

---

---

**ANDRZEJ NIEDZIELA**

## **POWRÓT Z MANDŻURII W 1921 ROKU. PRZEZ MORZA I OCEANY DO OJCZYZNY**

Autor wspomnień Dziadek Andrzej Niedziela (1883-1969), od 1907 roku mieszkał z rodziną w Wanne w Westfalii. Był górnikiem w kopalni węgla. Pochodził z poznańskiego, a pojechał tam za pracą. W Wanne udzielał się społecznie w organizacjach polskich i wkrótce został wybrany sekretarzem w Towarzystwie Oświata, a później pełnił funkcję prezesa Towarzystwa Wyborczego w Wanne.

Kiedy wybuchła wojna w 1914 roku, jako poddany cesarza Wilhelma II został zmobilizowany do armii pruskiej. Przydzielony do 3. Batalionu Fizyliarów w 2. Pułku Grenadierów w Szczecinie został wysłany na Front Zachodni. Gdy po ciężkich walkach we Francji pod Soissons i Witzelde batalion został rozbity i wycofany z boju, pozostałych przy życiu żołnierzy przeniesiono do dywizji rezerwowej, którą przerzucono na Front Wschodni. Ponad rok walczył na ziemiach polskich, w Prusach Wschodnich i na Litwie aż doszli do Rygi. Stamtąd walki przeniesiono pod Kurszany, potem Szawle i jeszcze dalej na wschód na Dyneburg (Dźwińsk) gdzie w listopadzie 1915 roku dostał się do niewoli rosyjskiej. W obozie jenieckim w Katazinie nad Wołgą i innych obozach pracował przy wyrębie lasów w śniegu metrowej grubości, przy silnych mrozach i na głodowych racjach żywnościowych. Po przewrocie bolszewickim Andrzej Niedziela przedostał się za Ural. W Czelabińsku spotkał pierwszego emisariusza armii polskiej, który skierował go do Omska, gdzie znajdował się Komitet Organizacyjny Legionu Omskiego. Legioniści omscy ochraniaли magazyny i transporty kolejowe z produktami spożywczymi przed grabieżą bolszewików.

W połowie czerwca 1918 roku jako ochotnik wstąpił do Wojska Polskiego. Został plutonowym 1-go Pułku Ułanów V Dywizji Strzelców Polskich, nazywaną Dywizją Syberyjską. Z początkiem lipca wyjechał z 1-szym szwadronem ułanów, jako pierwsze kadry bliżej frontu, tj. do Ufy i Bugurusłana, a potem do Nowonikołajewska, gdzie był stały garnizon Wojsk Polskich w centrum Syberii. Przez całą zimę 1918/1919 roku brał udział w ochronie kolei transsyberyjskiej przed napadami band chłopskich i bolszewickich. W grudniu 1919 roku rozpoczęła się ewakuacja całości wojska Dywizji Syberyjskiej z Nowonikołajewska na Daleki Wschód. Dywizja była tylną strażą cofających się wojsk sprzymierzonych. Eszelony czeskie, rosyjskie i polskie dotarły do Krasnojarska, a potem do stacji oddalonej o 20 km Klukwiennaja, gdzie tory były już zablokowane czeskimi transportami i zamrożonymi lokomotywami. W tym czasie w Krasnojarsku władzę zdobyli bolszewicy i otoczyli polską straż tylną ewakuowanych transportów. W takiej sytuacji 10 stycznia 1920 roku pod Klukwienną, dowództwo Dywizji Syberyjskiej podpisało kapitulację. Bolszewicy nie dotrzymali warunków kapitulacji. Oficerów i żołnierzy zamknęli w obozie jenieckim w Krasnojarsku, gdzie czekał ich tragiczny los.

Andrzej Niedziela uciekł z obozu w Krasnojarsku. Mając fałszywe dokumenty wyjechał do Aczyńska, a stamtąd przebył jeszcze 240 km. w Góry Altaju do kopalni złota. Pracował w sztolni górniczej przy zakładaniu ładunków wybuchowych do rozszarpania skał. Kiedy we wrześniu 1920 roku nadarzyła się okazja powrotu do kraju

chorych jeńców niemieckich, zorganizowana przez Amerykański Czerwony Krzyż, wydostał się z kopalni, dotarł do Aczyńska i zaryzykował stanąć przed komisją lekarską. Gdy zakwalifikowano go do powrotu do Niemiec, wyjechał najbliższym transportem koleją transsyberyjską przez Krasnojarsk, Irkuck, Wierchnieudzińsk i Czytę do Harbina w Mandżurii.

Dziadek swoje przeżycia z walk na frontach 1-szej wojny światowej, niewoli rosyjskiej i niewoli bolszewickiej, służby w Wojsku Polskim na Syberii, ucieczek z obozów i powrotu z Harbina przez egzotyczne porty do Ojczyzny, opisał później w grubym brulionie, który przez długie lata był ukrywany w rodzinie. Z obszernego tekstu wspomnieniowego dwa fragmenty związane z syberyjskimi doświadczeniami zostały wcześniej opublikowane w „Zesłańcu” nr 50 – Andrzej Niedziela, *Od Kluwiennej do Harbina*” i w numerze 59 – Andrzej Niedziela, *Od niemieckiej lotnej dywizji do V Dywizji Strzelców Polskich na Syberii*.

Przedstawiony poniżej fragment jest trzecią częścią pozostawionych wspomnień o swym tułaczym losie oraz zapisem w dzienniku podróży z Harbina do Polski (1920/1921r.).

*Elżbieta Gruchot*

\*\*\*

### **Mandżuria. Kolonia Polska w Charbinie<sup>1</sup>**

W Mandżurii stał nasz Pociąg Sanitarny, pociąg V Dywizji Strzelców Polskich, by każdy, kto tu pojedzie widział go i przypomniał sobie, że tu jest już wolność.

Zrobiło mi się mokro na nosie, na to wspomnienie, gdy ujrzałem oficera, który tu po to pełnił służbę, by dalej kierować Polakami. Zabrałem swój tłumoczek, pożegnałem Niemców i 3-cią klasą pociągu odjechałem do Charbina, a ze mną 34-ech wojaków, natomiast reszta jechała aż do Charbina z Niemcami i zdaje się po tygodniu dojechali, a było nas razem 84-ech z V-tej Dywizji Syberyjskiej. Wracało wielu Polaków, lecz bojąc się wojny polsko-bolszewickiej, o której tutaj dokładnie nie wiadomo, woleli jechać z Niemcami. Transport ich skierowano później na Władywostok.

Mój powrót z niewoli bolszewickiej trwał od początku września, do połowy października 1920 roku. Z kopalni złota Andriejewski Rudnik w Górach Ałtaju do stacji kolejowej Aczyńsk, prawie trzy tygodnie szliśmy pieszo z nielicznymi i krótkimi podwodami. Z Aczyńska przez Krasnojarsk, Irkuck, Wierchnieudzińsk i Czytę kilku pociągami przyjechaliśmy szczęśliwie 16-go października 1920 roku do Charbina.

