ORA ET LABORA

Bete und Arbeite!

St. Peters Bote.

Ein Familienblatt zur Erbauung und Belehrung

U.I.O.G.D.

Auf daß in Allem Gott verherrlicht werde!

24. Jahrgang No 5 | Münster, Sask., Donnerstag, den 10. März 1927 | Fortlaufende Nr. 1201

Welt-Rundschau

China

Großartiges und in die Augen Stechendes hat sich seit einer Woche in China nicht zugetragen. Aber im Stillen und Kleinen wurde auf allen Seiten sehr emsig gearbeitet.

Sun Chuang Fang, der einstige Gouverneur der fünf Provinzen, ist definitiv ausgeschieden, sein Heer ist praktisch aufgelöst, seine ehemaligen Heerführer wollen unter Chang Tsun Chang nicht dienen, viele seiner früheren Soldaten schlossen sich förmlich der kantonesischen Armee an. Chang weiß also, daß er einzig und allein auf sich selbst und seine eigene Armee angewiesen ist. Er hat sich auch bereits darauf eingerichtet, und Heeresteile werden aus Shantung, der Provinz Changs, in größter Eile über Nanking nach dem voraussichtlichen Kriegsschauplatz gebracht.

Das nächste Ziel der Kantonesen ist infolge der Aenderung in der nördlichen Heeresführung nicht mehr Shanghai selbst, obwohl dieses das Hauptziel bleibt, sondern Soochow, etwa 50 Meilen westlich von Shanghai. Würde es ihnen gelingen, diesen Platz in ihre Gewalt zu bekommen, so wäre die Bahnverbindung zwischen Nanking und Shanghai durchgeschnitten und Changs Truppenbeförderung nach dem Süden könnte nur auf großen Umwegen und mit vielen Schwierigkeiten vor sich gehen. Damit wäre Shanghai von selbst den Südlichen bereits ausgeliefert. Es hat denn auch zwischen Nördlichen und Südlichen ein förmlicher Wettlauf nach Soochow eingesetzt, und es ist nicht ausgeschlossen, daß in jener Gegend die nächste größere Schlacht geschlagen wird. Für kriegerische Operationen ist jedoch die Umgegend von Soochow sehr ungünstig, da das tiefgelegene Land mit Seen und Sümpfen bedeckt und mit einem Kanal durchzogen ist. Zu all dem ist in den letzten Tagen starkes Regenwetter eingetreten und hat viele niedrig gelegene Stellen überschwemmt.

Es heißt, daß die Armee Changs der südlichen Armee weit überlegen ist. Dies, in Verbindung mit dem Talent und der Tatkraft Changs, stärkt die Hoffnung der Ausländer, daß Shanghai nicht in die Hände der Südlichen fallen werde. Aber Chang hat einen anderen Feind zu bekämpfen, dem mit Waffengewalt nicht beizukommen ist — nationalistische Propaganda. Die glänzenden Erfolge, welche den Südlichen fast die Hälfte von China auslieferten, wurden nur zu geringem Teile durch Waffen errungen, die Hauptarbeit wurde durch Propaganda geleistet. So verlor auch Sun eine nach der anderen seiner Provinzen fast ohne Schwertstreich, die Propaganda hat sie den Südlichen ausgeliefert. Und diese Propaganda ist heute so stark wie je; sie hat vor allem Kiangsu, das Gebiet Suns, ergriffen, wo Chang operieren muß; am stärksten ist sie in Shanghai selbst und in dem Gebiete, um das sich in nächster Zeit die Kämpfe drehen werden. Diese Propaganda mag in Bälde die Armee Changs selbst anstecken, wie sie die Armee Suns angesteckt und demoralisiert hat. Wer weiß überhaupt, ob Changs Soldaten nicht bereits angefangen haben, der Ansteckung zum Opfer zu fallen. Jedem Chinesen gilt ein freies China als das Ziel aller Wünsche, und es sind die Kantonesen, welche die Befreiung Chinas auf ihre Fahne geschrieben haben.

