

Die Heimkehr aus Sibirien.

Die kurländische Freie Marie v. Bollerfjam ist eine eigenartige, tapfere Frau, so wie sie dort gedeiht, wo die Kultur hart an die Unkultur des Russentums grenzt. Sie hat Tausende von kriegsgefangenen Russen nach Rußland heimgebracht, größer aber waren die Heldentaten, in denen sie tausende armer Oesterreicher aus der sibirischen Hölle nach Oesterreich zurückgebracht hat. Alice Schalek hat hieron neulich in der Wiener „Freien Presse“ erzählt. Wenn man diese Schilderungen der Heimkehr liest, so hat man eine furchtbare Odyssee vor sich.

Die „Sibirier“ kamen draußen in Stammersdorf an, täglich ihrer hundert und mehr; in geschlossenen Trupps oder einzeln, jeder der einzige seiner Gruppe mit der zusammen er aus seinem sibirischen Lager flüchtete. Es ist die Auslese an Kraft, Gesundheit und Wille von tausenden kühnen Abenteurern, die hier durchkommt, denn die meisten, ungefähr elf aus jedem Dutzend, sind unterwegs liegen geblieben. Und wie furchtbar sehen diese Stämmen aus, die wirklich das gelobte Land der Heimat erreichen: hager, gebräunt, voll tiefer Runen in den vom Leid steilartig geschnittenen Gesichtern. Bis hierher hat sie die Sehnsucht aufrechterhalten — aber was nun?

Ansprachen, feierliche Empfänge, fliegende Fahnen — all das gibt's genug. Auch sogar eine Mahlzeit aus Kartoffeln und Suppe. Aber dann läßt man sie gehen, allein...

Einer will seine Eltern suchen, von denen er seit drei Jahren nichts mehr gehört. Einer erfährt eben, daß sein Vater im Sterben liegt. Einer weiß überhaupt nicht, wohin sich wenden.

Tragischeres gibt's überhaupt nicht, als diese Rückkehr in die zerstörte Heimat. Die Gefangenen haben noch Disziplin, sie stehen stramm und sind bereit, der Autorität zu gehorchen. Und mehr als alles Erlebene unterwegs erschüttert es sie, daß es hier keine mehr gibt!

Es sind nicht sogenannte Transporte, nicht von unseren Behörden heimgeschickte Leute. Erst von Lemberg an führen sie zusammen in der Obhut unserer Verwaltung, bis dahin kam jeder auf eigene Faust, jeder ein Odysseus für sich selbst. Ihre Erinnerung reicht aber nur bis zur Ankunft der Roten Armee in Sibirien, der damals so heiß ersehnten, die ihnen die Rettung öffnete. Was vor dieser Zeit geschah, als Kollatsch sie noch in ihren Lagern zurückhielt, erscheint ihnen jetzt bereits als vollkommen bedeutungslos, ihre Zeitrechnung beginnt erst vom Januar 1920. Denn nun stürzten sie sich auf die Züge, die nach Westen führten, in ähnlicher Art wie unsere Armee nach dem Zusammenbruch. Personenzüge gab es nicht, nur Lasttransporte, an denen sie sich festklammerten. Lokomotiven, Dächer, Buffer waren manchmal wie Trauben von Menschen befängt, die gelegentlich auch abstürzten und unter den Rädern zerquetscht wurden. Doch da es eine andere Art des Fortkommens nicht gab, so schreckte es keinen ab. Man fuhr mit, wie weit der Zug eben ging, bei 40 Grad Kälte ohne Mantel, in der Sommerhitze mit vollem Gepäck. Im Winter froren unzähligen Leuten Hände und Füße ab; es war, mußten zurückbleiben, ebenso wie die vom Typhus ereilten. Wo? Wie? Nur Fragezeichen gibt es, keine Antwort. „Freiheit ist Selbstmord!“ ruft einer der Heimkehrer laut in die Erzählung eines anderen hinein und daß nicht alle voll schmerzvoller Erinnerung. Von der Freiheit, wie Rußland sie meint, haben sie nach ihrem furchtbaren Anschauungsunterricht mehr als genug.

