

Aus der Zeit der Gründung der Mariannhiller Missionsstation Mariazell.

---



## Maria, meine Mutter.

Erde' und Himmel strahlen wieder  
Mir dein engelgleiches Bild,  
Tausend Namen, tausend Lieber,  
Preisen dich, o Jungfrau, mild.  
Ja, dein Name gießt vor allen  
Trost und Lieb' in's Herz hinein.  
Ewig soll er widerhallen,  
O Maria, Mutter mein!

Könnt ich etwas Süß'res denken:  
Du willst meine Mutter sein?  
Du willst meine Pfade lenken,  
Läßest nirgends mich allein!  
Wo ist Treu' wie Muttertreue?  
Kann ein Name traurer sein?  
Täglich wächst die Lieb' auf's Neue,  
O Maria, Mutter mein!

Wenn Gefahren mich umtürmen,  
Hält mich Deine Mutterhand,  
Mag es toben, mag es stürmen,  
Deckt mich schützend Dein Gewand.  
An dem treuen Mutterherzen,  
Schlummr' ich sanft und sicher ein,  
Ruf in Freuden, ruf in Schmerzen:  
O Maria, Mutter mein!

## Aus der Zeit der Gründung der Mariannhiller Missionsstation Mariagezell.

Erinnerungen von Br. Servulus Düsch, C. M. M.

Es war im Jahre 1892. Am Fuße der Drauzenberge war von Mariannhill eine große Farm angekauft worden mit der Absicht, dort eine neue Missionsstation zu gründen. Diese sollte nunmehr besetzt werden. Das heilige Osterfest war schon nahe. Dieses fällt nun in Südafrika in die Winterzeit, eine für damalige Reiseverhältnisse äußerst ungünstige Zeit. Eisenbahnen gab es damals nämlich noch nicht und so mußte alles mit Ochsenfuhrwerken landauf landab befördert werden. Mit welchen Schwierigkeiten man dabei zu kämpfen hatte, speziell in der Winterzeit, kann nur der so recht begreifen, der selbst jahrelang solches Fuhrwerk geleitet hat. Während der monatelangen Reise nämlich müssen die Ochsen mit dem Futter vorliebnehmen, das sie auf den Ausspannplätzen auf der Weide finden. In der Winterzeit aber, in der es hier 6 Monate nicht regnet, ist das Gras schon überall dürr und trocken, von der Sonne ganz ausgebrannt und somit das Futter spärlich und schlecht. Trotzdem müssen die Ochsen Tag für Tag die großen Anstrengungen leisten. Außerdem setzt um diese Zeit auch eine ziemlich empfindliche Kälte ein, so daß das an warmes Klima gewohnte Küstenvieh sehr darunter leidet und daher auch nur schwer vorwärts kommen kann. Unter diesen Umständen war es natürlich gerade in der Winterzeit äußerst schwierig, Fuhrleute für eine solche Reise zu finden. Auch wir konnten keine aufreiben.

Ich war damals Feldschaffner in Mariannhill. Eines Tages nun wurde ich gefragt, ob ich denn nicht die „Reisekarawane“ führen wollte. Man machte mir natürlich den Mund etwas wässerig über die schöne Fahrt, damit ich leichter anbeißen sollte. Zuerst redete ich nun mit meinen schwarzen Fuhrleuten und frag sie, ob sie wohl Lust hätten, unter meiner Führung die weite Reise mitzumachen. Nach langem Hin- und Herreden erklärten sie sich einverstanden; sie wollten, wie sie sagten, ganz gerne auch einmal ein anderes Land sehen. So erklärte ich mich denn auch meinerseits bereit, die Karawane zu führen und ich erhielt auch gleich den Auftrag, noch vor Ostern mit 4 Wagen zu je 18 Ochsen nach unserer Station Lourdes zu fahren, um verschiedene Frachten dorthin zu befördern. Lourdes sollte der Sammelplatz sein; von dort aus sollte unsere „Bergnützungsreise“ angetreten werden.

