

St. Peters Bote

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

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

Beim Anzeigegabe wende man sich an die Redaktion.

Anzeigen, Korrespondenzen usw., sollen spätestens am Montag ein-
treffen. Adresse: St. Peters Bote, Münster, Sask., Canada.

1927 Kirchenkalender 1927

August	September	Oktober
1. M. Petrus Kettenreiter	1. D. Mariä Verk.	1. S. Remigius, B.
2. D. Mariä, v. d. Kgl.	2. P. Stephan, König	2. S. Engelgarden
3. M. Walter, Abt	3. S. Augustin, B.	3. M. Cyprianus, B.
4. D. Dominikus, Oden	4. S. Rufinus, B.	4. S. Augustin, B.
5. P. Maria Schmeidler	5. M. Laurentius, Jun., B.	5. M. Augustin, B.
6. S. Mariä Königin Christi	6. D. Magnus, Abt	6. D. Bruno, Oden
7. S. Kajetan, Oden	7. M. Regina, J. M.	7. P. Juliana, J. M.
8. M. Kasian, M.	8. D. Maria Geburt	8. S. Brigitte, Königin
9. D. Romanus, M.	9. P. Kolumban, B.	9. S. Dionysius, B. M.
10. M. Laurentius, M.	10. S. Paulus, J.	10. M. Paulinus, B.
11. D. Petrus, J. M.	11. S. Hyacinth, M.	11. D. Franz Borgia, B.
12. P. Clara, J.	12. M. Maria Namen	12. M. Hypprian, B. M.
13. S. Joh. Berchmans, B. M.	13. D. Norbarga, J.	13. D. Eduard, Kgl.
14. S. Eusebius, B.	14. S. Schmerzen Mariä	14. S. Cerecia, J.
15. M. Mariä Himmelfahrt	15. P. Hypprian, B. M.	15. S. Gallus, Abt
16. D. Joachim, Vater Mariä	16. S. Lambert, B.	16. S. Hedwig, Königin
17. S. Charlyus, M.	17. S. Thomas v. Vill., B.	17. D. Lukas, Evang.
18. S. Bernabäus, B.	18. M. Januarius, B. M.	18. P. Petrus v. Alc., B.
19. S. Sebastian, B.	19. M. Mathias, Ap. Quat.	19. D. Joh. Cantius, B.
20. S. Franziska v. Ch. Wwe.	20. D. Mauritius, M.	20. S. Hilarius, Abt
21. M. Timotheus, M.	21. S. Thekla, J. Quat.	21. S. Cordula, J. M.
22. D. Philip Ben., B.	22. S. Rupert, B. Quat.	22. S. Theodor, M.
23. M. Bartholomäus, Ap.	23. S. Kleophas, Jünger	23. D. Simeon, B.
24. D. Ludwig, Kgl.	24. M. Juliana, J. M.	24. M. Rufinus, B.
25. P. Zenobius, M.	25. M. Wendeslaus, Kgl. M.	25. S. Sabina, J. M.
26. S. Joseph Cal. Oden	26. D. Michael, Erzengel	26. P. Simon & Judas, Ap.
27. S. Augustin, B. Kgl.	27. D. Hieronymus, Kgl.	27. S. Lucius, M.
28. M. Johannes, Enthaupt.		28. S. Königsst. Christi
29. D. Kol v. Lima, J.		29. M. Lucia, J. M. B. M.
30. M. Raymondus, B.		

Gebotene Feiertage.

Zeit der Bekehrung des Herrn, Neujahr, Samstag 1. Januar.
Zeit der St. Drei Könige, Donnerstag 6. Januar.
Zeit der Himmelfahrt Christi, Donnerstag 26. Mai.
Zeit Allerheiligen, Dienstag 1. November.
Zeit der Unbefl. Empfängnis Mariä, Donnerstag 8. Dezember.
Weihnachtsfest, Sonntag 25. Dezember.

Gebotene Fasttage.

Quatemberstage: 9. 11. 13. März.
9. 11. 13. Juni.
21. 23. 24. September.
14. 16. 17. Dezember.
40 tägige Fasten: 2. März bis 17. April.
Bügel von Fasten, 1. Juni.
Bügel von Weihnachten, 24. Dezember.
Bügel von Mariä Himmelfahrt, 11. August.
Bügel von Allerheiligen, 31. Oktober.

