



## Długa podróż do domu

Jak wiadomo, Internet to wspaniałe źródło informacji, pod warunkiem, że wiadomo czego lub kogo się szuka. Zazwyczaj wystarczy krótkie zapytanie w internetowej wyszukiwarce i otrzymujemy informacje na interesujący nas temat. Często jednak sytuacja nie wygląda tak różowo, gdyż albo otrzymujemy olbrzymią ilość informacji, które należy jeszcze przesiać pod kątem przydanych dla nas wiadomości, albo też mamy do czynienia z sytuacją wręcz odwrotną. Wtedy mimo usilnych prób nie otrzymujemy niemal nic, co byłoby istotne dla naszych poszukiwań. Rzecz nie jest jednak beznadziejna i czasem z pozoru nieistotne szczegóły pozwalają połączyć fakty oraz poszlaki i znaleźć rozwiązanie nurtującego nas problemu. Tak właśnie przedstawiała się sytuacja z moim pradziadkiem, którego historię chciałbym pokrótce przedstawić. A wraz z nią sposoby dotarcia do cennych danych.

Stanisław Sipiński urodził się w Poznaniu w roku 1880 jako najstarszy syn stolarza Wacława i jego żony Katarzyny z rodziny Zajączków. Stanisław zdobył intratny zawód mistrza malarskiego, ożenił się wkrótce z Elżbietą Blasel i w ciągu kilku lat rodzina powiększyła się o wesołą gromadkę dzieci. Była wśród nich moja nieżyjąca już babcia, po której moja mała córeczka odziedziczyła nie tylko swoje imię, ale również pogodne usposobienie i wesoły uśmiech na twarzy. Pozwala to tylko przypuszczać, że i pradziadek musiał być człowiekiem, który mimo przeciwności losu patrzył optymistycznie w przyszłość. A to z pewnością mu się przydało.

Wkrótce po przyjściu na świat mojej babci, cały dotychczasowy świat jej ojca legł w gruzach. Wybuchła straszliwa wojna światowa, jakiej świat dotychczas nie znał. Polacy z różnych zaborów walczyli przeciwko sobie na wszystkich frontach i ginęli nie doczekawszy powrotu do własnych domów i rodzin. Pradziadek został wcielony do pruskiej armii i pozostaje tylko przypuszczać, co czuł opuszczając własne rodzinne gniazdo idąc w nieznaną, na wojenną tułaczkę. Z perspektywy czasu wydaje się, że nieszczęście rosyjskiej niewoli, do której trafił, nie było najgorszą rzeczą, jaka mogła mu się przytrafić. Tysiące młodych żołnierzy ginęło w okopach walcząc w imię obcych racji i próbując wydrzeć wrogowi kolejne skrawki ziemi. Wielu z nich, pochowanych w zbiorowych mogiłach, do dziś leży bezimiennych i nierozpoznanych, a ich rodziny przez dziesięciolecia bezskutecznie poszukiwały jakiegokolwiek wzmianki o swych bliskich.

Los jednak pradziadka nie oszczędzał. Przeżył, ale trafił na daleką i nieprzyjazną Syberię, tak jak wielu przed nim. Zapewne ledwo zniósł trudy długiej podróży w ciężkich warunkach, a docelowym miejscem jego niewoli stał się liczący w tym czasie ponad pięćdziesiąt tysięcy mieszkańców Irkuck nad rzeką Angarą, oddalony od Poznania o ponad 5,5 tysiąca kilometrów w prostej linii. Dziś podróż samolotem z przesiadkami może zająć nieco mniej niż dobę, lecz w początkach XX wieku, jadąc koleją transsyberyjską z wieloma postojami w przejściowych obozach i w trudnych warunkach zajmowała zapewne długie tygodnie, o ile nie miesiące.