Während die feindlichen Heere sich den Rang um Soochow und Shanghai abzulaufen trachten, machen sich die Ausländer in Shanghai auf das Schlimmste gefaßt — auf den Sieg der Südlichen und die Eroberung Shanghais. 30 auswärtige Kriegsschiffe mit ihren Besatzungen schwimmen im Hafen oder auf dem Yangtse-Flusse nahe bei Shanghai und sind bereit, jeden Augenblick tätig einzugreifen. Außerdem liegen 12,000 englische Truppen in der internationalen Konzession, nebst kleineren Kontingenten von Japanern und Franzosen. Zum Schutze der japanischen Baumwollenmühlen wurden jüngst 500 japanische Seesoldaten gelandet, da dort durch Streikführer Unruhen verursacht wurden. Zudem wurden zwei weitere japanische Kreuzer mit 500 Soldaten nach Shanghai abgesandt. Etwas Besonderes hat sich innerhalb der letzten Woche in Shanghai herausgebildet, nämlich militärische Umzüge: Den Anfang damit hatten bereits die Engländer gemacht, als sie eine 20 Meilen lange Verteidigungslinie um die internationale Siedlung zogen. Das hat sich seitdem in kleinerem Maßstabe ein paarmal wiederholt. Das Beispiel wurde zuerst von 900 Japanern nachgeahmt, welche durch die Siedlung marschierten. Ihnen folgten in größerem Aufzuge die Amerikaner. 1500 amerikanische Seesoldaten marschierten für zwei Stunden durch die Hauptstraßen der Stadt selbst, verschiedene Kompanien von Engländern und Indiern begleiteten sie. Den Amerikanern war es dabei, wie sie sagten darum zu tun, ihren Leuten körperliche Uebung zu geben, und sie gedenken das öfters zu wiederholen. Dabei mag natürlich die Nebenabsicht einhergehen, auf die Chinesen einen großen Eindruck zu machen und sie zu warnen. Ob das verfangen wird, ob es nicht eher den entgegengesetzten Effekt hervorbringen wird, ist eine Frage, welche die Zukunft lösen wird.

In Shanghai hat sich eine „Arbeiterschutzgesellschaft" gebildet, welche den Boden für einen Generalstreik vorbereitet. Der Streik soll zugunsten der Südlichen in Szene gesetzt werden, sobald diese den nächsten großen Erfolg auf dem Schlachtfelde erzielen werden, ihnen soll Shanghai in die Hände gespielt werden. Die Gesellschaft, welche nicht die Arbeitermassen selbst, sondern nur die professionellen Agitatoren in sich schließt, terrorisiert die Arbeiter in den Fabriken, mehrere Arbeiter sind in den letzten Tagen ermordet worden. In Ningpo, einer nahen Hafenstadt südlich von Shanghai, ist die fremdenfeindliche Agitation noch tätiger und offener, da sie innerhalb der Machtsphäre der Südlichen liegt. Die Engländer sandten eine Kriegsschiff zum Schutze der Ausländer dahin ab.

Dem nördlichen Führer Chang droht eine neue Gefahr. Marschall Cheng Ting Yueh, Gouverneur der Provinz Anwhei, verkündete seine Unabhängigkeit und verband sich mit den Südlichen. Diese Provinz schließt sich unmittelbar an die Provinz Kiansu an und liegt westlich von Shanghai. Die Südlichen bemühen sich, eine Verbindung mit Cheng herzustellen. Die Propaganda hat also den Kantonesen abermals ohne Kampf eine Provinz in den Schoß geworfen.

(Fortsetzung auf S. 4.)

Heil'ger Joseph, Vielgetreuer!

Steht ein Bild vor meiner Seele,
Rührt mir stets das Herz aufs neue:
In der niedern, armen Werkstatt
Joseph steht, der Vielgetreue!

Heißes Tagwerk, schweres Mühen!
Von der Stirn ihm Tropfen rinnen,
Müde läßt die Hand er sinken,
Einen Augenblick zu sinnen.

Einen Augenblick zu schauen,
Um die Seele neu zu laben,
Nach der holden Jungfrau Mutter
Und dem süßen Himmelsknaben.

Ehrfurchtschauernd, tief im Herzen
Hält er still sein Glück geborgen,
Daß des Gottessohnes zarte
Kindheit treu er darf umsorgen!

O, er kann's ja nimmer lassen!
In den Staub er möchte sinken,
Demutsvoll in heißer Liebe
Dieses Kindes Anblick trinken.

O, er würde nimmer tauschen
Alles Glück des Erdenrundes
Um ein Lächeln seiner Kindchen,
Um ein Lächeln seines Mundes!

Still, es schlummert! Leise klingen
Unsichtbarer Engelein Lieder —
Neugestärkt zur harten Arbeit
Joseph nimmt den Hobel wieder.