Bleb ein Zug stehen, so kletterte man herab und suchte einen anderen, der weiter fuhr. Auf Kohlen, Brettern, Säcken kauerte man in offener Luft, schmutzüberkrustet, halb verhungert. Nur Brot — das Pfund um 1400 Rubel (kostete es nur 1000 Rubel, so war es auch Stroh) — und gelochtes Wasser gab es, aus welchem man nur dann Tee bereiten konnte, wenn man welchen von Sibirien mitgebracht hatte. Je weiter nach Westen man nämlich

kam, desto unerschwinglicher wurden die Preise, so daß man sogar die Reste der mitgeführten Besitztümer verkaufen und von dem Gewinn eine Zeitlang leben konnte. An einer Schachtel Zündhölzer, die man in Sibirien für drei Rubel gekauft hatte, konnte man 70 verdienen, 1000 an einem Pfund Salz und 3000 an einem Pfund Tee. Getragene Schuhe brachten 5000 ein, und die 20.000, die einen der Offiziere die Heimreise kostete, zog er aus dem Verkauf von zwei Garnituren bereits zwei Jahre lang getragener Wäsche und je vier Bett- und Tischdecken, die er sich als Reisegeld mitgenommen. Jeder Bahnhof war ein Bazar, wo fleißig gehandelt wurde, denn die Einwohner reisten ja nicht selbst. Zwar sah man ab und zu auf den Lokomotiven und Buffern ein Weib mit einem Sack Mehl, das zu ergattern sie tausend Werst weit gefahren, im allgemeinen aber stoch jeder Verfechter. „Kommunismus ist Zerstörung“, sagt einer der Männer, und wieder nickt alle dazu. Angestrichen sind sie nicht von der neuen Weltanschauung — wo sie in Rußland eine Maschine, einen Lastwagen gesehen, war er demoliert, keine Fabrik sahen sie im Gang, keine Werkstatt im Betrieb, alles war zerbrochen, vernichtet, zerborsten.

Schauerlich klingen diese Schilderungen aus einer fremd gewordenen Welt, die das Glück der übrigen Erde begründen will. Doch jeder dieser Augenzeugen berichtet nur, was er auf der Strecke gesehen, teils, rechts oder links, blickten nur wenige. Geheimnisvoll blieb ihnen der Bolschewismus und so sehr sie seine Wirkungen am eigenen Leib verspürten, sie alle betonten, von seiner Idee nichts erfasst zu haben. Staunend haben sie erfahren, daß diejenigen unter den russischen Aposteln, die gegen den Besitz anrathen, nun selbst reich sind, daß die Armen, denen zu helfen sie ausgingen, nun noch ärmer sind als je zuvor, daß die Tyrannen, von der es das Land zu befreien galt, nun doppelt so schwer auf ihm lasten.

So führen sie blind und taub durch ein rätselvolles Land nach Westen. Immer schnurgerade auf demselben Schienenstrang, wochenlang, monatelang. War man am Verhungern, so sprang man ab und ging in irgend ein Dorf auf Arbeit. Dann fuhr man wieder ein Stück. Die ursprünglichen Gefährten verlor man, aber die Überlebenden jeder Gruppe sammelten sich immer wieder zu einer neuen, um abermals dezimiert zu werden. In Kiew waren auf einmal 1700 Mann beisammen, lauter Überlebende.

Doch wie nun weiter von hier? Hatte bis hierher die Unordnung des Bolschewismus geholfen — Unordnung sei ein viel zu mildes Wort, meint einer der Leute — so hemmte sie nun die Ordnung des Krieges und an diesem Widerstand scheiterte all ihre Männerenergie. Und nun half ihnen eine Frau weiter, ein Mädchen, eine moderne Jungfrau von Orleans, die sich an ihre Spitze stellte und sie bis nach Wien brachte, mitten durch Krieg, Tod und Verwüstung.

Man muß von Marie v. Bollerfjam, dieser kurländischen Freie aus edelstem Geschlecht, dies alles selbst erzählt bekommen. Vier Schwestern waren es, während des Krieges „selbstverständlich“ alle beim Roten Kreuz, stets von tiefer Liebe und Hilfsbereitschaft für österröische Kriegsgefangene erfüllt. Die älteste verlor in einer beschossenen Festung ein Bein, nun sind noch drei Schwestern am Werk, drei, die es sich zur Aufgabe gestellt haben, uns unsere Väter, Söhne und Brüder wiederzubringen, ganz aus freiem Antrieb, ohne irgend jemandes Auftrag, ohne Mittel aus irgend einem öffentlichen Fonds.