Ponieważ jeszcze nie wszyscy jeńcy przybyli, długo czekaliśmy spodziewając się przyjazdu następnych pociągów. Lecz stało się inaczej, gdyż następny pociąg nie dotarł już do Charbina, bo rozpoczęły się walki, a on został w środku; ludzie uciekali z pociągu i jedni zdążający na wschód zostali ranni w gradzie kul, inni zostali cofnięci, a dużo poległo. Tak zakończyła się ewakuacja [V Dywizji Syberyjskiej], w której wielu Polaków przedostało się na Daleki Wschód. Ostateczny rezultat był taki, że razem z naszą grupą 84-ech woja-

---

<sup>1</sup> W tekście autora wspomnień, pisownia „Charbin” zgodna z dawniejszą pisownią. Obecnie obowiązuje nazwa Harbin.

ków dotarło do Charbina. Tutaj w Kolonii Polskiej w Charbinie z otwartymi rękami i szczerym sercem witano wszystkich Polaków, którzy wracali do Ojczyzny. Muszę zaznaczyć, że tutejsza Kolonia Polska również zorganizowała Szwadron Ułanów Polskich, który walczył na froncie bolszewickim. Nasz przyjazd odbił się dużym echem w Charbinie. Zrobiliśmy dobre wrażenie na każdym, kto zetknął się z nami. Panie z Charbina urządziły wieczorek powitalny we własnym Domu Polskim, gdzie był też przedstawiciel Rządu Polskiego Józef Targowski, a Konsul Generalny Michał Morgulec, wygłosił do nas szczerze, patriotyczne przemówienie o miłości Ojczyzny. Przemówienie to na długo pozostanie w pamięci tam obecnych. Nie była to ambasada, gdyż ta znajdowała się w Japonii, w Tokio. Pierwszym organizatorem naszych placówek dyplomatycznych tam na wschodzie, był Wysoki Komisarz Rzeczypospolitej Polskiej pan Józef Targowski. (Ścisłego kontaktu z krajem, zdaje się jeszcze nie było, gdyż mówił mi w rozmowie potocznej jeden z pracowników placówki dyplomatycznej, iż by P. Marszałek Piłsudski za daleko nie zapuszczał się na Kijów, gdyż to może w ogóle szkodzić sprawie, a nawet może być zbyt cennym przelewaniem krwi polskiej, stąd wnioskowałem, że ściśle nie wiadano o sprawach Polski, gdyż i powątpiewano o tym czy zdążymy na czas do kraju.)

Wieczorek wspólny dał dużo umilenia, jedzono i pito, wznoszono toasty na cześć Rzeczypospolitej Polskiej, na cześć Kolonii Polskiej i władz, Konsula pana Morgulca i jego poświęcenia w pracy. Te Matki Charbina ze swymi mężami robiły wszystko, aby dać naszej Polsce wszystko, co z serca dać było można; to też bawiono się i tańczono, śpiewano „Rotę” i „Jeszcze Polska”; bawiono się tak jak potrafił bawić się naród, który odzyskał utraconą wolność.

Żołd, jako dla byłych wojskowych, otrzymywaliśmy jedną jenę dziennie, za którą można było się wyżywić. Pieniądze, które mieliśmy jeszcze z Rosji, tutaj nie miały już ważności, ale życie szło jakoś wesoło. Spotykałem często tamte Panie, Polki i często u różnych Państwa byłem w gościnie, a byli bardzo gościnni. Byli to przeważnie urzędnicy i inżynierowie, ludzie raczej zamożni. Charbin w moich oczach to istne mrowisko ludzkie, ruch, handel od wczesnego ranka do późnej nocy, niepodobna to określić, wszystkiego w bród, czego tylko dusza zapagnie.

Okres czterech tygodni, to dość długi, a tyle czasu trzeba było czekać na następny transport drogą morską, gdyż miejsca na wszystkich okrętach płynących do Europy, były wykupione. Czas upływał szybko, trzeba było się gotować do dalszej podróży przez lądy i morza, a droga daleka. Przygotowano nam dokumenty i paszporty, aż do granic Polski. Nie zapomniano też o zakupieniu Mszy św. i wspólnej Komunii św. przed odjazdem. Jeżeli mnie pamięć nie myli to zdaje się, że wówczas w Charbinie był ks. Echaust z Omska, który musiał opuścić kościół omski z nakazu bolszewickiego i przeniósł się na Daleki Wschód. Pamiętam jak dziś, gdy do Mszy św. służył mały Chińczyk. Kogo tam jeszcze spotkałem, oto około 70-letniego Janusza Kowalskiego z miejscowości Jaworów koło Lwowa, biedny musiał się tułać, a nawet z rodziną się nie pożegnał, gdyż niespodziewanie zabrali go Rosjanie jako podejrzanego.

Przed wyjazdem z Charbina Kolonia Polska zorganizowała nam wieczorek pożegnalny. Gościli również przedstawiciele Konsulatu Rzeczypospolitej Polskiej. Były przemówienia, toasty, śpiewy, podziękowania i tańce. Konsula i

Pana Targowskiego, jako przedstawiciela Rządu Polskiego, po jego serdecznym przemówieniu, uhonorowaliśmy okrzykiem na cześć Polski oraz jej Wodza Józefa Piłsudskiego. Potem nastąpiła wymiana toastów i z naszej strony okrzyk na cześć Konsulatu R.P. na Syberii. Wspólnie zaśpiewano Rotę i hymn: „Jeszcze Polska nie zginęła” i popłynęły nasze polskie pieśni narodowe i łzy i różne piosenki. Nadszedł czas na wesołe tańce oraz podziękowania za wszystko, w imieniu żołnierzy V Dywizji Syberyjskiej, Obywatelkom i Obywatelom Kolonii Polskiej, a szczególnie Paniom, które przyczyniły się do wyprawienia wieczorku pożegnalnego.

\*\*\*

Przed wyjazdem zapisałem nazwiska osób z Kolonii Polskiej i członków Koła Polek, którzy gościli nas w swoich domostwach, przyjmowali serdecznie i udzielali wszelkiej pomocy podczas pobytu w Charbinie: 1. Nieruchcimowie S.B.; 2. Dąbrowscy G.K.; 3. Dobrowolscy B.H.; 4. Lesieccy I.S.; 5. Łazowscy T.M.; 6. Weberowie K.D.; 7. Nowkiescy T.G.; 8. Brener A.M.; 9. Hieczcko W.; 10. Henrych K.; 11. Głębscy; 12. Jankowscy W.W.; 13. Izdebscy; 14. Szymonolewicz K.; 15. Zakrzewscy; 16. Żabo; 17. Rundo W.W.; 18. Golanowscy Z.; 19. Gordon T.K.; 20. Grochólski S.Z.; 21. Plisowscy T.C.; 22. Józefa Golanowska; 23. Zofia Plisowska.

