

Stanisław Sipiński

Powrót z niewoli rosyjskiej do ojczyzny 1920-21

*Opracował Maciej Głowiak,
Poznań, 2008*

Biografia

Stanisław Sipiński urodził się 20 kwietnia 1880 roku w Poznaniu w mieszkaniu Antoniny Smukowskiej przy ul. Rybaki 7. Był synem Waclawa i Katarzyny Sipińskich, którzy dopiero od krótkiego czasu przebywali w Poznaniu.

Pochodzący z Koźmina ojciec Stanisława, Waclaw Sipiński (1853-1917?), z zawodu stolarz, praktykował wcześniej jako czeladnik w Pobiedziskach, gdzie poznał Katarzynę Dunajską, żonę – lub już wdowę – po Antonim Dunajskim (1842-1878). Katarzyna Dunajska (1850-1922) była córką Adolfa Zajączka (1808-1869) oraz Anny z domu Jażdżewskiej (1824-1857) i pochodziła z Kostrzyna. Po ślubie z Antonim Dunajskim, który odbył się w Iwnie w styczniu 1872 r. Katarzyna wraz z mężem przeprowadzają się wspólnie do Pobiedzisk, natomiast po śmierci męża, Katarzyna bierze kolejny ślub z Waclawem Sipińskim 20 stycznia 1879 roku. Nieco ponad dwa miesiące później rodzi się, uznany przez Waclawa, syn Józef. Dziecko umiera jednak po 19 dniach, a Waclaw i Katarzyna przenoszą się do Poznania w poszukiwaniu pracy.

Katarzyna mieszka na początku w przytułku sióstr Elżbietanek na Łazarzu, wkrótce jednak z Waclawem przenoszą się kilkakrotnie z mieszkania do mieszkania. Mieszkają najpierw na Garbarach 3, gdzie przychodzi na świat młodszy brat Stanisława, Franciszek (1884-1964), następnie na Św. Wojciechu 26/27, gdzie rodzi się Józef (1886-1968), a także na Chwaliszewie 36, gdzie rodzi się najmłodszy z braci, Stefan (ur.1888). Docelowym miejscem zamieszkania rodziny Sipińskich jest jednak Śródka, choć i tam przeprowadzają się kilkakrotnie, co może być spowodowane poprawą warunków finansowych i zamianą mieszkań na większe. Sipińscy wynajmują więc kolejno mieszkania przy ul. Warszawskiej 5, na Ostrówku 12, aż wreszcie osiadają w mieszkaniu przy Rynku Śródeckim 7/8 i 8/9.

Stanisław zostaje malarzem-dekoratorem, a 7 maja 1912 roku składa w Izbie rzemieślniczej w Poznaniu egzamin mistrzowski.

20 sierpnia 1908 roku Stanisław bierze w Nowym Mieście nad Wartą ślub z Elżbietą (1886-1972), córką mistrza kominiarstwa Franciszka Blasela (1849-1900) oraz jego żony Anny z Matuszewskich (1862-1933).

Małżonkowie zamieszkują w Poznaniu przy ulicy Chłapowskiego 9. Tam też rodzą się ich dzieci, najstarszy syn Edward (1909-1983), Zdzisław (ur.1911) oraz najmłodsza córka Zofia (1912-2001).



Wkrótce wybucha wojna, a Stanisław zostaje zmobilizowany i wysłany na front wschodni. Szybko dostaje się do niewoli rosyjskiej i rozpoczyna się jego siedmioletnia tułaczka po świecie. Wraz z innymi jeńcami trafia w głąb Rosji, na daleką Syberię, do Irkucka. Jest tam świadkiem wielu przemian, w tym rewolucji październikowej, a następnie wojny domowej. Kontakt z krajem i rodziną ma dzięki nielicznym listom przesyłanym dzięki Czerwonemu Krzyżowi.

Gdy po zakończeniu I WŚ wrogie kraje dochodzą do porozumienia w sprawie wymiany jeńców wojennych, pojawia się szansa na powrót do ojczyzny. Regulują to umowy dwustronne pomiędzy Austrią, Niemcami oraz Rosją z 1920, jak również uzgodnienia między Konferencją Dalekowschodnią (FEFC) i Ligą Narodów na temat transportu towarowego węgla statkami parowymi zabierającymi jeńców wojennych z Władywostoku do Havre w Hamburgu.

Wykorzystując nadarzającą się okazję, Stanisław Sipiński, pod zmienionym nazwiskiem – von Sipke, przedostaje się z Irkucka do Władywostoku, skąd wyrusza w długą podróż powrotną do ojczyzny na pokładzie japońskiego statku Kaikyu Maru.

Do wolnej już ojczyzny przybywa na początku 1921 roku. W okresie międzywojennym pracuje nadal jako malarz-dekorator, i prowadzi własne przedsiębiorstwo. Mimo udziału w I WŚ w wojsku niemieckim, po wybuchu II WŚ jest szykanowany przez Niemców, co doprowadza go do ataku paraliżu i w konsekwencji do śmierci 19 marca 1944 roku. Pogrzeb odbywa się 21 marca 1944 roku na cmentarzu komunalnym na Miłostowie w Poznaniu.