Die Reise nach Lourdes ging nicht ohne allen Zwischenfall ab. Gegen Ende der ersten Woche kamen wir an den Unkomaziberg. Wir hatten da eine Steigung von 700 Metern zu überwinden. Zumeilen ging es ganz steil bergan. An einer recht steilen Stelle nun brach uns unglücklicherweise die Sperre an einem Wagen. Die Straße war dort aus dem Berge herausgegraben. Auf der einen Seite stieg der Berg steil in die Höhe, auf der anderen Seite ging es tief ins Tal hinab. Es bestand die größte Gefahr, daß unser Wagen mitsamt dem Gespann von 18 Ochsen den Berg hinunterrutschen würde. Doch da kam uns, ich muß schon sagen, ein glücklicher Unglücksfall zu Hilfe. Der Ochse nämlich, der auf der Bergseite des Weges zunächst am Wagen ging, stürzte zusammen und zog im Fallen den Wagen auf die Bergseite hinüber, so daß ein Abrutschen verhindert wurde. Dem Ochsen wurde allerdings ein Vorderbein zerquetscht. Auf seinen drei gesunden Beinen hinkte er noch mit bis zur Missionsstation Mariathal, wo er dann geschlachtet wurde. Die Station mußte uns dafür einen guten Ochsen bis zu unserer Rückkehr leihen. Bis Lourdes waren wir 14 Tage unterwegs und trafen dort gerade kurz vor dem hl. Osterfeste ein. Mit großer Freude feierten wir noch dieses Fest mit und ersuchten uns vom Auferstandenen Gnade und Segen für all die Nöthnisse, die uns auf unserer Weiterreise noch entgegenstehen würden.

Während der Charwoche hatten wir vollauf zu tun, unsere Wagen herzurichten. Es waren 4 große, schwere Ochsenwagen, jeder etwa 5 Meter lang und von 30 bis 40 Zentner Eigengewicht. Die Hinterräder an diesen schweren Wagen haben eine Höhe von 1,70 Meter und die Spurweite beträgt ebenfalls 1,70 Meter; letzteres ist deshalb, um bei den schlechten Wegverhältnissen den Wagen vor dem Umstürzen zu bewahren. Für jeden Wagen hatten wir ein Gespann von 18 Ochsen, so daß also unsere Karawane im ganzen 72 Ochsen umfaßte. Für so viele Futter mitzunehmen, ist — das sieht jeder ein — ein Ding der Unmöglichkeit, denn sonst hätte man ja gar keinen Platz mehr für die Fracht. Die Ochsen müssen sich mit dem Gras begnügen, das sie auf den Ausspannplätzen finden. Diese Fütterei ist auch mit ein Grund, warum man so viele Ochsen für einen einzigen Wagen braucht; die Tiere können bei dem mangelhaften Futter nicht soviel leisten. Für die notwendigen Weideplätze ist in der Weise gesorgt, daß jeder Farmer 5 Prozent seiner Farm den Fuhrleuten solcher Karawanen



überlassen muß und zwar muß es ein Platz sein, an dem auch Wasser zu finden ist. Auf jeder Farm kann man also ausspannen. Ein solcher Ausspannplatz ist gewöhnlich alle 10 Kilometer, die mit den Ochsen normalerweise in drei Stunden zurückgelegt werden.

Dreimal im Tage wird ausgepannt, so daß die Ochsen dreimal fressen und trinken können. Der Abendausspannplatz bildet zugleich das Ruhequartier für die Nacht.

Mancher Leser wird da vielleicht fragen, was wir denn alles auf unsere 4 Wagen verladen haben. Kurz gesagt, die ganze Erstlingseinrichtung für die neue Missionsstation wurde darauf verstaut. Eine Menge Bret-

solste. Außerdem hatten wir noch 5 schwarze Fuhrleute und 5 Ochsenbuben. Ein Schwarzer war uns noch beigegeben als Dolmetscher; unsere Reise führte nämlich in ein Gebiet, wo die Sehuto Sprache gesprochen wurde, deren wir nicht mächtig waren. Die Fuhrleute erhielten damals monatlich 20 Mark, die Ochsenbuben 6 bis 10 Mark. Dazu bekamen sie noch die Beföstigung, die dreimal täglich aus Maisbrei, der in Wasser gekocht wurde, bestand. Während der Reise war — wie es bei diesen Ochsenfuhrwerken immer der Fall ist — einer der Ochsenbuben der Koch. Daß man bei derartigen Mahlzeiten oft die Augen schließen muß, kann man sich leicht denken.



Unsere „Schweizer“ in St. Paul (Patres, Kleriker und Brüder).

ter wurde sodann auch mitgenommen, um an Ort und Stelle Tische und Stühle daraus herzustellen. Sorgfältig mußte erwogen werden, was man denn mitnehmen sollte; denn — wohlgemerkt — wir zogen an einen Ort, wo noch gar nichts hergerichtet und wo 20 Stunden im Umkreis nichts zu kaufen war; das nächste Ochsenfuhrwerk kam erst wieder in 6 Monaten auf die so weit entlegene Station. Jeder Wagen nahm ein Gewicht von 60 Zentnern auf, so daß wir im Ganzen 240 Zentner verladen konnten. Neben den 4 Wagen hatten wir dann auch noch einen kleinen Karren, auf dem der für die Missionsstation bestimmte Ofen mitgeführt wurde. Nachdem wir uns auch noch mit den nötigen Lebensmitteln, hauptsächlich Mehl, versehen hatten, war unsere „Karawane“ reisefertig.