Im Oktober 1919 brachte Marie v. Bollerfjam ihren ersten Gefangenentransport nach Wien und bemühte sich, hier eine Summe für ihre weitere Tätigkeit aufzutreiben, es gelang ihr aber nicht. Sie brachte dann kriegsgefangene Russen von Wien nach Hauie, damit die russische Regierung Vertrauen zu ihr fassen, und sie bekam auch von ihr die Vollmacht zum Abtransport von 1000 Oesterreichern — alles war fertig. Doch es war ja zu spät. Die Polen

fielen und die Russen mußten Kiew räumen. Und da sie von den Polen neue Verzögerungen fürchteten und da außerdem das Lager schon fünf Tage gehungert hatte — schließlich kostete man Gras — machte sie sich rasch entschlossen am 7. Mai zu Fuß auf den Weg und marschierte fast sechs Tage lang an der Spitze von tausend Mann, die ihr folgten wie Lämmer ihrer guten Hirtin. Sie ging den polnischen Truppen entgegen, sie setzte es bei ihnen durch, daß sie ihr den Weg freigaben, sie wachte ihre Leute durch zwei Fronten zu bringen, und sie erreichte wirklich mit ihrem Haufen von sehnächtigen Bettlern Schitomir, von wo die Eisenbahn sie nach und nach mitnahm, nach Polen hinein, das ihnen als Paradies auf Erden, als Inbegriff der Ordnung und der Kultur erschien, nachdem ein gütiges Schicksal es ihnen vergönnt hatte, Rußlands Staub von den Füßen zu schütteln. In der ersten polnischen Etappe, im ersten wirklichen Krankenhaus ließ Schwester Marie ihre Kranken zurück, die bis dahin mitgeschleppt worden waren — denn unter der Führung dieser edlen Frau hatte rasch alle „Selbstsucht der Freiheit“ sich in den früheren Gemeinsinn der ehemaligen Weltanschauung zurückverwandelt. Ihr allein verdanken hunderte von Oesterreichern ihre Rettung und ihre Heimkehr.

Vereinigte Staaten

Washington. Während der ersten sechs Monate seit Inkrafttreten des Prohibitionsamendments sind nach dem Jahresbericht des Prohibitionskommissärs Kramer mehr als 50.000 Verhaftungen vollzogen worden. Der Bericht wird bald veröffentlicht werden. Kramer stützt seine Schätzung auf Berichte von Prohibitionsagenten aus allen Teilen des Landes. Genaue Zahlen stehen dem Prohibitionsamte nicht zur Verfügung, da nur die Berichte der Bundesagenten vorliegen, während viele Personen als Uebertreter der Prohibitionsbestimmungen von örtlichen Polizeibeamten verhaftet wurden, die nicht an Kramer berichteten.

Die fünf deutschen Kriegsschiffe, die im Friedensvertrag den Vereinigten Staaten als Beutegut zugewiesen wurden, fuhrten am 13. Juli von West ab und sollen am 3. August in New York eintreffen. Der 22.000 Tonnen große Zerstörer „Danzig“ fährt unter eigenem Dampf, aber der Panzerkreuzer „Frankfurt“ und drei Zerstörer sind im Schlepp des Transportschiffs „Hancock“ und drei amerikanischen Minenleger. Diese vier Schiffe sind nämlich nicht mehr imstande, sich durch eigene Kraft zu bewegen, da die Maschinen der „Frankfurt“ unrepairbar beschädigt wurden, während die Zerstörer zu den Schmin gehörten, die bei Scapa Flow versenkt wurden. Nach einer Klausel des Friedensvertrages müssen die deutschen Schiffe innerhalb eines Jahres nach ihrer Ankunft in die Heimat zurückgeführt werden.

Die in New York tagende Konvention der National League of Masonic Clubs hat einstimmig Protest erhoben gegen die von der ungarischen Regierung verurteilte Unterdrückung des Vogenweins. Die betreffende Resolution bezeichnet die Maßnahme als drösig und ungeziemend und unwürdig eines freien Volkes, sowie gegen die brüderliche Liebe gerichtet, die der Hoffnungsstern aller zivilisierten Nationen nach beendeten Weltkrieg war. In gleichem Sinne wie diese Resolution sprach sich auch Rabbinder Dr. Silbermann in einer in Carnegie Hall abgehaltenen Massenversammlung der Freimaurer aus. Andere Redner erklärten, daß das Freimaurertum der Vereinigten Staaten im letzten Jahre um 90.000 bis 200.000 Mitglieder angewachsen sei und eine Mitgliedschaft von etwa 2.250.000 erreichte habe.