Denk ich deiner großen Treue,
Will sich mir das Auge feuchten:
Joseph, deine Vatergüte
Laß auch mir durchs Leben leuchten!

Henriette Brey.

Kurze Neuigkeiten

Neues Kabel zwischen Deutschland und Amerika

Vor dem Kriege war Deutschland mit den Ver. Staaten durch zwei deutsche Kabel verbunden. Bald nach Ausbruch des Krieges wurden beide Linien durch die Alliierten durchschnitten und so Deutschland am direkten Verkehr mit Amerika verhindert. Dieser Umstand trug viel dazu bei, durch einseitige Propaganda Amerika als Feind Deutschlands in den Krieg zu ziehen. Bald nach Friedensschluß wurde die Frage einer direkten Kabelverbindung zwischen den beiden Ländern sowohl von deutschen als auch von amerikanischen Gesellschaften wieder aufgenommen. Das Resultat der beiderseitigen Bemühungen ist die Linie Emden—Azoren—New York. Am 4. März wurde die Verbindung feierlich eröffnet, indem die Präsidenten Coolidge und Hindenburg gegenseitig Begrüßungen und Glückwünsche austauschten.

Unglücke in England

Große Unglücksfälle, die sich direkt oder indirekt auf Unvorsichtigkeit oder Nachlässigkeit zurückführen lassen, sind in England nicht sehr zahlreich. Vieles davon ist jedenfalls dem kaltblütigen, berechnenden und umsichtigen Charakter der Engländer zuzuschreiben. Doch muß zu Zeiten auch in England die menschliche Unvollkommenheit ihren Tribut zahlen.

Am 14. Februar stieß in der Nähe von Hull ein Schnellzug mit einem anderen Zuge zusammen, in dem sich viele Schulkinder befanden. Zwölf Personen wurden auf der Stelle getötet und ebenso viele schwer verletzt. Zehn Tage vorher waren nahe derselben Stelle zwei andere Züge zusammengestoßen.

Am Morgen des 1. März erfolgte in einer Kohlenzeche bei Newport in Wales eine fürchterliche Explosion und der ganze Raum füllte sich alsbald mit tödlichen Gasen. Zur Zeit des Unglücks befanden sich 120 Arbeiter in der Grube. 59 derselben gelang es, entweder allein oder mit Hilfe anderer das Freie zu erreichen, viele derselben vom Gase betäubt. Die übrigen 51 waren dem Tode verfallen. Bloß ein paar Stunden nach diesem Unglück brach in einem Schacht bei Nottingham in Mittel-England etwas an d. Vorrichtungen, während acht Arbeiter in die Tiefe fuhren. Diese und sechs andere, die unten an der Landungsstelle arbeiteten, verloren ihr Leben.

Am folgenden Tage besuchte Premier Baldwin mit seiner Frau die Unglücksstätte bei Newport, um den Hinterlassenen Mut und Trost zuzusprechen. Doch seine Gegenwart erregte unter den Arbeitern, die noch mit der Bergung der Leichen beschäftigt waren, eine mehr als kühle Aufnahme. Seit dem Kohlenstreik, der für die Arbeiter so unglücklich geendet hatte, sehen die Bergarbeiter in Baldwin alles andere eher als ihren Freund. Baldwin wurde ausgezischt und verhöhnt und mußte sich nach kurzem Aufenthalte zurückziehen.

Skizzen aus Sowjetrußland

Von P. Gilbert Rahm, O. S. B.

(Schluß.)

Bestechungssystem.

Der Volksbeauftragte, der meinem Begleiter seinen Fahrschein aushändigte, erschien kurz vor der Abfahrt des Zuges. Als mein Kollege in zuvorkommender Weise den Beamten bat, auch mir einen Fahrschein zu verschaffen, erhielt er die verächtliche Antwort, ich sei ja Priester, er könne überhaupt nicht begreifen, wie man in Gesellschaft eines Priesters reisen könne. Sprach's und bestieg den Zug, ohne meinen Begleiter und mich eines weiteren Blickes auf der ganzen Fahrt zu würdigen. In meiner Verlegenheit wandte ich mich an einen unserer russischen Freunde, der aus dem Tiflis als Begleiter und zugleich als Dolmetscher und Cicerone uns das nicht hätte gelehrt hatte. Ihm gelang es, was bis jetzt heute noch nicht in letzter Minute nur einen Fahrschein zu erhalten, der aber nur bis Tiflis zur Weiterfahrt berechtigte. In Tiflis hatte der Zug, der an den übrigen Tagen 60 ohne jeden Aufenthalt die fast 2000 und vier Nächte währende Fahrt von Moskau bis Tiflis bewältigte, etwa 3000 Kilometer durchmesse, etwa Stundenaufenthalt. Schweren Herzens trennte ich mich vorläufig von meinem Begleiter, der von dem Beamten einen Fahrschein „weicher" Art erhalten hatte.

