

Aleksandra Kijak-Sawska¹

Morskie podróże św. Maksymiliana

1. Św. Maksymilian Kolbe a patronat ludzi morza

Św. Maksymilian Maria Kolbe patronuje powołanemu przez siebie Rycerstwu Niepokalanej, dziennikarzom, rodzinom, abstynentom i osobom uzależnionym, więźniom², energetykom, honorowym dawcom krwi w Polsce, polskim miastom (Zduńskiej Woli i Pabianicom) oraz diecezjom (bielsko-żywieckiej i koszański-kołobrzesckiej)³. Na liście tej brakuje jeszcze jednego patronatu – św. Maksymilian patronuje „ludziom morza”, tj. żeglarzom, marynarzom, morskim turystom i podróżnikom. Szczegóły jego biografii upoważniają do ogłoszenia go patronem tej właśnie grupy.

Ludźmi morza opiekuje się wielu świętych pozostających w pewnym związku z morzem⁴. Są to święci, którzy podróżowali drogą morską za życia (św. Franciszek Ksawery, św. Paweł Apostoł, św. Walburga, św. Mikołaj z Toletino, św. Antoni Padewski, św. Brendan, św. Franciszek z Paoli, św. Patryk) lub po śmierci (św. Anna, św. Matrona z Barcelony, św. Mikołaj z Miry, św. Andrzej

¹ Aleksandra Kijak-Sawska – doktor, nauczyciel języka polskiego w LO Sióstr Prezentek w Krakowie; wykładowca Uniwersytetu Papieskiego Jana Pawła II w Krakowie oraz Uniwersytetu Jagiellońskiego; autorka monografii twórczości Wacława Sieroszewskiego; zajmuje się literaturą podróżniczą, turystyką morską, literaturą dla dzieci i młodzieży.

² <http://saints.sqpn.com/saint-maximilian-kolbe> [09.12.1012]

³ www.zaufaj.com/w-maksymilian-m-kolbe.html [09.12.1012]

⁴ <http://saints.sqpn.com/patrons-of-navigators> [09.12.1012], <http://saints.sqpn.com/patrons-of-mariners> [09.12.1012]

Apostoł, św. Torpes z Pizy), którzy apostołowali wśród żeglarzy (św. Peter Gonzalez), ratowali ich z opresji (św. Klara, św. Brygida, św. Krzysztof, św. Cuthbert) lub ponieśli śmierć w wodzie (św. Klemens I, św. Krystyna z Bolseny, św. Placyd⁵). Wśród świętych patronów ludzi morza znajdują się także patroni dobrej śmierci (św. Józef, św. Barbara, św. Eulalia z Barcelony), warunków atmosferycznych (św. Michał Archanioł, św. Elmo/Erazm z Formii, św. Ekspedyt/Wierzyn, św. Klara, św. Barbara), a także tacy, o których morskim patronacie zadecydowała pobożna tradycja (św. Julian Szpitalnik, św. Dawid, św. Fokas, św. Rozalia z Palermo, św. Martynian).

Przeгляд listy świętych Kościoła katolickiego patronujących ludziom morza ujawnia, iż najliczniej reprezentowana jest grupa świętych, którzy podróżowali drogą morską. Życiorysy świętych tej grupy dowodzą, iż podróże te pozostawały w ścisłym związku z działalnością misyjną (św. Paweł Apostoł, św. Franciszek Ksawery, św. Antoni Padewski, św. Brendan, św. Patryk). Nie inaczej było w przypadku św. Maksymiliana Kolbego, który odbył siedem podróży morskich, aby jak najwięcej dusz pozyskać dla Chrystusa przez Niepokalaną⁶.

2. Św. Maksymiliana droga na morze

W pierwszą podróż morską o Maksymilian Kolbe wyruszył 7 marca 1930 roku, można jednak przyjąć, iż idea podróży morskiej pojawiła się w biografii przyszłego świętego wiele lat wcześniej. Gdy o. Kolbe zaczął planować misje ewangelizacyjne w krajach Orientu, musiał równocześnie zwrócić uwagę na podróż morską jako jedyną możliwość dotarcia z Ewangelią na Wschód.

Droga na morze Maksymiliana Kolbego zaczęła się w istocie już 16 października 1917 roku, w dniu, w którym młody polski zakonnik ze zgromadzenia franciszkanów konwentalnych powołał w Rzymie do życia organizację religijną Rycerstwo Niepokalanej (Militia Immaculatae), oficjalnie zatwierdzoną przez papieskiego wikariusza generalnego kardynała Bazylego

⁵ Św. Placydowi groziło utonięcie w jeziorze. Uratował go, na polecenie św. Benedykta, św. Maur. Św. Placyd zginął śmiercią męczeńską w Messynie, zamordowany przez morskich piratów, którzy napadli na miasto.

⁶ <http://wspolpracownicy.blogspot.com/2011/01/przez-niepokalana-do-najswietszego.html> [10.12.2012]

Pompilii 2 stycznia 1922 roku. Celem statutowym Rycerstwa była i jest nadal obrona wiary, walka z herezją, ewangelizacja i apostołstwo o charakterze misyjnym. Zadania te były w pierwszej kolejności realizowane na łamach prasy katolickiej, a dokładnie wydawanego nieprzerwanie od stycznia 1922 roku miesięcznika „Rycerz Niepokalanej”. 21 listopada 1927 roku siedzibą redakcji „Rycerza” został Niepokalanów – klasztor franciszkański założony przez o. Kolbego w podwarszawskim Teresinie⁷.

Klasztor, którego początki sięgają 6 sierpnia 1927 roku, dnia uroczystego poświęcenia figurki Matki Bożej Niepokalanej na polach Teresina, został przez o. Maksymiliana zaprojektowany jako instytucja misyjna. Działalność misyjna Niepokalanowa w założeniu o. Maksymiliana miała się rozwijać dwutorowo: jako klasyczne misje ewangelizacyjne prowadzone poza granicami kontynentu europejskiego – w krajach, do których chrześcijaństwo jeszcze nie dotarło lub jest obecne marginalnie, oraz jako działalność misyjna „stacjonarna”, prowadzona w kraju. Ideę misji ewangelizacyjnych realizowało od początku swojego istnienia działające od 19 września 1929 roku Małe Seminarium Misyjne.

Na uruchomienie seminarium kształcącego przyszłych misjonarzy wpłynął udział o. Maksymiliana (od 1926 roku) w dziele Franciszkańskiej Krucjaty Misyjnej. Pełniąc funkcję delegata Krucjaty na Polskę, o. Kolbe poznawał potrzeby krajów misyjnych oraz specyfikę pracy misjonarzy. Jako delegat Krucjaty wziął udział w Międzynarodowym Zjeździe Misyjnym zorganizowanym pod przewodnictwem prymasa Polski kard. Augusta Hlonda w Poznaniu w dniach 28 września – 2 października 1927 roku. Spotkanie i rozmowa z misjonarzami z różnych krajów w trakcie Zjazdu ugruntowały w o. Kolbem pragnienie czynnego włączenia się w działalność misyjną Kościoła.

Pierwsi adepci rozpoczęli dopiero kurs Małego Seminarium, gdy 14 stycznia 1930 roku o. Maksymilian Kolbe wyjechał do Rzymu, by u generała zakonu franciszkanów o. Alfonso Orlicha (Orliniego) uzyskać pozwolenie na wyjazd niepokalanowskich misjonarzy na Daleki Wschód. O. Orlich nie tylko wyraził zgodę na działalność misyjną i udzielił swojego błogosławieństwa, ale wspomógł również przyszłe dzieło materialnie, ofiarowując sto dolarów, które miały pokryć pierwsze wydatki misjonarzy. O. Antonio

⁷ Klasztor został erygowany kanonicznie 31 października 1927 roku przez prokuratora i delegata generalnego franciszkanów o. Francesca Saveria d'Ambrosia.

Rocchetti, prokurator misji franciszkańskich, poradził, by pracą misyjną objąć w pierwszej kolejności Japonię i Chiny.

Tradycja misji franciszkańskich w tych krajach Dalekiego Wschodu sięga XVI wieku⁸. W 1577 roku misjonarze franciszkańscy dotarli do Chin, a w 1593 roku pojawili się w Japonii. Już cztery lata po rozpoczęciu pracy misyjnej w Japonii pięciu braci na czele z Pietro Battistą Blasquezem stało się obiektem prześladowań przez szoguna Hideyoshi Toyotomi. 5 lutego 1597 roku wraz z siedemnastoma japońskimi neofitami oraz trzema portugalskimi jezuitami ponieśli śmierć męczeńską na ulicach Nagasaki. 8 czerwca 1862 roku zostali kanonizowani przez papieża Piusa IX jako „męczennicy z Nagasaki”.

Wiedza o męczeńskiej śmierci misjonarzy franciszkańskich w Nagasaki z pewnością nie pozostała bez wpływu na dokonany przez o. Maksymiliana wybór miejsca działalności misyjnej. Decyzja o wyborze Nagasaki na miejsce pracy duszpastersko-ewangelizacyjnej wydawała się naturalna. W rejonie Nagasaki w okresie prześladowań religijnych (1614–1854⁹) śmierć męczeńską poniosło około 150 tys. japońskich chrześcijan i europejskich misjonarzy. Mimo prześladowań w Nagasaki przetrwały najliczniejsze w całej Japonii (liczące nawet 40 tys. członków) wspólnoty „ukrytych chrześcijan” (*kakure-ikirishitan*). Tutaj o. Maksymilian Kolbe założył (w maju 1930 roku) w pierwszej kolejności drukarnię japońskiej wersji „Rycerza Niepokalanej” (*Seibo no Kishi*)¹⁰, a 4 czerwca 1931 roku nabył cztery hektary ziemi pod budowę klasztoru nazwanego „Ogrodem Niepokalanej” (*Mugenzai no Sono*).

O. Kolbe, któremu jako dwunastoletniemu chłopcu objawiła się Matka Boża ofiarowująca mu koronę męczeństwa¹¹, i który na możliwość męczeństwa był nieustannie otwarty, nie mógł nie dostrzec podobieństwa swojego losu, zaprojektowanego przez Maryję, do losów męczenników chrześcijańskich z Japonii, w tym również męczenników polskich¹².

⁸ www.misjefranciszkanskie.pl/indeks.php?article_id=21 [10.12.2012]

⁹ Ostatnie prześladowania chrześcijan w Nagasaki miały miejsce w 1870 roku. Zob. J. Krzyszkowski TJ, *Nagasaki*, „Misje Katolickie”, 47 (1927), s. 531–540.

¹⁰ Pierwszy numer japońskiej wersji „Rycerza” ukazał się 24 maja 1930 roku.

¹¹ Chodzi o wizję z 1906 roku z kościoła parafialnego w Pabianicach. Rajmundowi Kolbemu objawiła się Matka Boża z dwoma koronami, symbolizującymi czystość (korona biała) i męczeństwo (korona czerwona).

¹² Chodzi przede wszystkim o jezuitę o. Wojciecha Męcińskiego, ukrzyżowanego 25 maja 1643 roku w Nagasaki.

Prowadząc działalność misyjną w Kraju Kwitnącej Wiśni w latach 30. XX wieku, o. Maksymilian nie musiał obawiać się prześladowań religijnych¹³, nie mógł być jednak pewny tak życzliwego przyjęcia, z jakim spotykali się misjonarze pod koniec XIX wieku. Wojna rosyjsko-japońska z 1905 roku i wcześniejsze zamieszki polityczno-religijne w Chinach (tzw. powstanie bokserów z lat 1899–1901) na nowo obudziły w krajach Dalekiego Wschodu nieufność do Europejczyków, w tym także do europejskich misjonarzy. Tym większa w zaistniałej sytuacji była potrzeba działalności misyjnej i utrzymania ciągłości ewangelizacyjnej. Spotkanie z japońskimi delegatami na Międzynarodowy Zjazd Misyjny w Poznaniu w 1927 roku utwierdziło ponadto o. Kolbego w przekonaniu, iż Japonia potrzebuje szczególnej ewangelizacji w duchu maryjnym. Japońscy delegaci wyrazili bowiem zdumienie na widok cudownego medalika i postaci Matki Bożej wyobrażonej na medaliku. W rozmowie okazało się, iż nigdy nie słyszeli o Matce Bożej, co obudziło w o. Maksymilianie gorące pragnienie apostołowania w Japonii przez Maryję i dla Niej. Innych z kolei wrażeń dostarczyła przeprowadzona 24 stycznia 1930 roku w Padwie rozmowa z klerykami pochodzenia chińskiego. Chińscy studenci opowiadali o żywym w Państwie Środka kulcie Niepokalanej. Informacje te utwierdziły o. Kolbego w przekonaniu, iż niepokalanowska akcja misyjna znajdzie w Chinach podatny grunt.

3. Doświadczenie morza u św. Maksymiliana Kolbego – pierwsza podróż morską

Decydując się na podjęcie pracy misyjnej na Dalekim Wschodzie, o. Kolbe stawał się kontynuatorem dzieła europejskich misjonarzy (głównie franciszkanów i jezuitów), prowadzących od XVI wieku intensywne prace misyjne w krajach Orientu. Podobnie jak jego poprzednicy w minionych wiekach, wybierał w swojej podróży na Wschód drogę morską i podróż morską.

¹³ Formalnie prześladowania chrześcijan ustały w Japonii w 1854 roku. Zakaz prześladowań na tle religijnych został na szogunie Tokugawa Ieyoshi wymuszony przez amerykańskiego komodora Matthew C. Perry'ego w podpisanym w Kanagawie (Tokio) 31 marca 1854 roku japońsko-amerykańskim traktacie o wzajemnych kontaktach handlowo-kulturowych (tzw. otwarcie Japonii). W 1883 roku cesarz Mutsuhito ponowił zakaz prześladowania chrześcijan oraz ogłosił tolerancję religijną.

Morskie podróżowanie św. Maksymiliana rozpoczęło się w piątek 7 marca 1930 roku o godzinie 16 po południu. W tym dniu z Marsylii do Jokohamy wyruszył Angers¹⁴, statek francuskiej firmy przewozowej Messageries Maritimes (MM)¹⁵.

Na pokładzie Angersa znajdowało się pięciu polskich misjonarzy z zakonu franciszkanów: Maksymilian Maria Kolbe, Zenon Żebrowski, Hilary Łysakowski, Seweryn Dągis i Zygmunt Król¹⁶. Drogi misjonarzy rozdzieliły

¹⁴ Statek, którym płynęli polscy misjonarze w roku 1930, został zbudowany w Hamburgu przez spółkę Blohm & Voss dla Hamburg-Sudamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft. Wodowanie miało miejsce 25 kwietnia 1907 roku. Wążący 9846 ton statek nosił wówczas nazwę Cap Arcona. 21 listopada 1921 roku statek zakupiła francuska firma rejsowa Messageries Maritimes (MM). Statek został wówczas poddany renowacji i rozbudowie, zmieniono również jego nazwę z Cap Arcona na Angers. Angers miał 151,7 m długości i 17 m szerokości. Rozwijał prędkość 17 węzłów. Zabierał 151 pasażerów pierwszej klasy, 142 drugiej, 80 trzeciej i 450 na *ste-erage*. Pierwszy rejs w barwach MM odbył 7 kwietnia 1922 roku. Tradycyjna trasa Angers wiodła z Marsylii do Sajgonu oraz Hái Phòng (Haiphong) w Wietnamie. Od 1933 roku Angers służył MM jako statek wycieczkowy na Oceanie Indyjskim. W 1938 roku firma podjęła decyzję o wycofaniu statku z eksploatacji. Został wówczas sprzedany do La Seyne-sur-Mer we Francji na złom i w trakcie rozbiórki spłonął 24 kwietnia 1939 roku. Z planów podróży wydanych przez MM 1 listopada 1929 roku, a obowiązujących od 1 stycznia 1930 roku wynikało, iż trasa Angers wiodła z Marsylii przez Port Said, Suez, Dżibuti, Colombo, Singapur, Sajgon, Hong Kong, Szanghaj, Kobe do Jokohamy, www.messageries-maritimes.org/angers.htm [10.12.2012]; www.timetable-images.com/maritime/images/mm.htm [10.12.2012].