\*\*\*

## **Dziennik podróży**

### **Z Charbina w Mandżurii do portu Dalian**

**Dnia 16-go listopada 1920 roku**, Polki z Charbina wyposażyły nas również na podróż, ofiarując masę pieczeni i różności, za co ja sam osobiście im podziękowałem, rozdzielając później między wszystkich żołnierzy równomiernie. Byliśmy żegnani przez licznych Obywateli i Obywatelki. Widziałem zdejmowanie polskiego sztandaru, godła i znaków Konsulatu Polskiego, a zawieszanie innych. Wieczorem, o godzinie 7. – odjazd z Charbina. Zawieszono nas do stacji Szan-Szun, która była w rękach Japończyków.

**17/XI.1920.** Jest z nami Konsul pan Morgulec, przedstawiciel polskiego rządu pan Targowski i przedstawiciel z Japonii. Bilet kosztuje 1840, – jenów. Japończycy są bardzo uprzejmi względem Polaków. Odprawa przez Japończyków rzetelna. Panuje karność i porządek. Przydzielono nam olbrzymi wagon trzeciej klasy, mieszczący osiemdziesięciu polskich żołnierzy.

Odjazd z Szan-Szun o 10-tej rano. Jazda pociągiem jest wyśmienita. Okolica śliczna, równiny, pagórki, drzewa, topole, na polach obsiew kukurydzą. Wioska od wioski oddalona o 4 kilometry, między nimi pojedyncze osady otoczone fortem, kamiennym murem. Jazda mułami po 8 sztuk w zaprzęgach. Domy, które położone są bliżej żelaznych dróg – z cegły, w wioskach – lepianki. Rola dobrze uprawiona.

**Stacja Fa-Tun.** Władza w ręku japońskim. Japończyk, żołnierz dumny. Niewiasty małe, czarne włosy, sandaliska ze sznurka konopi. Dzieci noszą na barkach; dziewczynki – małe nóżki i mało ich widać.

**Stacja Fan-Hje-Tun.** Miasteczko z farbiarniami. Niewiasty na wózku o dwóch kołach, zaprzęgi po sześć mułów lub dwa konie. Mur ze słomy i gliny jako płot. Kanalizacja przeprowadzona.

**Tsai-Hia.** Pociąg stanął na stacji tylko na dwie minuty.

**Kuo-Hia-Ten.** Na południowy wschód idą strumyk i kolej.

**Siu-Hia-Pu.** Warty na posterunkach w pełnym rynsztunku. Żołnierze są niewysocy.

**Su-Pink-Kai.** Ogromne magazyny zboża; natłok pasażerów, których urząd kolei nie dopuścił dołączyć do naszego wagonu. Młoda generacja już nie ma takich małych nóg.

**Szuang-Miao-Tzu.**

**Man-Hing.**

**Chin-Kou-Zu.** Południowy zachód. Dzień śliczny. Ognista luna zachodu słońca. Pomnik z chińskim napisem – wygląd zadziwiający, a na nim żywy nalot.

**Kay-Juan.** Miasto z pełnym elektrycznym oświetleniem i wielu fabrykami z sodą...

**Then-Lind.** Godzina 6-ta wieczorem. Odwiedził nas japoński redaktor.

**Mugden.** Godzina 7-ta wieczorem. Stacja ogromna. Koreańczycy, długie białe suknie, rosły szczep.

**Liado-Ang.** Miasteczko.

**Chian-Chen.** Wysłanie telegramu, że dwóch pozostało.

**18/XI.1920. Chon-Chin-Li-Pu.** Godzina 6.15. Okolice górzysta pokryta małymi świerkami. Rola u podnóża uprawna. Przed wschodem słońca pracują na roli.

**Chin-Chou.** Widno. Odnogą morską dzień piękny się ukazuje.

**Tha-Fang-Shen.** Szeroki wylew jakiejś odnogi rzecznej; górami obok idzie droga żelazna na wschód, a na wodzie widać dużo statków parowych. Wesele chińskie – 2 kołowa czerwona bryczka, wioząca młodą parę.

**Chou-Shui-Tzu.** Ostatnia stacja przed Dau-Ren.

**Dau-Ren czyli Dalian**

\*\*\*

### Japońskim statkiem „Kobe – Maru” do Szanghaju

**18 listopada 1920.** O godzinie 8-mej rano jesteśmy w mieście portowym Dalian. Potem dowożą nas do portu i wsiadamy na statek japoński „Kobe-Maruru”. Dwa okręty amerykańskie stoją w porcie. Wypływamy na Morze Żółte. O godzinie 12-tej podano obiad na statku. Z boków sterczą skały, w zatoce zaś widać mnóstwo żaglowców. Na prawym boku, daleko widać pojedynczą skałę. Po lewej, kilka po sobie oddzielnych skał, na których stoją białe domki. Byliśmy już na pełnym morzu, a przed nami płynęły 2 małe łodzie, które okazywały drogę; śliczny dzień ukazywał nam szybką orientację. Pierś statku rozbijała fale, które krzęły jak śmietana na powierzchni zaś białe ptaki, unosiły się poza okrętem, a czasami nawet go wyprzedzały i frunęły z przodu. W oddaleniu było widać dym z okrętu płynącego przed nami. Tu i ówdzie widziano jak Chińczycy wychodzili z kajut, dotknięci chorobą morską, a morze śmiało się ze wszystkich, bo niemal wszystkich pokonywało. Słońce zachodzi, morze jest spokojne. Przed nami płynie statek, za nami również. Płynie w odległości 8 kilometrów. Potem nastąpiła noc.

**19/XI.1920.** Nazajutrz rano, był piątek, o godzinie 6-tej wstałem, zjadłem śniadanie, wyszedłem na pokład, z którego było widać skały ościennych gór, lecz bardzo daleko; wypuszczono również małe ptaszę ze statku, które przeleciało statek wokoło kilka razy i wróciło z powrotem. Ptaszę należało do jednego Japończyka, który woził je ze sobą. Morze było dziś spokojne. Dużo rodaków wyszło również na pokład, jechaliśmy w kierunku południowo-wschodnim. Po prawym brzegu było widać skały sterczące z morza w bliskiej odległości, a między nimi małe żaglowce. Niebo było pochmurne. Później wypuszczono gołębia, który również wywijał nad naszymi głowami odfruwając dość daleko od statku i przylatując na statek. O godzinie 10-tej nasi wojacy zebrali się masowo i nie czując już choroby morskiej, zaczęli śpiewać „Rotę”, „Jeszcze Polska nie zginęła”, „Warszawiankę” i różne polskie piosenki, razem z uszną harmonijką. Zagrano walca i wzięło się kilku do tańca, czemu przyglądała się załoga i Chińczycy z dziećmi; kapitan statku śmiał się z dowcipnych zabaw żołnierzy polskich i był ogólny podziw. Przy spoglądaniu na morze ciągle widać sterczące skały, które oznaczane są przez żaglowce stojące w miejscu, bo umocowane u skał; z dala widać olbrzymie góry prawego brzegu, po lewej stronie sterczą skały z wieżyczkami oraz pomnikami. O godzinie 10-tej, jak podpłynęliśmy już ku prawemu brzegowi, widać zupełnie ląd i wioski okolicznych mieszkańców, a na lewym brzegu z oddalenia widać czerwone skały.