Podróż z Władywostoku do Hamburga

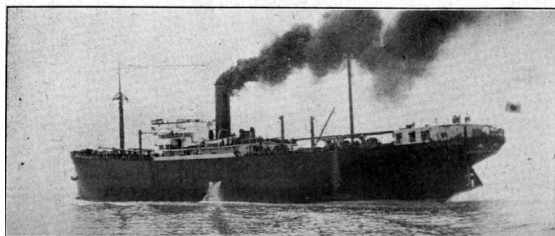


Na statku „KAIKYU MARU”

Poniższy tekst jest relacją uczestników podróży statkiem Kaiky Maru. Relacja ta została opisana przez Hansa Baumgartnera według notatek jego kolegów Melzera i Tannera i opublikowana w czasopiśmie „Plenny” rocznik 3 – seria 1 – styczeń 1926 s.4 oraz rocznik 3 – seria 2 i 3 – marzec 1926 s.15. Tym samym rejssem wracał do ojczyzny z niewoli rosyjskiej Stanisław Sipiński.

*Tłumaczenie:
Grażyna Głowiak,
Opracowanie,
edycja i korekta:
Maciej Głowiak*

KAIKYU MARU¹, co oznacza „statek szczęśliwej podróży”, był japońskim dwuśrubowym parowcem, który 25 listopada 1920 o godzinie piątej po południu podniósł kotwicę we WŁADYWOSTOKU², aby przywrócić ojczyźnie kilka tysięcy jeńców wojennych z Rosji. Był to państwowy statek o ładowności ponad 13.000 ton, który swą długością 136 m i szerokością 18 m robił imponujące wrażenie. Chętnie powierzyliśmy mu nasz los na kilka tygodni.

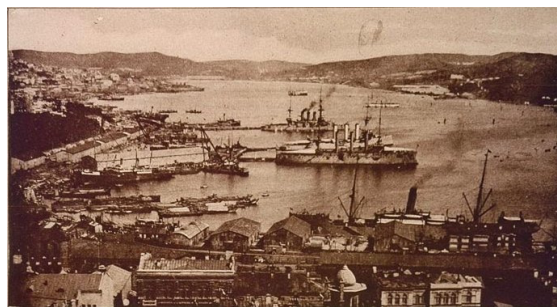


Statek Kaiky Maru

70 ludzi, na ogół japońskiej załogi, kierowanych przez 15 oficerów, miało pełne ręce roboty, aby w gęstym tłumie i ścisku wielu ciekawych szczerów lądowych wykonywać swoje obowiązki, podczas gdy ich działania obserwowano z dużym napięciem.

W niecałe pół godziny przepłynęliśmy malowniczo położony szeroki port i z lekkim sercem osiągnęliśmy otwarte morze. Statek, który miał głębokość zanurzenia 22,5 angielskiej stopy (1 stopa = 30,5 cm) płynął ze średnią prędkością 10-11 węzłów, tak że już następnego dnia 26 listopada przepłynął odcinek 196 mil morskich, co jak na naszą niecierpliwość stanowiło o wiele za wolne

tempo. Było chłodno – ok. 51°F (10,5°C), a temperatura wody wynosiła 61°F.



Port we Władywostoku, 1922

Nowe wydarzenia pozwoliły nam zapomnieć o zimnej bryzie i kiedy minął zaledwie pierwszy dzień podróży, 27 listopada płynęliśmy już przez KANAŁ KOREAŃSKI, który znajduje się pomiędzy Koreą a japońskimi wyspami KIUSIU i NIPPON, łącząc MORZE JAPOŃSKIE z MORZEM WSCHODNIO-CHIŃSKIM.

O 18:00 minęliśmy kanał TSUSHIMA, który przypominał nam zacieklą bitwę morską pomiędzy Rosją i Japonią w 1905 r.³ Teraz było tu bardziej pokojowo, a liczne małe żagłówki ożywiały strefę przybrzeżną skalistego lądu, ale przy ciężkim szarym niebie, które nas otaczało, wyglądało tu jeszcze bardziej smutno i odludnie.

Nasz kapitan, Yamamura kazał codziennie podawać do wiadomości krótkie geograficzne i etnograficzne opisy dotyczące okolic, przez które przepływaliśmy oraz wyniki różnych pomiarów, co było dla nas pouczające i zajmujące.

Tak dowiedzieliśmy się, że 28 listopada oddaliśmy się już od Władywostoku 714 mil morskich, jednak do Singapuru pozostało jeszcze 2225 mil, ładny kawał drogi.