¹⁵ Początki firmy Messageries Maritimes sięgają roku 1835, w którym została utworzona spółka rządowa Messageries Nationales (Przesyłki Krajowe). W 1851 Albert Rostand, armator z Marsylii, zwrócił się do Ernesta Simonsa, dyrektora Messageries Nationales z propozycją założenia morskiej spółki transportowej. 8 lipca 1851 roku powołano do życia taką spółkę (której statki miały kursować w czterech kierunkach: do Włoch, Grecji, Egiptu i na Bliski Wschód), a rok później, 19 stycznia 1852 roku przyjęto nazwę Compagnie des Services Maritimes des Messageries Nationales (Przedsiębiorstwo Morskie Przesyłek Krajowych). 28 lutego 1853 roku zmodyfikowano nazwę do formy Compagnie des Services Maritimes Imperiales. Ostateczna zmiana nazwy nastąpiła w 1870 roku, w dniu 9 września (dzień upadku III Cesarstwa). Od tego momentu firma występowała pod nazwą Compagnie des Messageries Maritimes (w skrócie MM), co można przetłumaczyć jako „Morscy Posłańcy”. Pierwszy statek Messageries Maritimes, Hellespont, wyruszył w rejs z Marsylii do Civitavecchia 9 września 1851 roku. Zob. M. F. Berneron-Couvenhes, *Les Messageries Maritimes. L'essor d'une Grande compagnie de navigation française, 1851–1894*, Paris 2007; www.frenchlines.com/histoire/histoire_mm_dates_fr.php [10.12.2012]; www.frenchlines.com/ship_fr_1020.php [10.12.2012]; <http://historic-marine-france.com/paquebot/messageries.htm> [10.12.2012]; <http://cruiselinehistory.com/liner-history-messageries-maritimes-compagnie-des-messageries-maritimes> [10.12.2012], www.cairn.info/revue-economique-2007-1-page-259.htm [10.12.2012].

¹⁶ W Port Saidzie 12 marca polscy misjonarze zrobili pamiątkowe zdjęcie, które następnie przesłali do Niepokalanowa. Zakład fotograficzny pracował w ekspresowym tempie: św.

się 11 kwietnia, gdy Angers zawinął do portu w Szanghaju¹⁷. Tutaj bracia zakonni Zygmunt Król i Seweryn Dagis pozostali (pod opieką polskiego konsula generalnego Jana Krysińskiego) z zadaniem apostołowania i szerzenia idei Niepokalanowa w Chinach, zaś o. Maksymilian Kolbe, Zenon Żebrowski i Hilary Łysakowski kontynuowali podróż do Nagasaki w Japonii¹⁸, gdzie stanęli 24 kwietnia po krótkiej, jednodniowej podróży morskiej przez Morze Wschodniochińskie¹⁹.

Podróż morską, rozpoczętą 7 marca 1930 roku miała właściwy początek 26 lutego. Tego dnia pięciu franciszkanów opuściło Niepokalanów. Do Marsylii dotarli 6 marca. Tutaj w agencji Messageries Maritimes nabyli najtańsze bilety trzeciej klasy na statek Angers, zaś brat Żebrowski rozdał pracownikom agencji cudowne medaliki, co, jak zanotował w *Pamiętnikach* św. Maksymiliana, „miało dobry wpływ na załatwienie spraw”²⁰. Sprawy istotnie ułożyły się pomyślnie. Udało się uzyskać spory (20 proc.) rabat na bilety, stąd „cena biletu dla pięciu 6.600 i coś: niecałe 7.000 zł”²¹.

Upzejmy kapitan statku pozwolił mnichom przejść do kabin w klasie drugiej oraz korzystać z sali muzycznej w klasie pierwszej, gdzie mogli organizować nabożeństwa²², tylko stołować mieli się w klasie trzeciej²³. Posiłki,

Maksymilian zanotował, że zrobienie zdjęcia trwało 5–10 minut. Św. M. M. Kolbe, *Pisma*, cz. II, Niepokalanów 2008, s. 141.

¹⁷ Św. M. M. Kolbe, *Pisma*, cz. I, Niepokalanów 2007, s. 339–340.

¹⁸ Notatki pokładowe z okresu pierwszej podróży morskiej św. Maksymiliana urywają się na 8 kwietnia. Angers cumował wówczas w Hongkongu. Korespondencja o. Kolbego pozwala ustalić, iż zakonnicy podróżujący dalej tą samą jednostką 11 kwietnia znaleźli się w Szanghaju. Tu pozostali dwanaście dni, zanim rozdzielili się w następujący sposób: w Chinach pozostali Zygmunt Dagis i Seweryn Król, zaś pozostali trzej pojechali do Japonii. Niestety, korespondencja nie uwzględnia szczegółów podróży misjonarzy z Chin do Japonii, dlatego można mieć wątpliwości co do środków transportu, jakimi dotarli z Szanghaju do Nagasaki. Prawdopodobnie do Nagasaki polscy zakonnicy popłynęli na pokładzie lokalnego statku japońskiego lub chińskiego. Św. Maksymilian nie zanotował jego nazwy. Mapka ilustrująca przebieg dalekowschodnich tras MM informuje, iż francuskie statki rejsowe zatrzymywały się w Nagasaki, należy jednak wątpić, by św. Maksymilian z towarzyszami kontynuował podróż na pokładzie Angersa po niemal dwutygodniowym postoju w Chinach, www.messageries-maritimes.org/ligneEO-MM.jpg [10.12.2012].

¹⁹ Św. M. M. Kolbe, *Pisma*, cz. I, dz. cyt., s. 344.

²⁰ Tenże, *Pisma*, cz. II, dz. cyt., s. 140.

²¹ Tenże, *Pisma*, cz. I, dz. cyt., s. 329.

²² Pierwszą mszę świętą na statku św. Maksymilian odprawił w sobotę 8 marca.

²³ Św. M. M. Kolbe, *Pisma*, cz. I, dz. cyt., s. 333.

jak donosił św. Maksymilian o. Czuprykowi w liście z 11 marca, były smaczne i obfite, a serwowano je cztery razy dziennie. Zaabsorbowany sprawami ducha, św. Maksymilian nie zwracał większej uwagi na zawartość swojego talerza, stąd z jego zapisków nie poznamy menu pasażerów trzeciej klasy Angersa. Wrażenia kulinarne z okresu podróży statkiem nie pozostały jednak bez echa w „dzienniczku morskim” św. Maksymiliana²⁴. Z pierwszej podróży morskiej wspominał on cytryny (12 marca), „cukrzone” (kandyzowane) gruszki i ciastka (15 marca), ananasy (30 marca), banany jedzone na Cejlonie do obiadu, lemoniadę i piwo (24 marca) oraz pomarańcze i polską kiełbasę (8 kwietnia).

Wyżywający z Marsylii na wschód 7 marca 1930 roku Angers nie był pierwszym statkiem, z jakim św. Maksymilian miał do czynienia. 29 stycznia o. Kolbe znajdował się na pokładzie statku Champollion²⁵ – innej jednostki należącej do linii Messageries Maritimes. Pobyt polskiego misjonarza na pokładzie tego statku miał charakter rekonesansu. Maksymilian zapoznawał się z warunkami panującymi na statku, rozmawiał z obsługą o szczegółach rejsu, takich jak czas trwania, liczba i długość przystanków. Z pokładu Champolliona pisał list do brata Józefa (Alfonsa) Kolbego. W liście tym donosił, iż firma Messageries Maritimes jest dla polskich misjonarzy „najwygodniejsza i najtańsza”²⁶.

Wybierając środek transportu, św. Maksymilian sugerował się przede wszystkim ceną biletu i akceptował ofertę najtańszą – co wynikało zarówno z ducha franciszkańskiego, jak i z ograniczonych możliwości finansowych misjonarzy. Tymczasem linia MM zawdzięczała swoją popularność bynajmniej nie niskim cenom biletów, lecz oferowanemu pasażerom luksusowi. Wielokrotnie podróżujący drogą morską na pokładach różnych statków Józef Siemiradzki porównywał komfort podróży na statkach linii francu-

²⁴ Tenże, *Pisma*, cz. II, dz. cyt.

²⁵ Statek o wymiarach 1567 m długości oraz 192 m szerokości i wadze 15270 ton, osiągnął prędkość 19 węzłów (przed przebudową w 1934 roku) zabierał 188 pasażerów pierwszej, 135 drugiej i 128 trzeciej klasy. Zwodowany 16 marca 1924 roku, pierwszy rejs odbył rok później (25 września). W roku 1934 został gruntownie przebudowany i powiększony. W czasie II wojny światowej był wykorzystywany do transportu wojska. Po wojnie znów powrócił do przewozów pasażerskich. 22 grudnia 1952 roku osiadł na mieliźnie w południowym Bejrucie, po czym przechylił się i przelamał, www.messageries-maritimes.org/champ.htm. [10.12.2012].

²⁶ Św. M. M. Kolbe, *Pisma*, cz. I, dz. cyt., s. 329.

skich i włoskich. Z porównania tego wynikało, iż „okazałe statki” Messageries Maritimes, „wspaniałe kilkopiętrowe gmachy” nie mają sobie równych jeżeli chodzi o komfort podróży²⁷. Również hrabia Józef Potocki, organizujący wyprawy myśliwskie do Indii i na Cejlon oraz podróżujący do Egiptu, korzystał ze statków MM, które porównywał z flotą austriackiego Lloyd’a (Lloyd Austriaco). Porównanie to wypadło na niekorzyść Lloyd’a: „Lloyd austriacki, pomimo wszelkich wysiłków, całego starania i kosztów, jakiełoży na urządzenie pasażerskiej linii swych parowców do Indii, nie jest w stanie wytrzymać konkurencji z liniami angielskimi i francuskimi Messageries Maritimes”²⁸. Należy wszakże dodać, iż zarówno Siemiradzki, jak i Potocki podróżowali klasą pierwszą, nie zaś, jak św. Maksymilian, drugą i trzecią.

Dwudziestoprocentowa zniżka na bilety zadecydowała zatem o wyborze przez polskich franciszkanów Angersa, nie zaś Champolliona. 7 marca 1930 roku Angers opuścił Marsylię. O Maksymilian upamiętnił to wydarzenie, wysyłając pocztówkę do matki, mieszkającej u siostr felicjanek w Krakowie (datowana 6 marca)²⁹. Zwyczaj ten – wysyłania pocztówek – utrzymywał podczas całej podróży. Wysyłał pocztówki do matki, do prowincjała zakonu o. Kornela Czupryka, do brata Józefa (Alfonsa) Kolbego³⁰, do braci w Niepokalanowie, do generała zakonu franciszkanów w Rzymie o. Alfonso Orlicha³¹.

²⁷ Zob. J. Siemiradzki, *Na kresach cywilizacji. Listy z podróży po Ameryce Południowej odbyte w roku 1892*, Lwów 1896, s. 245.

²⁸ J. Potocki, *Notatki myśliwskie z Dalekiego Wschodu*, t. II, *Cejlon*, Warszawa 1896, s. 5–6.

²⁹ Św. M. M. Kolbe, *Pisma*, cz. I, dz. cyt., s. 332.

³⁰ Brat św. Maksymiliana zmarł 3 grudnia 1930 roku. Pochowany został 5 grudnia na Powązkach. Św. Maksymilian pisał w liście do matki z 28 grudnia, że odprawiał tego dnia mszę w jego intencji.

³¹ Pocztówki przedstawiające konkretny statek w różnych ujęciach stanowiły podstawowe wyposażenie agentur firm przewozowych. Można je było również zakupić na statku u przedstawiciela firmy, ewentualnie u któregoś z oficerów. Pocztówki potwierdzały status podróżnika nadawcy pocztówki, stanowiły dowód odbywania przez niego podróży. Stemple pocztowe i znaczki informowały o zmieniającym się miejscu pobytu nadawcy. Podobizna statku wraz z nazwą i logo firmy przewozowej, wykorzystywana w części ilustracyjnej pocztówki, stanowiła rodzaj reklamy firmy i statku. Utrwalała nazwę firmy w świadomości tak nadawcy, jak i odbiorcy pocztówki. Przekaz wizualny, płynący z ilustracyjnej części pocztówki oraz przekaz werbalny, płynący z części skrypturalnej, wzajemnie się potwierdzały i uzupełniały. Przekaz ten dotyczył egzotyczności, niecodzienności, przygody. Gdy nadawcą pocztówki był rycerz Niepokalanej (św. Maksymilian), przekaz ów miał przede wszystkim charakter religijno-ideologiczny, przy mniej-

Mimo iż większość czasu w trakcie morskiej podróży poświęcał na naukę języka japońskiego i chińskiego, sporządzał dość regularnie notatki o charakterze „dziennika pokładowego”. Notował w nim zachowania tubylczej ludności w krajach Wschodu (Dżibuti, Tajlandia) oraz opisywał orientalną przyrodę. „Notatki pokładowe” o Maksymiliana pełne są wzmianek o latających, uciekających i „skakających” rybach (14–16, 19, 20 marca). Notatki z 19 i 20 marca są co prawda bardzo lakoniczne, poświęcone za to w całości oryginalnemu zachowaniu owych ryb, które lecą na odległość dwustu, a nawet tysiąca metrów. W niedzielę 23 marca, już na Oceanie Indyjskim, o Maksymilian podziwiał „węże czerwone morskie”, a w piątek 28 marca na wysokości Nikobarów zauważył pływającego „gada”. Z kolei 30 marca, po opuszczeniu przez statek Singapuru, dostrzegł gdzieś na statku małego motyla. „Motylek trzyma się łapkami, bo śmierć (zmarnowanie czasu?)”³².

Założyciel Niepokalanowa nie pozostawił swojemu czytelnikowi wskazówek pozwalających wyjaśnić koncept łączący motyla, śmierć i marnowanie czasu. Refleksję, wychodzącą prawdopodobnie poza stereotypowe porównanie ulotności życia motyla i człowieka, komplikuje dodatkowo uwaga o marnowaniu czasu. Nie wiadomo, jaki czas miał na myśli św. Maksymilian: czas człowieka jako takiego, czyli czas ludzkiego życia? Swoją własny czas jako mnicha i organizatora Niepokalanowa? Czytelnik morskich zapisków o Maksymiliana pozostaje w kręgu domysłów. Jeden wszakże pewny fakt ujawnia notatka o motyłu. Prezentuje ona mianowicie św. Maksymiliana jako człowieka refleksyjnego i, przy ogromnej pogodzie ducha, niezwykle poważnego. Jest to człowiek, którego nawet widok motyla pobudza do refleksji eschatologicznych (śmierć), który ma świadomość teleologiczności ludzkiego (a więc i swojego) życia. To życie ma wyraźnie wytknięty cel i w dążeniu do niego nie można sobie pozwolić na zmarnowanie czasu. Takim właśnie rozmyśleniom oddawał się o. Maksymilian w sobotę 5 kwietnia: „rozmyślałem o celu, przeszkodach i środkach (bo dzień przygotowania do śmierci pierwsza sobota miesiąca)”³³.

szym udziale elementu egzotyki. Zob. P. Banaś, *Orbis Pictus. Świat dawnej karty pocztowej*, Wrocław 2005; J. Zieliński, *Historia karty pocztowej*, Krosno 1991.

³² Tamże, s. 142.

³³ Tamże, s. 143.

W czasie swojej pierwszej morskiej podróży Kolbe okazał się wyjątkowo niewrażliwy na uroki i tajemnice morza. Owszem, odnotowywał kolejne etapy podróży³⁴, dostrzegał zmianę warunków atmosferycznych (25 marca burza i tajfun, 26 marca pogoda deszczowa) oraz szczegóły organizacji rejsu takie jak przesunięcia czasu, konieczne przy pokonywaniu trasy na wschód (ogółem o. Maksymilian naliczył cztery zmiany czasu), transfery pasażerów do portów i z powrotem (12 marca Port Said, 16 marca do Dżibuti), obecność przy kotwiczącym w porcie statku rejsowym policji morskiej (13 marca w Suezie), ceremoniał powitania statku płynącego pod tą samą banderą (w piątek 14 marca w Suezie Angers przywitał inny statek francuski potrójnym gwizdem syren). Doświadczając pierwszy raz w życiu morza, o. Maksymilian i jego współtowarzysze nie byli również ani przygotowani, ani tym bardziej uodpornieni na dyskomfort towarzyszący morskim podróżom, co również zostało odnotowane w notatniku o. Kolbego. Wszyscy (poza Hilarym Łysakowskim) już drugiego dnia podróży (9 marca) zaczęli cierpieć na chorobę morską. Seweryna Dagisa dodatkowo bolały zęby (10 marca), a w Suezie chorował Zygmunt Król (13 marca). We znaki dawał im się, z każdą milą morską coraz bardziej, orientalny klimat, charakteryzowany jednym tylko słowem: „gorąco”³⁵.

