St. Peters Bote

Herausgegeben von den Benediktinern der St. Peters-Abtei zu Münster, Saskatchewan, Canada.

Preis für Canada $2.00 das Jahr; für die Ver. Staaten und das Ausland $2.50. Das Abonnement ist vorauszubezahlen.

Wegen Anzeigeraten wende man sich an die Redaktion.

Anzeigen, Korrespondenzen usw., sollen spätestens am Montag eintreffen. Adresse: St. Peter's Bote, Muenster, Sask., Canada.

1929 Kirchenkalender 1929

Februar	März	April
(1) F Ignatius, B. M. ☾	(1) F Suitbert, B.	(1) M Hugo, B.
(2) S Mariä Lichtmeß	(2) S Simplicius, P.	(2) D Theodosia, J. M ☾
(3) S Blasius, B. M.	(3) S Kunigunde, Kaiserin ☾	(3) M Pankratius, B. M.
(4) M Rembert, B.	(4) M Kasimir, Bek.	(4) D Isidor, B. Kchl.
(5) D Agatha, J. M.	(5) D Hadrian, M.	(5) F Irene, J. M.
(6) M Dorothea, J. M.	(6) M Fridolin, Bek.	(6) S Wilhelm, Abt.
(7) D Romuald, Abt	(7) D Thomas v. Aquin, Kchl.	(7) S Saturninus, B.
(8) F Honoratus, B.	(8) F Johann v. Gott, Bek	(8) M Amantius, B.
(9) S Apollonia, J. M.	(9) S Franziska, Wwe.	(9) D Demetrius, M.
(10) S Scholastika, J.	(10) S 40 Martyrer v. Sebaste	(10) M Makarius, B.
(11) M Severin, Abt	(11) M Firminus, Abt	(11) D Leo I., Papst
(12) D Eulalia, J. M.	(12) D Gregor d. Große, P.	(12) F Damian, B.
(13) M **Aschermittwoch**	(13) M Modesta, J. M.	(13) S Hermenegild, Kg. M.
(14) D Valentin, M.	(14) D Mathilda, Kaiserin	(14) S Lambert, B.
(15) F Georgia, J.	(15) F Longinus, M.	(15) M Basilissa, M.
(16) S Onesimus, B. M.	(16) S Heribert, B.	(16) D Turibius, B.
(17) S Fintan, Bek.	(17) S Patricius, B.	(17) M Schutzfest d. hl. Joseph
(18) M Simeon, B. M.	(18) M Edward, König	(18) D Appolonius, M.
(19) D Barbatus, B.	(19) D Joseph, Nährv. Jesu	(19) F Leo IX., Papst
(20) M Eleutherius, B. Quat.	(20) M Cuthbert, B.	(20) S Viktor, M.
(21) D Severian, B. M.	(21) D Benedikt, Odst.	(21) S Anselm, B. Kchl.
(22) F Paschasius, B. Quat.	(22) F Schmerzen Mariä	(22) M Soter, P. M.
(23) S Milburgis, J. Quat.	(23) S Turibius, B.	(23) D Georg, M.
(24) S Matthias, Ap.	(24) S Timothens, M.	(24) M Fidelis v. Sig., M.
(25) M Felix III., P.	(25) M Mariä Verkündig.	(25) D Markus, Evang.
(26) D Nestor, B. M.	(26) D Ludger, B.	(26) F Kletus, P. M.
(27) M Leander, B.	(27) M Rupert, B.	(27) S Petrus Can., Bek.
(28) D Romanus, Abt.	(28) D **Gründonnerstag**	(28) S Theodora, J. M.
	(29) F **Karfreitag**	(29) M Hugo, Abt
	(30) S **Karsamstag**	(30) D Rath v. Siena, J.
	(31) S **Ostersonntag**	

Gebotene Feiertage.

Fest der Beschneidung des Herrn, Neujahr, **Dienstag**, 1. Januar.
Fest der Hl. Drei Könige, **Sonntag**, 6. Januar.
Fest der Himmelfahrt Christi, **Donnerstag**, 9. Mai.
Mariä Himmelfahrt, **Donnerstag**, 15. August.
Fest Allerheiligen, **Freitag**, 1. November.
Fest der Unbefl. Empfängnis Mariä, **Sonntag**, 8. Dezember.
Weihnachtsfest, **Mittwoch**, 25. Dezember.