Dowódca transportowca, który płynął do Władywostoku przez OSESAKI i CHOSEN (Korea) przesłał przez radio pozdrowienia dla Niemieckiego Czerwonego Krzyża. Nasz radiooperator odebrał też kilka telegramów

¹ „Kaiky Maru” - japoński towarowy statek parowy klasy „Hakushika Maru” o długości 135,64 m, szerokości 17,68 m, wysokości 12,19 m, pojemności rejestrowej 8.134 GT i prędkości maks. 15 mil morskich na godzinę, zbudowany w 1919 w stoczni Asano Shipyard w Yokohamie dla Katsuda Kisen K.K. z Mitohamy. W 1932 sprzedany Hachiuma Kisen K. K. z Kobe i przemianowany na „Tamon Maru”. W 1943 storpedowany i zatopiony przez amerykańską łódź podwodną „Stingray(SS-186)” niedaleko grup wysp Mariana (Źródło: Fumio Nagasawa, nana.fumio@nifty.com)

² Władywostok (ros. Владивосток) – miasto w Rosji, stolica Kraju Nadmorskiego. Końcowy punkt Kolei Transsyberyjskiej. Ważny port morski. Położony w południowej części półwyspu Murawjowa-Amurskiego, przy zatoce Piotra Wielkiego, pośród wzgórz. Obecnie 586,8 tys mieszkańców (2005).

³ Bitwa pod Cuszimą (Tsushima) - bitwa morską pomiędzy flotą rosyjską a japońską podczas wojny rosyjsko-japońskiej 1904-1905, stoczona 27 - 28 maja 1905 w Cieśninie Cuszimskiej poblizu wyspy Cuszima, zakończona miażdżącym zwycięstwem Japończyków.

radiowych, które nas żywo interesowały, ponieważ donosiły o ustaleniach pokojowych w Wersalu, gdzie Francja wносиła o traktat rozbrojeniowy, a Austria obok Luksemburga i Albanii połączyła się w Związek Narodów, itp. Były to wiadomości, które dawały nam materiał do rozmów i wyrażania poglądów, od których burzyło się nawet dotąd spokojne morze.



Stanisław Sipiński, „Zachód słońca na Oceanie Spokojnym”, 1920

29 listopada wpłynęliśmy w korzystny prąd morski, który przy prędkości 4,5 mil morskich zasadniczo wspierał naszą podróż; bardziej niż dary – i tak 2 mydła, papier toaletowy, 2 ręczniki i 2 chusteczki, rzeczy których większość z nas od dłuższego czasu zwyczajnie nie miała i nie używała. To pozwoliło nam zauważyć oczywiście, że niepowstrzymanie zbliżamy się do Zachodu i kultury, a gdy otrzymaliśmy wiadomość 29,2° szerokości wschodniej i 123° długości wschodniej, byliśmy wielce uradowani. Niestety, zaczęło padać i musieliśmy uciekać do dolnych pomieszczeń, gdzie prowadziliśmy znowu ożywione dyskusje dotyczące najnowszych wiadomości radiowych. Kapitan otrzymał dobre wiadomości o swojej rodzinie, co też nas ucieszyło ponieważ ceniliśmy go wysoko jako uprzejmego i dobrego człowieka. Następnego dnia płynęliśmy przez Kanał FUKIEN⁴ i FORMOSA⁵, który powinien nas wyprowadzić z Morza Wschodniochińskiego do Morza Południowochińskiego. Najwęższe miejsce na kanale, które na zachodzie przechodziło w mielizny FORMOSA i archipelag, miało 140 km. Wyspa FORMOSA, znana z pożerania ludzi przez dumną ludność tubylczą i łowców głów, interesowała nas szczególnie i z dużą niecierpliwością czytaliśmy szczegóły przedstawianych ogłoszeń naszego kierownictwa okrętowego.

1-ego grudnia byliśmy już 1.523 mile morskie od Władywostoku i ledwie wspominaliśmy Rosję, ponieważ z każdą godziną widzieliśmy coś nowego i ciekawego. Pięć statków do Władywostoku, które mijaliśmy, odprowadzaliśmy z cichym, ale krótkim wspomnieniem, potem wzrok i myśl zaraz znów zwracały się ku zachodowi. Następnego dnia znaleźliśmy się tylko 130 mil od HONGKONGU, którego niecierpliwie oczekiwaliśmy. Powietrze było łagodne, 24°C,

woda nawet 25,5°C. Morze poruszało się łagodnie, mieniąc się wspaniale ciemnoniebieskim kolorem, a wszystko w jak najlepszej zgodzie. Jednak już 2 grudnia nastąpiła zmiana. Obserwatorium w Hongkongu podało wzrost ciśnienia powietrza we Władywostoku oraz cyklon o znacznej sile nad centralną Mandżurią Płd. Nad pokładem szalał północno-wschodni wiatr, który gwizdał w lukach statku, niebo zaś zasnuło się chmurami, a później zaczęło padać. Tego dnia mieliśmy okazję po raz pierwszy zobaczyć „latające ryby”, które w znacznej ilości wyskakiwały z wody, przelatując w wietrze, błyszcząc i szemrząc wpadały z powrotem do wody.