Na prawym brzegu widać miasto Czindau (Tszin-Tsau) i śliczną okolicę z willami i zagajenia lasów sosnowych, oraz ogromne miasto z kominami fabryk, przed którym uwija się cała masa łódek rybackich u wybrzeża. Okręt „Kobe-Maru” stanął i przybył doktor japoński, dla zbadania pasażerów i w ciągu pół godziny okręt wpłynął do portu Czindau. Jest godzina wpół do 12-tej, za dnia. Miasto Czindau zbudowane jest w stylu europejskim, przedstawiając śliczny widok. Rozkaz: nie wolno nikomu z żołnierzy wychodzić w port. W porcie stoją 4 statki nowszego typu do wyładowania. W porcie aż kipi praca rządowa z Organizacjami Żeglugi Japońskiej. Wyruszamy w dalszą podróż o godzinie... Niestety, z portu Czindau nie wyruszamy z powodu burzy, która się rozszalała.

**20/XI.1920.** Dopiero o godzinie 8-mej rano wypływamy z portu Czindau i płyniemy do Szanghaju. Dzień jest słoneczny, nie ma wiatru. Dalian, pobliski Port Artur i Czindau to dawne kolonie niemieckie, odebrane Niemcom przez Japończyków już w 1914-tym roku. O godzinie 12-tej był obiad dla naszych żołnierzy, talerzyk dobrej strawy każdy otrzymał. Morze zaczynało być niespokojne, lecz „Kobe-Maru” nie zważał, jakby go nie obchodziło, szedł dalej. Na statku znajdowała się Japonka z dzieckiem, które tak z nami sympatyzowało, że przez dwa dni naszego przejazdu z Dalian rozmawiała cośkolwiek po polsku: „dziękuję, proszę” – mądry chłopczyk. Od godziny 8-mej rano 20-go, do 8-mej rano 21-go listopada, przemierzaliśmy 410 mil morskich, minęliśmy 4 statki w tym okresie, oraz z oddalenia widać było wiele statków morskich płynących w różnych kierunkach. Lądu nie było już widać zupełnie.

**21/XI.1920.** O godzinie 10-tej, w niedzielę, ukazała się skała na Morzu Żółtym; spotkałem na pokładzie tego chłopczyka japońskiego, z którym nasi żołnierze bawili się i uczyli go mówić po polsku – powiedział do mnie: „dzień dobry panu”. O 12-tej w południe dopłynęliśmy do statku obserwacyjnego „Tungsh’a”. Od godziny 1-szej zaczął się wiatr na morzu, lecz burzy nie było.

Woda żółta, tak jak nazywa się morze. Była godzina 3-cia po południu, gdy dopływając do portu Szanghaj zauważamy z prawej strony śliczną wyspę, na której znajdują się domy oraz drzewa pokryte bujną zielenią. Po lewej stronie stoją żaglowce wskazujące linię jazdy. O godzinie 5-tej wieczorem, wpływamy do portu po przepłynięciu 1100 km. Stoją parowce: „Stokorn”, „Alpiwa” i wiele łodzi oraz statków morskich. Rozszalała praca w porcie aż kipi.

Tutaj obejmuje nas Konsul pan Otton Hubicki z Konsulatu R.P. w Szanghaju. O 10-tej wieczorem przyjeżdżają trzy automobile i zabierają nas razem z pakunkami. Przed nami dwoma automobilami jedzie Konsulostwo Polskie wskazujące drogę. Jedziemy przez miasto pełne przepychu, zwane Wschodnim Paryżem; jest to część francuska z roku 1885-go, która rozwija się coraz bardziej. Przybyliśmy do francuskich koszar. To duże koszary ze stacją radiotelegraficzną. Francuski sierżant rozmieszcza nas po 25 osób. O godzinie 11-tej w nocy, otrzymujemy pyszną kolację z francuskim winem, którego Francji nie brakuje i wznosimy okrzyk na cześć Francji; potem był smaczny sen.

**22/XI.1920.** Nazajutrz rano o godzinie 8-mej, kawa biała z cukrem. Rano wyszedłem zwiedzić tzw. Wschodni Paryż, francuską część miasta. Oglądam nadzwyczaj ślicznie urządzone Radio i uroczy Ogród Botaniczny – kwiaty, drzewa, wszystko bardzo piękne. Ulice miasta są asfaltowe, domy murowane i wszędzie bardzo czysto. Francuzi mają tutaj swoje władze, sądy, szkoły, swoją policję i narzucony porządek oraz władze wojskowe. Wojska francuskiego mało, ale Azjatów dość dużo i pełnią stałą straż francuskiego kwartału, czyli francuskiej części Szanghaju. Na ulicy widziałem jak więźniowie, około 40-tu ludzi, Chińczyków, ciągnęło walec szosowy. W innym miejscu spotkałem aresztantów: dwóch związanych razem żołnierzy i pilnującego ich strażnika – Azjatę. Przestępcy schwytani we francuskiej części, odbywają swą karę pod dozorem francuskim. Szanghaj żyje w pełnym słowa tego znaczeniu, jest śliczny i widać w nim nieustanny i kolosalny ruch. O godzinie 2-giej przybył pan Konsul Hubicki i byliśmy z nim fotografowani. Tak upłynął dzień 22-gi listopada 1920r.

**23/XI.1920.** Minał dzień spokojnie. Bawimy tu trzy dni z całym utrzymaniem francuskim.

\*\*\*

### **Francuskim statkiem „Cordillere” do Marsylii**

**Dnia 24/XI.1920.** O godz. 7-mej rano przyjeżdżają trzy automobile, przysłane przez Konsula Hubickiego, zabierają nas i wiozą na przystań. Siadamy na parowiec i ten dowozi nas do okrętu francuskiego „Cordillere”. Tu umieszczają nas w przedziale dla wojsk i o godzinie 12-tej w południe, dnia 24 listopada 1920r. żegnani przez Sekretarza Konsulatu Polskiego, który przybył na statku „Aleksandra”, wypływamy z Szanghaju na Morze Chińskie. Obiad dostaliśmy już na statku „Cordillere”, obsługa francuska, wikt dobry i wino do każdej strawy. Na statku było 1800 pasażerów do różnych części świata; Francuzi również byli bardzo grzeczni do nas, jak Japończycy.

Płynęliśmy całą noc, a nad ranem, na prawym brzegu i potem przez cały dzień spotykaliśmy skały, lecz burza się nie zmieniła.