Pradziadkowi udało się przetrwać trudne czasy niewoli w Irkucku wykorzystując swoje umiejętności malarskie – poza tym, że był to jego zawód, to z zamiłowania malował również obrazy. Wyczarowywał więc portrety, na które mogli pozwolić sobie bogaci Rosjanie i w ten sposób dora-

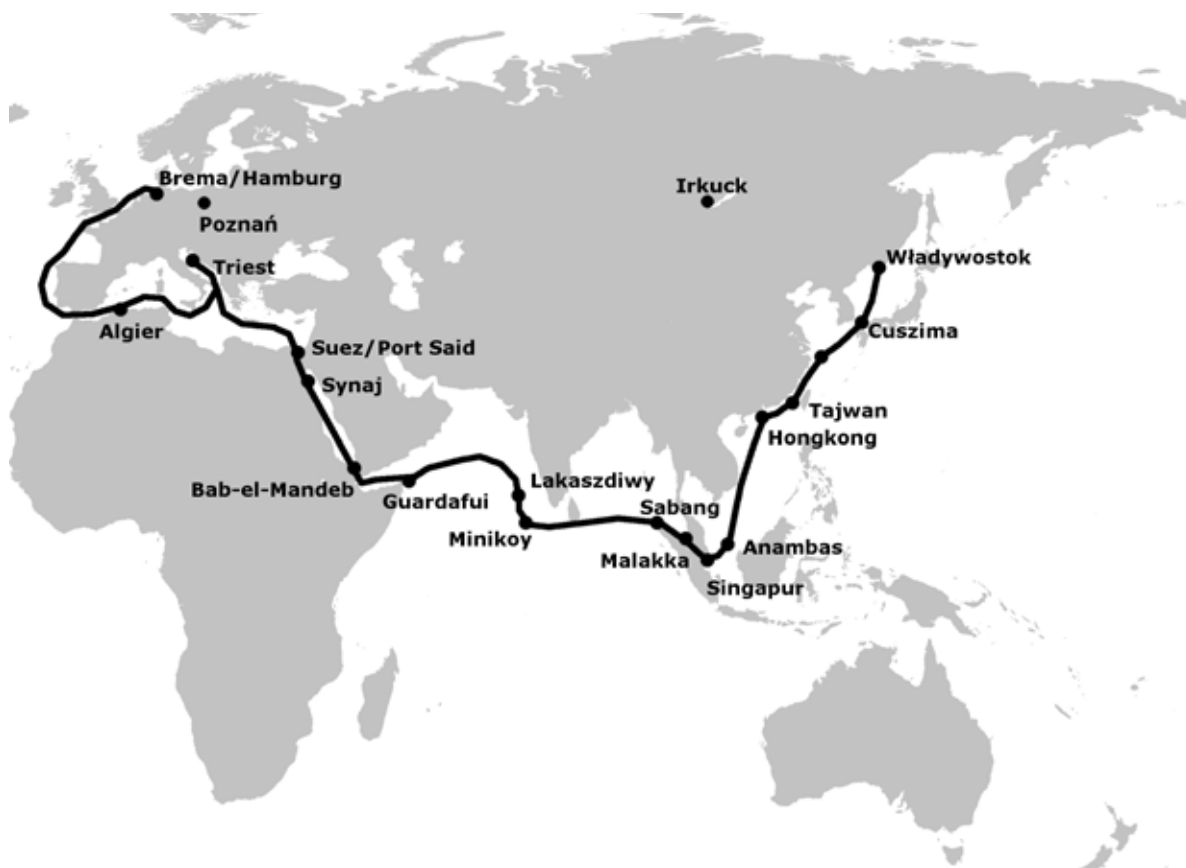
biał na własne utrzymanie. Kto wie, być może po dziś dzień, portrety rosyjskich przodków pędzła Sipińskiego zdobią niektóre mieszkania ich wnuków i prawnuków w Irkucku.