Gebotene Fasttage

Quatembertage: 20. 22. 23. Februar.
22. 24. 25. Mai.
18. 20. 21. September.
18. 20. 21. Dezember.
Vierzigtägige Fasten: 13. Februar bis 30. März.
Vigil von Pfingsten: 18. Mai.
Vigil von Mariä Himmelfahrt: 14. August.
Vigil von Allerheiligen: 31. Oktober.
Vigil von Weihnachten: 24. Dezember.

Anmerkung: Mariä Himmelfahrt, 15. August, ist in Canada kein gebotener Feiertag. Die kirchliche Feier ist auf den folgenden Sonntag, den 18. August, und der Vigilfasttag auf Samstag, den 17. August, verlegt. Das Fest der Hl. Drei Könige ist in den Ver. Staaten kein gebotener Feiertag.

Welt-Rundschau

Amerikaner versenken ein britisches Schnapsschiff

(Fortsetzung von Seite 1.)

So groß die Verschiedenheit in fast allen Einzelheiten ist, so besteht dennoch genug Aehnlichkeit zwischen dem eben Erzählten und einem kürzlichen Schmuggelfall, daß er die alte Geschichte wieder ins Gedächtnis rief.

Der kleine britische Dampfer „I'm Alone", der einer Kompanie in Montreal gehörte und schon seit längerer Zeit im Dienste des Schnapsschmuggels stand, wurde am 22. März nach einer aufregenden Jagd von drei Dampfern der amerikanischen Küstenwache im Golf von Mexiko in den Grund gebohrt. Wie von amerikanischer Seite verlautet, hatte die „I'm Alone" der Küstenwache schon seit Jahren viele Sorgen bereitet, aber dem Scharfsinn und der Geschicklichkeit des Kapitäns war es stets gelungen, die Wächter zu überlisten oder ihnen zu entgehen. Das wäre ihm auch diesmal gelungen, hätten die Amerikaner nicht nach dem Grundsatze gehandelt, den ein englischer Admiral anwandte, als er im Weltkriege ein in einen neutralen Hafen von Südamerika eingelaufenes deutsches Kriegsschiff zerstörte und sagte, die Diplomaten könnten später über das Recht oder Unrecht seiner Handlungsweise entscheiden.

Das Küstenschiff Walcott überraschte das Schnapsschiff unweit der Küste von Louisiana und forderte es auf, anzuhalten. Da dieses der Aufforderung nicht nachkam, wurde Feuer auf dasselbe eröffnet und Masten und Takelwerk zerstört. Hierauf ergriff das britische Schiff die Flucht und suchte auf das offene Meer zu entkommen. Die Walcott nahm die Verfolgung auf, verständigte aber zugleich das Hauptquartier der Küstenwache und die Regierung in Washington. Von dort kam die Anweisung, das Schnapsschiff entweder zu ergreifen oder zum Sinken zu bringen. Zwei weitere Schiffe der Küstenwache, die Dexter und die Dallas, die in der Nähe des Schauplatzes lagen, erhielten Befehl, sich an der Verfolgung zu beteiligen. Den drei Dampfern gelang es auch, das britische Schiff in die Enge zu treiben. Da es aber trotzdem sich nicht ergab, erhielt es zuletzt einen Volltreffer, worauf es in kurzer Zeit sank. Die Stelle, wo es auf dem Grunde des Meeres liegt, „Sigsbee's Deep" genannt, ist ungefähr in der Mitte des Golfes, etwa 225 Meilen von der amerikanischen Küste entfernt. Ein Mann der „I'm Alone", französischer Abkunft, aber britischer Bürger, verlor das Leben, als die Mannschaft nach dem Treffer sich in die Rettungsboote flüchtete. Alle übrigen wurden gerettet und von den amerikanischen Schiffen nach New Orleans überführt.