Mimo uwag przyrodniczo-klimatyczno-zdrowotnych, notatki morskie o. Kolbego są zaskakująco ubogie, jeżeli chodzi o tematykę i szczegółowość. Przyczyna takiego opracowania tematu podróży morskiej przez o. Maksymiliana jest jedna. Koncentrując myśli, uczucia i uwagę na organizacji misji japońskiej, o. Maksymilian nie tylko nie analizował, ale nawet nie odbierał wrażeń, jakich dostarczała podróż morską. Podróż ta była bowiem tylko „narzędziem” w drodze do celu – japońskiego odpowiednika niepokalanowskiego klasztoru i wydawnictwa. Co więcej, podróż była do osiągnięcia owego celu nieledwie przeszkodą. Odbierała siły fizyczne, groziła osłabieniem

³⁴ 8 marca statek przepływał pomiędzy Sycylią i Korsyką, 9 marca płynął przez Cieśninę Messyńską, 10 pomiędzy Kalabrią a Sycylią i niedaleko Krety, 12 marca zacumował w Port Saidzie, 16 marca w Dżibuti, 24 marca zawinął na Cejlon, 30 marca do Singapuru. 1 kwietnia przypłynął do Sajgonu, 8 kwietnia – do Hongkongu, 11 – do Szanghaju, 24 – do Nagasaki.

³⁵ 24 marca na Cejlonie upał musiał być chyba szczególnie uciążliwy, skoro św. Maksymilian wytuścił to słowo w swoim notatniku, zaś w notatce z 30 marca (Singapur) opatrzył je dwoma wykrzyknikami.

duchowych, podsuwając nowe doznania, które należało neutralizować pracą (nauka języka japońskiego) i modlitwą. Pasja misyjna wręcz nie pozwalała o. Maksymilianowi myśleć o niczym innym, co nie byłoby Niepokalanowem lub nie pozostawało w jakimś z nim związku. Będąca pochodną owej pasji wyjątkowa morska „niewrażliwość” zubożyła, niestety, morskie podróże o. Kolbego (wszystkie, nie tylko pierwszą z roku 1930) o brak doświadczenia *sacrum*.

4. *Sacrum* morskie

Brak odczucia sakralnej natury morza przez św. Maksymiliana zastanawia czytelnika jego morskich notatek. Zadziwiające jest, iż kapłan, zakonnik, człowiek o niezwykle pogłębionym życiu religijnym, doznający objawień (objawienie Matki Bożej z dwoma koronami w kościele parafialnym w Pabianicach), nie przypominał sobie, obserwując z pokładu okrętu Morze Śródziemne, Czerwone lub też Ocean Indyjski, pewnych fragmentów Pisma Świętego, które w sposób jednoznaczny dowodzą ścisłego związku morza z Bogiem oraz prezentują morze jako swego rodzaju scenę, na której ujawnia się moc Boga. Chodzi przede wszystkim o początkowe zdania z Księgi Rodzaju, w których czytamy o Duchu Bożym unoszącym się nad wodami (Rdz 1, 2).

Prowadzone przez Mirceę Eliadego³⁶, a także Josepha Campbella³⁷ badania religioznawcze, kulturoznawcze i folklorystyczne wykazały, iż większość światowych systemów religijnych wyjaśnia stworzenie świata aktywnością żywiołu wody. Starożytne egipskie (mit z Hermopolis), babilońskie i greckie (mit pelazgijski) hylogenie mówią o pierwotnym chaosie wodnym (morskim), z którego wyłonili się bogowie, a w dalszej kolejności poszczególne elementy świata ludzkiego. Przyjęta przez chrześcijan żydowska koncepcja *genesis* również zawiera tezę pierwotnego wodnego chaosu (tehom), uporządkowanego następnie przez Jedyne Boga.

³⁶ M. Eliade, *Sacrum, mit, historia. Wybór esejów*, wyboru dokonał i wstępem opatrzył M. Czerwiński, przeł. A. Tatarkiewicz, Warszawa 1993; tenże, *Traktat o historii religii*, przeł. J. Wierusz-Kowalski, Warszawa 2000; tenże, *Obrazy i symbole. Szkice o tematyce magiczno-religijnej*, przeł. M. i P. Rodakowie, Warszawa 2009.

³⁷ J. Campbell, *Bohater o tysiącu twarzy*, przeł. A. Jankowski, Poznań 1997; B. Moyers, *Potęga mitu: rozmowy Billa Moyersa z Josephem Campbellem*, oprac. B. S. Flowers, przeł. I. Kania, wyd. I, Kraków 1994.

Kolejny fragment Pisma Świętego, który niemalże powinien przypomnieć się św. Maksymilianowi w czasie morskiej podróży, zwłaszcza w tych dniach, w których morze było burzliwe, to fragmenty Ewangelii św. Mateusza (Mt 8, 23–27) lub Łukasza (Łk 5, 1), w których jest mowa o uciszeniu przez Chrystusa burzy na Morzu Galilejskim (jeziorze Genezaret). W trakcie odprawianych przez siebie mszy świętych św. Maksymilian wielokrotnie czytał również inny fragment Ewangelii św. Mateusza (Mt 14, 23–33), stanowiący opis niecodziennej „przygody” św. Piotra, który próbuje chodzić po powierzchni jeziora, naśladując w tym Jezusa kroczącego po wodzie. Także i ten fragment Pisma Świętego nie został przez św. Maksymiliana przypomniany w czasie morskich podróży, podobnie jak słynny „psalm marynarcki”, zwany również „morskim”. Pod nazwą tą kryje się Psalm 107, którego piąta część stanowi pochwałę i uwielbienie Boga ze względu na Jego władzę nad żywiołem wody (Ps 107, 23–32):

Ci, którzy na statkach ruszyli na morze,
aby uprawiać handel na ogromnych wodach,
ci widzieli dzieła Pana
i Jego cuda wśród głębin.
Powiedział On i wzbudził
wicher burzliwy,
i spiętrzył jego fale.
Wznosili się aż pod niebo, spadali aż do głębi;
ich dusza truchlała w nieszczęściu.
Zataczali się i chwiali jak pijani,
cała ich mądrość zawiodła.
I w swoim ucisku wołali do Pana,
a On ich uwolnił od trwogi.
Zamienił burzę w wietrzyk łagodny,
a fale morskie umilkły.
Radowali się z tego, że nastąpiła cisza,
i że On przywiódł ich do upragnionej przystani.
Niech dzięki czynią Panu za Jego łaskawość,
za Jego cuda dla synów ludzkich!
I niech Go sławią w zgromadzeniu ludu
i na radzie starców niechaj Go chwalą!

Sytuacji przedstawionej w psalmie odpowiada łacińskie przysłowie, mogące stanowić doskonały, lapidarny komentarz do psalmu: „qui nescit ora-

re, discat navigare”³⁸ (kto nie umie się modlić, niech się nauczy żeglować). Przysłowie to krążyło po średniowiecznej i nowożytnej Europie w wersji łacińskiej oraz w tłumaczeniu na języki narodowe. Znane były również różne jego wersje³⁹: „qui nescit orare, pergat ad mare” (kto nie umie się modlić, niech się rzuci w morze), „qui nescit orare, ascendat ad mare” (kto nie umie się modlić, niech się wybierze/wyniesie na morze), „qui nescit orare, vadat ad mare” (kto nie umie się modlić, niech idzie na morze). O popularności przysłowia, szczególnie w epoce wielkich odkryć geograficznych, może świadczyć chociażby fakt wykorzystania go w 1655 roku na stronie tytułowej książki podróżniczej Edwarda Terry’ego *Podróż do Indii Wschodnich*⁴⁰. Również współcześnie jest ono pamiętane i używane w środowisku żeglarzy i marynarzy⁴¹.

Religijność św. Maksymiliana miała charakter maryjny. Matka Boża zaś jako Stella Maris (Gwiazda Morza) jest patronką żeglarzy i wszystkich ludzi morza. W czasie każdej morskiej podróży św. Maksymilian miał ze sobą figurę Niepokalanej. Dekorował nią swoją kabinę, umieszczał w prowizorycznym ołtarzu okrętowym, modlił się przed nią, pracował i odpoczywał pod jej okiem. Żadna jednak z notatek skreślonych na statku ani też prowadzona w czasie podróży morskich korespondencja nie zawierają wskazania na morski patronat Matki Bożej. Brak również jakiegokolwiek wzmianki na temat innych patronów ludzi morza. Nawet podróżując do Indii, Maksymilian Kolbe nie wspominał o św. Franciszku Ksawerym, apostołe Wschodu i patronie żeglarzy, pochowanym w katedrze w Goa w Indiach.

³⁸ „The Army and Navy Chronicle” vol. IV (1837), s. 177.

³⁹ www.hkocher.info/minha_pagina/dicionario/q05.htm [08.12.2012].

⁴⁰ T. Edward, *A voyage to East India*, London 1777 (reprint).

⁴¹ Współczesną wersję łacińskiego przysłowia, a zarazem odpowiednik „psalmu marynarskiego” stanowią słowa szkockiego żeglarza Chaya Blytha, który w książce *Nieosiągalna podróż* opisuje wrażenia samotnego rejsu dookoła świata, odbytego w roku 1970. W książce czytamy: „Nie mogłem go [żagla – A.K.] po prostu ruszyć i po półgodzinnej szarpaninie był dalej w tym samym miejscu – w połowie wysokości. Zacząłem się modlić o siłę i pomoc. Przy następnej próbie grot zsunął się w dół. W moim dzienniku zapisałem wtedy: «Nikt mi nie powie nigdy, że nie ma Boga, po tych wszystkich chwilach, które przeżyłem. Ateistom mogę tylko poradzić, żeby wybrali się na kilkutygodniową samotną żeglugę jachtem»”. Cyt. za: www.parafia-magdalena.pl/?p=80 [08.12.2012]; zob. Ch. Blyth, *Nieosiągalna podróż*, przeł. M. Moszkowska-Kozakiewicz, Gdańsk 1976.

Uwzględnienie przez św. Maksymiliana w spotkaniu z morzem niezwykle bogatego kontekstu religijnego mogłoby zmienić i pogłębić jego prywatne doświadczenie morza. Morze nie byłoby wówczas traktowane przez polskiego podróżnika obojętnie (jako przestrzeń, którą trzeba przemierzyć w drodze do celu), ani tym bardziej negatywnie (jako przeszkoda). Obojętność, zniecierpliwienie, zdenerwowanie, strach – emocje i wrażenia tego typu mogłyby przekształcić się w fascynację. Wśród refleksji, którym o. Maksymilian oddawał się w trakcie podróży, mogłyby pojawić się refleksje „morskie”, których przedmiotem byłyby na przykład biblijne i ewangeliczne obrazy morza. Inny typ rozważań mogłyby stanowić rozważania alegoryczne, w których pod pojęciem „morza” kryłaby się miłość Boża (morze miłości) lub kondycja człowieka (morze słabości, morze grzechu). O możliwości takiej właśnie alegorycznej interpretacji morza świadczy *Pieśń o Bogu ukrytym* – poemat mistyczny Karola Wojtyły, ogłoszony przez przyszłego papieża w 1946 roku, a więc pięć lat po męczeńskiej śmierci o. Maksymiliana⁴². Pierwsza część utworu nosi wymowny tytuł *Wybrzeża pełne ciszy*. Czytamy w niej:

1.

Dalekie wybrzeża ciszy zaczynają się tuż za progiem
Nie przefruniesz tamtędy jak ptak.
Musisz stanąć i patrzeć coraz głębiej i głębiej,
aż nie zdołasz już odchylić duszy od dna.

3.

Póki morze przyjmujesz w swe otwarte źrenice
pod postacią falujących kół,
zdaje ci się, że utoną w tobie wszystkie głębie i wszystkie granice –
lecz już stopą dotknąłeś się fali,
a tobie się zdawało:
to Morze we mnie mieszkało
taką ciszę rozlewając wkoło, taki chłód⁴³.

Właściwe przyczyny całkowitego wyeliminowania przez św. Maksymiliana w jego pisemnych rozważaniach religijnego kontekstu podróży morskich i sakralnych aspektów żywiołu morskiego pozostaną nieznane. Rozważania

⁴² 14 sierpnia 1941 roku.

⁴³ www.da-przystan.mkw.pl/czytelnia/nadeslano%20e-mailem/piesn%20o%20bogu%20ukrytym.htm. [08.12.2012].

te, utrwalone w postaci notatek i korespondencji, nie zawierają żadnych wyraźnych wskazówek, które pozwoliłyby wyjaśnić ten fenomen.

Niepoświęcanie uwagi religijnym aspektom morza nie oznaczało, iż podróż morska o. Maksymiliana do Japonii nie miała charakteru religijnego. Człowiek tak głęboko wierzący oraz tak bezgranicznie oddany Chrystusowi i Matce Bożej jak św. Maksymilian koncentrował się w swojej podróży przede wszystkim na sprawach duchowych. W jego morskim notatniku najwięcej uwag dotyczy życia religijnego na pokładzie statku.

O. Maksymilian Kolbe zanotował zatem, w trakcie swojej pierwszej podróży morskiej, dokładną godzinę odmawianej modlitwy brewiarzowej (we środę 12 marca „około siódmej pacierze na pokładzie”⁴⁴), sprawowanych przez siebie nabożeństw (11 marca, wtorek, godzina szósta; 15 marca, sobota, przed piątą; 16 marca, niedziela, o ósmej). Przyznaje się do małego zaniedbania, którego dopuścił się we wtorek 11 marca. Msza święta odbyła się w tym dniu o godzinę później (czyli o szóstej), gdyż zapomniał o przesunięciu czasu i po prostu zasnął. Zapamiętuje również liczbę uczestników niedzielnego nabożeństwa w sali muzycznej pierwszej klasy w dniu 16 marca (20 osób). Dodaje, że w prowizorycznym ołtarzu znalazła się wówczas figurka Niepokalanej, ta sama, która ozdabiała kajutę zakonników. Upamiętnia treść modlitw i rozważań pokutnych (w niedzielę 30 marca, pokuta zadana przez biskupa Singapuru: „12 umartwień i Zdrowaś”⁴⁵) oraz intencje mszy świętych (np. we wtorek 25 marca w święto Zwiastowania Najświętszej Maryi Panny „intencja mszalna i Komunia św. wedle intencji Niepokalanej”⁴⁶). Zapisuje daty i miejsca odbytych przez siebie spowiedzi (12 marca w Port Saidzie oraz 30 marca w Singapurze).

5. Druga podróż morska – na egzotycznych statkach

W czwartek 12 czerwca 1930 roku, a więc niecałe dwa miesiące po przybyciu do Japonii⁴⁷, o. Maksymilian rozpoczyna drugą podróż morską w swo-

⁴⁴ Św. M. M. Kolbe, *Pisma*, cz. II, dz. cyt., s. 141.

⁴⁵ Tamże, s. 142.

⁴⁶ Tamże.

⁴⁷ Polscy misjonarze dotarli do Nagasaki 24 kwietnia 1930 roku.

im życiu. Jest to podróż powrotna do Polski, podjęta z powodu odbywającej się we Lwowie kapituły prowincjalnej zakonu, w której o. Kolbe chce uczestniczyć.

