

Eine Seereise zur Kriegszeit.

Bete!

Noch ein Wort möcht' ich dir sagen:
Bete gern und habe Mut!
Das Gebet nur hilft ertragen
Das Gebet macht alles gut.

Bete, wär' es auch voll Mängel,
Steh', es ist dennoch Gebet.
Weiß doch Gott, daß nicht ein Engel,
Nur ein Würmlein zu ihm fleht.

Laß dich nicht vom Glend schrecken,
Das entsetzt du in dir schauft,
Gottes Liebe wird's bedecken,
Wenn du fromm auf ihn vertraut.

Laß es dich auch nicht verdrießen,
Wenn's nicht recht vom Herzen geht,
Gott wird doch sein Ohr nicht schließen,
Treuer Wille ist Gebet.

Was du tust, tu' es vollkommen,
Tauch es nur in Liebe ein.
Dieses Streben wird dir frommen,
Wirst bald frömmere, besser sein! —

Bete nicht mit dem Gedanken:
Ach, mein Beten hilft mir nicht;
Dein Vertrauen darf nicht wanken,
Gott sei deine Zuversicht!

Bete mit der Liebe Kräften,
Klamm're dich an deinen Gott,
Laß auf ihn dein Aug' sich heften,
Keinen Stein gibt er statt Brot.

Bete kindlich beim Erwachen,
Eile deinem Vater zu;
Abends sollst du Rechnung machen,
Dann leg' dich mit Gott zur Ruh.

Und bist menschlich du gefallen,
Rasch steh' auf, blick' nicht zurück!
Vorwärts muß der Pilger wallen,
Aufwärts geh' der Seele Blick.

Der Hochw. P. Franz Mayr †.

Von Südafrika kommt die traurige Nachricht, der bekannte Kaffernmissionär P. Franz Mayr, sei am 15. Oktober 1914 von einem Schwarzen überfallen und ermordet worden. Unser Hochw. Abt, P. Gerard Wolpert, schon von seinen Studienjahren her mit Vater Mayr innig befreundet, berichtet uns darüber folgendes:

„Vater Mayr war von der neugegründeten Missionsstation „St. Joseph“ im Swasiland auf einem kleinen, mit zwei Mauleseln bespannten Wägelchen nach Mbabane gefahren, um daselbst eine größere Summe zu erheben, womit er die Neubauten bezahlen wollte. Als er am 15. Oktober von dort nach St. Joseph zurückkehrte, kaufte er in einem Store (Kramladen) einen Rock. Dabei muß ein Swasi gesehen haben, daß er ziemlich viel Geld bei sich habe; er lauerte ihm auf dem Wege auf, tötete ihn und raubte ihm, was er hatte.

Ein junger des Weges kommender Bursche sah das leere Wägelchen auf der Straße stehen und brachte es nach Bramersdorf, wo man es erkannte und Blutspuren daran entdeckte. Infolgedessen machten sich Polizisten und der Sekretär der Swasikönigin auf die Suche. Letzterer fand die Leiche des Vater Mayr; er hatte 14 Wunden am linken Arm und Bein und eine tiefe im Hals. Schwarze Eingeborne machten später den Mörder auffindig und nahmen ihn fest. Man fand das Geld bei ihm, sowie ein Kreuzifix und andere Sachen des Vater Mayr.“ — So der Bericht des Hochwürdigsten Abtes Gerard Wolpert.

Am Vater Mayr verliert die südafrikanische Mission einen ihrer eifrigsten und tüchtigsten Missionäre. Franz Mayr, gebürtig aus Venz in Tirol, war im Juni 1890 als junger Priester nach Mariannhill gekommen. Da er jedoch seiner schwächlichen Körperkonstitution wegen die damalige strenge Lebensweise nach der alten Trappistenregel auf die Dauer nicht mitmachen konnte, begab er sich zu Bischof Solivet O. M. J. nach Marienburg und

eröffnete daselbst als Weltpriester eine eigene Kaffernmission, die er mit viel Liebe und Geschick leitete. Zuerst war er gegen zehn Jahre in Maryvale und später fast ebenso lang in „St. Augustin“ tätig, welche letztere Missionsstation im Jahre 1909 von Mariannhill übernommen wurde.