Stanisław Sipiński w niewoli spędził kilka długich lat, z bliska obserwując rewolucję październikową, wojnę białych z czerwoarmistami, a z daleka koniec wojny światowej i kolejną wojnę, tym razem polsko-bolszewicką, która skomplikowała znacznie jego powrót w ojczyście strony. Poza rodzinnymi legendami, niewiele więcej informacji o tułaczce pradziadka zachowało się do naszych czasów. Wiadomo, że pod przybranym nazwiskiem von Sipke wracał na pokładzie japońskiego statku Kaikyū Maru wraz z innymi żołnierzami niemieckimi. Pozostało parę akwarelek z podróży, które oprawione i powieszono na ścianach od wielu lat działają na rodzinną wyobraźnię. Pozostał wreszcie wierszowany opis świąt Bożego Narodzenia, które Stanisław wraz z towarzyszymi podróży spędził na statku. Z pobytu w Irkucku zachowało się również parę zdjęć i kart pocztowych wysyłanych do rodziny. Być może na jakimś rodzinnym, przysłowiowym strychu jest coś jeszcze, co w przyszłości pozwoli uzupełnić wiedzę o pradziadku, lecz to właśnie te, wymienione strzępy informacji posłużyły jako punkt wyjściowy do dalszych badań.

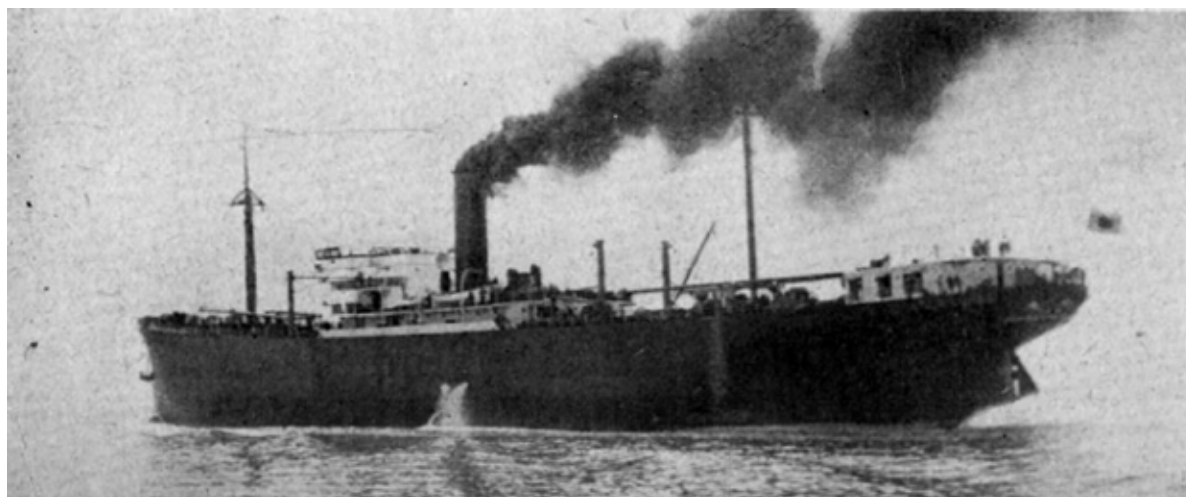
Przede wszystkim należało ustalić rzeczy najbardziej oczywiste. Jako, że zachowała się nazwa statku, którym płynął pradziadek, postanowiłem znaleźć nieco informacji na ten temat. Wyszukiwarki internetowe nie były zbyt precyzyjne, ale w kilku przypadkach odsyłały do japońskich stron internetowych. Bariere językową przełamał Google Translator, pozwalający tłumaczyć na bieżąco treść witryn np. na język angielski. Choć jakość tłumaczenia nie jest doskonała, to pozwala zorientować się w tematyce danej strony, a to już sporo. Tak trafiłem na stare zdjęcie parowca Kaikyū Maru, a dalszy kontakt (już po angielsku) z twórcą strony p. Fumio Nagasawą zaowocował lepszej jakości zdjęciem oraz garścią informacji z japońskiej książki. Nazwa statku, jak się później okazało oznacza zresztą, co znamienne, „statek szczęśliwej podróży”. Parowiec został zatopiony dopiero wiele lat później, w czasie drugiej wojny światowej. Podziękowawszy nowo poznanemu Japończykowi, szukałem dalej.

