udał się pociągiem do Rzymu.

Nie przyjechałem do Afryki, by się wzbogacić ani by pobić jakiś rekord. Nie prowadzę żadnego motoru, a tym samym żadna z wielkich fabryk nie finansuje mego przedsięwzięcia. Ani państwo, gdy wyruszałem, nie podało mi swej dłoni: ostatnie dwadzieścia złotych, jakie jeszcze w Rzymie posiadałem, musiałem zapłacić w polskim konsulacie za przedłużenie paszportu (Kazimierz Nowak, *Rowerem i pieszo przez Czarny ląd*, s. 139–140).

Stamtąd swoim siedmioletnim rowerem pojechał do Neapolu. 26 listopada wsiadł razem z nim na statek, którym płynął przez Morze Śródziemne do Trypolisu. Polak nocował w namiocie rozbitym pod miastem.

Niegdyś, zanim poznałem Afrykę, słysząc o pustyni, a w szczególności o Saharze, wyobrażałem sobie jakiś olbrzymi szmat ziemi pokrytej piaskiem, gdzie z nudów można było oszaleć, gdyż króluje tam wszechwładnie monotonia pozbawiona wszelkiego życia. Jakże inna okazała się później ta wspaniała kraina z bajki, piękna i pełna romantyzmu, groźna jednak, tchnąca powiewem śmierci. Właśnie ta groza, to niebezpieczeństwo miało dla mnie nieodparty urok i gdy po wielu długich tygodniach wędrówki otoczył mnie gwar ludzki, poczułem głęboki żal, że czarowny sen już minął (Kazimierz Nowak, *Rowerem i pieszo przez Czarny ląd*, s. 48).

Od 30 listopada, kierując się rowerem przez pustynię na południowy, a następnie północny wschód, Nowak dotarł do oazy Maradah, gdzie wzbudził sensację swoim środkiem transportu. Stamtąd zabrano go samochodem do Bengazi, gdzie włoskie władze kolonialne z uwagi na niespokojną sytuację w regionie i walki z powstańcami nakazały Nowakowi kontynuować swą podróż nie przez interior, a wzdłuż afrykańskiego brzegu. Polak powrócił więc po swój rower do Maradah, skąd udał się ponownie do

Bengazi, a później wybrzeżem Cyrenajki pojechał na wschód do Aleksandrii w Egipcie, gdzie dotarł w połowie 1932 roku.

Następnie skierował się w stronę Nilu, od którego zrobił sobie jeszcze wycieczkę nad Kanał Sueski. Wreszcie powrócił nad rzekę, wzdłuż której ruszył rowerem na południe do Asuanu. Stamtąd popłynął statkiem, przekroczył granicę z Sudanem (stanowiącym wówczas kondominium brytyjsko-egipskie) i dotarł do Wadi Halfa. Jako iż tamtejsze władze zabroniły mu samotnej podróży przez pustynię, do Chartumu, stolicy kraju, Kazimierz przyjechał pociągiem. Później rowerem i pieszo, częściowo przez mokradła, dotarł do Juby.

## Przez środek Afryki

Od początku 1933 roku Nowak, nękany objawami malarii, kontynuował swą podróż na południe, głównie rowerem, przez sawannę i las równinowy, szlakiem Wielkich Jezior Afrykańskich. W Kongu Belgijskim (obecnie Demokratyczna Republika Konga) poznał między innymi lud Mbuti stanowiący odłamek Pigmejów:

Ci prawdziwi leśni ludzie w puszczy się rodzą, puszcza ich żywi, w puszczy kości swe składają na polanie, którą sami wykarczowali. Prawie nadzy, mając zwierzyny i grzybów las pełen, nie potrzebują jakichkolwiek pieniędzy. Łakomi jedynie na sól, którą jedzą jak nasze dzieci cukier, toteż gość, który im garść tego przysmaku sypnie, jest od razu w przyjaźni zażytej.

Domy swoje stawiają w głębi lasu, tam gdzie czują dużo zwierzyny. Są to niziutkie szałas, podobne do mrowisk raczej niż do mieszkań ludzkich, sklecone jakby naprędce z giętkich gałęzi liściem pokrytych. Wewnątrz rozkładają futerka upolowanych za pomocą przemysłnych pułapek małp, by chroniły ich w nocy od chłodnej wilgoci ziemi. Wokół domostwa ścinają nożami kilka drzew, aby było



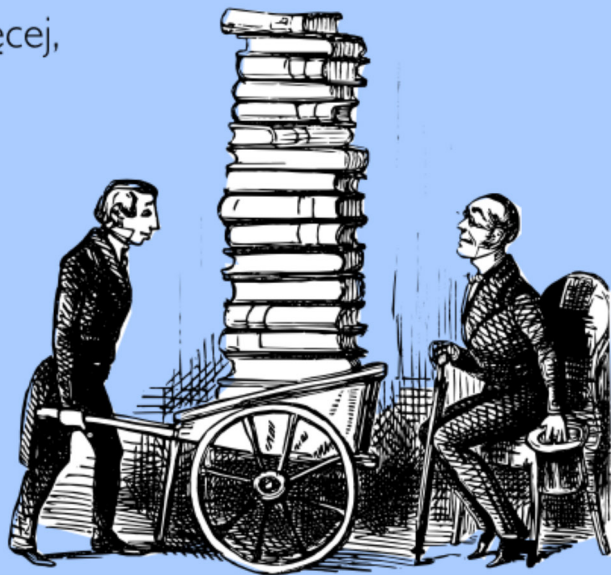
Kazimierz Nowak w drodze do masywu górskiego Ruwenzori w 1933 roku (fot. NAC)

przestronniej i aby się ochronić przed żmijami (Kazimierz Nowak, *Rowerem i pieszo przez Czarny Ląd*, s. 127–128).

Przedstawiciele tej grupy etnicznej skojarzyli się Polakowi z krasnoludkami ze znanych mu europejskich bajek. Mieli też cechować się miłym, przychylnym i dobrym usposobieniem względem gości. Następnie Nowak zboczył na trochę ze swej trasy, by wspinać się po masywie Ruwenzori, znajdującym się na granicy Konga Belgijskiego z brytyjskim Protektoratem Ugandy (obecnie niepodległa Uganda). Tam podróżnik dotrzeć miał jako pierwszy Polak w tym paśmie górskim (przynajmniej według jego wiedzy) do wysokości czterech i pół tysiąca metrów nad poziomem morza i spędzić noc wśród wiecznych śniegów.

Kolejnym krajem, przez który Kazimierz przejeżdżał, była również kontrolowana przez Belgów Ruanda-Urundi (obecnie oddzielne państwa Rwanda i Burundi). W jej stolicy, Bużumburze, podróżnik przedstawiony został przez administratora okręgu

Wziąłbym więcej,  
ale miałem  
słaby transfer.



## Kupuj świetne historyczne e-booki i wspieraj ulubiony portal.

Każdego miesiąca do sklepu Histmaga trafiają nowe, ciekawe e-booki. Dochód z ich sprzedaży wspiera działalność pierwszego polskiego portalu historycznego. Po to, by zawsze był ktoś, kto mówi, jak było. Sprawdź dostępne tytuły pod adresem <https://sklep.histmag.org>