Dr. Eckner über den Transatlantik-Luftverkehr

(Fortsetzung von Seite 1.)

nicht zu der einheitlichen Auffassung Anlaß geben, als ob nun das Flugzeug allein fernerhin das Luftverkehrsmittel sei. Ich glaube, daß auch das Luftschiff noch wie vor seine Bedeutung behalten und vor allen Dingen im Transatlantikverkehr eine große Rolle spielen wird. Es darf nun einmal nicht übersehen werden, daß das Luftschiff gerade bei Ausfahrten über lange Strecken zu nicht einmal den Passagieren ein ganz anderes Maß an Komfort und Bequemlichkeiten bieten kann, als dies auf dem Flugzeug der Fall ist. Mit seinem großen Aktionsradius, seinen technischen Hilfsmitteln und vor allen Dingen mit seinen starken Maschinen, die während des Fluges gewartet werden können, gewährt es es zudem eine weitläufigere Betriebssicherheit. Der wichtigste Faktor dürfte aber die Tatsache sein, daß das Luftschiff dem Flugzeug an Wirtschaftlichkeit weit überlegen ist, weil es neben dem zu unterhaltenen Vorrat an Brennstoffen noch eine große Anzahl von Passagieren und vor allen Dingen erhebliche Mengen Post und Fracht befördern kann. Dazu kommt, daß es in der Zukunft möglich sein wird, gewisse Gefahrenmomente beim Luftschiff immer mehr auszugleichen.

Der jetzt in Bau befindliche neue Zepellinfreiger „L. 3. 127“ wird bekanntlich zum Antrieb seiner Motoren an Stelle des herkömmlichen Benzins ein Brenngas verwendet, das neben sonstigen Vorteilen auch den Vorzug hat, daß es nur schwer entzündlich ist. Weiter habe ich bei meinem kürzlichen Aufenthalt in Amerika absolut zuverlässig er-

fahren, daß das Seltungsgas, das gewöhnlich im Gegensatz zu dem von uns verwandten Wasserstoffgas nicht explosiv ist, entgegen der bisherigen Annahme noch in ungeheuren, für jeden Luftschiffverkehr bei weitem ausreichenden Mengen vorhanden ist. Die Mindestabgabe des Seltungsgases in Amerika beläuft sich auf 100 Millionen Kubikmeter.

Wir wollen mit „L. 3. 127“ der Welt zeigen, welche Leistung ein Luftschiff vollbringen kann. Die Vorarbeiten für die Montage, die zunächst beginnen werden, hatten sich etwas verzögert, weil wir das Eintreffen einer neuen Regierung von Duraluminium abwarten mußten, die eine um 20% höhere Bruchfestigkeit aufweist als das bisher verwandte Material. Außerdem mußten wir uns hinsichtlich des Baues der Trag- und Brennstoffgaszellen nach den Verbesserungen richten, die jetzt an dem neuen Brennstoffgas von der U. S. Farbenindustrie vorgenommen worden sind. Das Schiff wird im Frühjahr 1928 fertig sein und soll dann ausgedehnte Versuchsfahrten unternehmen, soll Propaganda für den Luftschiffverkehr machen und die Leistungsfähigkeit der Zepellinfreiger beweisen. Wir werden den Atlantik auf mehreren Routen zwischen Deutschland und Nordamerika wiederholt in beiden Richtungen überfliegen. Für die Landungen dürfen wir mir bereits die große Luftschiffhalle in Lakehurst zur Verfügung gestellt werden. Für die Atlantikflüge nach Südamerika ist wesentliche Vorbedingung die Schaffung einer Halle und eines Ankerplatzes in Argentinien, wozu ich mich Ende dieses Monats begeben, um

dort über alle diese Fragen zu ver-

handeln. Der „L. 3. 127“ soll dann be-
kanntlich von einer spanischen Ge-
sellschaft für den Verkehr zwischen
Sevilla und Buenos Aires gechartert
werden. Wir haben den Vertrag
aber so abgeändert, daß in jedem
Jahr das Schiff drei Monate in un-
serer Verfügung steht, damit wir be-
sondere wissenschaftliche Expeditionen
mit dem „L. 3. 127“ durchführen
können. Möglicherweise werden hin-
sichtlich dieser Fahrten von der Reichs-
regierung im Zusammenhang mit
der uns verprochenen finanziellen
Unterstützung für die Fortschaffung
des Schiffes noch gewisse Bedingun-
gen gestellt.