3-ci i 4-ty grudnia nie przyniosły szczególnych wydarzeń. Spędzaliśmy większość czasu na górnym pokładzie, marząc i myśląc oglądaliśmy wodę i niebo, rozpościerające się bez końca przed nami. Zegar przestawiono o 9 minut wstecz, co później powtarzało się regularnie. Temperatura wzrosła do 29°C, a morze było gładkie jak lustro. Gdyby nie to, że przed południem silnie się rozpadało, podróż byłaby idealna.

5-go grudnia o 6 rano byliśmy już na pokładzie, ponieważ zbliżaliśmy się do wyspy ANAMBA⁶. Dla nas każdy kawałek lądu był miłym wydarzeniem. W następną środę dowództwo zapoznało nas z planem podróży aż do Bremy, z czego wynikało, że do Bremy dopłyniemy mniej więcej w połowie stycznia.



Singapur, 1905

Kilka nowości radiowych dało materiał do rozmów i nadszedł 7-my grudnia, który przyniósł ważne wydarzenie – przybycie do SINGAPURU⁷. Właściwie to przybyliśmy już tam dzień wcześniej, w nocy o 22:45, jednak

4 Fukien – wyspa o powierzchni 182,66 km² w prowincji Fujian w Chinach
5 Formosa – dawna nazwa Tajwanu. Nazwa nadana przez Portugalczyków; oznacza „piękną wyspę”.

6 Wyspy Anambas (Kepulauan Anambas) – archipelag na Morzu Południowochińskim, około 300 km na północny wschód od Singapuru; wchodzi w skład prowincji Wyspy Riau i należy do Indonezji
7 Singapur – miasto-państwo położone na południowym krańcu Półwyspu Malajskiego. Nazwa Singapur pochodzi od dwóch sanskryckich słów: *singa* (lew) i *pura* (miasto), stąd niekiedy stosowana nazwa Miasto Lwa. Od 1867 stanowił część brytyjskich kolonii zwanych Straits Settlements. Po I WŚ Singapur stał się najważniejszą brytyjską bazą wojskową na Dalekim Wschodzie.

dopiero następnego ranka ujrzeliśmy całe malownicze piękno tego ważnego szlaku handlowego. Ponieważ musieliśmy tu załadować 300 ton węgla (nasz kolos pożerał 55-60 ton węgla dziennie) i różne inne rzeczy, zapewniono nam dłuższy postój.

Nie otrzymaliśmy jednak pozwolenia na zejście na ląd i musieliśmy zadowolić się oglądaniem z pokładu niezapomnianie pięknego obrazu tego wspaniałego miasta, usytuowanego na tarasowo uformowanej pagórkowatej powierzchni oraz jego cudownych okolic. Ze zdziwieniem obserwowaliśmy kolorowy, ożywiony ruch w porcie zamieszkałym przez ludność Malezji, Indii, Chin i przez Europejczyków. Liczne łodzie handlarzy otaczały nasz statek i zaczął się ożywiony handel, który był jednak bardzo ograniczony z uwagi na nasze skromne finanse. Ten postój był jak dla nas zbyt krótki, bowiem już o 7:30 8-go grudnia nasz statek wypłynął z portu przy spokojnym morzu.

9-go grudnia wypłynęliśmy szczęśliwie na otwarty Ocean Indyjski przez kanał MALAKKA⁸ o długości 780 km, gdzie z powodu silnego prądu nasz rejs napotkał liczne trudności i niebezpieczeństwa. Liczne latarnie morskie wspierały starania sternika okrętowego i tak 10-go grudnia udaliśmy się w kierunku wyspy WAI⁹ do portu SABANG¹⁰, naszego miejsca zakotwiczenia na SUMATRZE, największej z Wysp Sunda, gdzie Holendrzy jako kolonizatorzy holenderskich Indii rozwijali ożywioną działalność, aby zdobyć równikowe ziemie z tropikalnymi, jedynymi w swoim rodzaju, bogatymi skarbami. Otaczała nas wilgotna i duszna, ciężka atmosfera. W indyjskiej strefie monsunowej wzniesienia wzrastały do 1.200 m, a oko ze zdumieniem spoczęło na porośniętych palmami lasach, w których rozwijało się bogate życie zwierzęce i roślinne. Ta wyspa miała 130 km², ok. 1.000 mieszkańców, w większości pochodzenia malajskiego. Z zadowoleniem zrobiliśmy użytek z zaproszenia do zejścia na wyspę, przemierzenia jej we wszystkich kierunkach i rozkoszowania się wieczorem spędzonym pod palmami jako goście „Niemieckiego klubu” oraz koncertem naszej kapeli okrętowej „Plenny”.

8 Cieśnina Malakka (Malacca) – najdłuższa na świecie (937 km) cieśnina łącząca Morze Andamańskie z Morzem Południowochińskim, oddziela Półwysp Malajski od Sumatry. Ma szerokość ok. 36 km i min. głębokość 25 m. Nad cieśniną znajduje się miasto Malakka, a w jej pobliżu Singapur

9 Weh (We, dawniej Wai, indonez. Pulau Weh) – wyspa na Morzu Andamańskim, najbardziej na północ wysunięta część Indonezji. Leży u północnego wybrzeża Sumatry; powierzchnia 153 km²; około 30 tys. mieszkańców; górzysta (wys. do 670 m n.p.m.). Główne miasto Sabang.