**Dnia 25/XI.1920.** Powietrze straszne, deszcz pada i grzmi. Statek się pochyla. Wieczorem, odbyło się powitanie marynarzy francuskich z naszymi żołnierzami. Oczywiście wznoszono okrzyki na cześć Francji i od marynarzy francuskich na cześć Polski. Śpiewano pieśni narodowe, „Rotę”, „Boże coś Polskę”, „Jeszcze Polska nie zginęła”. Pierwsze dni padał deszcz, czasami ulewny. Płynęliśmy dwa dni nim dotarliśmy do portu Hong-Kong.

**Dnia 26/XI.1920.** Z rana przepływalibyśmy dość blisko wybrzeża z prawej strony. Masa skał sterczała na morzu. Od godziny 9-tej widzieliśmy pierwsze żagle, które co jakiś czas spotykaliśmy. Do godziny 11-tej morze było niespokojne. Statek „Cordillere” pochylał się z boku na bok do tego stopnia, że nie można było przejść z jednego boku na drugi, a zwykle pasażerowie przechodzili na stronę wyspy, której ze statku nie było widać. Siedzącym na pokładzie, słońce doskonale przypiekało przebijając się nieco przez chmury. O godzinie 11-tej przed południem dostrzegliśmy znowu mnóstwo żagli, które tworzyły jakby szpaler do dalszej podróży. Żaglowce widocznie należały do jakiegoś Stowarzyszenia Rybackiego, łowiącego ryby na pełnym morzu. Od 12-tej w południe płynęliśmy wielkim morzem, prosto na Zachód Słońca. Od 2-giej po południu znowu płynęliśmy przy wybrzeżu, widząc ciągle skały nadbrzeżne. Słońce przyświecało i dopiekało. Klimat jest porównywalny do tego u nas w maju.

**Dnia 27/XI.1920.** O 7-mej rano przyплыliśmy do Hong-Kongu; z pokładu naszego okrętu miasto jest malowniczo położone od wybrzeża, aż do samych wierzchołków otaczających gór. Ponieważ cały port jest między ogromnymi skałami, więc wygląd jest nadzwyczajny i zadziwiający. Port znajduje się w rękach Anglików. Dzień jest pochmurny, ale ciepły. Dla opuszczenia kotwicy podplynęła do statku łódź, na której pracowała Chinka z dzieckiem na plecach, w woreczku. Porządek, który trzymają Anglicy jest wzorowy. Łodzi i statków maszynowych jest dużo, lecz wszystkie mniejszego typu. O godzinie 8-mej, jak tylko statek był umocowany na kotwicy, wokół naszego „Cordillere” stanęło małych chińskich łódek jak mrówek, z różnymi towarami jak pomarańcze, banany, ptaki, ryby oraz ryż, którego Chińczycy używają najczęściej, na każdą porę dnia jako swój ulubiony pokarm. Ładowanie statku trwało osiem godzin. O 5-tej po południu wyruszyliśmy w dalszą podróż przebywszy dotąd 1300 kilometrów. Widziałem dwie fabryki, które sporządzają statki morskie (stocznie). Płynęliśmy na zachód. Do 8-mej wieczorem z obu stron towarzyszyły nam skały, a statek pędził z ogromną prędkością.

**Dnia 28/XI.1920.** Płyniemy na pełnym morzu; dzień słoneczny, upał doskonały. Zadziwiły nas rybki wyskakujące z wody i unoszące się w powietrzu jak ptaki, miejscami było ich mnóstwo, wyglądały jak stado ptactwa. Kierunek na południowy wschód. Wiatr dość silny, morze spokojne. Płynąc z Hong-Kongu przez Morze Chińskie w dniach 28 i 29-go listopada, na pełnym morzu poruszaliśmy się z prędkością 26 km/godz.

**Dnia 29/XI.1920.** Płynęliśmy nie widząc lądu, minęliśmy jeden statek, lecz skał ani lądu zupełnie nie widać. Wiatr z zachodu. Okręt sunie z szybkością 26km/godz., deszcz nieco pada. Kierunek rejsu południowy. O godzinie 10-tej z rana ogromny deszcz przez półtorej godziny. Od godziny 11-tej do ciemnej nocy, płynęliśmy przy wybrzeżu Francuskich Kolonii. Przybliżając się do portu



Sajgon, o godzinie 2-giej w nocy, zarzucono kotwicę, ponieważ wpłynięcie statku do portu było niemożliwe z powodu odpływu morza. Postój trwał do godziny 5-tej rano. Aby zawinąć do portu, płynęliśmy chyba kanałem jak przez Rajski Ogród.

**Dnia 30/XI.1920.** O godz.9-tej rano wpływamy do portu Sajgon, przez cieśninę o długości 26 km, płyniemy jak przez rajski ogród pełen zakrętów. Port nie jest taki śliczny jak okolice, należy do Francuzów. Po przycumowaniu statku, żołnierze wypuścili się do zwiedzania miasta, lecz szybko wrócili, ponieważ upał nie pozwolił na spacer po Sajgonie. Zobaczyli tylko obfitość palm, pomarańczowych i różnego rodzaju drzew. Palmy były tak ogromne, że sięgały ponad domy. Miasto jest piękne, a zieleń kwitnąca jak u nas w maju. Rozpoczęła się praca załadunkowa trwająca przez cały czas do odjazdu. Pracują tu Indochindusi.

**Dnia 1/XII.1920.** Spaliśmy nieomal wszyscy na pokładzie. O godzinie 5-tej rano wstałem, umyłem się, wypilem kawę i wybieram się na zwiedzanie miasta. O 6-tej schodzę ze statku, lecz na mieście praca już w pełni. Ludność żółto-skórna, dorożki i automobile uwijają się jak mrowie. Szczęście, że dzień był pochmurny, lecz upał i tak trudny do wytrzymania w ulicach miasta; szedłem z kolegami przez kilka ulic, w których ogrodzenia wysadzone są drzewami podobnymi do akacji lub włoskich orzechów, lecz wysokie jak u nas topole i gładka u nich kora, a u góry koronami złączone, że słońce nie prześwieca. Na ulicach rośnie rodzaj klonu, w sadach kokosy, pomarańcze i cytryny. Ulice piękne, czyste, asfaltowe; idziemy jak altanami. Kilka razy minęliśmy również kolej miejską, która jeździ po różnych częściach miasta tzn. w różnych kierunkach. Maszynka jest francuska, mała, ciągnie cztery wagony pasażerskie.

Idąc przez różne ulice, widzimy wiele składów, handel kwitnie, a wracając, była to widocznie dla Azjatów pora obiadowa, bo spostrzegamy, że prawie wszyscy jedzą ryż smażony. Ich kuchnia to raki, małe robaczki, żywność podobna do raków, różne potrawy przyrządzane z różnych cebul i pomidorów, a ulice tak przepełnione, że trudno przejść. Europejczyków spotyka się bardzo mało. Jeździ się dorożkami, lecz konie małe, jak u nas źrebięta. Również ciągną się woły; jest za to obfitość licznych ryksz, które ciągną Wietnamczycy lub do nich podobni.