Nach der zukünftigen Pläne des
Luftschiffbaus Zepellinfreiger mit diesem
neuen Antriebsmittel, ich jedenfalls
das eine sagen, an einen Nordpol-
flug denken wir nicht und haben ihn
auch nicht beabsichtigt. Wir haben
vielmehr die Absicht, einen Flug rund
um die Welt zu unternehmen, der
selbst unter Berücksichtigung möglicher
Winde und Witterungsverhältnisse
nach meiner Ansicht mit dem „L. 3.
127“ in 300 Stunden, also in 12½
Tagen, durchgeführt werden kann.
Voraussetzung dafür wäre die Schaf-
fung von Stützpunkten, doch glaube
ich, daß wir mit einem Ankerplatz
auf russischem Gebiet in der Nähe
des Stillen Ozeans und einem zwei-
ten auf der anderen Seite der Pa-
zifische auf kanadischem oder ameri-
kanischem Gebiet auskommen und al-
lenfalls noch Lakehurst als Stütz-
punkt benötigen werden. Als wir mit
„L. 3. 127“ nach Zurücklegung von
8000 Kilometern landen, hätten wir
noch 6½ Tonnen Benzin, hätten er-
also noch 2000 Kilometer fliegen un-
ternehmlich bis Vancouver kommen kön-

nen. Der „L. 3. 127“ wird einen
Aktionsradius von 14.000 Kilome-
tern erhalten, könnte also den Flug
um die Welt, der nach meiner An-
sicht in östlicher Richtung angetre-
ten werden müßte, ohne weiteres in drei
bis vier Etappen durchführen. Über
die Anlage dieser Stützpunkte und
die Beschaffung von Brennstofflagern
werden wir mit den Regierungen der
in Frage kommenden Länder verhan-
deln, wenn es so weit ist.

In der großen Werftshalle in Trie-
denhafen hat man zunächst einen
Probeteil für den neuen Luftschiff-
körper montiert. Die zwei Haupt-
und zwei Zwischenringe aus denen
dieser Teil besteht, reichen beinahe
vom Dach bis zum Boden der Hal-
le und geben auch an den Seiten nur
wenig Spielraum. Mit seinen 105-
000 Kubikmetern wird der „L. 3.
127“ noch gerade in die große Werft-
halle hineingepaßt. Mit Rücksicht auf
dies für den Luftschiffkörper im-
merhin nicht ungefährliche Knappheit
des Spielraums in der Halle besteht
die Absicht, während der Versuchs-
fahrten das Schiff nur bei ganz
stillestem Wetter aus der Halle heraus-
zu und wieder hineinzubringen, es da-
gegen bei schwierigen Witterungsver-
hältnissen am Ankerplatz zu veran-
kern.

Von den Konstruktionsänderungen
läßt sich entsprechend dem Probeteil
bereits feststellen, daß unter den
Tragastellen eine weite, etwa ein
Drittel so große Lücke für das neue
Brenngas eingelegt ist. Zudem wird
das neue Luftschiff außer dem im
Hiel laufenden Laufgang noch un-
gefähr in der Längsachse des Schiffes
körper einen zweiten Laufgang er-
halten, der in erster Linie die Kon-
trolle der Gaszellen ermöglichen soll.

Die deutsche Kolonie bei Winnipeg vom englischen Standpunkt

In der Winnipeg „Tribune“ vom
20. August dieses Jahres finden wir
folgendes Stimmungsbild von einem
Blickende auf der Deutschen Kolonie
in der Nähe von Winnipeg.

Im Schweiße ihres Angesichts ar-
beiten auf der Bonnet Farm unter an-
dern etwa 20 junge Neu-Canadier,
um die 3000 Acker große Farm bei
Little Britain unter ihre Botmäßigkeit
zu bringen, u. im fernen Deutsch-
land, im Schwarzwald, wartet eine
gleich große Anzahl junger Mädchen
auf das Schicksal, das sie nach Ca-
nada rufen soll, um sich hier mit den
jungen Farmern ihre Leben zu ver-
binden.