Von Lourdes an begleitete unseren Zug Br. Romuald, der als Koch für die neue Station bestimmt war und Br. Firmus, der das Amt eines Feldschaffners übernehmen

sollte. Ein Kaffernjunge findet nämlich auch gar nichts Besonderes daran, in Ermangelung eines Kochlöffels, der unterwegs nicht selten verloren geht, den Brei mit einem Stück Holz umzurühren, das am Joch für die Ochsen befestigt ist und den ganzen Tag an diesen Tieren scheuert. Doch Hunger ist der beste Koch und nach des Tages Last und Hitze schmeckt auch der Brei ganz gut. Gleich nach dem hl. Osterfeste wollten wir abreisen. Zunächst galt es, die 72 Ochsen einzuspannen. Dieses Geschäft vollzieht sich schneller, als man denken möchte. Ein Ochsenjunge läuft auf die Weide, um die Tiere herbeizuholen. Einer der Fuhrleute stellt sich mit ausgebreiteten Armen der ansprengebenden Herde entgegen und bringt sie so zum Stehen. Ohne weiteres stellen sich dann die Ochsen in Reih und Glied, Kopf an Kopf nebeneinander auf. Bei jedem Tiere wird nun an den Hörnern ein Riemen befestigt und daran wird Stück für Stück zum Wagen hingeführt. Immer zwei Ochsen, die nebeneinander stehen,



bekommen nun ein Joch auf den Nacken gelegt, d. i. ein Stück Holz von etwa 15 Zentimeter Durchmesser, an dem in der Mitte die drei Meter lange Zugkette befestigt ist. Bei jedem Tiere geht vom Jochbalken links und rechts ein Stück Holz herab, die Jochschiene. Unter dem Halse des Tieres sind diese beiden Holzstücke mit einem Lederriemen verbunden, sodaß das Tier nicht herauschlüpfen kann. Jede Zugkette ist mit Hacken und Riemen versehen; so wird eine Kette in die andere eingehängt, sodaß schließlich zwischen den 18 Ochsen eine fortlaufende Kette bis zum Wagen hin läuft. An der Wagendeichsel ist auch ein Joch befestigt, das die zwei stärksten Tiere tragen. Die Verteilung der Tiere geschieht immer in der Weise, daß dem Wagen zunächst die stärksten und faulsten und langsamsten Ochsen gehen; weiter nach vornhin werden dann immer die schnelleren angereiht. Das vorderste Ochsenpaar wird von einem Jungen an zwei Riemen geführt. Ein Leitseil kennt man nicht. Der Fuhrmann selbst trägt ein lange Peitsche in der Hand. Dieselbe besteht in einem Bambusstock von etwa 4 Meter Länge, an dem ein ungefähr 4 Meter langer Riemen aus Rhinoceroshaut mit einem zwei Meter langen Vorhängen aus Rehlleder befestigt ist.

Es dauerte nicht lange, so waren unsere 4 Gespanne hintereinander aufgestellt. Nun konnte die Abfahrt beginnen. Zunächst werden die Tiere so angeordnet, daß die Zugkette in der Mitte ganz straff ist. Nun fängt der Fuhrmann aus Weisheitskräften zu schreien an und ruft seinen Ochsen zu: „Bambant, madoda, hambake, tek!“ (Haltet fest, ihr Männer! Los, Hü!) Dann folgt ein Knall mit der Peitsche und die ganze Kolonne setzt sich mit einem Ruck in Bewegung. Falls aber, wie es auch vorkommt, der eine oder andere der gehörnten amadoda diesen Ruf nicht verstehen sollte oder wollte, dann wird er vom Fuhrmann sofort mit Namen aufgerufen und bekommt außerdem eine Pulage mit der Peitsche, sodaß er kopfschüttelnd und brummend auch vorwärts geht.

So zogen wir denn hinaus in die uns unbekannte Landschaft, unserem fernen Ziele entgegen. Wenn ich jetzt zurückblicke auf diese lange Reise, dann muß ich schon sagen, daß ein guter Engel unser Begleiter war, der uns aus so manchen Schwierigkeiten wieder gnädig herausgeholfen hat.

Wir fuhren in der Richtung gegen Sneezwood zu. Da uns aber, wie schon erwähnt, das Terrain vollständig unbekannt war und außerdem im Laufe des Tages ein dichter Nebel eintrat, sodaß wir gar nichts mehr sehen konnten, so war es uns trotz unseres vielen Suchens unmöglich, die Straße zu finden, auf der die Ochsenfuhrwerke gewöhnlich fahren. Wir machten also Halt und blieben dort über Nacht. Am andern Morgen schickten wir einen Kaffern nach Lourdes zurück, um einen des Weges kundigen Mann zu holen; dieser brachte uns dann auch glücklich auf die Straße hinaus.