Kapitän John Thomas Randall, der Befehlshaber des Schnapsschiffes, erklärte in seinem Rechte gewesen zu sein, als er den Befehlen der amerikanischen Schiffe den Gehorsam verweigerte, da er sich außerhalb der Gewässer der Ver. Staaten befunden habe, und brandmarkte deren Handlung als „den feigsten Angriff auf ein Handelsschiff seit dem Unterseebootkriege." Er läugnete nicht, daß er zur Zeit und schon seit längerer Zeit im Schnapsschmuggel beschäftigt war. Die Amerikaner vermuten, daß das Schmuggelschiff nicht nur Getränke, sondern auch Rauschgifte an Bord hatte.

Voraussichtlich wird die Versenkung des britischen Schiffes diplomatische Verhandlungen zwischen England und den Ver. Staaten veranlassen, doch wird am Ende wenig dabei herauskommen. England kann zur gegenwärtigen Zeit kaum etwas anderes weniger herbeiwünschen als einen Streit mit den Ver. Staaten. Sein Verhältnis mit diesem Lande ist seit längerer Zeit ohnehin gespannter als es den meisten Engländern lieb ist. Und gerade jetzt ist Amerika gar nicht in der Stimmung, sich von England einschüchtern zu lassen. Zudem muß in Amerika, nachdem sein Ansinnen an Canada für eine kräftigere Mitwirkung zur Unterdrückung des Schmuggels geistiger Getränke abgewiesen wurde, die Versenkung eines kanadischen Getränkeschiffes eine Art von Genugtuung auslösen.

Die Ver. Staaten werden sich außerdem auf den Standpunkt stellen, daß sie innerhalb ihres Rechtes handelten. Zwischen England und Canada einerseits und den Ver. Staaten andererseits besteht ein Vertrag, nach welchem Schmuggelschiffen, die aus guten Gründen der Küstenwacht als verdächtig erscheinen, der britische Schutz verweigert wird. Die Ver. Staaten haben also das Recht, solche Schiffe in den an Amerika grenzenden Gewässern anzuhalten und zu untersuchen. Der Ausdruck, der hiefür die Grenze bestimmt: „one hour's sailing", ist so unbestimmt und dehnbar, daß England daraus wegen der Versenkung der „I'm Alone" kaum einen Fall konstruieren kann. Was die Versenkung selbst betrifft, so ist sie nur die Folge der Weigerung des Kapitäns, den Amerikanern die Durchsuchung seines Schiffes zu gestatten. Möglicherweise werden die Verhandlungen zwischen England und Amerika die Grenzen, innerhalb welcher die amerikanische Küstenwache britische Schiffe angreifen darf, näher bestimmen und zugleich feststellen, ob Versenkung eines Schiffes eine der gesetzlichen Maßregeln gegen widerspenstige Schmuggelschiffe bilden mag. Und in all diesen Verhandlungen wird wahrscheinlich Amerika mit seinen Ansichten durchdringen.

Nachtrag. — Bei Ashland in Wisconsin fanden kürzlich Kinder, die in einer Schlucht spielten, in einem Versteck mehr als 50 Gallonen Schnaps. Die Nachricht davon verbreitete sich wie ein Lauffeuer, und in weniger als einer Stunde hatten die Leute den ganzen Vorrat in Eimern, Krügen und Flaschen fortgeschafft. Seit seinem Regierungsantritt hat Präsident Hoover die amerikanische Prohibition ein „nobles Experiment" genannt. Der beabsichtigte Zweck dieses noblen Experimentes war die Erziehung des amerikanischen Volkes zur völligen Enthaltsamkeit, zur extremen Mäßigkeit; die wirkliche Folge aber war ein wahrer Heißhunger nach der verbotenen Frucht, der vor keiner Schwierigkeit bei Erlangung derselben zurückschreckt.