Die Männer sind Mitglieder der
fogenannten Dr. Schneider-Kolonie,
18 Meilen nördlich von Winnipeg.
In etwa 4 Monaten haben diese Ko-
lonisten ungefähr 1100 Acker der
Bonnet Farm unter Kultur gebracht
und das in einem Frühjahr, das als
eines der schlechtesten seit langen Jah-
ren bekannt ist. Der Ernte reifen
entgegen 100 Acker Getreide, 120 A-
cker Gerste, 40 Acker Hafer, 20 A-
cker Kartoffeln, 50 Acker Mais, 100
Acker Sommerroggen. Daneben lie-
gen 200 Acker Schwarzwald und
200 Acker Reutland.

Die Kolonie umfasst 90 Seelen un-
ter Leitung eines jungen Rechtsan-
waltes, Dr. Kris Schneider, aus
Freiburg in Preußen (Deutschland).
Im Verein mit seiner Frau, die ih-
ren Doktorgrad in der Medizin an
der Freiburger Universität erwarb,
führt er diese Kolonie, ungefähr 60
Männer sind unter diesen 90 Per-
sonen, meist noch nicht verheiratet,
die ihre Bräute in der Heimat lie-
ßen, als sie im März die Reise nach
Canada antraten. Der älteste der
Kolonisten zählt ungefähr 32 Jahre.
Die verheirateten Leute haben ihre
eigenen Wohnungen, teils im oberen
Stoß des Gemeinschaftshauses, teils
in den Gebäuden, die sich auf der
Farm befanden und die nach und
nach wohnlich hergerichtet wurden.

Bei einer Besichtigung der Farm
an einem der letzten Tage der vor-
igen Woche fand Herr E. D. N. Berger,
Manager der Canada Colonization
Association, und Herr G. V. Parker,
Inspektor derselben Association, die
ganze Kolonie ansä bei der Arbeit.
Ein Riesenbagger, der größte
seiner Art hier im Westen Canadas,
zog den starken Brechpflug durch
bis zu 4 Zoll dick, durchwühlte hin-
ter sich loffend. Auf einem Feld
daneben pflügten 2 Benzin-Tracto-
ren. Infolge einer kleinen Scharie
kam der eine derselben zum Still-
stand. Herr Parker selbst, ein prak-
tisch erfahrener Landwirt, entledigte

sich seines Rodes und in einigen Au-
genblicken war der Schaden gehoben.
Sämtliche 6 Tractoren waren in vol-
ler Tätigkeit. Unmittelbar hinter
einem Bagger zog einer derselben
den Pflug und warf die Stoppeln
in einer Furche nach der andern um,
jedoch dem Unkraut jegliche Mög-
lichkeit an ein weiteres Wachstum in
diesem Herbst unmöglich gemacht
ist.

Einer zeitweiligen Ruhe erfreute
sich nur ein Stumpensieher, der in
der Werkstätte auf der Kolonie selbst
fabriziert und nach seinem Erfinder
„Kleiner Sittich“ genannt, dazu
benutzt wird, die Baumstämme und
starken Wurzeln aus dem Boden zu
ziehen.

40 Kühe werden zur Zeit gemol-
ken und die Milch durch mehrere
Siebe in die Kammern gefüllt. Mit
Stolz zeigte man uns einen unge-
bauten Stall, in welchem 2 Meilen
Kühe sich gegenüber standen. Eine
Anzahl roter Schweine, erst ein-
ige Tage alt, wurden ebenfalls be-
sichtigt. 50 fette Schweine waren
im Anfange der Woche von der Farm
verkauft worden.

In einem geräumigen Speiseaal
stehen lange Tische mit einfachen Hän-
den an den Wänden entlang. Hier
werden die gemeinsamen Mahlzeiten
eingenommen. In der anstoßenden
Küche sind eine Anzahl dristler Mäd-
chen mit der Herrichtung der Abend-
mahlzeit beschäftigt. Zwei derselben
haben gerade zwei Körbe mit Salat
aus dem Allergarten heringe-
bracht.