Wyruszyłem okrętem „Shanghai-maru” do Polski, aby zdać sprawozdanie z działalności na Wschodzie i wziąć udział w kapitule prowincjalnej. Stosując się do ducha Zakonu naszego, wybrałem trzecią klasę, ale dzięki nadzwyczajnej uprzejmości marynarzy zaprowadzono mnie do oddzielnej separatki, gdzie w spokoju mogłem przygotować artykuły do lipcowego numeru „Seibo no Kishi” i przesłać je z Szanghaju do Nagasaki [...]. 3 lipca przybyłem do Warszawy, stąd zaś za godzinę do Niepokalanowa – „Mugenjai no Sono”. Przeszło 4 miesiące temu wyruszyłem stąd drogą morską do Japonii⁴⁸

– tak wspominał szczegóły podróży o. Maksymilian.

Wykupił najtańszy bilet trzeciej klasy w czteroosobowej kabinie, nikt jednak do kabiny nie dokwaterowano. Trzydniową podróż z Nagasaki do Szanghaju odbył zatem w komfortowych warunkach. Czas poświęcał na modlitwę i tłumaczenie „Rycerza Niepokalanej” na łacinę⁴⁹.

Japoński okręt Shanghai maru (właściwie Shanghai maru⁵⁰) nie dowiózł o. Maksymiliana do Europy, lecz do Szanghaju. Stąd chińskim statkiem Hupeh⁵¹

⁴⁸ Św. M. M. Kolbe, *Pisma*, cz. I, dz. cyt., s. 457–458.

⁴⁹ Tenże, *Pisma*, cz. II, dz. cyt., s. 143–144.

⁵⁰ Shanghai maru, siostrzany statek Nagasaki maru, został zwodowany 23 sierpnia 1922 roku w Dumbarton w Szkocji w dokach firmy William Denny & Brothers. Długość statku wynosiła 118,5 m, szerokość 16,2 m, waga – 5252 tony. Shanghai maru w 1939 roku sprzedano innej firmie japońskiej – Toa Kaiun Kaisha (KK). 30 października 1943 Shanghai maru, zderzywszy się z innym statkiem (Sakito maru) zatonął niedaleko Szanghaju. Zamówienie na Shanghai maru złożyła spółka rejsowo-przewozowa Nippon Yusen Kaisha (NYK) – największa spółka rejsowa w Japonii i jedna z największych na świecie, powołana do życia 1 października 1885 roku (flota NYK liczyła wówczas 85 statków). Utworzenia NYK dokonano w wyniku restrukturyzacji i połączenia istniejących już firm: Yubin Kisen Mitsubishi Kaisha (założonej w 1870 roku przez klan Tosa jako Tsukumo Shokai Shipping Company, przekształconej w 1875 w Yubin Kisen Mitsubishi Kaisha) i Kyodo Unyu Kaisha (założonej w 1882 roku), www.clydesite.co.uk/clydebuilt/viewship.asp?id=11439 [10.12.2012]; www.nyk.com/english/profile/profile/history/ [10.12.2012]; www.theshipslist.com/ships/lines/nyk.htm [10.12.2012]; www.wrecksite.eu/wreck.aspx?59775 [10.12.2012].

⁵¹ Powracając w 1930 roku do Polski, po zaledwie dwumiesięcznym pobycie w Japonii, św. Maksymilian nie poznał w wystarczający sposób języka japońskiego, a tym bardziej chińskiego. Mylił nie tylko słowa (zarówno znaczenie, jak i wymowę), lecz także realia kulturowe. W notatkach podróży i korespondencji zapisał, iż podróż do Dairen odbył na pokładzie statku Hupen maru. Człon „maru” występujący w nazwie statku sugeruje, iż jednostka jest japońska (w japońskim nazewnictwie jednostek pływających nazwa statku była na ogół dwuczłonowa, przy czym

założyciel Niepokalanowa dopłynął do Dairen (właściwie Dalian) – miasta (i portu) w prowincji Liaoning w północnych Chinach⁵². Krótka podróż na pokładzie Hupeha dała się polskiemu misjonarzowi we znaki. O. Maksymilian spał na ławie (prawdopodobnie w trzeciej klasie panowały spartańskie warunki), być może przymusowo pościł – nie był bowiem w stanie jeść posiłków przygotowywanych w okrętowej kuchni („żywność na okręcie japońskim niemożliwa, choć wielu Europejczyków chętnie je”⁵³). Najbardziej wszakże cierpiał z powodu niemożliwości odprawienia mszy świętej w dniu 19 czerwca (czwartek), w uroczystość Bożego Ciała⁵⁴.

człon drugi stanowiło właśnie słowo „maru” oznaczające po prostu statek), tymczasem żadna z linii rejsowych japońskich nie posiadała w swojej flocie statku o takiej nazwie. Pod tajemniczą nazwą Hupen maru kryje się bowiem chiński statek Hupeh, należący do chińskiej spółki rejsowej China Navigation Company (CNCo).

Początki tej firmy sięgają roku 1816 oraz małej spółki handlowej założonej w Liverpool w Anglii przez Johna Swire’a (John Swire & Sons Limited). W 1866 roku potomek założyciela, John Samuel Swire otworzył agencję handlową w Szanghaju, a w 1872 powołał spółkę morską China Navigation Company, obsługującą transport pasażerski i handlowy początkowo na rzece Jangcy, potem na całym Morzu Chińskim. W 1883 uruchomiono stałe połączenia z Australią. Trasy amerykańskie i europejskie zaczęto otwierać dopiero po II wojnie światowej. Hupeh był statkiem o zasięgu i znaczeniu lokalnym. Zwodowany 13 września 1901 roku, ważył 1951 ton, miał długość 82,5 m, szerokość 11,4 m. W 1931 roku został sprzedany San Peh Steam Navigation Company (firma w Szanghaju). Zmieniono wówczas jego nazwę z Hupeh na Sungpu. 2 września 1937 roku zatonał. Był jedną z wielu ofiar tajfunu, który spustoszył tego dnia Morze Południowo-Wschodniochińskie. Tajfun doszczętnie zniszczył kilkanaście statków chińskich, japońskich oraz europejskich, zniszczył infrastrukturę i budynki mieszkalne na wybrzeżu japońskim i chińskim. Zginęło 11 tys. ludzi. www.swiremariners.com/cncoships.html#h [10.12.2012]; www.merchantnavyofficers.com/typhoon.html [10.12.2012]; www.merchantnavyofficers.com/typhoon2.html [10.12.2012]; www.chinnav.com/about-us/our-history, www.swire.com.sg/jv.aspx?nid=6 [10.12.2012]; www.theshipslist.com/ships/lines/cnc.htm [10.12.2012]; www.clydesite.co.uk/clydebuilt/viewship.asp?id=19027 [10.12.2012].

⁵² W notatkach podróży św. Maksymiliana jedna z form nazwy miasta Dalian została zapisana jako *Talian*. Św. M. M. Kolbe, *Pisma*, cz. II, dz. cyt., s. 144, cz. I, dz. cyt., s. 458.

⁵³ Jedzenie na Hupehu było dla o. Maksymiliana „niemożliwe” bynajmniej nie dlatego, iż było japońskie, lecz chińskie. Po dwumiesięcznym pobycie w Japonii o. Kolbe chcąc nie chcąc, poznał japońską kuchnię i raczej się na nią nie skarżył. Negatywne doznania kulinarne zostały spowodowane zmianą kraju (z Japonii na Chiny) oraz kultury, również kulinarnej, czego, jak wynika z morskich notatek, o. Maksymilian sobie nie uświadamiał.

⁵⁴ Nieznane są przyczyny, dla których msza święta w tym dniu nie mogła zostać odprawiona. Można tylko przypuszczać, iż na chińskim okręcie katolickie obrządki były zakazane lub też utrudniano ich sprawowanie. Św. M. M. Kolbe, *Pisma*, cz. II, dz. cyt., s. 144.

W Dairen wyrobił „wizę sowiecką przez Syberię”⁵⁵. Po jej uzyskaniu japońską (czy raczej chińską) koleją dojechał do Czangczunu – stolicy Mandżukuo (współcześnie miasto w chińskiej prowincji Jilin). Z Czangczunu znów koleją podróżował do Harbina, kontrolowanego przez Rosjan miasta w północno-wschodnich Chinach (współcześnie stolicy prowincji Heilongjiang). Tutaj wsiadł (21 czerwca) do pociągu kolei transsyberyjskiej, by po dwunastodniowej podróży przez centralną Rosję, około północy dnia 3 lipca 1930 roku zapukać do bram Niepokalanowa⁵⁶.

Po zakończonej kapitule pospiesznie wracał koleją transsyberyjską przez Mandżurię i Koreę do Japonii, by dopilnowywać prac w „Ogrodach Niepokalaney”.

Niepokalanana szczęśliwie nas przeprowadziła do Nagasaki. O 7.30 rusza pociąg z Warszawy i punktualnie o teże 7.30 staje po 12 dniach jazdy: koleją poprzez Syberię, Mandżurię i Koreę; przez 8 godzin okrętem w Pusanu do Simonoseki; znowu krótko okrętem z Simonoseki do Modzi, a wreszcie znowu koleją z Modzi do Nagasaki⁵⁷

– pisał do brata. Matce zaś donosił, iż podróż pociągiem trwała dwanaście dni i nocy, zaś etap morski – zaledwie kilka godzin⁵⁸. O Maksymilianie nie zanotował jednak, jakim statkiem (lub statkami) pokonał odległość z Korei do Japonii – czy był to statek koreański, japoński lub może któraś z jednostek europejskich.

6. Trzecia podróż

Praca w Niepokalanowie japońskim, którego został gwardianem (mianowany na to stanowisko na Kapitule lwowskiej 13 lipca 1930 roku), nie przysłoniła o. Maksymilianowi idei Niepokalanowa powszechnego. Pierwszym krokiem do realizacji tej idei było rozszerzenie działalności na inne kraje „orientalne”. W tym celu 1 czerwca 1932 o. Maksymilian wsiadł, jak wynika

⁵⁵ Tenże, *Pisma*, cz. I, dz. cyt., s. 458.

⁵⁶ Tamże, s. 358.

⁵⁷ Tamże, s. 365–366.

⁵⁸ Tamże, s. 366.

z listu do o. Czupryka⁵⁹, na japoński statek Afurika Maru⁶⁰, który miał go zawieźć do Indii. Tutaj poszukiwał miejsca pod indyjski Niepokalanów – Amalam.

Do matki napisał 7 czerwca, podając informację, iż podróż potrwa dwadzieścia dni⁶¹. 8 czerwca nadał po polsku telegram ze statku, czym był bardzo wzruszony. Uważał, iż to fakt wyjątkowy: polskie słowa płynące w świat z pokładu japońskiego statku⁶².

Nie podał szczegółów swojego statusu pasażerskiego na statku. Znając skromne wymagania oraz możliwości finansowe zakonnika, można przypuszczać, iż wybrał trzecią klasę. Gdyby było inaczej, nie miałby do czynienia z „hałasującymi i harcującymi z niezmordowaną wytrwałością dziećmi emigrantów”⁶³ oraz nie musiałby co rano, zdążając na mszę świętą, omijać pasażerów śpiących na pokładzie. Sytuacje takie były typowe w klasie trzeciej oraz na *steerage*⁶⁴, w drugiej klasie już nie występowały.

⁵⁹ Tamże, s. 557.

⁶⁰ Afurica Maru (inaczej Africa Maru) to statek towarowo-pasażerski o wadze 9500 ton, pływający od 1918 roku dla Osaka Shosen Kaisha (OSK) – jednej z największych japońskich spółek rejsowych. Spółka OSK powstała w 1878 roku. Nosiła wówczas nazwę Mitsui Steamship Co. W 1884 roku przyjęła nazwę Osaka Shosen Kaisha. Do spółki należało wówczas 55 udziałowców, łącznie posiadających 93 statki. Początkowo funkcjonowała jako spółka transportowa, zaś przewozem pasażerów zainteresowała się w roku 1890. Uruchomiono wówczas trasę z Osaki do Busan (Korea), w 1894 na Formozę (dzisiejszy Tajwan), w 1908 do Hong Kongu i Stanów Zjednoczonych (Tacoma i Waszyngton). W 1911 roku otwarto trasy indyjskie (Bombaj i Kalkuta). W 1913 roku OSK weszła do Far Eastern Freight Conference (FEFC), posiadającej monopol w komunikacji pasażerskiej i transporcie morskim z Indiami. Jedyną firmą japońską należącą przed 1913 rokiem do FEFC była Nippon Yusen Kaisha (NYK). W 1915 roku OSK uruchomiła połączenia z San Francisco, zaś w 1920 z Nowym Jorkiem. Od 1918 roku funkcjonowała stała trasa z Japonii do Francji (Marsylia). W okresie przedwojennym statki OSK kursowały między Japonią a Europą Zachodnią, Stanami Zjednoczonymi, Brazylią, Australią, Chinami, Koreą, Jawą, Filipinami. Regularnie pływały również z Kobe do Indii. Africa Maru, jak wynika z rejestrów OSK, do roku 1937 kursował na trasie Szanghaj–Seattle, a od 1937 Kobe–Buenos Aires. W 1942 został storpedowany na Tajwanie przez amerykański niszczyciel Finback. Zob. E. Mowbray Tate, *Transpacific steam. The story of steam navigation from the Pacific Coast of North America to the Far East and the Antipodes, 1867–1941*, Cranbury, New Jersey 1986, s. 125, www.benjidog.co.uk/allen/Lines/Osaka%20Line.html [10.12.2012], www.timetableimages.com/maritime/images/osk.htm [10.12.2012], www.theshipslist.com/ships/lines/osk.htm [10.12.2012].

⁶¹ Św. M. M. Kolbe, *Pisma*, cz. I, dz. cyt., s. 561.

⁶² Tamże, s. 562.

⁶³ Tamże, s. 564.

⁶⁴ Część statku położona pod powierzchnią wody, pierwotnie przeznaczona do transportu towarów lub zwierząt. Na XIX-wiecznych statkach imigranckich kursujących pomiędzy Europą

Dzieci podróżujące na pokładzie Afurika Maru nazywały o. Maksymiliana „dziadziusem” („o dzi san”). On zaś obdarowywał je cukierkami⁶⁵.

Być może nabożeństwa odprawiał, podobnie jak w czasie pierwszej podróży morskiej, w którymś z salonów klasy pierwszej. Za tym przypuszczeniem przemawia fakt zaproszenia zakonnika do pierwszej klasy na kolację pożegnalną w ostatnim dniu jego podróży statkiem, w niedzielę 19 czerwca. Prawdopodobnie pasażerowie korzystający z opieki duszpasterskiej polskiego mnicha chcieli się w ten sposób odwdziżyć. Możliwe, iż w gronie tym znajdował się sam kapitan statku, którego kajutę o. Maksymilian zwiedzał tego samego dnia około godziny 9 rano⁶⁶.

Na statku prowadził obserwacje przyrodnicze (10 czerwca przyglądał się rybom latającym i pływającym masom ikry, 11 czerwca podziwiał „brązowe żmijki morskie”) oraz kulturowe. 10 czerwca około godziny 11 wieczorem obserwował morski pogrzeb dziecka, które zmarło w trakcie podróży. Niestety, brak zainteresowania morskim ceremoniałem funeralnym sprawił, iż komentarz o. Maksymiliana do ceremonii pogrzebu jest bardzo lakoniczny („pogrzeb oczywiście pogański; po różnych obrzędach spuszczone je [ciało] o godz. 11 w nocy do morza”⁶⁷).

Dwudziestodniowa podróż przebiegała niespokojnie. Niemal cały czas padał deszcz lub wiał wiatr⁶⁸. Niekiedy (w piątek 17 czerwca) tak silnie, iż o. Maksymilian nie był w stanie odprawiać mszy świętej z obawy przed profanacją („obawiając się rozlania Przen. Krwi”⁶⁹). Z przywołanego fragmentu notatek podróżniczych wynika, iż polski misjonarz nie kultywował dawnej (XIV–XVII wiek) tradycji *missa nautica* (*navalis*) jako „suchej mszy”⁷⁰. Właściwie

a USA, przeznaczona dla podróżnych kupujących najtańsze bilety. Niska cena biletu była równoznaczna z bardzo niskim standardem (brak urządzeń sanitarnych, często nawet wentylacji, brak oddzielnych kabin, niski strop).

⁶⁵ Św. M. M. Kolbe, *Pisma*, cz. I, dz. cyt., s. 563.