Was für ein Herzeleid wird bei vielen Amerikanern nicht die Nachricht vom Versenken des Schiffes „I'm Alone" mit seinen vielen Gallonen des besten Stoffes verursacht haben! Mit ihren Gedanken bei Tag und ihren Träumen bei Nacht werden sie im Golf von Mexiko verweilen, an der Stelle, die „Sigbee's Deep" heißt. Der Name „Sigbee's Deep" wird ihnen wie ein Zauberwort im Ohre erklingen. Sie werden ihre Kinder oder sonst einen liebgewonnenen Gegenstand darnach benennen, und wir dürfen uns darauf gefaßt machen, daß sie ihn in ihren Frühlingsgedichten besingen werden. Um bei diesen zahllosen Amerikanern das Gleichgewicht wieder herzustellen, wäre der amerikanischen Regierung anzuraten, nach Beendigung der diplomatischen Verhandlungen schleunigst das Schiff zu heben und den Prohibitionsagenten den Inhalt zur Zerstörung zu überliefern. Viele derselben haben in der „Zerstörung" solcher Konterbande bereits eine langjährige Erfahrung hinter sich, besonders wenn es sich um den echten Stoff handelt. Die Gefahr, daß das „Gift" Unberufenen in die Hände fiele, wäre ganz und gar ausgeschlossen.

Hochwasser

Man erinnert sich noch allgemein an die fürchterlichen Ueberschwemmungen, die im vergangenen Sommer große Teile des amerikanischen Südens und besonders das Mündungsgebiet des Mississippi verwüsteten und, neben ungeheurem Eigentumsschaden, auch viele Menschenleben kosteten. Als Folge davon wurde die Hoover-Kommission eingesetzt, um das Riesenproblem zu untersuchen und Vorschläge für dauernde Abhilfe an den Kongreß einzuberichten. Das Interesse für diese Kommission und ihre voraussichtlichen Leistungen war für eine Zeitlang sehr lebhaft. Nach und nach aber wurde es wieder ganz still und man hat schon lange nichts mehr davon gehört. Ob praktische Vorschläge ausgearbeitet wurden und, wenn so, worin sie bestehen, weiß man nicht. Hoffentlich wird Hoover als Präsident die Sache ernst in die Hand nehmen. Wegen der Kürze der Zeit und weil noch keine definitiven Pläne angenommen wurden, ist natürlich bis jetzt noch keine wirkliche Arbeit in Angriff genommen worden. Zum Glück ist in diesem Frühjahr bis jetzt das Gebiet des unteren Mississippi verschont geblieben.

Um so schwerer aber war die Heimsuchung durch Wasser in den drei südöstlichen Staaten Amerikas, Alabama, Georgia und dem nordwestlichen Florida. Der in den Wintermonaten in den Bergen angehäufte Schnee begann infolge des warmen Wetters schnell zu schmelzen und verwandelte die kleinen Flüsse, die man sonst kaum dem Namen nach kennt, in reißende Ströme, die aus ihren Ufern traten und weite Strecken Landes unter Wasser setzten. Abwechselnde heftige und andauernde Regengüsse halfen die verderblichen Fluten noch zu schwellen. Am schlimmsten wurde Alabama und darin vor allem das Gebiet der Ortschaften Elba und Geneva betroffen.

Am 23. März war es das vierte Mal, daß die Flüsse Alabamas innerhalb drei Wochen plötzlich bis zur Flutgefahr stiegen. So stieg der Tallapossa-Fluß innerhalb 24 Stunden um mehr als 20 Füß. Das größte Unheil brachte die dritte Ueberschwemmung mit sich. Die Szenen in Elba und Geneva vor allem erinnerten lebhaft an das, was sich letztes Jahr am unteren Mississippi zutrug. Die meisten Einwohner flohen bei herannahender Gefahr und ließen alles im Stiche, nur um das nackte Leben zu retten. Viele aber wurden überrascht und mußten sich auf Dächer und Bäume flüchten, um Hilfe abzuwarten. Während sie der Wassergefahr entrannen, waren sie den Unbilden der Witterung, sowie dem Hunger und Durst ausgesetzt, bis Hilfe sie erreichte. In Elba standen zu einer Zeit 12 Fuß Wasser im Geschäftsviertel. Die Grundmauern mancher Häuser wurden unterwaschen und die Häuser selbst durch die Fluten zur Seite geschoben. Als die Fluten sanken, waren die Straßen vielfach mit Tierleichen bedeckt, die schon teilweise in Verwesung übergegangen waren.