William Brigley, Jr., hat eine drahtlose Telefonverbindung von 3000 Meilen Länge zwischen Chicago und den Catalina Inseln eingerichtet. Das Telefon wurde gestern zum ersten Male in Ge-

brauch genommen. Der Bericht ist ein vollständiger Erfolg. Die Stimmen waren an den Enden der „Line“ ebenso deutlich hörbar wie bei einem gewöhnlichen Ferngespräch über ein Telefon.

Wie vor einigen Tagen bekannt gegeben wurde, hat Präsident Wilson die Völkerbund-Assembly zum 15. November nach Genf einberufen. Da die Verhandlungen dieses „Völkerbundes“ von denjenigen Gewaltigen beherrscht werden wie die Konferenzen in San Remo und Spa, so läßt sich mit ziemlicher Gewißheit voraussehen, was dabei herauskommt.

Inseriert im
St. Peters Bote!

CAMPION
COLLEGE
REGINA

UNDER THE JESUIT FATHERS

Re-opens
Wednesday, Sept. 8.For further particulars apply to
THE RECTOR.

St. Joseph's Privat- und Pensionatsschule

unter der Leitung der Karmeliterinnen von Stockholm, Sask.

Jünglinge sowohl als junge Mädchen die sich der Schwesterngenossenschaft anschließen wollen, sind freundlichst gebeten, ihre Gesuche um Aufnahme zu richten an

SISTER SUPERIOR, Carmelite Sisters,
St. Joseph's Convent,
STOCKHOLM, SASK.GRAY
DORT

The Quality Goes Clear Through

Satisfaction

You will like your Gray-Dort for its eagerness to do things your way—for its power—flexibility—simplicity.

You will like it for its reasonable first and after cost—good appearance, thorough comfort and reliable performance—for the full value it delivers.

Own a Gray-Dort and cut down unproductive time—keep healthy—bright—lively—efficient—the times demand your best.

Your inspection of a Gray-Dort is requested—make it to-day.

Some of the Outstanding Features of the 1920 Gray Dort:
A 12 gal. gasoline tank at rear with Stewart Vacuum feed; Emergency brake, operated by hand lever; new style carburetor; Pantastote top with plate glass window in rear curtain; side curtains open with doorsCall and see us or phone
Garage 17 Residence 70

KELLY BROS., HUMBOLDT.

Agents For Dominion Life Insurance

PACIFIC
COAST

Canadian National Railways

EASTERN
CANADA

"THE NATIONAL WAY"

YOUR SUMMER VACATION

WHETHER IT BE TO THE PACIFIC COAST OR EASTERN CANADA, TRAVEL CANADIAN NATIONAL THE RAILWAY THAT GIVES JUST THAT EXCELLENCE OF SERVICE WHICH THE MOST FASTIDIOUS TRAVELLER OF THIS COUNTRY DEMANDS. NOTHING MATERIAL THAT MAKES FOR COMFORT AND ENJOYMENT OF A TRANSCONTINENTAL JOURNEY IS LACKING.

PACIFIC COAST

FIRST CLASS Round Trip Tickets to
VANCOUVER, VICTORIA, SEATTLE, TACOMA,
PORTLAND, SAN FRANCISCO, LOS ANGELES.ON SALE DAILY
Up to SEPT. 30. Return Limit OCT. 31, 1920
See JASPER and MT. ROBSON
En Route—Daily Trains

EASTERN CANADA

All Rail and Lake and Rail to
TORONTO, HAMILTON, OTTAWA, MONTREAL, QUEBEC, ST. JOHN and HALIFAX.Boat Trains, six days a week from Winnipeg, connect with Steamers at Port Arthur & Duluth
CHOICE OF ROUTES EAST. Daily Trains via
Cochrane; Mon., Wed., Friday via Port Arthur

YOUR TRIP EAST. Have your travel plans include a few days at the Grand Beach Resort Hotel, on Lake Winnipeg, or Minaki "Inn", the beautiful Resort Hotel, 115 miles east of Winnipeg, or at the "Port Arthur" Hotel, at Port Arthur, Ont.

For full information as to Stop-overs, Train Service, Fares from this District, apply Local Agent or write:
PASSENGER TRAFFIC DEPARTMENT, Winnipeg, Man.

CANADIAN NATIONAL RAILWAYS