Tiflis war nach 15-stündiger Fahrt erreicht. Sofort eilte ich in meiner Not zu einem meiner dortigen Freunde, da ein Bahnhof keine Aussicht vorhanden war, einen Schlafplatz für Wetterfahrt zu erhalten. Auch hier erhielt ich auch die Bestätigung. Auf mein Ersuchen, es bei dem Unmöglichkeit, mir zu helfen, ich soll nur einige Tage bei ihm bleiben, dann wolle er versuchen, einen Fahrschein zu verschaffen. Schließlich gelang es nur einem Mann, der an der Fahrkartenstelle tätig war, und endlich, als die Nacht an ihn kam, nachdem der Schalter um 10 Minuten vor Abgang des Zuges geöffnet wurde, trat der Schalter mit einem Fahrschein in die Hand. Er lächelte und meinte: „Sie haben doch gelesen, daß alle Plätze verkauft sind." Ein zweiter Rubelschein war meine Antwort. Er zuckte mit der Achsel, wendet sich aber der Fahrscheinverkaufsstelle zu. Ich weiche nicht von seiner Seite. Der Zugführer weist bereits den Reisenden ihre Schlafplätze an. In fünf Minuten fährt der Zug ab. Wir stehen im Schalterraum. Meine Aussicht, eine Fahrkarte zu erhalten. Ich greife in die Tasche. Drei Rubel. Das zieht. Ich muß auf meine bereits gelöste Fahrkarte verzichten und an nach einer Minute im Besitz einer neuen Fahrkarte, die bis Moskau lautet. Zur Belohnung noch einen oder zwei Rubel und dann rasch in den bereitstehenden Zug. Meine Plätze bei Moskau suche ich mehrere mit der Beamte mit. Ein Blick, ich bin fertig. Für den Kellner, der ein pfiffiges Martyrium fünf Tage mit unbeschreiblichen Mühen und Anstrengungen zu bringen zu machen. Trotz der Unmöglichkeit, ob man nicht doch noch eine Kostenstelle machen ausgeführt wird. Und die Unsicherheit! In Tiflis bezeugen etwa fünf oder sieben bis an die Zähne bewaffnete Soldaten der Roten Armee, um den Zug im Notfalle zu verteidigen. Die Soldaten sehen allerdings auch nicht gerade sehr vertrauenerweckend aus. Man fragt sich unwillkürlich, ob sie nicht im Ernstfalle gegen die Reisenden ihre Waffen kehren. Ist denn die Unsicherheit wirklich so groß; in Rußland? Wir sind auf den einsamen Strecken der Wolga gefahren, sind in kleinen Booten in das Naturschauspiel der Lotosblumen im Wolgadelta gegondelt, sind über das stürmische Meer der Nacht gefahren, haben in leichten Kraftboten [illegible] den Kaukasus [illegible] Tagesreisen [illegible] Pfade. An der Nacht wurden von Zeit zu Zeit auch Kontrollinspektionen nach Waffen ausgeführt. Man atmete deshalb erleichtert auf, als die ersten größeren Städte, wie Rostow am Don und Charkow, auftauchten. Die lange Fahrt südlich und nördlich des Kaukasus ist ja wohl am gefahrlichsten. Wie rasch wurde man von Tiflis nach Moskau fahren, wenn die schon lange vor dem Kriege geplante Eisenbahn quer durch den Kaukasus gebaut wäre. In zehn Stunden fährt der Kraftwagen von Wladikaukas, der Pforte nördlich des Kaukasus, bis nach Tiflis am südlichen Fuße, eine Strecke, die der von Luzern bis Lugano gleich kommen würde. Statt dessen muß nun die Eisenbahn den gewaltigen Umweg über Baku am Kaspischen Meer und Petrowsk nehmen, eine Fahrt, die etwa zwei Tage und zwei Nächte braucht.

(Fortsetzung auf S. 4.)