In den genannten Staaten setzten die Hilfsaktionen sowohl durch die staatlichen Obrigkeiten als auch besonders durch das Rote Kreuz rasch ein. Flüchtlingslager wurden eingerichtet, um den etwa 25.000 Obdachlosen die erste Hilfe bringen zu können. Den vereinzelt auftretenden Krankheiten, wie Masern, Typhus usw., wurde von aller Anfang an energisch entgegengewirkt, um deren Verbreitung zu verhindern.

Der Eigentumsschaden läßt sich bis jetzt noch kaum abschätzen. Eine versuchte Schätzung für Alabama allein gibt den Schaden auf 30 Millionen

(Fortsetzung auf Seite 5.)

:o:

Eisenbahnunglück in Canada

(Fortsetzung von S. 1.)

Züge kreuzten sich gewöhnlich auf der Station Waubamik. Da aber der eine Zug hinter seiner Zeit war, wurde angeordnet, daß derselbe auf einem Seitengleise warten solle, bis der andere vorübergefahren wäre. Scheinbar wurde die Anordnung mißverstanden, und so erfolgte der Zusammenstoß, als beide Züge in voller Schnelligkeit dahinfuhren. Die beiden Lokomotiven und Gepäckwaggone wurden ineinander geschoben und der erste Passagierwagen des einen Zuges fing Feuer. Mehrere Passagiere dieses Wagens wurden zu Tode verbrannt, und einige davon werden kaum identifiziert werden können. Die Anzahl der Toten wurde anfänglich auf 17 angegeben. Spätere und genauere Untersuchungen scheinen jedoch darzutun, daß die Zahl der Todesopfer nicht über 12 hinausgehen wird. Die Zahl der Verletzten ist ziemlich bedeutend. Der Ingenieur des einen Zuges erlitt einen doppelten Beinbruch und ist arg verstümmelt; der Ingenieur des anderen Zuges sprang ab, als er sah, daß das Unglück nicht mehr zu verhindern war, und kam mit leichteren Verletzungen davon.

Absturz eines Flugzeuges

Das größte Unglück in der Fluggeschichte der Ver. Staaten ereignete sich am 18. März in der Nähe von Newark, N. J. Ein dreimotoriges Ford-Flugzeug, das für Vergnügungsrundflüge benützt wurde, war kaum auf dem Metropolitan Flugfelde bei New York aufgestiegen und hatte eine Geschwindigkeit von etwa 100 Meilen die Stunde erreicht, als einer der drei Motoren versagte. Da die zwei anderen Motoren nicht imstande waren, das Flugzeug in der Luft zu halten, so versuchte Lou Foote, der Pilot desselben, eine Notlandung, stieß aber mit einem fahrenden Güterzug zusammen. Das Flugzeug wurde in zwei Stücke gerissen, wovon die Kabine mit den Passagieren den einen und die Pilotenabteilung mit den Flügeln den anderen Teil bildete. Alle 13 Passagiere waren auf der Stelle tot. Von den zwei Piloten wurde der eine so schwer verletzt, daß er bald nach seiner Einbringung ins Hospital starb. Der Hauptpilot Lou Foote liegt mit lebensgefährlichen Verletzungen im Hospital, doch ist die Hoffnung auf seine Genesung nicht aufgegeben.

:o:

Kürzere Nachrichten

Kaum hatte man begründete Hoffnung geschöpft, daß die Wassergefahr am Abnehmen sei, so trieb am 23. März ein großer **Tornado** sein Unwesen in den Staaten Alabama, Georgia, Mississippi, Tennessee, Kentucky und North Carolina. Die Zahl der Toten in Tennessee ist 20, in den angegebenen Staaten zusammen wird die Zahl derselben auf nahezu 50 steigen. Während die Flüsse im Süden am Sinken sind, fürchtet man Ueberschwemmungen in Tennessee und Kentucky.