Bei all dem stand Vater Mayr fortwährend in regem Verkehr mit der Mariannhiller Mission und leistete bei uns wiederholt höchst erwünschte Aushilfe, so bei der Neueröffnung der Missionsstation Triashill in Rhodesia, wo er vom Jahre 1909—1912 überaus segensreich wirkte und sich namentlich durch seine reichen Sprachkenntnisse äußerst nützlich machte. Im Juni 1912 kam er nach unserem Missionshause „St. Paul“ und erteilte daselbst unsern Studenten und Brüdern in verschiedenen Fächern Unterricht. Leider konnte er, zumal zur Winterszeit, das holländische Klima nicht ertragen, weshalb er im November 1913 wieder nach dem sonnigen Südafrika zurückkehrte, diesmal einigen Serviten sich anschließend, die im Swasiland eine Mission beginnen wollten. Hier nun ereilte ihn, wie soeben berichtet, jählings ein so überaus tragischer Tod.

Möge ihm nun der Herr den vollen Lohn ausbezahlen für all das, was er volle 24 Jahre hindurch im apostolischen Werke der Mission gearbeitet und gelitten hat! Sein Andenken bleibt in Ehren.

Eine Seereise zur Kriegszeit.

(Schluß.)

Am 10. September wurden bei San Diago die Schwarzen, die wir an Bord hatten, ausgeschifft. Ein portugiesischer Dampfer sollte sie von dort nach ihrem Bestimmungsorte, der Insel St. Thomé, bringen. Dadurch wurde es wenigstens auf dem Zwischendeck etwas leerer; die Kabinen aber blieben nach wie vor auf der ganzen Fahrt überfüllt.

Stark international gemischt waren die Passagiere schon auf unserm ersten Schiff, der „Gertrud Wörmann“,



Am Sonntag Vormittag nach dem Gottesdienst. (Missionsstation Mariä Stella, Natal.)

gewesen. Da saß z. B. an unserm kleinen Tisch ein Engländer, der das Präsidium führte, links von ihm ein amerikanischer Missionär, dann ein Isländer, ein Franzose und ein Belgier, vis-à-vis von ihnen ein Schweizer, ein Grieche und ein Reichsdeutscher. Alle verkehrten trotz des Krieges in größter Eintracht miteinander. Ganz anders hier, auf der „Selvia“; da

war alles antideutsch gestimmt. Der Kapitän verbot sogar den Deutschen die Abhaltung eines Gottesdienstes am Sonntag; er sagte, das Singen deutscher Lieder würde die andern Nationalitäten aufregen. So ganz unrecht mochte er damit nicht haben; in Rio de Janeiro z. B. waren alle Zeitungen voll von einem internationalen Streit, der auf einem brasilianischen

Küstendampfer ausgebrochen war. Es gab sogar Tote und Verwundete, und der Kapitän hatte die Streitenden nicht trennen können, obgleich er mit dem Hydranten heißes Wasser hatte auf sie spritzen lassen. Mit solcher Wut hatten sie sich ineinander verbissen. O dieser Nationalitäten-Hader! Wird er wohl jemals auf Erden verschwinden und einem humanen, wahrhaft christlichen Geiste Platz machen?

Am 15. September nachmittags erreichten wir L i j - j a b o n , fuhren aber am gleichen Abend schon wieder weg, in der zuversichtlichen Hoffnung, in drei Tagen in Amsterdam zu sein. Am 16. September landeten wir in V i g o . Hier stiegen, wie man uns mitteilte, mehrere deutsche Offiziere aus, um den Engländern zu entgehen, und der Kapitän machte seine „Drahtloie“ weg. Wahrscheinlich dachte er, er bringe sie lieber selbst in Sicherheit, als daß er diese Arbeit den überall lauerten Engländern überlasse. Denn von hier an war kein Schiff mehr vor ihnen sicher.