⁶⁶ Tenże, *Pisma*, cz. II, dz. cyt., s. 153.

⁶⁷ Św. M. M. Kolbe, *Pisma*, cz. I, dz. cyt., s. 564.

⁶⁸ We wtorek 14 czerwca była burza, dwa dni później burza i monsun.

⁶⁹ Św. M. M. Kolbe, *Pisma*, cz. II, dz. cyt., s. 153.

⁷⁰ *Missa nautica* (msza marynarska) to podobnie jak *missa venatoria* (msza łowiecka) odmiana „suchej mszy” (*missa sicca*) – nabożeństwa, w czasie którego nie było Ofiarowania, Przeistoczenia i komunii. W średniowiecznym Kościele katolickim „suche msze” popularnie odprawiano podczas ślubów lub pogrzebów.

nie mógł tego uczynić, gdyż Kościół katolicki na Soborze Trydenckim odrzucił praktykę „suchych mszy”. Wcielając w życie postanowienia soboru dotyczące praktyk liturgicznych, papież Pius V wydał 14 lipca 1570 konstytucję apostolską *Quo Primum*, w której nakazał opracowanie powszechnie obowiązującego w Kościele Mszału rzymskiego. W nowym Mszale „suchych mszy” nie uwzględniono, co doprowadziło do samoistnego zaniku nabożeństw tego typu w XVII wieku.

Mimo iż przez całą podróż dawała się o. Maksymilianowi we znaki wysoka temperatura, nie uskarżał się na słońce, gdyż tego na ogół nie było. Pokazało się 18 czerwca – „ponieważ sobota”⁷¹. Cytowany passus z notatek św. Maksymiliana stanowi odwołanie do ludowej tradycji, utrwalonej w 1894 roku przez Mariana Gawalewicza w książce *Królowa niebios. Legendy ludowe o Matce Boskiej*⁷². W zbiorze znalazł się *Sobotni promyk* – quasi-apokryf o słońcu, które pomaga Matce Boskiej wysuszyć pieluszki małego Jezusa, uprane właśnie w sobotę. W roku, w którym Gawalewicz wydał zbiór legend maryjnych, św. Maksymilian (jako Rajmund Kolbe) przyszedł na świat (8 stycznia 1894). Książka Gawalewicza cieszyła się przed I wojną światową wielką popularnością wśród dzieci, w środowiskach wiejskich oraz wśród czytelników ogarniętych pasją religijną – taką, jaka cechowała rodzinę Kolbe. *Królowa niebios* mogła stanowić jedną z pozycji domowej biblioteczki rodziny Kolbe lub też została wypożyczona z biblioteki w Łodzi lub Pabianicach (a może już w Zduńskiej Woli, w której Rajmund Kolbe mieszkał do trzeciego roku życia), albo od kogoś z kręgu znajomych rodziców. Historia o promyku słońca i pieluszkach małego Jezusa była małemu Rajmundowi najpierw czytana lub opowiadana przez rodziców. W momencie, w którym opanował umiejętność czytania, Rajmund mógł samodzielnie oddawać się przyjemnościom lektury. Przypomnienie gdzieś w okolicach Cejlonu, na Oceanie Indyjskim, tak daleko od ojczyzny, polskiej „bajki” maryjnej o sobotnim słońcu, świadczy o wrażeniu, jakie wywarła na św. Maksymilianie opowieść ludowa, a także o przywiązaniu św. Maksymiliana do emocji i wzruszeń z okresu dzieciństwa oraz o zajmowaniu przez polską ludową tradycję religijną ważnego miejsca w jego dojrzałym życiu religijnym.

⁷¹ Św. M. M. Kolbe, *Pisma*, cz. II, dz. cyt., s. 153.

⁷² Ilustracje do książki wykonał Piotr Stachiewicz.

7. Podróż czwarta – potrzeba Eucharystii

Przeprowadziwszy szybki rekonesans w Indiach i uzyskawszy od arcybiskupa Ernakulam o. Angelo Pereza y Cecilii zgodę na założenie w jego prowincji wydawnictwa „Rycerza Niepokalanej” oraz klasztoru franciszkańskiego, o. Maksymilian powracał do Japonii już 4 lipca 1932 roku⁷³ na statku Angkor⁷⁴.

Podróż z Colombo na Cejlonie do Szanghaju w Chinach miała trwać osiemnaście dni. W Szanghaju o. Maksymilian miał przesiąść się na japoński *rapid-express* i popłynąć do Nagasaki⁷⁵. Niestety, nie podał bliższych informacji na temat stateczka, którym w szybkim tempie miał pokonać przestrzeń morską dzielącą Chiny od Japonii.

Ponieważ statek Angkor należał do francuskiej firmy przewozowej Messageries Maritimes, w dniu 14 czerwca (był to czwartek) obchodzono uroczystość zdobycia Bastylli – francuskie święto narodowe⁷⁶.

W czasie tej podróży św. Maksymilian drugi raz w swoim życiu korzystał ze statku MM i, podobnie jak na pokładzie Angersa w 1930 roku, miał pozwolenie na odprawianie nabożeństw w salonie muzycznym pierwszej klasy⁷⁷.

Podobnie jak w czasie pierwszej morskiej podróży dwa lata wcześniej, także i w roku 1932 dawał się o. Maksymilianowi we znaki orientalny klimat. Stałe wysokie temperatury utrzymujące się tak na pokładzie statku, jak

⁷³ Św. M. M. Kolbe, *Pisma*, cz. I, dz. cyt., s. 577.

⁷⁴ Statek Messageries Maritimes ważący po przebudowie w 1920 roku 7537 ton, mierzący 148 m długości i 14,8 m szerokości. Zabierał na pokład 134 pasażerów pierwszej klasy, 75 drugiej i 87 trzeciej. Rozwijał prędkość 18,5 węzła. 4 maja 1900 odbył pierwszą podróż z Bordeaux do La Platy w Ameryce Południowej. Pierwotnie nosił nazwę Atlantique, i był statkiem niezwykle luksusowym. 9 maja 1918 został storpedowany przez niemiecką łódź podwodną UB 52 (zginęło wówczas dziewięciu marynarzy pochodzenia arabskiego). Naprawiony w Bizerte, potem ponownie przeprojektowany i przebudowany w 1920 roku. Po przebudowie z 1920 roku nie tylko zmieniono nazwę (na Angkor), ale także uproszczono wystrój wewnętrzny statku. Od 16 lipca 1921 roku statek kursował na trasach „orientalnych”. Od 1930 po Morzu Śródziemnym. W 1933 roku Angkor został odesłany na złomowisko we francuskim La Seyne, a jego trasy przejął Georges Philippar, który sponął w czasie dziewiczego rejsu, www.messageries-maritimes.org/atlant.htm [10.12.2012], www.frenchlines.com/ship_fr_1021.php [10.12.2012].

⁷⁵ Św. M. M. Kolbe, *Pisma*, cz. I, dz. cyt., s. 577.

⁷⁶ Św. Maksymilian zauważył dzień wcześniej, iż statek został udekorowany francuskimi chorągiewkami.

⁷⁷ W dzienniczku podróży o. Kolbe zanotował odprawienie mszy świętej o godzinie w pół do ósmej rano w niedzielę 10 lipca. Św. M. M. Kolbe, *Pisma*, cz. II, dz. cyt., s. 153.

i w jego wnętrzu⁷⁸, wpływały na zły stan fizyczny (5 lipca – „słabość”, 21 lipca – „zdrowie kuleje”) i psychiczny podróżnika (17 i 18 lipca – „wciskający się smutek”). Zwłaszcza kondycja fizyczna o. Maksymiliana pozostawiała w czasie tej podróży wiele do życzenia. Zakonnik był chyba poważnie osłabiony, skoro 10 i 20 lipca odbywał poobiednią drzemkę (w czasie pierwszej podróży morskiej sprzed dwóch lat nie miał takiego zwyczaju).

Notatki prowadzone na pokładzie Angkora, poza wzmiankami na temat pogody, jedzenia⁷⁹ lub stanu własnego zdrowia, mają w przeważającej mierze charakter religijny. Św. Maksymilian notował daty i godziny odprawianych przez siebie codziennych mszy. Można przypuszczać, iż większość z nabożeństw, poza wtorkowym, 5 lipca, odprawianym w kajucie (o godzinie wpół do szóstej rano), była sprawowana w prowizorycznej kaplicy, urządzonej w salonie muzycznym w pierwszej klasie. Św. Maksymilian zanotował bowiem, iż w piątek 8 lipca odprawiał mszę „przy ołtarzu okrętowym”, zaś inne msze charakteryzował jako „msze na okręcie” (np. 11, 12, 13, 20 lipca) lub „msze na statku” (16, 17, 18 lipca). Skrupulatność kazała o. Kolbemu zapisać, iż w poniedziałek 11 lipca do mszy służyło dwóch chłopców (prawdopodobnie pasażerów), a 12 lipca uczestniczyło więcej osób niż zwykle. Notatki z wtorku 19 czerwca przynoszą dramatyczne wyznanie o nieodprawieniu w tym dniu mszy świętej:

Rano wcześniej dojeżdżaliśmy, więc nie odprawiłem Mszy św. na okręcie, by odprawić lepiej na lądzie. Tymczasem statek długo lądował (do dziewiątej), a w prokurze powiedziano mi, że za późno... i musiałem bez Mszy św. sięść do śniadania z tym postanowieniem, że nie będę w przyszłości liczył na odprawienie Mszy św. w prokurze. Przykro, ale niech się dzieje Wola Niepokalanej⁸⁰.

Przywołany fragment notatek dowodzi niezwyklej rangi mszy świętej w życiu św. Maksymiliana⁸¹. Codzienna msza stanowiła dlań nieodzowną po-

⁷⁸ 8 lipca (piątek) Kolbe zanotował, iż ustał wiatr („muson” – prawdopodobnie chodzi o monsun), co umożliwi otworzenie okna w kajucie, a to z kolei być może pozwoli na spędzenie nocy w kajucie i na koi. Do tej pory bowiem z powodu duchoty panującej we wnętrzu statku spędzał noce na pokładzie, śpiąc bardzo niewygodnie na leżaku. Jak wynika z ostatniej notatki z 21 lipca (czwartek), w ciągu dwóch tygodni podróży, jakie upłynęły od 8 lipca, nic się nie zmieniło i św. Maksymilian nadal sypiał na leżaku.

⁷⁹ Ananasy otrzymane w Colombo od pana Roszkowskiego (4 lipca), woda i kawa w Hongkongu (19 lipca).

⁸⁰ Św. M. M. Kolbe, *Pisma*, cz. II, dz. cyt., s. 154.

⁸¹ Zob. J. Domański, *Eucharystia w życiu św. Maksymiliana*, Niepokalanów 2005.

trzebę życiową, ważniejszą od potrzeb ciała. Była pierwszą czynnością dnia, odprowadzana wcześniej rano, często tuż po obudzeniu się i porannej modlitwie (np. 5 lipca o wpół do szóstej), zawsze przed śniadaniem. Była zarazem wydarzeniem tak wielkiej rangi, iż św. Maksymilian nie pomijał nadarzającej się sposobności okazania czci tej pamiątce Męki Pańskiej. Na lądzie, gdzie pod nogami ma się nieruchomą ziemię zamiast kołyszącego pokładu statku, można mszę odprawić „lepiej”, co oznacza: godniej, bardziej uroczystej. Należało zatem uczynić wszystko i skorzystać z takiej możliwości. Cytowany fragment z *Pism* św. Maksymiliana potwierdza jego bezgraniczne zawierzenie i oddanie się Niepokalanej. Nawet nieodprawienie mszy świętej zostało bowiem odczytane jako wola i zamysł Matki Bożej.

Myśli o Maksymiliana w czasie podróży na pokładzie statku Angkor krążyły wokół Chrystusa (symbolizowanego przez codzienną mszę świętą) oraz Niepokalanej, a także wokół inicjatywy Jej poświęconej (Niepokalanów). W piątek 15 lipca o. Kolbe snuł plany o Niepokalanowie powszechnym, choć właściwiej byłoby mówić o Niepokalanowie wschodnim lub „orientalnym”, gdyż w marzeniach nie było (przynajmniej w roku 1932) wizji Niepokalanowa angielskiego czy francuskiego, były za to japoński, indyjski i chiński (obok polskiego).

8. Podróż piąta i szósta – „kościół podróźny”

W 1933 roku o. Maksymilian przyjechał na krótko do Polski, by uczestniczyć w obradach kapituły prowincjalnej zakonu franciszkanów, obradującej w Krakowie w dniach 17–20 lipca. 11 kwietnia wsiadł w Szanghaju na statek Conte Rosso⁸², należący do włoskiej linii rejsowej Lloyd Triestino, wcho-

⁸² Największy statek pasażerski linii włoskich Lloyd Triestino. Pierwotnie należał do Lloyd Sabauda Line (firmy założonej w 1906 roku w Turynie). W 1932 roku zakupiony przez Lloyd Triestino. Miał długość 180, szerokość 22,5 m, ważył 18 500 ton (po przebudowie). Zbudowany został w Dalmuir w Szkocji przez firmę William Beardmore and Company. Rozwijał prędkość 18 węzłów. Zabierał 200 osób w pierwszej i 250 w drugiej klasie, 1500 na *steerage* (łącznie 1950, przy maksymalnym obłożeniu 2366 pasażerów – wówczas liczba osób na *steerage* zwiększała się do ok. 1900). Na wyposażenie kajut i salonów pierwszej i drugiej klasy wydano ok. 400 tysięcy dolarów. Wnętrza projektował Mariano Coppedi z bratem oraz Luigi Cavalieri – najsłynniejsi projektanci florenccy. Nazwę statek otrzymał na cześć Amadeusza VII, hrabiego Savoy,

dzącej w skład spółki Italia Line⁸³, a 5 maja był już w Rzymie⁸⁴. Tym samym statkiem jeszcze w tym samym roku wrócił do Japonii (Conte Rosso odpłynął z Wenecji w piątek 8 września, a 7 października św. Maksymilian pisał do o. Floriana Koziury już z Mugenzai no Sono)⁸⁵.

Obydwie podróże morskie z 1933 roku przypadły na niezwykle trudny okres życia i działalności misyjnej o. Maksymiliana. Doświadczający problemów zdrowotnych, zatroskany o sprawy materialne powierzonych mu instytucji (klasztorów i wydawnictw), zmagał się z niezrozumiałą dlań, rosnącą falą krytyki ze strony współbraci. Japoński współpracownik (od 19 maja 1932 roku) o. Maksymiliana, o. Konstanty Onoszko, jawnie krytykował ideę Niepokalanowa, wypowiadając się w sposób negatywny o Niepokalanowie i o. Maksymilianie w korespondencji z samym generałem zakonu franciszkanów. Niechęć wobec pracy o. Kolbego wzrosła do tego stopnia, iż zaczął się on obawiać się o dalsze funkcjonowanie swojego dzieła, zwłaszcza Niepokalanowa japońskiego.

żyjącego w latach 1360–1391, nazywanego „Czerwonym Hrabią”. Dziewiczy rejs statek odbył 17 maja 1922 roku. 24 maja 1941 roku został zatopiony niedaleko Sycylii przez amerykański torpedowiec Upholder. W czasie II wojny światowej statki cruisingowe służyły bowiem jako pływające szpitale, statki zaopatrzeniowe oraz do transportu wojska. Taki los przypadł w udziale Conte Rosso, który 24 maja 1941 roku płynął z Neapolu do Libii, wioząc na pokładzie 2729 żołnierzy. O 20.33 niemiecka łódź podwodna ostrzelała statek torpedami. Tylko 8 minut Conte Rosso utrzymał się na powierzchni. Zatonął w mgnieniu oka. Zginęło 1297 ludzi. Firma Lloyd Triestino powstała w 1919 roku, choć właściwie założono ją już w 1836 jako Lloyd Austriaco. Gdy w 1919 Triest stał się formalnie częścią Włoch, nazwę oraz kierownictwo firmy zmieniono (z austriackiego na włoskie). W 1932 roku Lloyd Triestino został włączony do nowo powstałej firmy przewozowej Italian Line. 1 marca 2006 roku Lloyd Triestino zmienił nazwę na Italia Maritima, www.theshiplist.com/ships/lines/lloydtriestino.htm [10.12.2012], <http://filipinodeltiologist.blogspot.com/2007/10/passenger-ship-2-lloyd-triestinos-ms.html> [10.12.2012], www.wrecksite.eu/wreck.aspx?58208 [10.12.2012], www.dizazzo.org/ss_conte_rosso.htm [10.12.2012], <http://query.nytimes.com/mem/archive-free/pdf?res=9B03E4DA1E30EE3ABC4D52DFB4668389639EDE> [10.12.2012], www.trentoincina.it/dbmerca.php?unit=Conte Rosso [10.12.2012].