10 Sabang – miasto w Indonezji na wyspie Weh na morzu Andamańskim, na północ od Sumatry.



Sabang, wyspa Weh, 1910

Wcześniej rano 11-go grudnia opuściliśmy znowu naszą bazę noclegową na statku, aby na plaży szukać muszli, wędrować po lasach i łąkach oraz wziąć orzeźwiająca kąpiel w basenach ze słodką wodą. Wieczorem było bezpłatne kino oraz kolejny koncert. Pełni nowych wrażeń nie mogliśmy rozstać się z tymi wszystkimi wspaniałościami. Jednak wszystko ma swój koniec i 12-go grudnia o 7.00 rano opuściliśmy to gościnne miejsce z nieukrywaną przykrością. Ośmiu mężczyzn postanowiło pozostać i zaciągnęło się do holenderskiej służby, a wielu innym było przykro, że nie mogli uczynić tego samego. Musieliśmy zawrócić całą milę morską zanim wypłynęliśmy z portu i wytrwale płynęliśmy na bezkresne morze. Następne dni nie przyniosły nic szczególnego – tylko woda, nic – tylko woda. Termometr wskazywał 29°C, słońce przygrzewało, a my swobodnie płynęliśmy po gładkiej jak lustro powierzchni wody. 16-go grudnia zegar ponownie cofnięto o 19 minut. Upał był nie do wytrzymania i źle na nas wpływał. Około południa byliśmy na wysokości wyspy MENIKO¹¹, która porośnięta wysokimi na ponad 100 stóp palmami kokosowymi wyglądała uroczo. Zamieszkiwało ją 3.000 Singalezów¹² będących na stosunkowo wysokim poziomie kulturowym.

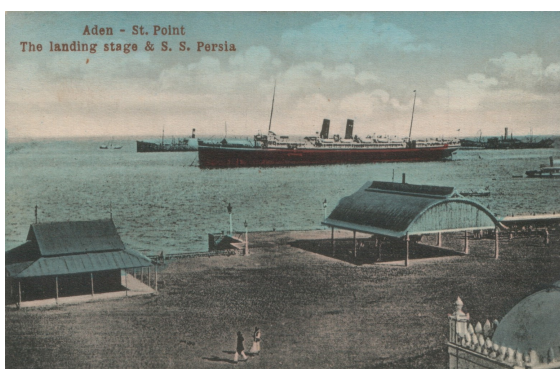
Od SABANG oddaliśmy się o 1.105 mil morskich. Mieliliśmy tu rzadką zabawę oglądania tygrysa morskiego (wieloryba płamistego), który zaimponował nam swoją długością 12-15 m. W poszukiwaniu zdobyczy opływał on wielokrotnie kadłub statku i pokazywał się dumnie w całej okazałości. Wieczorem cieszyliśmy się na widok wyspy oświetlanej błyskami latarni morskiej, która w ciągu dnia ukryta jest w zieleni, a w nocy oślepia swym światłem ląd i powierzchnię

11 Minicoy – samotna wyspa położona pomiędzy Lakszadiwami a Malediwami. Choć geograficzna przynależność wyspy nie jest ustalona, to pod względem kulturowym należy ona zdecydowanie do Malediwów - ludność zamieszkująca tą wyspą posługuje się dialektem używanego na Malediwach języka divehi (malediwijskim). Obecnie ludność wyspy liczy około 10 tys. osób i jest wyznania muzułmańskiego.

12 Syngalezi – naród zamieszkujący głównie południe Sri Lanki. Posługują się językiem syngaleskim

wody. Ponieważ zbudowana jest na skale o wysokości 150 m, widoczna z daleka jest cenną wskazówką dla żeglarzy.

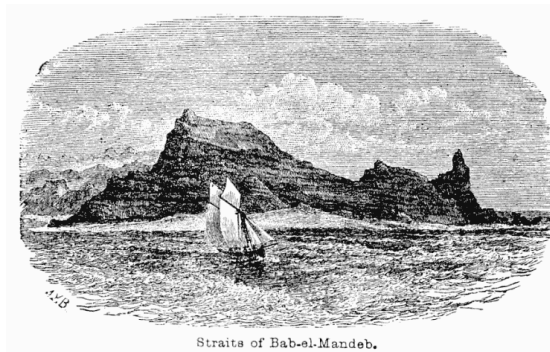
18-go, 19-go i 20-go grudnia codziennie przestawiano zegary wstecz. 20-tego grudnia przy pięknej pogodzie i dobrym samopoczuciu byliśmy w odległości ok. 2.287 mil morskich od Suezu. Zbliżały się Święta Bożego Narodzenia i rano ominęliśmy wschodni kraniec wyspy LOKOTEN¹³, 190 mil od arabskiego wybrzeża i 500 mil od ADENU¹⁴. Na tej wyspie gnieździło się wielu mieszkańców jaskiń, a zliczenie ich było niemożliwe. Zbocza były porośnięte mnóstwem aloesów. Na południowym wschodzie leżała bryła skalna o długości mili z ogromną kipiela morską¹⁵, gdzie fruwały i kąpały się zwinne mewy o zakrzywionych dziobach.