Hier dürfte es vielleicht nicht uninteressant sein, zu hören, wie der Lagerplatz und das Nachtquartier bezogen werden. Ist es schon sehr spät Abends, wenn man an den Lagerplatz kommt und sind auch die Ochsen schon sehr ermüdet, so werden die Tiere am Joch festgebunden und alles begibt sich dann zur Ruhe. Ist es aber noch nicht allzu spät und sind auch die Ochsen noch nicht allzusehr ermüdet, dann werden sie noch ausgespannt, zur Tränke geführt und dann auf die Weide getrieben. Die Fuhrleute richten unterdessen das zerbrochene Geschirr wieder her. Einer von den Ochsenjungen — die übrigen hüten das Vieh — waltet seines Amtes als Koch. Gefocht

wird in dreifüßigen, eisernen Töpfen: als Feuerungsmaterial dient gewöhnlich Kuhmist, der in der Sonne getrocknet wird. Das Hauptgericht ist Maisbrei; an besonders festlichen oder mühevollen Tagen kommt noch etwas Zucker oder Del dazu. Gegen 11 Uhr Nachts werden die Ochsen wieder von der Weide geholt und an das Joch gebunden, damit sie des Nachts nicht fortlaufen können. Geschlafen wird in sehr primitiver Weise. Jedermann hat einen Sack bei sich, in dem Leibwäsche und eine wollene Decke untergebracht ist. Dieser Sack wird auf den Boden gelegt und dient als „Matratze“, die ausgezogenen und ineinandergesteckten Stiefel dienen als „sanftes“ Kissen, die wollene Decke dient als Zudecke. Die große Wagendecke wird über den ganzen Wagen gezogen, so daß sie links und rechts bis auf den Boden herabhängt und — der Schlafraum ist fertig. Alles liegt unter dem Wagen friedlich nebeneinander, ganz vorne an der Deichsel der Fuhrmann, damit er es gleich hören kann, wenn Nachts bei den Ochsen etwas vorkommen sollte. Die Weiterfahrt am Morgen beginnt, sobald man im Dämmerlicht die Hörner der Ochsen unterscheiden kann.

Nun zurück zu unserer Reise! Wir fuhren wohlgeut gegen Koffstadt zu. Auf dem Wege dahin überfiel uns ein furchtbarer Sturm. In Strömen goß der Regen hernieder. Unser Nachtlager schlugen wir zwischen zwei Felswänden auf, aber auch da fanden wir keinen Schutz; der Sturm tobte so, daß er uns fast die wollenen Decken vom Leibe riß. Schon am frühen Morgen zogen wir weiter. Die Straße starzte in einem unbeschreiblichen Schmutz. Je näher wir der Stadt kamen, desto schlechter wurde der Weg. Wir fuhren durch Koffstadt durch bis zum Durbach, der infolge des tagelangen Regens hoch angeschwollen war. An seinem Ufer bezogen wir unser Lager. Wie das aussah in dem von dem Regen in einen Sumpf verwandelten Boden, kann man sich denken. Wir kehrten darum nach Koffstadt zurück und gingen dort zu deutschen Schwestern: diese brachten uns in ihrer Sakristei unter, wo wir sanft, friedlich und trocken schlafen konnten. Da aber die Schwestern sehr arm waren und auch fast nichts zum Leben hatten und darum für uns — 8 Personen — natürlich keine Lebensmittel abtreten konnten, so erbarmten sich die Katholiken von Koffstadt und brachten reichlich Lebensmittel herbei. Hr. Rivard, der vor der Stadt zu unserer Karawane gestoßen war, fragte sie, woher sie auf einmal so viele Lebensmittel bekommen hätten; da erzählten sie den Hergang und fügten bei, wir sollten nur alle 14 Tage kommen; denn nun hätten sie wenigstens für einen halben Monat Almosen erhalten. In Koffstadt schlossen sich uns noch P. Arsenius und Br. John an; der letztere war als Katechet für die neue Missionsstation bestimmt. Nun hatten wir auch das große Glück, alle Tage der hl. Messe beizuwohnen, die auf der Straße bei einem der Wagen gefeiert wurde. (Fortsetzung folgt.)

## Ostern und weißer Sonntag in Südafrika.

Von P. Hermann Arndt, C. M. M.

Lourdes. — Die Osterwoche und der weiße Sonntag dieses Jahres (1919) waren hier auf unserer Missionsstation Tage voller Arbeit, aber auch Tage inniger Freude. Die Arbeit für die Missionare begann schon am Dienstag in der Charwoche. Die drei Priester teilten sich darein. Unser Hochw. P. Superior Bonaventura ging nach der Außenstation Dumisa zum Beicht hören. Hochw. P. Damianus ging nach St. Bernhard