⁸³ Włoska spółka rejsowa Italia/Italia Line (Società Italia Flotte Riuniti) powstała w 1932 roku w wyniku fuzji istniejących już firm rejsowych: Adriatica, Tirrenia, Veneziana, Liberia Triestina, Lloyd Sabaudo Line, Navigazione Generale Italiana, Lloyd Italiano, Lloyd Triestino i Cosulich Line (Unione Austriaca). W 1937 roku zmieniono nazwę firmy na Italia Società Anonima di Navigazione.

⁸⁴ Św. M. M. Kolbe, *Pisma*, cz. I, dz. cyt., s. 658.

⁸⁵ Tenże, *Pisma*, cz. II, dz. cyt., s. 172.

Krakowska kapituła prowincjalna zakonu miała podjąć ważne decyzje w tej sprawie. O. Maksymilian przedstawił braciom zebrany na kapitule nową ideę, realizowaną w praktyce już od 1930 roku, czyli od momentu rozpoczęcia misji w Japonii. Jest to idea komisariatu misyjnego, tworzonego przez trzy współpracujące ze sobą ośrodki niepokalanowskie: polski, japoński i indyjski. Zatwierdzenie Niepokalanowa indyjskiego oraz zgoda kapituły na działalność komisariatu w zamyśle o. Maksymiliana miała stanowić wotum dziękczynne dla Matki Bożej za obchodzoną 11 lutego 1933 roku 75 rocznicę objawień maryjnych w Lourdes.

Niestety, kapituła odrzuciła zarówno projekt powołania komisariatu, jak i utworzenie Niepokalanowa w Indiach. Zdjęła również o. Maksymiliana ze stanowiska gwardiana Niepokalanowa japońskiego, powierzając tę funkcję serdecznemu przyjacielowi o. Maksymiliana, o. Kornelowi Czuprykowi. Decyzje kapituły o. Maksymilian przyjął w duchu franciszkańskiej pokory.

Ów duch pokory sprawił, iż notatki prowadzone w trakcie obu podróży morskich z 1933 roku są pozbawione jakichkolwiek wzmianek na temat stanu ducha o. Maksymiliana, z pewnością rozczarowanego niepomyślnym dla Niepokalanowa obrotem sprawy. O. Kolbe milczy na temat kwestii ważnych dlań w skali prywatnej i powszechnej (misje na Dalekim Wschodzie, działalność Niepokalanowa). Koncentrował się na obserwacji przebiegu podróży morskiej. Zauważył i odnotował wiele szczegółów, które dotąd (w trakcie poprzednich podróży morskich) umykały jego oczom lub też były dostrzegane, lecz nie zostały uwzględnione w morskich notatkach.

Wrażenia z jesiennego rejsu na Wschód pozostawiły w notatkach podróży o. Kolbego ślad w postaci szczegółowego opisu wnętrza kajuty zajmowanej przez polskich zakonników:

Przedemną łóżko podnoszone, a nad nim drugie podobne [...] na lewo od łóżka szafka na odzież podzielona na troje, a na niej figurka Niepokalanej z Niepokalanowa. Obok niej z jednej strony budzik, a z drugiej słownik angielski, bo w Azji doprawdy bez angielszczyzny ani rusz. Na tejże jeszcze szafie u zbiegu dwóch ścian ratunkowe pasy korkowe na wypadek zatonięcia okrętu. Z prawej strony dmucha na mnie niezmordowanie elektryczny wentylator, a pod nim obraz oszklony i obramiony z rysunkami przedstawiającymi mężczyznę ubranego w różnego rodzaju pasy ratownicze⁸⁶.

⁸⁶ Tamże.

Opis ten, sporządzony 25 września 1933 roku, ma charakter unikatowy. Jest jedynym tego typu opisem skreślonym ręką o. Maksymiliana.

Chronologicznie szósta podróż morska św. Maksymiliana, odbywana we wrześniu 1933 roku na pokładzie statku włoskich linii pasażerskich, była zarazem pierwszą, w czasie której o. Kolbe skonstatował obowiązywanie w czasie rejsów przepisów sanitarnych. Musiał poddać się tym przepisom i zaszczepić się (w czwartek 21 września) po powrocie na statek z wycieczki do Bombaju. Szczepienia tego wymagał lekarz okrętowy⁸⁷.

Podróż szósta i wcześniejsza, piąta, obydwie odbywane w 1933 roku na pokładzie tego samego statku (Conte Rosso), pozwoliły o. Maksymilianowi zapoznać się również ze zorganizowaną opieką duszpasterską na statku pasażerskim. Funkcję kapelanów okrętowych pełnili na włoskim wycieczkowcu ojcowie bernardyni, którzy spowiadali marynarzy i pasażerów oraz sprawiali codzienne msze święte w okrętowej kaplicy⁸⁸.

Linie oceaniczne włoskie zapewniały stałą opiekę duszpasterską swoim pasażerom i pracownikom, dbały również o ich potrzeby religijne⁸⁹. Na statkach były oddzielne pomieszczenia kaplic, wyposażonych zgodnie z wymogami kościelnymi (ołtarz, ławki, konfesjonał, lichtarze, obrazy i rzeźby o tematyce religijnej). Specjalne pozwolenie papieskie Piusa XI⁹⁰ pozwoliło na stałe przechowywanie w kaplicy Najświętszego Sakramentu. Przygotowując foldery reklamujące rejsy konkretnymi statkami (Saturnia, Vulcania), pa-

⁸⁷ Prawdopodobnie było to szczepienie przeciwko ospie.

⁸⁸ W terminologii marynarskiej okrętowe kaplice nazywane są „betelami” (*bethel*).

⁸⁹ Tradycja ta jest kontynuowana do dziś. Statki pasażerskie włoskiej Costa Crociere jako jedynej spośród wszystkich linii oceanicznych posiadają oddzielne pomieszczenia kaplic z Najświętszym Sakramentem.

⁹⁰ Pius XI zapisał się w historii duszpasterstwa ludzi morza jako właściwy organizator tej inicjatywy. W 1922 roku zaaprobował dokument *Apostleship of the sea for Catholic seafarers*, przygotowany przez Apostolat Ludzi Morza – nową organizację zajmującą się posługą duszpasterską na pokładach statków rejsowych, powstałą w Glasgow w Szkocji (pierwsze spotkanie Apostolatu odbyło się 4 października 1920 roku w Glasgow, pomysł zaś powołania organizacji wyszedł od księdza Josepha Eggera w 1899 roku). Informację o życzliwym stosunku papieża do inicjatywy z Glasgow przekazał Apostolatowi kardynał Pietro Gasparri w liście datowanym na 17 kwietnia 1922 roku, www.usccb.org/issues-and-action/cultural-diversity/pastoral-care-of-migrants-refugees-and-travelers/apostleship-of-the-sea/upload/AOS-Manual-for-Chaplains-andPastoral-Agents.pdf. [10.12.2012], por. R. Kverndal, *Seamen's missions. Their origin and early growth. A contribution to the history of the church maritime*, Pasadena 1986.

miętano o zamieszczaniu w nich zdjęć kaplic (tzw. *chiese viaggianti* – „kościół podróżny”). Sprzedawano również pocztówki przedstawiające wnętrza okrętowych kaplic. W 1932 roku w Trieście wydano specjalną książeczkę *La Fede Sui Mari*, zawierającą 59 fotografii dokumentujących posługę sprawowaną na pokładach włoskich statków przez księży, zakonników i zakonnice oraz prezentującą wnętrza okrętowych kaplic.

Zaopatrzeniem kaplic w komunikanty, hostie, wino mszalne, świece, kwiaty zajmowali się duchowni podróżujący na statku. W cejlońskim porcie Kolombo obowiązek ten spoczął na o. Maksymilianie⁹¹.

Obserwując zachowania religijne pasażerów i załogi, polski zakonnik zauważył, iż na włoskim statku panuje tolerancja religijna w zakresie korzystania przez wiernych i duchownych różnych obrządków chrześcijańskich z przestrzeni tej samej kaplicy („O godzinie 7.30 i 11.15 miał swoje funkcje pastor protestancki na tym samym miejscu, gdzie odprawiała się Msza św. – taki zwyczaj”⁹²).

Kwietniowa podróż o. Kolbego na Conte Rosso zbiegła się w czasie z obchodami Wielkiego Tygodnia i Wielkanocy⁹³. Pasażerowie okrętu mogli bez przeszkód uczestniczyć w liturgii Wielkiego Tygodnia, a obsługa statku dbała o to, by aspekt cruisingowy (wypoczynkowo-rozrywkowy) podróży nie kolidował z religijnym (na tablicy ogłoszeń pojawiła się na przykład informacja, iż z racji obchodów Wielkiego Piątku zakazane jest muzykowanie, a nawet dźwięk gongu zapowiadającego posiłki⁹⁴).

W czasie obu podróży morskich z 1933 roku o. Maksymilian doświadczał ludzkiej życzliwości. Mimo „tęgiego natłoku pasażerów”, powracając we wrześniu z Europy na Wschód, zajmował czteroosobową kajutę tylko z o. Kornelem Czuprykiem⁹⁵. Należy wszakże dodać, iż naczelne miejsce w kajucie zostało

⁹¹ Św. M. M. Kolbe, *Pisma*, cz. II, dz. cyt., s. 167.

⁹² Tamże.

⁹³ Liturgia wielkanocna (sprawowana przez dominikanina, Niemca) rozpoczęła się o godzinie 5.30 rano. Drugą mszę tego dnia, o godzinie 11, odprawiał sam o. Kolbe. Wygłosił również kazanie na temat nabożeństwa do Niepokalanej i celu życia ludzkiego. Św. M. M. Kolbe, *Pisma*, cz. II, dz. cyt., s. 166.

⁹⁴ Tamże, s. 165.

⁹⁵ W niedzielę 10 września do o. Maksymiliana i o. Czupryka dołączyli dwaj księża: jezuita płynący do Bombaju i werbista płynący do Szanghaju. Św. M. M. Kolbe, *Pisma*, cz. I, dz. cyt., s. 669.

przeznaczone dla figury Niepokalanej, przed którą celebrowano msze święte⁹⁶, a która zawsze towarzyszyła św. Maksymilianowi. Podobnie jak w trakcie wcześniejszych podróży morskich, notatki podróżne o Maksymiliana, sporządzone w kwietniu i wrześniu 1933 roku na pokładzie Conte Rosso koncentrują się wokół codziennej mszy świętej, sprawowanej na ogół w kabinie (10, 12, 21 września) lub w kaplicy na statku (9 września). *Novum* (w porównaniu z notatkami z wcześniejszych podróży morskich) stanowi niepodawanie przez o. Kolbego dokładnej godziny odprawianego nabożeństwa czy odmawianej modlitwy. Jedynie przy mszy świętej niedzielnej z 12 września 1933 roku podał szczegółową informację dotyczącą godziny jej sprawowania (4.15 rano). Możliwe, iż mniejsza drobiazgowość w prowadzonych zipskach religijnych była skutkiem podróży morskich. O ile w trakcie pierwszej czy drugiej podróży morskiej odprawienie mszy świętej na statku było przez polskiego zakonnika postrzegane jako wydarzenie bezprecedensowe, o tyle w trakcie kolejnych podróży i w miarę powtarzania tego typu praktyk religijnych normalizowało się i traciło wymiar niezwykłości, egzotyczności. Zakonnik przyzwyczajał się do odprawiania obrzędów religijnych na pokładzie statku i postrzegał je jako naturalne.

Oprócz refleksji natury religijnej⁹⁷ notatki o. Kolbego z jesiennej podróży morskiej w 1933 roku dostarczają informacji na temat stanu zdrowia polskich zakonników⁹⁸ oraz przebiegu podróży. Czytelnik zipsków podróżnych

⁹⁶ Do o. Koziury o. Maksymilian pisze, iż księża, zakwaterowani w kajutach z pasażerami świeckimi, przychodzą do kabiny polskich franciszkanów, by tu odprawiać msze święte; tamże.

⁹⁷ O. Maksymilian notuje datę i temat prowadzonych przez siebie rozmów religijnych (w niedzielę 10 września rozmowa z jezuitami o przyczynach zła wśród katolików, w sobotę 16 września rozmowa ogólna o religii z Chińczykami) oraz prywatnych rozważań (12 września wizja zdobycia całego świata dla Niepokalanej). Refleksje z dnia 12 września są szczególnie wzruszające. Dnia tego Kościół katolicki obchodzi „imieniny” Matki Bożej – święto Najświętszego imienia Maryi. Zamiast posłużyć się oficjalną formułą nazwy święta, św. Maksymilian użył formy bardzo osobistej, familiarnej: „Imieniny Mamusi”. Zanotował również treść składanych przez siebie Matce Bożej życzeń („zyczenia zdobycia siebie i świata Jej”). Sam fakt składania Matce Bożej życzeń imieninowych w połączeniu z faktem nazywania Jej „Mamusią” potwierdza ogromną miłość, żywną przez św. Maksymiliana do Matki Bożej oraz typ relacji panujących między Madonną a Jej czcicielem. Jest to relacja matka-dziecko, relacja niezwykle głęboka dzięki intymnemu charakterowi.

⁹⁸ O. Maksymilian źle się czuł 11 (poniedziałek), 17 i 18 września (niedziela, poniedziałek). Zły stan zdrowia sprawił, iż niedzielną mszę świętą odprawiał z trudnością. O. Czupryk również

o. Kolbego dowiaduje się zatem, iż w niedzielę 10 września, w trakcie pokonywania Morza Śródziemnego, na wysokości Grecji i Krety wiał chłodny wiatr, morze ryczało, „wicher grał na okrętowych linach, a spienione bałwany i do maszyn się dostały”⁹⁹. 16 września z kolei, po przekroczeniu Kanału Sueskiego, zapanowały „tęgie gorąca”, a morze rozkołysało okręt. 18 września, gdzieś na Oceanie Indyjskim, morze było znów bardzo wzburzone. O. Maksymilian pisał wówczas list do generała zakonu, o. Domenico Tavaniego. W liście przeproszał za brzydkie pismo, czego przyczyną było silne kołysanie statku oraz zły stan zdrowia, który wymuszał konieczność leżenia na koi („piszę leżąc”)¹⁰⁰.

Notatki morskie o. Maksymiliana przynoszą również informacje na temat organizacji ruchu na morzu („okręt znakami świetlnymi rozmawia z jakimś kolegą [...] na prawo przed nami w pewnej odległości wyraźnie dwa światła błyszczą w ciemności i zielone światło w pośrodku. Więc to okręt idący w kierunku przeciwnym”¹⁰¹) oraz rozrywek (obserwacja morza i morskich zwierząt, gra w szachy, zakupy w portach¹⁰²), jakimi skracano sobie i urozmaicano czas podróży.

9. Podróż ostatnia

26 maja 1936 roku o. Maksymilian opuścił Wschód na zawsze – by administrować założonym przez siebie klasztorom w Niepokalanowie, a od lipca 1936 roku sprawować funkcję gwardiana Niepokalanowa¹⁰³. W Szanghaju

zaniemógł w niedzielę 17 września – do tego stopnia, iż nie był w stanie przyjść tego dnia do jadalni na obiad. Św. M. M. Kolbe, *Pisma*, cz. II, dz. cyt., s. 184.

⁹⁹ Tenże, *Pisma*, cz. I, dz. cyt., s. 670.

¹⁰⁰ Tamże, s. 674.

¹⁰¹ Św. M. M. Kolbe, *Pisma*, cz. II, dz. cyt., s. 174.