Port w Adenie, ok. 1910

22-ego grudnia dopłynęliśmy przy silnym prądzie morskim do GUADAFUI¹⁶ lub RAS ASIR-KAP, północno-wschodni narożnik Afryki, gdzie skały mają wysokość 800 stóp i opadają romantycznie do morza. Minęliśmy BAB-EL-MANDEB¹⁷ - „bramę łoż”, która prowadzi wąską cieśniną morską pomiędzy

Arabią i Afryką.



Straits of Bab-el-Mandeb.

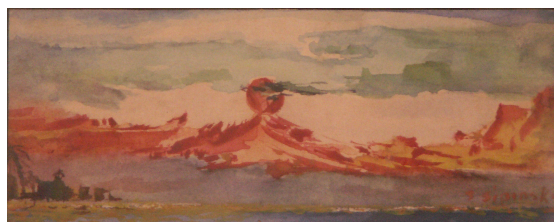
Cieśnina Bab-el-Mandeb

Z oceanu na Morze Czerwone wpłynęliśmy 24 grudnia o 6.00 rano. Liczne latarnie morskie, okablowania, itp. udowodniały jak duże znaczenie przypisywała Anglia temu miejscu i jak duży ruch tu panował.

Boże Narodzenie na Morzu Czerwonym, czy kiedyś mogłeś to sobie wyobrazić? Jak głęboko przywodzą nam to na myśl piękne wiersze Ernsta von Wildenbruchs¹⁸:

*Nad szerokim i ciemnym morzem
Gdzie nie ma mostu ani kładki
Przechadza się milcząc Boże Narodzenie
Pochodzi z niemieckiego kraju
Ma do przebycia daleką drogę
Ma do niesienia ciężki ładunek*

Płyniemy dalej bardzo ostrożnie z powodu licznych raf koralowych, znajdujących się zaledwie 5 stóp pod powierzchnią wody.



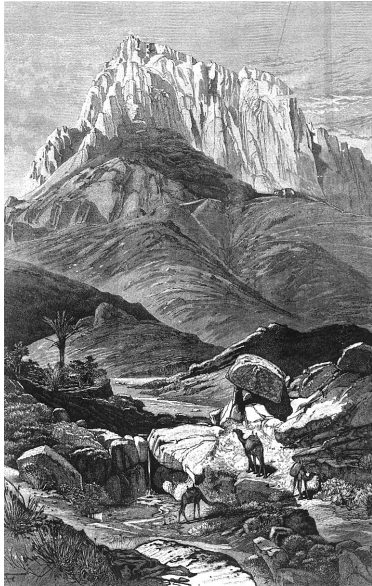
Stanisław Sipiński, „Zachód słońca na Morzu Czerwonym”, 1920

Niedaleko gór SYNAJ¹⁹ i HOREB zdecydowaliśmy się świętować nasze skromne i niezbyt wesołe Boże Narodzenie na dolnym pokładzie udekorowanym kolorowo w towarzystwie kapitana zaproszonego jako gościa, który zaskoczony był innością i jaską celebrowaliśmy te godziny my, powracający pielgrzymi ze wschodu, którzy z niekończącą się cierpliwością i cierpieniem w obliczu tych starych, świętych miejsc uczciliśmy tryumf miłości nad nienawiścią.

- 13 Chodzi zapewne o Lakkadiwy – Lakszadiwy (ang. Lakshadweep) – należące do Indii wyspy, położone na Morzu Lakkadiwskim. Stolicą terytorium, a zarazem jedynym miastem jest Kavaratti. Powierzchnia terytorium wynosi zaledwie 32 km², a zamieszkane jest przez około 65.000 osób.
- 14 Aden to miasto w Jemenie nad Zatoką Adeńską (Morze Czerwone), 170 km na wschód od cieśniny Bab-el-Mandeb. W latach 1839-1962 była to kolonia brytyjska
- 15 kipiela – uderzanie fal
- 16 właściwie Guardafui – przylądek w Somalii. Drugi (po przylądku Hafun) najdalej na wschód wysunięty przylądek Afryki, stanowiący północno-wschodni cypel Półwyspu Somalijskiego i wychodzący w Ocean Indyjski. Przylądek Guardafui znajduje się po południowej stronie wejścia do Zatoki Adeńskiej.
- 17 Bab al-Mandab – cieśnina pomiędzy Afryką a Półwyspem Arabskim należącym do Azji, łącząca Morze Czerwone z Oceanem Indyjskim (Zatoka Adeńska). Jest to ważny punkt żeglugowy na trasie Europa-Daleki Wschód, zwłaszcza od czasu otwarcia Kanału Sueskiego. Nazwa cieśniny związana jest z niebezpieczeństwami, na jakie natrafiały przepływające tędy statki. Natomiast według legendy arabskiej nazwa ta odnosi się do wielkiej liczby osób, które utonęły w czasie trzęsienia ziemi, które doprowadziło do oddzielenia Afryki od Azji. Długość cieśniny wynosi ok. 50 km, a szerokość w najwęższym miejscu ok. 26 km.