Weszliśmy na perony uliczne, gdzie po obu stronach stały koszary francuskich wojsk kolonialnych. Kilka ulic dalej minęliśmy maszerujące wojsko kolonialne. Francuscy oficerowie przewodzą. Żołnierze dziarscy, lecz bosi. U każdego duża manierka. Oficerowie na małych mułach, wszyscy w pełnym porządku i dyscyplinie.

Natrafiamy na kościół katolicki, przed którym jest kamienny posąg św. Józefa ze stojącym obok dwunastoletnim Chrystusem. Weszliśmy do Katedry. Na zwiedzanie nie było nikogo chętnego. Pomodliłem się, lecz nikt z mych kolegów nawet kolana nie ugiął. Wychodząc, zauważyłem ołtarz św. Antoniego z Dzieciątkiem, a z boków dwie ogromne tablice, na których widniały cztery rzędy nazwisk ofiarodawców i wota; wśród nazwisk najwięcej było francuskich.

Szliśmy dalej przez kilka ulic by dojść do Ogrodu Botanicznego. W drodze trafiliśmy na Muzeum, lecz było jeszcze zamknięte, więc zwiedziliśmy

Ogród. Ogród Botaniczny ślicznie wygląda, znajduje się tam pierwsza łódź przyjeżdżająca do Sajgonu, są różne gatunki drzew cytrynowych, pomarańczowych, chleba świętojańskiego, palm kokosowych, fig itp. – drzewa wielkie, jak w lesie. Jest tutaj przyjemnie chłodno i są różne zwierzęta, ptaki i krokodyle. Idąc z powrotem zwiedziłem Muzeum. Były tam starożytne płyty z napisami, szczątki różnych ryb, ślimaków, muszli, armat ręcznych, okrętu oraz posągi, żmije w spirytusie, hafty ręczne, wyroby ręczne porcelanowe, kotły miedziane, sztylety piki, fuzje, łuki, pieniądze różnych wieków i wypchane różne zwierzęta, sieci do ryb, głowa słonia, zęby mamuta jak i różne naczynia starożytnej kuchni.

Po zwiedzaniu Sajgonu, wracam bardzo zmęczony. Od upału, a szedłem w butach, chodniki strasznie parzyły w stopy, lecz o odpoczynku nie mogło być mowy, ponieważ wszędzie taki sam upał nie do wytrzymania.

Załadunek okrętu trwa dalej; drobny, wynędzniały i wychudły to szczep indochiński. Dźwigają węgiel we dwoje w koszach, bez przerwy, aż do załadowania statku; nawet widać nędzne niewiasty dźwigające, widocznie ze swymi mężami lub braćmi. Aż wzdryga się człowiek na widok tak ciężkiej pracy, którą niewiasty wypełniają.

**Dnia 2/XII.1920.** O godzinie 5-tej rano, w czwartek, płyniemy w dalszą podróż, opuszczamy Sajgon. Przebyliśmy już 1681 km. Kanał, który prowadzi do Portu Sajgon, jest 26 km długi z szalonymi zakrętami (to odnoga delty Mekongu); pada ulewny deszcz, później roz pogodziło się. Wieczorem śpiewaliśmy piosenki narodowe, którym przysłuchiwali się Francuzi (jak co dnia). Patrzyliśmy na rzucanie przez pasażerów monety do wody i wydobywanie jej przez nurków. Natrafiliśmy na skały w morzu w dużym oddaleniu od lądu. Płyniemy dalej, dzień staje się upalny, ponieważ jest cisza na morzu, a słońce wschodzi jak kula ognista. Tego dnia widzieliśmy ogromne mnóstwo ryb uchodzących przed statkiem, jak stado wieprzy, wyrzucających się z morza. Również rybki stadami jak jaskółki, ulatują powietrzem w dal przed okrętem. Odtąd ciągle je widziano, ponieważ morze było takie spokojne, że wytwarzało jedno przezroczyście lustro.

**Dnia 3/XII.1920.** Słońce wschodzi krwisto, okazuje się upalny dzień, lecz jest dość silny wiatr, ale gorący. W południe widziane były ogromne ryby, nazywane rekinami. Morze takie spokojne, jakiego jeszcze dotąd nigdy nie było. Widziano również stado uciekających ryb; wyglądały jak stado dzików na wodzie.

**Dnia 4/XII.1920.** W sobotę o 4-tej rano, zmierzamy w Przelew Malajski, a o godzinie 7-mej wpłynęliśmy w port Singapur, dzień był pogodny, po lewej stronie była wyspa Sumatra, po prawej stronie półwysep Malaka. Zaczęło się ładowanie naszego parowca; wychodzić ze statku nie wolno, ponieważ port jest w rękach Anglików. Gorączka ogromna, miasto widziane z pokładu statku jest wspaniałe, wille na wzgórzach i przepych widać wszędzie, a Anglicy chodzą jak królowie, nawet nie spoglądają na olbrzyma francuskiego „Cordillere”.

Spotkaliśmy tutaj statek „Steigerwald”, a na nim powracających jeńców niemieckich i austriackich. Wyjechali z Władywostoku 12-go listopada 1920 roku; wracało 1200 ludzi i wszyscy z wojny z 1914-go roku.

Również w porcie Singapur widzieliśmy nurków wydobywających monetę rzuconą do wody, tak jak w Sajgonie. Po południu o 4-tej, opuściliśmy Singapur, pokonując 1166 kilometrów. Płyniemy obok wyspy Sumatra. Cała wyspa ma długość około 1800 kilometrów. Jest wielkości Niemiec, a zamieszkała przez Malajów. Wyspy Borneo i Jawa są najpiękniejsze, lecz zaludnione są wszystkie. O godzinie 1-szej w nocy podniosła się burza, połączona z grzmotami.

**Dnia 5/XII.1920.** W niedzielę, na statku była odprawiona msza św., przez Misjonarza Franciszkanina, w której bardzo mały udział wzięli żołnierze polscy; nawet niektórzy zwyrodniali - bluźniąc, naśmiewali się. Rozmowa przez radio ze statkiem idącym z przeciwnej strony – niezwykle wydarzenie. Morze spokojne, nadal płyniemy wzdłuż wyspy Sumatra.

**Dnia 6/XII.1920.** Przepłynęliśmy 1000 kilometrów wzdłuż wyspy Sumatra i o 12-tej w południe wypływamy na wody Zatoki Bengalskiej. Dzień śliczny, ocean spokojny, wiatr z zachodu, kurs statków zupełnie mały.

**Dnia 7/XII.1920.** Płyniemy na pełnym Oceanie Indyjskim.

**Dnia 8/XII.1920.** Nadal na pełnym oceanie, dzień słoneczny, słaby wiatr od zachodu. Rano, o godzinie 10-tej statek trafił na taką masę ryb, jakich dotąd nie widzieliśmy. Te ogromne rybnie ławice uciekały od statku na lewo i prawo.