¹⁰² W Suezie polscy zakonnicy kupili pocztówki i kaski przeciwsłoneczne za 15 lirów. Zrobili również pamiątkowe zdjęcie, które przesłali do Niepokalanowa na ręce o. Floriana Koziury. Tamże, s. 184.

¹⁰³ Nominację na gwardiana polskiego Niepokalanowa o. Kolbe otrzymał na kapitule prowincjalnej zakonu obradującej w dniach 13–17 lipca 1936 roku.

wsiadł na okręt Victoria¹⁰⁴ (właściwie Victoria I¹⁰⁵) linii Lloyd Triestino. Podróż statkiem do Europy trwała niecały miesiąc. Ostatnia notatka sporządzona przez o. Kolbego na statku (list do sekretarza generalnego misji o. Francesco Giusto) nosi datę 18 czerwca (czwartek). W tym dniu statek zbliżał się do Neapolu. Końcowym przystankiem w ostatniej podróży morskiej o. Kolbego była Genua¹⁰⁶. Tam św. Maksymilian wsiadł do pociągu i wyruszył w kierunku Warszawy.

¹⁰⁴ Statek Lloyd Triestino, ważyący 13098 ton. Zabierał 286 osób w pierwszej, 181 w drugiej klasie, 100 w trzeciej. Pierwszy statek pasażerski Lloyd Triestino zbudowany w San Marco przez Cantieri Riuniti dell Adriatico. Zwodowany 6 grudnia 1931 roku. Dziewicza podróż Victorii rozpoczęła się 27 czerwca 1931 roku. Statek zakończył żywot 23 stycznia 1942 roku, storpedowany koło Libii przez Brytyjczyków. Torpeda została wystrzelona o godzinie 17.25, druga o 18.45. Do godziny 19 statek zatonął. Śmierć poniosło 354 marynarzy (ogółem na statku znajdowało się wówczas 1400 osób). Swego czasu należał do najbardziej luksusowych statków świata. Jeden z wymiarów luksusu stanowiła klimatyzacja, w którą statek był wyposażony (jadalnia i salon oraz kilka najdroższych kabin pierwszej klasy). O luksusowości rejsów odbywanych na pokładzie Victorii świadczą również zachowane menu z dnia 1 marca 1938 roku, przygotowane dla pasażerów (Mrs. W. D. Morgan, Miss Gabrielle Morgan i Mr. J. Shannon White), świętujących razem z zaproszonymi gośćmi (15 osób) zakończenie podróży (następnego dnia schodzili na ląd w Bombaju): wędzony łosoś, krem ze szparagów, grillowany indyk, sałata, suflet serowy, kawa, ciasta i owoce. Statek rozwijał prędkość 23, 26 węzła. „The Illustrated London News” wydał z okazji dziewiczego rejsu Victorii broszurę, w której reklamowano techniczne walory statku, nazywając go „białą strzałą Morza Śródziemnego”, „Grand Expressem” oraz podkreślając, iż trasę Londyn–Aleksandria pokonuje w 90 godzin. Wyposażenie i wnętrza statku zaprojektował słynny włoski projektant Gustavo Pulitzer Finale (1887–1967), który projektował również wnętrza na innych statkach spółki Italia: Saturnia, Vulcania, Conte Grande, Conte di Savoia, Neptunia, Oceania, a także wnętrza statków wojennych Vittorio Veneto i Andrea Doria. Zob. P. Valenti, Victoria. Un capolavoro di Trieste, Luglio–Trieste 2009, www.grupsom.com/Libri/Articoli/Motonave%20Victoria.htm [10.12.2012]; www.archeologiaindustriale.it/sez_tematiche_it.php?menu_id=427964 [10.12.2012]; <http://granditransatlantici.blogspot.com/search/label/Saturnia%20e%20Vulcania%20%281927-1928%29> [10.12.2012]; <http://ahoy.tk-jk.net/macslog/PassengershipslostinWW2as.html> [10.12.2012]; http://filipinodeltiologist.blogspot.com/2007_10_01_archive.html [10.12.2012]; www.artnet.com/artwork/425170956/424767261/gustavo-pulitzer-collectors-cabinet.html [10.12.2012]; www.worthpoint.com/worthopedia/1938-lloyd-triestino-v-victoria-menu-143137042 [10.12.2012].

¹⁰⁵ W 1953 roku Lloyd oddał do użytku następczynię zatopionej Victorii o tej samej nazwie: Victoria II.

¹⁰⁶ Św. M. M. Kolbe, *Pisma*, cz. I, dz. cyt., s. 856. Jak wynika z programów rejsów statków Lloyd Triestino, Victoria pływała z Europy na Wschód na trasie: Triest, Wenecja, Brindisi, Port Said, Suez, Massawah (u św. Maksymiliana zapis „Massaua”), Aden, Colombo, Peneng, Singapur, Hongkong, Szanghaj, Kobe, Jokohama. W drodze powrotnej omijała Kobe, a zawijała do Moji i Dairen. www.timetableimages.com/maritime/images/triest.htm. [10.12.2012].

Podróżując na pokładzie Victorii, o. Maksymilian nie notował dat i godzin codziennych nabożeństw, zapisując tylko te, które z jakichś powodów były wyjątkowe, jak msza święta prywatna odprawiona w niedzielę 31 maja (w uroczystość Zielonych Świątek) o godzinie 7.14 w kabinie pierwszej klasy dla chińskiego milionera Funga Keonga. Tego samego dnia o. Maksymilian uczestniczył również we mszy „publicznej” o godzinie 9.30. Mszę tę odprawił salezjanin o. Mario Acquistapace¹⁰⁷. Kolejna notatka na temat mszy świętej została skreślona dopiero dwa tygodnie później, w niedzielę 14 czerwca. Dotyczy ona kazania salezjańskiego o św. Antonim i liczby pasażerów na nabożeństwie („sporo”).

Prowadząc notatki na pokładzie Victorii, o. Maksymilian poświęcał uwagę ciekawostkom podróży. Zaabsorbowały go zwłaszcza doznania kulinarne z wtorku 2 czerwca. Chiński milioner zaprosił w tym dniu o. Kolbego oraz mnichów salezjańskich do wspólnego zwiedzania Singapuru. W czasie wycieczki zakonnicy zostali podjęci obiadem, który

niełatwo było spożyć, nie tyle z powodu przyrządzenia potraw na sposób chiński, ile raczej z powodu grzeczności chińskich. W myśl tychże nasz gospodarz, by nam okazać swą przychylność, własnymi patyczkami i rodzajem łyżki, którymi sam jadł i nań nakładał ze wspólnego naczynia. I każdy z jedzących swobodnie ze wspólnego naczynia nabierał swoimi patyczkami i łyżką¹⁰⁸.

O. Kolbe pierwszy raz w życiu jadł oryginalne potrawy kuchni chińskiej zgodnie z regułami „zwyczaju chińskiego”¹⁰⁹. Obiad został urozmaicony wykonaniem tradycyjnej muzyki chińskiej.

Podobnie jak podczas poprzednich podróży, także i teraz o. Maksymilian doświadczył opieki Niepokalanej w zakresie komfortu podróży. Zakwaterowany w sześciuosobowej kabinie, dzielił ją początkowo z jednym tylko współpasażerem – marynarzem z włoskiego statku wojennego Lepanto¹¹⁰. Trzeci współtowarzysz (o nieznanym personaliach) dołączył w Hongkongu¹¹¹. Obsługa

¹⁰⁷ Na temat o. Acquistapace o. Maksymilian poczynił (31 maja) ciekawą uwagę, iż nie pali on tytoniu, co jest natomiast przykrym nałogiem polskich duchownych. Św. M. M. Kolbe, *Pisma*, cz. II, dz. cyt., s. 189; tenże, *Pisma*, cz. I, dz. cyt., s. 852.

¹⁰⁸ Tenże, *Pisma*, cz. II, dz. cyt., s. 190.

¹⁰⁹ Tenże, *Pisma*, cz. I, dz. cyt., s. 854.

¹¹⁰ Tamże, s. 846.

¹¹¹ Tamże, s. 851.

statku odnosiła się do polskiego zakonnika z życzliwością. „Kamerdyner” (czyli ktoś z serwisu sprzątającego na statku) z własnej inicjatywy dekorował figurkę Niepokalanej (umieszczoną na górnym łóżku w kabinie) świeżymi kwiatami i zapalał przed nią lampki¹¹². Niedomagającemu z powodu bóleści żołądkowych o. Kolbemu pozwolono wypoczywać w salonach pierwszej klasy (10 czerwca)¹¹³.

Podróżując ostatni raz drogą morską, o. Maksymilian skrupulatnie odnotowywał zmieniające się warunki atmosferyczne (w niedzielę 14 czerwca pogoda burzliwa, we wtorek 16 września zimny wiatr na Morzu Śródziemnym) i towarzyszące im własne wrażenia i emocje (odczucie przenikliwego zimna 16 czerwca: „trudno wytrzymać na pokładzie w ubraniu dotychczasowym”¹¹⁴). Prowadził również obserwacje krajobrazu – wówczas gdy statek zbliżał się do lądu¹¹⁵.

Po raz ostatni (jako że nie było mu więcej dane odbywać morskich podróży) o. Maksymilian omawiał szczegóły procesu wpłynięcia statku do portu. Zarówno w Massawah, jak i w Adenie statek nie wpływał do właściwego portu, lecz kotwiczył w pewnej odległości od brzegu, co było wymuszone względami bezpieczeństwa (płytki port groził bowiem uszkodzeniem kadłuba statku jednostki tak dużej jak Victoria). Chcąc zwiedzać miasta portowe i ich okolice, należało wynająć na statku łódkę, która przewiozłaby pasażera na ląd. W Massawah nikt nie skorzystał z tej możliwości, w Adenie zaś część pasażerów popłynęła do miasta, w tym jeden z salezjanów. O. Maksymilian pozostał na pokładzie, oszczędzając skromne fundusze („szkoda groszy na łódkę”).

10. Podsumowanie – owoce morskich podróży św. Maksymiliana Kolbego

W latach 1930–1936 św. Maksymilian Maria Kolbe odbył siedem dłuższych (dwudziesto-, trzydziestodniowych) oraz co najmniej siedem krótszych (jedno-, dwu- i trzydniowych) podróży morskich. Żadna z tych podróży nie była

¹¹² Tamże, s. 849.

¹¹³ Tamże, s. 855.

¹¹⁴ Tamże, s. 854.

¹¹⁵ Tamże.

dla o. Maksymiliana celem sama w sobie, żadna nie została przedsięwzięta dla przyjemności i rozrywki. Każda z podróży morskich o. Kolbego stanowiła środek do celu, którym była zakrojona na międzynarodową skalę działalność misyjna. Nie udało się w trakcie tych podróży zrealizować śmiałych planów zdobycia dla Niepokalanej całego świata. Podróże te przyniosły efekty skromniejsze, jednak trwałe. Chodzi mianowicie o *Mugenzai no Sono* – japoński odpowiednik polskiego Niepokalanowa. Założone w Nagasaki klasztor i wydawnictwo, niemal niedotknięte zniszczeniami po amerykańskim ataku z użyciem bomby atomowej 9 sierpnia 1945 roku¹¹⁶, działają w sposób nieprzerwany od maja 1930 roku, realizując ideały swojego założyciela.

W trakcie odbywanych w latach 1930–1936 podróży morskich św. Maksymilian Kolbe w bliższy (Japonia) lub bardziej ogólny (np. Dżibuti) sposób poznał czternaście różnych krajów¹¹⁷. Żeglował po trzech morzach (Morze Śródziemne, Morze Czarne, Morze Wschodniocchińskie) i jednym oceanie (Ocean Indyjski). Korzystał z usług firm rejsowych europejskich (włoski Lloyd Triestino, francuskie Messageries Maritimes) i azjatyckich (japońskie spółki Osaka Shosen Kaisha oraz Nippon Yusen Kaisha, chińska spółka China Navigation Company). Doświadczył zróżnicowanych warunków podróży, przemieszczając się statkami małymi (pokroju chińskiego Hupeha), obsługującymi trasy lokalne oraz wielkimi, luksusowymi statkami cruisingowymi (rejsowymi – w rodzaju Conte Rosso czy Victorii), kursującymi na szlakach międzynarodowych. Szczęśliwie uniknął takich niebezpieczeństw podróży jak katastrofa morska lub atak piratów¹¹⁸, doświadczył natomiast innych niedogodności, stanowiących typowe doświadczenia podróżników morskich (choroba morska, dyskomfort spowodowany klimatem rejonów, przez które przebiegała trasa podróży). Siedem statków, którymi żeglował jest znanych z nazwy¹¹⁹.

W przestrzeni każdego ze statków św. Maksymilian spotykał się z ludźmi różnych narodowości (Europejczykami – Włochami, Czechami, Grekami,

¹¹⁶ Klasztor, usytuowany na zboczu góry Hikson, stracił tylko szyby w oknach.

¹¹⁷ Egipt, Zanzibar, Kenia, Tanzania, Komory, Madagaskar, Dżibuti, Indie, Cejlon, Singapur, Korea, Wietnam, Chiny, Japonia. Piętnasty kraj, Jemen, z tej listy należy wykluczyć, gdyż w porcie w Adenie św. Maksymilian nie zszedł na ląd.

¹¹⁸ Chodzi o piratów azjatyckich, zwłaszcza chińskich.

¹¹⁹ Angers, Shanghai maru, Hupeh, Afurika maru, Angkor, Conte Rosso, Victoria. Św. Maksymilian wszedł również na pokład statku Champollion, choć nie odbył na nim podróży.

Francuzami; mieszkańcami Bliskiego – Syryjczykami, Ormianami i Dalekiego Wschodu – Japończykami, Chińczykami, Hindusami), wyznań (chrześcijanami i „poganami”: buddystami, shintoistami, hinduistami) i kondycji społecznej (emigrantami i milionerami). Dzięki podróżom morskimi spotykał, już na stałym lądzie, po dopłynięciu do portu, mieszkańców egzotycznych krajów, przyglądał się ich życiu i problemom. Poznawał także nieeuropejską przyrodę.

Przypomnienie tych faktów z biografii świętego uświadamia, jak bogata była to biografia, jak różnorodne były doświadczenia jego życia.

W ciągu sześciu lat, w czasie których odbywał podróże morskie, św. Maksymilian niezmiennie doświadczał ludzkiej zyczliwości, objawiającej się dbałością o warunki podróży polskiego misjonarza (zmiana klasy kabiny na statku z trzeciej na drugą).

Obca mu była idea cruisingu – rejsu odbywanego w celu wypoczynkowo-turystycznym. Podróż morską traktował przedmiotowo – jako sposób pokonania odległości pomiędzy jednym a drugim (polskim i japońskim) Niepokalanowem.

Nie przeżywał wschodów ani zachodów słońca na morzu, nie zachwycał się ogromem i potęgą oceanu, nie patrzył w gwiazdy. A może czynił tak, tylko wrażeń tych, „ocenzurowanych” jako zbyt osobiste oraz niezwiązane z ideą budowy Niepokalanowa, nie dokumentował.

Podróż morską ugruntowywała jego zawierzenie Niepokalanej. Każda bowiem sytuacja i wydarzenie (np. choroba czy niemożliwość odprawienia mszy świętej) były traktowane jako zesłane, spowodowane przez Nią – dla wypróbowania o. Maksymiliana jako Jej czciela.

Mimo iż każda myśl i działanie św. Maksymiliana miały charakter religijny (maryjny), nie łączył on aspektu religijnego z podróżą morską i samym morzem. Dostrzegł co prawda moc cudownego medalika, który wręczony kapitanowi, obsłudze czy pasażerom rzeczywiście w cudowny sposób zmieniał atmosferę na statku, gdyż ludzie otrzymujący medalik stawali się radośniejsi, zyczliwsi i bardziej skłonni do pomocy. Przykład ten dowodzi, iż pokłady europejskich i orientalnych statków rejsowych mogły stanowić znakomite pola apostołowania dla Niepokalanej. Św. Maksymilian marzył o powszechnym zasięgu Niepokalanowa. Zbudował już Niepokalanów polski i japoński, projektował kolejne, które mogłyby się stać dostępne dla tysięcy ludzi dzięki morskiemu transportowi pasażerskiemu oraz turystyce

morskiej. Być może gdyby nie ostateczny powrót do Polski w 1936 roku oraz późniejsza II wojna światowa i męczeńska śmierć, zwróciłyby z czasem uwagę na możliwość zdobywania serc dla Chrystusa przez Niepokalaną również na pokładach statków i w trakcie rejsów.