Die neuen Kolonisten halten fest
an ihrer Landsitte für die Mahl-
zeiten. Morgens um 4 Uhr stehen
sie auf, nehmen um 4:30 Uhr einen
sogenannten Jambik, um 9 Uhr Früh-
stück, um 12 Uhr Mittagessen, Kaffee
um 4 Uhr u. Abends um 7 Uhr.
Frühstück und Nachmittags-Kaffee
werden den Männern auf das Feld
gebracht.

Der gemeinsame Speiseaal dient
vorläufig auch als Raum für den
Gottesdienst. Am oberen Ende des
Saales hängt ein kunstvolles Krusi-
fir, Radialbildung eines Werkes von
Hienensneider, und 2 Bilder, Ro-
dian der Apostel von Grünevald.
Daneben steht Vater C. A. Mierdorf,
C. M. A., von dem Volksverein
Deutsch-Kanadischer Katholiken, hält
hier alle Sonntage den Gottesdienst.

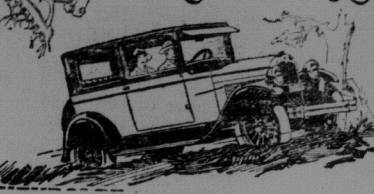
Die Kolonie verzehrt jede Woche
durchschnittlich 100 Lasten Brot zu 4
Pfund, halb Roggen und halb Wei-
zen. Geringfügig werden dieselben im
kleinen, aus Lehm und Ziegel-
steinen gebauten Backofen hinter der
Küche, der 35 Laibe auf einmal
backt. Im Ofen wird das Feuer ge-

for Economical Transportation



CHEVROLET

Asks No Quarter



Chevrolet nimmt die Verhältnisse, wie sie sind, und über-
windet sie. Raube Wege lassen das Chevrolet unbewegt.
Sogar, wo es keine Wege gab, hat das Chevrolet sich noch
als Verkehrsmittel erwiesen. Die von früher hergestellten
Chevrolet-Körper sind ebenso stark als schön; und der Che-
vrolet-Motor ist ebenso ausdauernd, als er glattlaufend ist.
Das Chevrolet ist gebaut, um ihm Dauerhaftigkeit zu
geben.

Die Qualität, welche dem Chevrolet die niedrigsten Er-
haltungs- und Unterhaltungskosten in der Welt gewährt.
Und diese — die die höchstsaubere Qualität in der Ge-
schichte des Chevrolet ist jetzt zu haben zu neuen, niedrigeren
Preisen, den niedrigsten, zu denen das Chevrolet jemals in
Canada verkauft wurde.

Erlauben Sie Ihrem Chevrolet-Händler, daß er Ihnen
die Chevrolet-Leistungsfähigkeit zeigt.

Amazing Quality
in Chevrolet History

NEW LOW PRICES

Touring	645	Sedan	650
Roadster	645	Landau Sedan	915
Sport Roadster	720	Imperial Landau Sedan	955
Coupe	765	1-Ton Truck Chassis	615
Cabriolet	875	Roadster Delivery	645
Coach	750	Commercial Chassis	485

Prices at Factory, Oshawa, Ontario—Government Taxes Extra

KELLY BROTHERS
Sales and Service

HUMBOLDT, SASK.

PRODUCT OF GENERAL MOTORS OF CANADA, LIMITED

macht, und wenn die Hitze groß ge-
nug ist, werden die Kohlen herausge-
kehrt und das Brot eingeschoben.
Das geschieht dreimal an jedem Bad-
tage.

In der Kolonie spricht man
deutsch; jedoch dreimal in der Wo-
che erteilt Herr Dr. Schneider den
englischen Unterricht. 5 schulpflichti-
ge Kinder besuchen die nahegelegene
Schule in Votport. Im Sommer
geht die Kolonie fast jeden Tag zum
Red River, der ganz nahe vorbeif-
liegt, um sich hier in einem
Schwimmbad zu erfrischen. Fast alle
Mitglieder der Kolonie buldigen dem
Schwimmsport.