**Dnia 9/XII.1920.** O 3-ciej rano, dopłynęliśmy do Skał Bengalskich; widać z oddalenia przed portem Colombo poczwórne schody Skał Bengalskich, oraz masę świateł morskich. Oświetlają szlaki Oceanu Indyjskiego.

Jest czwartek, o 10-tej rano, przyływamy do portu Colombo na wyspie Cejlon. Statkiem płynie się poza mur (falochron) zbudowany z ciosanego kamienia. Ponieważ morze bije w port, więc dla obrony przed falami, zbudowano tamę z muru. Port nie jest taki śliczny, lecz dodaje mu wielkości i uroku mnóstwo okrętów zagranicznych. Widać okręty japońskie, angielskie, holenderski, amerykański i francuski. Stoi również wojenny okręt angielski. Port jakiego dotąd nie widzieliśmy podczas podróży. Ruch w porcie doskonały. Port jest w rękach Anglików. Statek nie dopłynął do brzegu, nie zacamował, więc dowożono do niego wszystkie ładunki. Z oddalenia widać miasto piękne. Palmy sterczą wysoko ponad domy. Marynarze Francuscy zachowują się bezwzględnie wobec Hindusów.

Tu można spostrzec różne rzeczy, tak czarnych ludzi jak i czarne kawki, pierwsi jedzą ryż rękami, a drugie dziobami, śmiało targają za napełnione miechy, pomagają jeść czarnym na jednej szkucie, lecz nic nie dźwigają, zdaje się mądrzejsze jeszcze od Anglików, bo śmiałki same biorą, co Anglicy muszą dopiero mozolną pracą zdobywać. Przepłynęliśmy 4101 km. O godzinie 10-tej wieczorem, opuszczamy Port Colombo na wyspie Cejlon.

**Dnia 10/XII.1920.** Spędziliśmy dzień na oceanie, minęliśmy cztery statki morskie, Kapitanowie statków wzajemnie sygnalizowali do siebie światłami; dzień śliczny.

**Dnia 11/XII.1920.** Dzień piękny, wiatr z północnego zachodu.

**Dnia 12/XII.1920.** Niedziela na pełnym morzu, dzień spokojny. O godzinie 9-tej odprawione było nabożeństwo, udział pasażerów mały. O 2-giej po południu,

widzieliśmy wynurzoną łódź podwodną. O 4-tej morze zaczęło być niespokojne i trwało tak do rana dnia następnego (ludzie chorowali).

**Dnia 13 i 14/XII.1920.** Po lewej stronie Wyżyna Somalijska.

**Dnia 14/XII.1920.** O godzinie 12-tej w południe, minęliśmy wyspę **Abelkury** leżącą po prawej stronie przed portem Dżibuti; od 6-tej wieczorem płyniemy przez Przelew Adeński do Morza Czerwonego; tutaj statek nas wykłosał jak nigdy matka dzieci. Odtąd można spostrzec dziwne rzeczy, dziwny objaw księżycowy – u nas przyrost Księżyca widać prostopadły do Ziemi, a Wenus znajduje się po lewej stronie i nieco wyżej, natomiast tutaj oglądamy przyrost Księżyca równoległy do Ziemi, a Wenus położoną dużo wyżej, po lewej stronie i nie wznosi się na niebie lecz zachodzi! Księżyc, który świeci na niebie wygląda tak jak mahometanie przedstawiają na swych meczetach, to jest leżący i wyżej nieco gwiazdę Wenus.

**Dzień 15/XII.1920.** Minał spokojnie.

**Dnia 16/XII.1920.** W czwartek, o 6-tej rano, wchodzimy do portu Dżibuti. Przez 7 dni przepłynęliśmy 2100 kilometrów. Port Dżibuti jest w rękach francuskich. O godzinie 8-mej wyjechaliśmy na zwiedzanie miasta Dżibuti; część miasta od strony portu, ma piękny widok. Są tam liczne instytucje handlowe i urzędowe w stylu europejskim, oraz ogromne magazyny z wyrobami francuskimi. Stąd Francuzi czerpią szalone zyski. W części zamieszkałej przez tubylców miasto jest marne i brudne, za to handel ogromny. Tam można kupić wszystko, nawet dzikie zwierzęta, skóry różnego rodzaju, strusie pióra, białe orły i sokoły; są tego straszne ilości. Arabowie to szczep rosły i również dziarski mają wygląd. Arabki są ślicznymi niewiastami, ale na widok obcych zasłaniają twarze i z zakrytymi twarzami idą przez ulice. W składzie gdzie kupowałem widokówki, Arabka się zakryła, aby jej twarzy nie widzieć. Reszta to Afrykanie, żółtoskóry szczep wychudły, lecz bardzo pracowity, ale ogromnie chciwy. Skały okoliczne są zupełnie gołe; gorączka tu wszystko wypala. O 6-tej wieczorem opuszczamy port Dżibuti.

**Dnia 17/XII.1920.** W piątek, o 12-tej w nocy, przepłynęliśmy przez cieśninę łączącą Zatokę Adeńską z Morzem Czerwonym, a morze było w tym wąskim przesmyku bardzo wzburzone. Poza tym o 7-mej rano, mijaliśmy skały nadbrzeżne leżące po lewej stronie; morze niespokojne lecz dzień śliczny, wiatr ze wschodu. Ruch statków jest tutaj ogromny. Następnego dnia minęliśmy aż 10 statków handlowych.

**Dnia 18/XII.1920.** Sobota na Morzu Czerwonym.

**Dnia 19/XII.1920.** Również na Morzu Czerwonym. Dzień piękny, woda jak lustro. Wybadanie przez kontrolę francuską Żyda z Łodzi jadącego z Dżibuti, udającego Polaka; posiadał paszport z wizą konsulatu włoskiego, na co zwrócili uwagę marynarze francuscy. Płyniemy tak całą dobę, a teraz silny wiatr i chłód nie pozwoliły już wystawać na pokładzie statku. Od 7-mej wieczorem poruszamy się przez zwężenie ku Kanałowi Sueskiemu, widząc ciągle po obu stronach, spiczaste skały wybrzeży.

**Dnia 20/XII.1920.** Poniedziałek. Byliśmy na cieśninie łączącej Morze Czerwone i Kanał Sueski. Nadal widać spiczaste skały na wybrzeżach, wiatr silny i zimny. Płynąc całą noc z 19/20-go, aż do 5-tej wieczorem dzisiaj dopłynęliśmy do Portu Suez. Statek zatrzymał się do dnia następnego.

**Dnia 21/XII.1920.** Port Suez opuszczamy o godzinie 6-tej rano. Płyniemy już przez Kanał Sueski, który ma 160 km długości. Kanał Sueski został zbudowany przez inżyniera francuskiego Ferdynanda de Lessepsa i używany jest od roku 1869-go, skracając drogę dookoła Afryki o czterdzieści dwa dni.