18 Ernst von Wildenbruch (1845-1909) – niemiecki poeta i dramaturg.

19 Góra Synaj znana także jako Góra Mojżesza - góra w Egipcie, w południowej części Półwyspu Synaj, Ma wysokość 2285 m n.p.m. Tradycyjnie utożsamiana z biblijną górą Horeb, gdzie, według Starego Testamentu, Bóg przekazał Mojżeszowi kamienne tablice z dziesięciorgiem przykazań i zawarł przymierze z narodem izraelskim.



Góra Synaj od południa

Pod wrażeniem tych pięknych godzin przekroczyliśmy Morze Czerwone pokryte niezliczoną ilością alg i oczekiwaliśmy z niecierpliwością przybycia do SUEZU²⁰, który osiągnęliśmy 29-go grudnia o 3.45 nad ranem

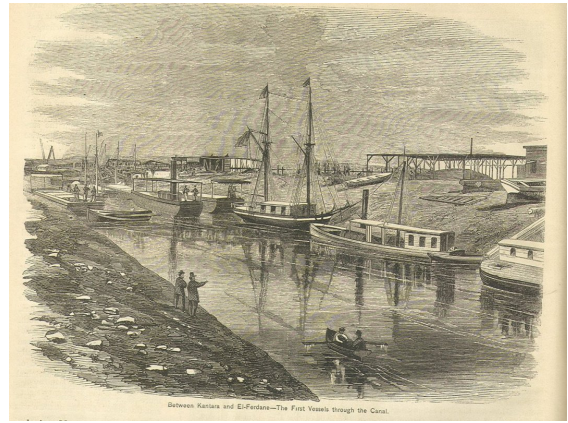


Stanisław Sipiński, „Miasto Suez i kanał”, 1920

Z daleka widzieliśmy położone za miastem zabudowania Kedywów²¹ tego handlowego miasta, które nie tylko jest tranzytem znacznej ilości towarów, lecz także przez które corocznie przewija się ponad 30.000 pielgrzymów z Mekki. Zaczął się ożywiony ruch na naszym statku, na pokład weszli przedstawiciele Kompanii Kanału aby poustawić reflektory i tym podobne urządzenia niezbędne do przepłynięcia statkiem przez Kanał. Zostaliśmy też zaopatrzeni w węgiel, słodką wodę i świeże jedzenie, aby tak wyposażeni przepłynąć ostatni duży etap naszej podróży. Podjęliśmy dalszą podróż o godzinie 10.00. Kanał o długości 87 mil, z czego 66 utworzonych sztucznie, oferował ciekawe i całkiem nowe, przykuwające uwagę obrazy. Z lewej strony towarzyszyła mu milutka, miniaturowa kolejka podczas gdy po obu stronach rozciągał się widok na pustynię poprzecinaną małymi oazami.

20 Suez (As Suways) – miasto portowe w Egipcie, leżące nad Zatoką Sueską, znane przede wszystkim z Kanału Sueskiego, wykopanego w latach 1859-1869 kanału głębokowodnego dla statków morskich, łączącego Morze Śródziemne z Morzem Czerwonym. W południowej części trasa kanału przebiega przez jezioro At-Timsah, Wielkie Jezioro Gorzkie i Małe Jezioro Gorzkie. Całkowita długość kanału wynosi 163 km.

21 kedyw – wicekról Egiptu



Kanał Sueski, pomiędzy Kantarą i El-Ferdane.
Pierwsze statki na kanale.

Wśród kolorowych lamp na zakrętach, płynęliśmy spokojnie po niezmaconej powierzchni wody i po niezapomnianej, urozmaiconej podróży osiągnęliśmy 30-go grudnia port PORT SAID²² z miastem położonym po zachodniej stronie, które składa się z części nowoczesnej i arabskiej. 60.000 ludzi stara się skrzętnie zaopatrzyć cały kraj w potrzebne artykuły, a tabakę i bawełnę wysyła na cały świat.



Doki w porcie Port Said

Ostatni dzień roku bogatego w wydarzenia spędziliśmy przyglądając się temu tak ważnemu dla Egiptu miastu, aby wieczorem podnieść kotwicę i spędzić Sylwestra na Morzu Śródziemnym. To było wesołe i serdeczne życzenie noworoczne, aby pierwszy dzień Nowego Roku 1921 zastał nas na swojskich wodach, całkiem niedaleko od naszej ojczystej ziemi.