Kolejnym elementem układanki była informacja z niemieckojęzycznej strony o jakimś Ottonie Iskanie, z pochodzenia Austriaku i żołnierzu niemieckim w czasie dwóch wojen światowych, który również płynął na pokładzie japońskiego parowca Kaikyū Maru z Władywostoku do Triestu, skąd dotarł do ostatecznie Wiednia. Analiza strony przyniosła kilka ważnych poszlak oraz otworzyła nowe wątki poszukiwań, mimo że kontakt z autorem witryny nie przyniósł znaczących informacji. Udało mi się odkryć jednak, że powrót jeńców niemieckich, austriackich do Europy i rosyjskich w przeciwnym kierunku, odbywał się po wojnie na podstawie dwustronnych umów międzynarodowych, których warunki zostały wynegocjowane dopiero parę lat po wojnie. To tłumaczyło powrót pradziadka na przełomie 1920 i 1921 roku i do tego pod zmienionym nazwiskiem. Trwająca w tym czasie wojna polsko-rosyjska uniemożliwiłaby bowiem Polakowi powrót do kraju. Żołnierze niemieccy wracali zaś na pokładach statków towarowych płynących pod auspicjami Międzynarodowego Czerwonego Krzyża.

Szukałem dalej i dalej, i tak trafiłem na niemieckie wydanie Wikipedii, wirtualnej encyklopedii współredagowanej przez użytkowników. Tam odkryłem krótki biogram Hansa Baumgartnera, niemieckiego oficera, który również spędził parę lat w rosyjskiej niewoli. Jakie było moje zdziwienie, gdy wśród przypisów znalazłem wzmiankę o przedwojennym niemieckim czasopiśmie „Der Plenny” z 1929 roku, a w nim tytuł „Auf der Kaikyū Maru” (Na Kaikyū Maru). I choć czułem, że będzie to strzał w dziesiątkę, to pozostał problem kontaktu z autorem strony lub kimkolwiek mogącym pomóc. Do zamieszczenia ogłoszenia wykorzystałem, aby nie naruzać regulaminu Wikipedii, podstronę służącą do dyskusji nad hasłem w serwisie i już po kilku dniach skontaktował się ze mną wnuk Baumgartnera, pan Helmut Hörner. Wymieniwszy kilka miłych maili pan Helmut przysłał zeskanowane artykuły po niemiecku, które po przetłumaczeniu okazały się wspaniałą, naoczną relacją panów Melzera i Tannera, dwóch współtowarzyszy



Przebieg trasy japońskiego parowca Kaikyū Maru w czasie rejsu z Władywostoku do Bremy w 1920/21 r.



Statek Kaikyū Maru, na pokładzie którego podróżował Stanisław Sipiński. Ze zbiorów p. Fumio Nagasawy

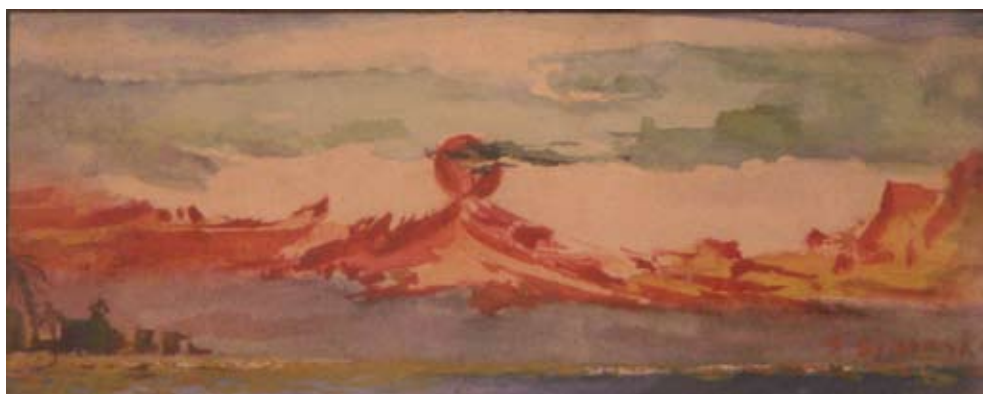
rejsu Sipińskiego na pokładzie japońskiego parowca. Dzień po dniu opisane zostały wydarzenia i trasa podróży<sup>1</sup>.