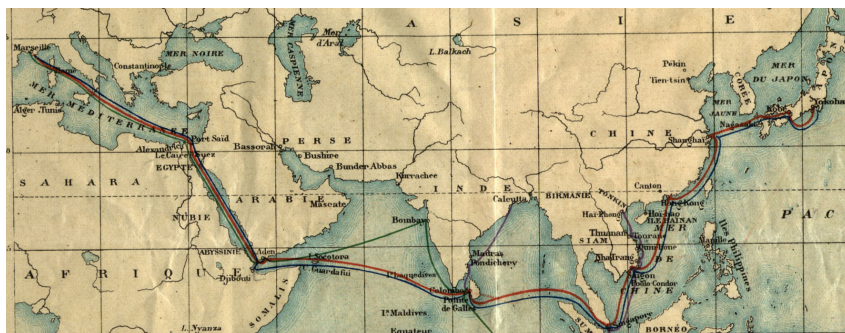
W ostatnich dniach lipca 1941 roku o. Maksymilian Kolbe rozpoczął ostatnią podróż w swoim ziemskim życiu – do bunkra głodowego w obozie koncentracyjnym w Oświęcimiu. Tutaj, w przeddzień uroczystości Wniebowzięcia Matki Bożej, czterdziestosiedmioletnia podróż jego życia została zakończona za pomocą zastrzyku fenolu. Rycerz Niepokalanej nie mógł sobie wymarzyć bardziej odpowiedniego momentu śmierci niż ten w wigilię maryjnego święta.

Przeszedłszy do innej niż ziemska rzeczywistości, wspiera czcicieli Niepokalanej oraz wszystkich, którzy powierzają się jego opiece. Szczególną świadomość jego bliskości powinni mieć marynarze i morscy turyści. Ludzie morza mają bowiem jak największe prawo uciekania się do św. Maksymiliana Kolbe. Mogą prosić go o pomoc i ratunek w każdej trudnej chwili przeżywanej na pokładzie statku, zwłaszcza w momentach zagrożenia życia. Współcześnie momenty te występują w czasie rejsów incydentalnie, jednak opieka św. Maksymiliana nad ludźmi morza nie musi mieć takiego incydentalnego charakteru. Może być opieką ciągłą, codzienną, zwłaszcza jeśli podróżujący statkiem zechcą naśladować przykład św. Maksymiliana i uczyć się od niego, w jaki sposób wykorzystać okres podróży morskiej do pogłębienia wiary (codzienna modlitwa i msza święta).

Dziś, gdy podróże morskie za sprawą cruisingu kojarzą się przede wszystkim z przyjemnością, rozrywką i wypoczynkiem, model podróży morskiej *à la* św. Maksymilian może stanowić pożądaną alternatywę. Poznanie jego praktyki podróżowania morskiego może pomóc w odkryciu duchowości morza. To zaś przyczyni się do poszerzenia skali doznań i doświadczeń morskich podróży.



1. Grupa polskich misjonarzy w Port Saidzie 12 marca 1930 roku (w środku św. Maksymilian); www.foto.maryjni.pl/zp-core/i.php?a=archiwum-niepokalanowa%2Fmaksymilian-kolbe%2Fmisje-1930-1936&i=2715cff174b380cea33510ac688495d6.jpg&s=500&w=500&h=353&cw=&ch=&q=85 [10.12.2012]

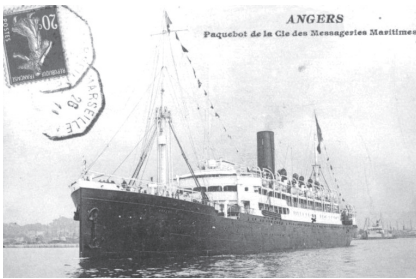


2. Trasa orientalnych rejsów Messageries Maritimes, a zarazem trasa wschodniej podróży św. Maksymiliana; www.messageries-maritimes.org/ligneEO-MM.jpg [10.12.2012]

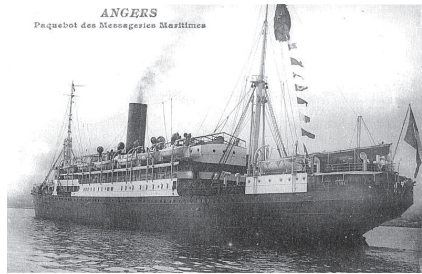


3. Champollion Messageries Maritimes (drugi od prawej); www.messageries-maritimes.org/champollion10.jpg [10.12.2012]

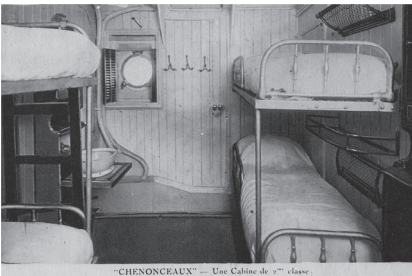
Morskie podróże św. Maksymiliana



4. www.messageries-maritimes.org/anger3.jpg [10.12.2012]

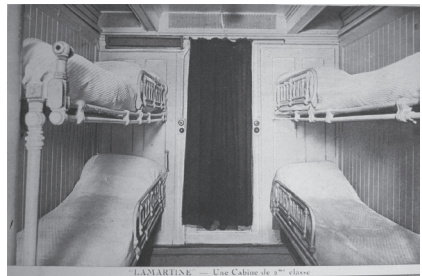


5. www.messageries-maritimes.org/anger1.jpg [10.12.2012]



"CHENONCEAUX" — Une Cabine de 2^e classe.

6. Kabina drugiej klasy na Chenonceaux Messageries Maritimes (statek z 1922 roku) – być może w podobnych warunkach podróżywał na Angersie św. Maksymilian; www.messageries-maritimes.org/cheno16.jpg [10.12.2012]



LAMARTINE — Une Cabine de 2^e classe.

7. Kabina drugiej klasy na Lamartine MM (statek pierwotnie rosyjski, zbudowany w 1914 roku, w 1921 zakupiony przez MM) – warunki prawdopodobnie zbliżone do Angersa; www.messageries-maritimes.org/lamar9.jpg [10.12.2012]



"THEOPHILE-GAUTIER" — La Salle à manger des 3^e classes

8. Jadalnia trzeciej klasy na Theophile Gautier MM (statek z 1926 roku) – pozwala wyobrazić sobie warunki Angersa; www.messageries-maritimes.org/theo15.jpg [10.12.2012]

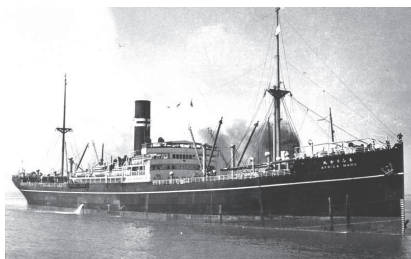


"ATHOS II" — La Salle à manger des 3^e classes

9. Jadalnia trzeciej klasy na Athosie MM (statek z 1926 roku) – prawdopodobnie podobna do jadalni Angersa, gdzie stołował się św. Maksymilian; www.messageries-maritimes.org/athosII18.jpg [10.12.2012]



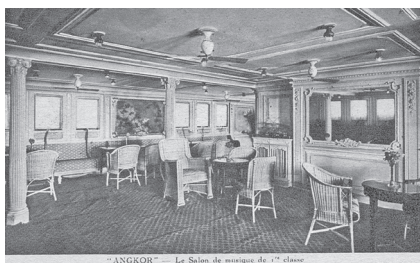
10. Shanghai maru; www.photoship.co.uk/JAlbum%20Ships/Old%20Ships%20S/slides/Shanghai%20Maru-01.jpg [10.12.2012]



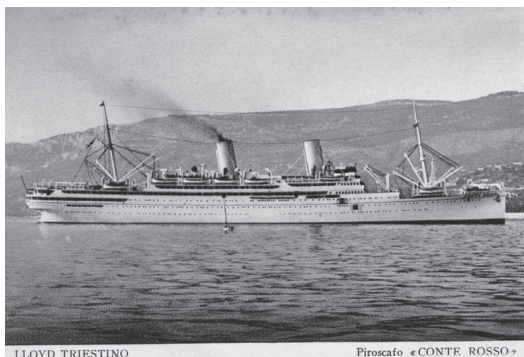
11. Africa maru; www.benjidog.co.uk/allen/Images/Images%20/OSAKA002.jpg [10.12.2012]



12. www.messageries-maritimes.org/angk13.jpg [10.12.2012]



13. Salon muzyczny pierwszej klasy na Angkorze – tu św. Maksymilian odprawiał msze; www.messageries-maritimes.org/angk14.jpg [10.12.2012]



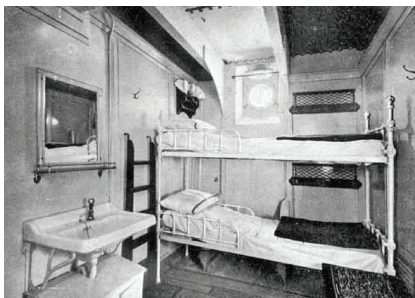
14. Conte Rosso; www.images-02.delcampe-static.net/img_large/auction/000/214/791/412_001.jpg [10.12.2012]



15. Weranda pierwszej klasy na Conte Rosso; www.photoship.co.uk/JAlbum%20Ships%20Misc/Onboard/slides/Conte%20Rosso%20veranda-01.jpg [10.12.2012]



16. Salon do korespondencji – pierwsza klasa Conte Rosso; www.globalpostcardsales.com/images/product/32400155%20%20Conte%20Rosso,%20Lloyd%20Sabaud.jpg [10.12.2012]



17. Kabina trzeciej klasy na statku Duilio Lloyd Triestino. Na Conte Rosso św. Maksymilian mieszkał w podobnych warunkach; www.2.bp.blogspot.com/_Gxva3xebBXY/S7zwQUzKAFI/AAAAAAAAAEs/5e_7Rd2J1ss/s1600/Duilio++Third+class+Cabin.bmp [10.12.2012]



18. Victoria; www.img812.imageshack.us/img812/538/victoria2a.jpg [10.12.2012]



19. Klatka schodowa pierwszej klasy na Saturnii Lloyd Triestino. Projektant Saturnii projektował również wnętrza Victorii, na której płynął św. Maksymilian; www.2.bp.blogspot.com/_Gxva3xebBXY/S_BKh2y0BhI/AAAAAAAAAx8/bzBvnNRFzCU/s1600/SATURNIA++GRAND+HALL.jpg [10.12.2012]



20. Wielki salon pierwszej klasy na Saturnii Lloyd Triestino – pozwala wyobrazić sobie wnętrza Victorii; www.2.bp.blogspot.com/_Gxva3xebBXY/S--h4wTVVAI/AAAAAAAAAvU/0rFjxq5-GI4/s1600/Saturnia++First+class+Ballroom+bozzetto+Copped%C3%A8.jpg [10.12.2012]



21. Być może w takim pokoju św. Maksymilian odprawiał prywatną mszę dla chińskiego milionera (sypialnia pierwszej klasy na Saturnii - zbliżonej wystrojem do Victorii); www.2.bp.blogspot.com/_Gxva3xebBXY/S_BBHY9KUTI/AAAAAAAAxM/ICQrjh35_8/s400/SATURNIA++APPARTAMENTO+CAMERA.jpg [10.12.2012]



22. Jadalnia pierwszej klasy na Conte Grande (podobna do Victorii); www.3.bp.blogspot.com/_Gxva3xebBXY/S-6wL7Q7Nyl/AAAAAAAAArM/DmX8W3D1UVc/s1600/CONTE+GRANDE++SALONE+DA+PRANZO.jpg [10.12.2012]



23. Sala balowa na Conte Grande Lloyd Triestino, dająca wyobrażenie o wystroju wewnętrznym Victorii; www.2.bp.blogspot.com/_Gxva3xebBXY/S-6jNq5fHmi/AAAAAAAAApc/JH0xNO3tel8/s1600/CONTE+GRANDE++BALLROOM+GALLERIA+LATERALE.jpg [10.12.2012]



VULCANIA First Class - Dining Room

24. Biblioteka i jadalnia pierwszej klasy na Vulcanii - zbliżone wystrojem do Victorii. Św. Maksymilian mógł oglądać takie wnętrza, zwiedzając statek; www.timetableimages.com/maritime/images/italb2.htm [10.12.2012]



VULCANIA First Class - Reading Room

Summary

Marine travels of Saint Maximilian Kolbe

The main subject of the article are the marine travels of Saint Maximilian Maria Kolbe in the years 1930–1936. The article uses the diaries and notes regularly carried on by father Kolbe during each trip. Analysis of these documents allowed to understand and explain saint Maximilian' sea experience and to emphasize the specificity of each of his journey. Based on Saint Maximilian sea diary one can identify any vessel which Father Kolbe traveled. In the archives of the cruise operators one can find detailed information on each of these ships. These news can help to create a complete picture of the missionary period in the life of St. Maximilian.

Keywords: Saint Maximilian Maria Kolbe, sea travel, cruising, franciscan missions, evangelization, Niepokalanów, Mugenzai no Sono, Militia of the Immaculata, Japan, China, India, Nagasaki, cruise ship, Lloyd, Messageries Maritimes, Conte Rosso, Victoria, Angers

Morskie podróże św. Maksymiliana

W latach 1930–1936 św. Maksymilian Maria Kolbe odbył siedem większych (dwudziesto-, trzydziestodniowych) morskich podróży misyjnych, których celem było tworzenie placówek Niepokalanowa na Dalekim Wschodzie. Autorka artykułu postanowiła przyjrzeć się temu okresowi życia i działalności św. Maksymiliana ze szczególnym uwzględnieniem problematyki morskich podróży. W artykule wykorzystano dzienniki i notatki o. Kolbego prowadzone na bieżąco w trakcie każdej z podróży. Analiza tych dokumentów pozwoliła poznać morskie doświadczenia polskiego misjonarza oraz specyfikę każdej z podróży. Autorka artykułu zidentyfikowała, na podstawie notatek o. Maksymiliana, każdy ze statków, którymi podróżował przysły święty. Dotarła do szczegółowych informacji na temat każdego statku, badając archiwa (w wersji zdigitalizowanej) operatorów morskich (takich jak Lloyd Triestino, Messageries Maritimes, Osaka Yosen Kaisha). Informacje te (np. dane techniczne statków, historie poszczególnych jednostek) wzbogaciły materiał z dzienników o. Maksymiliana. Niezaprzeczalnym walorem artykułu są dołączone do tekstu unikatowe zdjęcia statków, którymi podróżował św. Maksymilian.

Słowa kluczowe: św. Maksymilian Maria Kolbe, podróż morska, turystyka morska, cruising, misje franciszkańskie, ewangelizacja, Niepokalanów, Mugenzai no Sono, Rycerz Niepokalanej, Japonia, Chiny, Indie, Nagasaki, statek wycieczkowy, Lloyd, Messageries Maritimes, Conte Rosso, Victoria, Angers

Bibliografia

- Domański J., *Św. Maksymilian Maria Kolbe*, wyd. VI, Niepokalanów 2012.
- Dyczewski L., *St. Maximilian's Kolbe missionary heritage*, Warszawa 1988.
- Frossard A., *Forget not love. The passion of Maximilian Kolbe*, San Francisco 1991.
- Kalvelage F. M., *Maksymilian Kolbe - święty od Niepokalanej*, tłum. A. Bielawska, Sandomierz 2011.
- Kijas Z., *Św. Maksymilian Maria Kolbe franciszkanin*, Kraków 2003.
- Kluz W., *Człowiek XX wieku. Święty Maksymilian Maria Kolbe*, t. 1, 2, Niepokalanów 1992.
- Kolbe M. M., *Pisma*, cz. 1, Niepokalanów 2007; cz. 2, Niepokalanów 2008.
- Philippe M., *Maksymilian Kolbe. Kapłan, dziennikarz, męczennik*, tłum. J. M. Kłoczowski, wyd. I, Warszawa 2013.