Na całej przestrzeni Kanału Sueskiego, po prawej stronie kanału są okopy z przeszkodami, a dalej widać tylko piaski. Obrona kanału jest w rękach angielskich. Niedaleko od Port Said, w odległość około 20 kilometrów, są ogromne koszary z wojskiem angielskim i arabskim, kawaleria. Kanał jest wąski, przy mijaniu trzeba tak zbaczać, że jeden statek musi zupełnie przystanąć, są to tzw. mijanki. Płynąc kanałem minęliśmy kilka statków francuski, angielski i niemiecki – wszystkie pasażerskie. Widać szczerze witania się narodów Europy.

Po lewej stronie kanału biegnie kolej żelazna od Port Suez do Port Said. Przebiega ona przez kilka mniejszych miast. Kanał jest szeroki do 40 metrów, lecz piaski go zanoszą, że ciągle wymaga ogromnej pracy poprawczej, co też widać było w przejeździe. To Arabowie mułami odwożą piasek lub wielbłąd kładzie się, a Arabowie sypią mu piasek w kosze umocowane na grzbiecie, z którymi wstaje to silne zwierzę i odnosi w dal od kanału. O 6-tej wieczorem, dopłynęliśmy do Port Said po przebyciu 2370-ciu kilometrów.

**Dnia 22/XII.1920.** O 1-szej w nocy opuszczaliśmy Port Said. Wyptywając z portu widzimy od strony Morza Śródziemnego, pomnik projektanta kanału wskazującego na Kanał Sueski. Cały dzień spędziliśmy na Morzu Śródziemnym. Po drodze, minęliśmy cztery statki.

**Dnia 23/XII.1920.** W czwartek, dopiero o godzinie 11-tej przed południem dopłynęliśmy linii wyspy Kreta, którą mamy po prawej stronie, a po lewej do linii wyspy Gafdo (Gavdos). Morze było bardzo niespokojne i bardzo wielu pasażerów brało w swą „opiekę”. Nie było widać ich na pokładzie – wyglądało jakby wymarli.

**Dnia 24/XII.1920.** Jesteśmy na pełnym morzu i dosięga nas ogromna burza – pamiętny dzień Wigilii Bożego Narodzenia. To siódma wigilia z dala od rodziny – bez żony i dzieci.

**Dnia 25/XII.1920.** W Boże Narodzenie, o 6-tej rano dopłynęliśmy do wyspy **Sycylia**; po lewej stronie miasto Messyna. Miasto ogromne, rozłożyste u podnóża skał. Z prawej strony Koranto (Reggio di Calabria) również położone na skałach. O 9-tej rano płynęliśmy obok wulkanu Strombola; widać dokładnie uchodzącą parę i gazy z wulkanu, ale podnóża są jednak zamieszkałe przez wyspiarzy. Płyniemy dalej w kierunku zachodnio-północnym; dzień śliczny, lecz wiatr się podnosi i morze zaczyna być niespokojne.

**Dnia 26/XII.1920.** O 10-tej rano dopłynęliśmy do kolebki Napoleona, wyspy Korsyka, a po prawej stronie widzimy włoską skałę Montecristo. Dzień jest śliczny, morze spokojne, płyniemy ostatnią dobę na statku „Cordillere” do portu w Marsylii.



Andrzej Niedziela  
z synem Stefanem  
(1929).



Andrzej Niedziela (1938).

**Dnia 27 grudnia 1920.** O 9-tej rano dopłynęliśmy do Portu Marsylii.

Obiad zjedliśmy u Pani Kierelewskiej, został on zorganizowany przez Konsulat Polski w Marsylii. Odjazd z Marsylii pociągiem o godzinie 7-mej wieczorem.

\*\*\*

### **Z Marsylii pociągiem do Polski**

**27 grudnia 1920.** O godz. 7-mej wieczorem odjazd pociągiem z Marsylii.

**Dnia 28** grudnia stacja Lyon.

**29-go** mijamy Dijon i Metz. **30-go** jesteśmy na stacji Mainz o godzinie 1-szej, potem Erfurt.

**31-go** Lipsk o godz. 6-tej rano, potem Kotbus i Żagań.

**1 stycznia 1921.** O godzinie 2-giej mijamy Kościan. Do Poznania przyjeżdżamy o godzinie 4-tej po południu.

W Poznaniu od godziny 4-tej do 7-mej stoimy na dworcu; o 7-mej rozpoczynamy pieszy marsz na punkt zborny do Fortu Rocha. Na kolację otrzymaliśmy tylko chleb. Rano na śniadanie – nic. Obiad jedliśmy w zardzewiałych miskach. W kantynie brano za pół funta kiełbasy 48 Marek Polskich, a na miesiąc funt kosztował 48 Marek Polskich. Jeńcy bolszewicki, Rosjanie, są umieszczeni w Forcie Rocha, lecz brak dozoru nad nimi i porządku, aby śledzono za zgnilizną bolszewicką, która się wkradła. Żołnierze stojący tam na posterunkach, stoją po 4 godziny bez zmiany, w nocy po zmianie warty kłótnie i sprzeczki z tego powodu w koszarach. W Poznaniu na dworcu robotnicy, Polacy, rozsiewają złe wieści o Ojczyźnie. Kradzieże i szachrajstwa przy sprzedaży gazet i handlu markami, wyzysk i lichwiarstwo panuje wszędzie dookoła.

Brak u Polaków poczucia obywatelskiego; na Wodza Najwyższego Rzeczypospolitej Polskiej, rzucają określenia: Germanofil. Na stacji w Lesznie usłyszeliśmy wyrażenie się urzędnika kolejowego, Polaka: „Jakie to dziady wróciły”; ale byliśmy przecież dobrze odziani.

Od 1-go do 4-go stycznia przebywaliśmy w Poznaniu.

**4/I.1921.** o godzinie 2-giej po południu wymarsz na dworzec, a o 8-mej odjazd do Grudziądza.

**5/I.21r.** o godzinie 10-tej rano jesteśmy w Grudziądzu. Mieliśmy być odesłani do Warszawy o godzinie 3-ciej po południu. Zmiana decyzji – z Grudziądza pojedziemy do koszar w Starogardzie.

**6/I.1921r.** Starogard. O godzinie 2-giej po południu, przybyła Orkiestra 2-go Pułku i z muzyką zśliśmy z dworca do koszar pod wodzą Pułkownika Józefa Werobeja, pierwszy odwdzięk [odwdzięczenie się?] Ojczyzny.

**Dnia 7-go i 8/I.1921r.** pozostajemy w koszarach w Starogardzie.

**Dnia 9-go stycznia** w Grudziądzu, w 64 zap. Pułku, zostajemy zwolnieni.  
**Zwolnienie z wojska 10/I.1921r.**