Oczywiście relacje te stanowiły jedynie punkt wyjścia do dalszych poszukiwań. Nazwy miejsc z początku XX wieku i te obecne różniły się bowiem znacznie. Część z nich była przekreślona,

<sup>1</sup> Pełen tekst opracowania znajduje się pod adresem: <http://www.glowiak.com/documents/KaikyuMaru-1.0.pdf>



Sabang, wyspa Wah, 1910 r. Źródło: ebay.com



Akwarela S. Sipińskiego, „Zachód słońca na Morzu Czerwonym”, 1920 r. Zbiory własne



Akwarela S. Sipińskiego, „Miasto Suez i kanał”, 1920 r. Zbiory własne



Flaga okrętowa z transportu jeńców z Syberii do kraju z 1920 r. Źródło: ebay.com

zapisana w niemieckiej pisowni lub całkowicie zmieniona. Poszukiwanie dokładnych punktów na mapie zajęło mi kolejne dni. Z pomocą przyszły mapy internetowe oraz odziedziczony po babci niemiecki wielki atlas świata Meyersa. Dodatkowo, pozwalającym wyobrazić sobie miejsca, które oglądał mój pradziadek, okazały się stare pocztówki z lat 1905-1925, których olbrzymia ilość jest wystawiona na aukcjach internetowych międzynarodowego portalu aukcyjnego E-Bay. Z ciekawostek mogę także dodać, że na jednej aukcji w tym serwisie udało mi się trafić na fotografię specjalnej flagi okrętowej Międzynarodowego Czerwonego Krzyża z rejsu pradziadka do domu.

Pełna relacja z podróży na pokładzie Kaiky Maru jest zbyt długa, aby przytoczyć ją tutaj w całości, ale pozwolę sobie zacytować kilka ciekawszych fragmentów zawierających informacje geograficzne i etnograficzne, które kapitan Yamamura ochoczo przekazywał pasażerom. W końcu listopada 1920 roku statek przepływał niedaleko Tajwanu. Melzer i Tanner, autorzy dziennika podróży zapisali:

Tego dnia płynęliśmy przez Kanał Fukien i Formosa, który powinien nas wyprowadzić z Morza Wschodniochińskiego do Morza Południowochińskiego. Najwęższe miejsce na kanale, które na zachodzie przechodziło w mielizny Formosa i archipeląg, miało 140 km. Wyspa Formosa (obecnie Tajwan – przyp. aut.), 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.

Szczęśliwie marynarzom udało się uniknąć pożarcia przez „dumną ludność tubylczą”, bowiem już 1 grudnia, gdy zarówno na Syberii jak i w Europie szalała zima (w południowej Anglii nawet 30 cm śniegu), podróżnicy pisali:

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 «łatające ryby», które w znacznej ilości wyskakiwały z wody, przelatując w wietrze, błyszcząc i szemrząc wpadały z powrotem do wody.

W kilka dni później statek dopłynął do wybrzeży Sumatry. W dzienniku napisano:

10-go grudnia udaliśmy się w kierunku wyspy Wai do portu Sabang, 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. (...) 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». 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.

Po ponad miesięcznej podróży, 6 stycznia 1921 roku statek dopłynął do Triestu i tam też kończy się niezmiernie ciekawa, kilkunastostronicowa relacja panów Melzera i Tannera. Stanisław Sipiński spędził zapewne na pokładzie Kaiky Maru kolejne tygodnie płynąc do docelowego portu przeznaczenia w Bremie. Stamtąd dotarł do Poznania, do rodziny, której nie widział od

wielu lat. Z pewnością minęło wiele czasu, zanim wszyscy nauczyli się żyć ponownie razem, po doświadczeniach wojny, niewoli i biedy.

Mimo odkrycia fascynujących źródeł, ciągle w powyższej historii istnieje wiele luk i białych plam. Ciekawi mnie, w jakich okolicznościach pradziadek dostał się do niewoli, jak wyglądała jego droga do Irkucka i jak przedzierał się z po wojnie do portu we Władywostoku, skąd odpływał japoński parowiec. Ostatnią rzeczą jest również pytanie o jego trasę z Triestu do Bremy. Mam nadzieję, że czas przyniesie odpowiedzi i na te pytania, a ja będę mógł niebawem uzupełnić relację i przedstawić Wam dalszy ciąg tej historii w jednym z kolejnych roczników WTG.