Der Erfolg der Kolonie liegt zum
großen Teile in ihrer Unabhängig-
keit. Eigene Schmiede, Zimmerleute
und andere Handwerker halten Wa-
rten und Geschäften in Stand.
Als wir auf der Farm waren, wur-
de uns ein Schraubenschlüssel für
den Dampftractor gezeigt, der ge-
rade in der Schmiede fertiggestellt
worden war.

Die traditionelle Vorliebe für Ge-
sang und Musik wird hier nicht ver-
gessen. Einmal in der Woche ist
Gesangstunde. Mit die erste Ernte
im fremden Lande eingebracht, dann
soll ein Erntedankfest gehalten wer-
den, bei dem Gesang und Musik das
Programm bilden werden. Als und
zu findet Samstags Abend ein Tanz
in der Halle statt.

Nationalismus und Königtum Christi

(Fortsetzung von Seite 1.)

ist, um wie viel mehr darf es un-
ser Ueberzeugung sein! H. W. For-
ster bekennet es offen, daß nur die
Universalkirche die Kraft hat, die
völlige Auflösung der Menschheit zu
verhindern. Ein anderer protestan-
tischer Gelehrter, Professor Baum-
gartner in Kiel, spricht sich nicht
mindest ungewissen aus: „Wir
Protestanten dürfen uns nicht verber-
gen, daß wir die Abwende der un-
tugendlichen Tendenzen auf dem Ge-
biet des religiösen Gemeinschafts-
wesens wesentlich der feierfestigten
Weltkirche verdanken.“

Die christliche Kraft dieser Welt-
kirche muß zu einer erneuernden Aus-
wirkung unter den Völkern gelan-

gen. Es fehlt nicht an geistlichen
Kirchlichen Direktiven noch an flamm-
richtungsgebenden Leitenden noch an
geschulten besonnenen Führern. In
unseren Händen liegt ein fertigge-
tes Schulsystem; unsere Presse ist
uns zu Diensten, Vereine jeder Art
bilden die Zentren katholischer Ge-
meinschaft.

Voran steht unser treuer Central-
Verein. Von jeder hat er sich auf
den Standpunkt des Weltkatholizismus
gestellt. Fremde ist ihm ein
starrer Nationalismus. Seine Ide-
ale sind katholisch. Ungebrochen
lobt ihm die besten Kräfte der katholischen
Welt aus. Zugewandten. Der St.

Water selbst sprach ihm das Lob aus:
„Während seines langen Lebens
von über 60 Jahren hat der katho-
liche Central-Verein zahlreiche Bewei-
se seiner Treue gegen den Staat
Bretz gegeben und hat sich große Ver-
dienste auf dem Gebiete der katho-
lischen sozialen Tätigkeit erworben. In-
dem er sich stets an der Spitze des
christlichen Vereinigungen zeigte und
sich zu jeder Zeit genau an die päp-
stlichen Erkläre über die katholische
Affektion und die Vorschriften des St.
Stabes hielt.“ So spricht nicht
über. Wir gehen deshalb nicht
irre, wenn wir in aller Treue seine
Hilfsbereitschaft folgen.

Aufschließen müssen von allen Be-
gen die heiligen Feuer der Noche
des nahen Völkerrückens. Mit Be-
kenntnis müssen wir die Grundfeste
des Friedens- und Königtumsgeistes
unseres ersten Rins vor aller
Welt erhalten lassen. In großartiger
monumentaler Weise hat er der
Völkern ein Spiegelbild vorgehalten,
was aus denen, die sich christlich nen-
nen, genormen ist, weil sie die Wur-
zel der individuellen Selbstsucht, die
sich im Völkerrücken ins Große über-
trägt, nicht überwinden und der Ge-
rechtigkeit und dem schon von Natur
innerwohnenden Wohlwollen gegen
andere keinen Raum gewährt haben.
In diesen Stufenstufen enthalten
tönen ewigen Grundgedanken müssen
wir rein erfassen und rückwärts aus
zu eigen machen! Und dann hin-
aus in alle Welt! Weg mit schwä-
chem, feigen Schweigen! Unverbrän-
nelt müssen wir an neuen Weltan-
stellungen arbeiten. Sollen wir das
Schönheit und Erhabenheit ent-
hüllt, so wird es wahrlich nicht an
Gefolge fehlen.

(Fortsetzung auf Seite 3.)