Czas minął nam prędko i nie mogliśmy prawie uwierzyć kiedy w niedzielę 2-go stycznia do Triestu pozostało zaledwie 938 mil. Przez ostatnie dni przepływaliśmy u wybrzeży Grecji i jej licznych wysepek, a nasze napięcie sięgnęło zenitu, gdy stanęliśmy przed momentem, kiedy

22 Port Said – miasto leżące na północnym wschodzie Egiptu, nad Morzem Śródziemnym, w pobliżu Kanału Sueskiego. Zostało założone w 1859 r. w związku z rozbudową tego kanału. Podstawą gospodarki Port Saidu jest rybołówstwo i przemysł spożywczy – tytoniowy oraz chemiczny. Port miejski odgrywa dużą rolę w eksporcie (np. bawełny i ryżu) Egiptu, jak również w żegludze śródziemnomorskiej (jako port przystankowy).

postawimy stopę na stałym lądzie ojczyzny. Wszystko było przygotowane i kiedy 5-go stycznia o 8.00 rano wpływalimy od strony BUSI, wiedzieliśmy, że jeden z najważniejszych momentów naszego życia jest przed nami. 6-go stycznia o 5.00 rano osiągnęliśmy w zdrowiu nasz wytęskniony cel – TRIEST²³.



Port w Trieście, ok.1910

Gęsta mgła wisiała nad miastem i wodą, ale nasze serca szybciej biły. Pierwsze pozdrowienie jakie otrzymaliśmy było ze statku „Frankfurt”, który dzień wcześniej po szczęśliwej podróży odpływał stąd, aby osiągnąć swój cel – Bremę.



Triest, Riva Carciotti

²³ Triest (wł. Trieste) – miasto i gmina w północno-wschodnich Włoszech, nad Morzem Adriatyckim

Święta Bożego Narodzenia na statku Kaikyu Maru

Opis Świąt Bożego Narodzenia na podstawie wiersza „Bordfest an Bord S.S. „Kaikyu Maru” am 26.XII.20.”, który przywiózł ze sobą Stanisław Sipiński z powrotu statkiem do ojczyzny.

*Tłumaczenie:
Grażyna Głowiak,
Opracowanie,
edycja i korekta:
Maciej Głowiak*

Święto pokładowe na pokładzie „Kaikyu Maru”, 26 grudnia 1920 r.

Wszystkim zajął się Czerwony Krzyż! Nie tylko wynajął ten statek, ale także komfortowo go urządził, za co należy mu bardzo podziękować. Podczas gdy inne statki w większości miały tylko hamaki, my spaliśmy wygodnie w chłodnych łóżkach, przez co nasze życie było przyjemne. Przebywaliśmy w części mieszkalnej i na pokładzie, zostaliśmy wyposażeni w nauszniki, szale i czapki zimowe, które mogliśmy wykorzystać w tym klimacie. Pod pokładem nigdy nie było duszno, dzięki wielu otworom. Podróż do domu w takich warunkach była więc niemal wypoczynkiem. To samo nastrajało nas wesoło i lekko, ale Czerwony Krzyż myślał jeszcze o czymś więcej. Człowiek żyje nie tylko dobrym jedzeniem, ale także należy mu zaoferować w takiej podróży coś dla ducha! Tak powstał na morzu prawdziwy komitet rozrywki. (...) Zorganizował on duże wydarzenie. Było to w drugi dzień Świąt Bożego Narodzenia. Wszystkie siły zostały zaangażowane dla ogólnej rozrywki na pokładzie. Stary Mojżesz nie widział z Synaju jeszcze nigdy czegoś takiego na Morzu Czerwonym. Już samo oświetlenie było fantastyczne, postarano się przy okazji nawet o lampki. Kto chciał mógł także spróbować rozgrzać się grzonym winem.

O 6.30 rozpoczęło się świętowanie, które rozdzielono na pokład górny, dziób oraz na rufę. Wszędzie rozbrzmiewała różnorodna muzyka, słychać było śpiewające chóry, a klaun rozśmieszał wszystkich. Raz robiono pikantne żarty, to znowu recytowano poezję. Krótka mówiąc – muzyka i żarty z każdej strony, a publiczność agitowała do zabawy, tak że nawet największy ponurak musiał się przyłączyć.

Każdy mógł przebrać się w kostium, poważnie lub dla żartu, jako kobieta lub mężczyzna. Kto się gustownie przebrał, ten mógł otrzymać w nagrodę kosmetyk. Tajemniczo i niezauważony przechadzał się wśród nas juror, który oceniał stroje. Takie święto miało też praktyczny wymiar – można się było całkowicie przebrać. Także ci, którzy rozwiesili bieliznę na sznurze aby w ten sposób ją wysuszyć mogli zdobyć inne ubrania, które były dostępne dla każdego. Za dowód czystości uchodziły mokre koszule, których piękno oceniała publiczność. Liczni weseli goście spieszyli się na nasze wesołe święto bożonarodzeniowe.

Sprawdziła się nasza długoletnia nadzieja na powrót do domu, byliśmy przecież niedaleko od ojczyzny. Minie jeszcze tylko miesiąc i wreszcie będziemy na miejscu, gdzie będziemy mogli odpocząć od trudów tej podróży w starym towarzystwie.