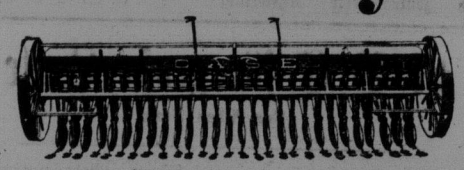
— Einige Tage vorher, am 19. März, hatte South Carolina einen **Tornado**, der aber auf ein verhältnismäßig kleines Gebiet beschränkt blieb. Ein Zeitungsbild zeigt zwei Abbildungen aus Liberty, S. C. Das eine stellt einen wirren Trümmerhaufen dar, dem man es nicht mehr ankennen würde, daß er vor dem Sturme ein schönes, großes Haus war. Die ganze, fünfköpfige Familie fand dabei ihren Tod. Das andere Bild zeigt ein 150 Fuß langes Gebäude, das der Sturm von den Grundmauern abhob und 20 Fuß davon entfernt unverletzt niedersetzte.

— Am 20. März starb nach längerer Krankheit in seinem Heim zu Paris **Feldmarschall Ferdinand Foch**, der in der letzten Zeit des Weltkrieges das Oberkommando über die alliierten Armeen in Frankreich führte, im Alter von 77 Jahren. Er wurde am 26. März mit allen militärischen Ehren begraben und fand seine letzte Ruhestätte in der Invalidenkapelle zu Paris, neben dem Grabe Napoleons I. — Ueber den Charakter und die Leistungen des Verstorbenen läßt sich gegenwärtig noch kein gerechtes Urteil fällen, da sich Propaganda und Vorurteil noch zu heftig darum streiten. Zu einer Zeit wurde er von ersterer zu einem regelrechten Heiligen gestempelt. Hoffentlich war er ein aufrichtiger Christ. Mögen alle, auch jene, denen er nicht sympathisch war, für seine Seelenruhe beten!

Dampfer „Europa" ein Raub der Flammen

Einer der zwei Riesendampfer, welche für längere Zeit der Stolz des Norddeutschen Lloyd werden sollten, nämlich die Europa, ist noch vor seiner Vollendung in der Schiffsbauwerft von S. Blohm & Sohn zu Hamburg am 26. März ein Raub der Flammen geworden. Ueber die Entstehung des Feuers ist noch nichts bekannt. Die ganze Feuerwehr von Hamburg beteiligte sich an den Löscharbeiten, aber alle Bemühungen, das Schiff zu retten, waren erfolglos und mußten nach mehreren Stunden aufgegeben werden. Zuletzt wurden alle Fahrzeuge, die sich am Kampfe beteiligt hatten, aus der Nähe des brennenden Riesen entfernt, um nicht bei seinem etwaigen Sinken mit in die Tiefe gezogen zu werden. „Sic transit gloria mundi — so vergeht die Herrlichkeit der Welt!"

The CASE DRILL
Saves — and Pays . . .



THE CASE Cone Type Double Run Feed delivers the seed evenly, accurately and continuously. Uniform seeding gives every plant the same chance to grow to maturity—produces more even growth and more uniform ripening. The Case Fluted Force Feed is equally as efficient.

Accurate planting insures a full stand and means bigger yields and increased profits. No seed is wasted—no cracking—no skips—no bunches.

The adjustable gate on the double run feeding mechanism takes care of sowing the smallest seed without reducing attachments. The seed wheel being smooth inside assures continuous, even delivery.

The Case Drill can be equipped with either single or double disk furrow openers, with chilled, dust proof bearings, which require little attention. Gears and feeds are tested and "run in" at the factory—you get the feeding mechanism "broken in" and assembled, ready for work.

We'd like to show you how Case drilling saves—and pays. Drop in and see this fine-performing, long-lasting drill.

Est. 1842
Tractors
Threshers
Combines
Hay Balers
Silo Fillers
Plows
Disk Harrows
Cultivators
Grain Drills
Grain Binders
Corn Binders
Mowers
Hay Rakes
Hay Loaders
Corn and Cotton Planters

M. Bernhard
Muenster, Sask., Canada
CASE
Full line now includes
E-B ~ OSBORNE ~ GRAND DETOUR