Am 19. September stellte uns kurz vor Dover um 3½ Uhr früh ein englisches Kriegsschiff, Namens „Goliath“. Da hieß es also in Geduld der Dinge warten, die da kommen sollten. Gegen 5 Uhr kam Mannschaft an Bord und alles mußte sich vor dem englischen Offizier stellen. Um 8 Uhr fuhren wir mit Begleitung nach F a l m o u t h , einem Hafen gegenüber von Plymouth, wo wir gegen 1 Uhr Nachmittags ankamen. Tags darauf fanden zwei Verhöre statt. Das Ergebnis war, daß mehr als 30 Deutsche das Schiff verlassen mußten; sie wurden als Kriegsgefangene abgeführt. Darunter befanden sich auch solche mit Familie an Bord; da half alles Weinen der Kinder und Frauen nichts, die Männer mußten fort. Eine Ausnahme fand nur in zwei Fällen statt:

Einer der deutschen Kriegsgefangenen behauptete zu d e r k r a n k zu sein. Tatsächlich sah er sehr kränklich aus, und wir hofften allgemein, die Engländer würden ihn frei lassen. Diese aber schienen seine Aussage nicht glauben zu wollen. Jener rief den holländischen Schiffsarzt als Zeugen an; doch der Arzt weigerte sich für ihn einzustehen, obgleich der Mann ihn zweimal um eine Untersuchung gebeten hatte. Sein Weib und seine zwei Kinder waren fast der Verzweiflung nahe und wandten sich an den Kapitän; der aber bedauerte, ihm auch nicht helfen zu können. Da half Gott. Am nächsten Tag traf ein Telegramm von der Militärbehörde ein, der Mann sei wegen Krankheit zu entlassen. Die Freude von Frau und Kindern muß man gesehen haben! —

Ein Württemberger, Farmer in Deutsch-Südwest, entging der Gefangenschaft nur durch buchstäbliches Eingreifen seines neun Monate alten Knäbchens. Seine Frau war ihm nämlich, mit dem Kind auf dem Arme, ohne sein Wissen nachgeeilt und hatte sich im Kriegsgericht voll Angst und Sorge hinter ihm aufgestellt. Schon war der Vorsitzende im Begriffe, ihn kriegsgefangen zu erklären, da griff plötzlich das Kind, das nebenbei schon auf dem Schiffe der Liebling aller Passagiere gewesen war, dem Offizier in die Haare. Er lachte, streichelte das Kind und sagte: „Um des Kindes wegen will ich Sie frei geben!“ Doch mußte er einen Revers unterschreiben, worin er sich auf Ehrenwort verpflichtete, weder gegen England noch gegen Frankreich zu kämpfen. Diese Erklärung wurde in seinen Militärpaß geschrieben. Demnach stände es ihm noch immer frei, gegen die R u s s e n zu ziehen.

Ich selbst hatte einen funkelneuen Paß, vom schweizerischen Konsul in Rio de Janeiro unterzeichnet. Dennoch trauten mir die Engländer nicht, vielleicht gerade deshalb, weil der Paß so neu war. Tatsächlich waren verschiedene Deutsche mit Schweizer-Pässen an Bord; die Engländer ahnten dies und stellten daher Fragen in der Geographie. Die meisten, darunter mehrere Reserve-Offiziere, bestanden das examen rigorosum mit Glanz. Mein Tischnachbar hatte auch einen Schweizer-Paß und gab sich auch redlich Mühe, schweizerisch zu sprechen, in Amsterdam stellte er sich mir mit seinem wahren Namen vor; er war ein wackechter Preuze und erster Maschinist auf einem Handelsschiff.

Kein Wunder also, daß mich die argwöhnischen Engländer ein scharfes Verhör passieren ließen. Als ich aber nachweisen konnte, daß ich in der M i s s i o n tätig sei, wurden die Herren auf einmal ganz höflich. Einer der Offiziere, der fließend deutsch sprach, machte noch die Bemerkung: „Altdorf? Liegt das nicht in der Nähe von Luzern?“ „Ja“, entgegnete ich, „nur der Vierwaldstätter-See ist noch dazwischen.“ Da lachte auch er und sagte: „Gut, Sie können gehen!“ —

Als man die Kriegsgefangenen abgeführt hatte, glaubten wir andern, weiterfahren zu können, doch das ging nicht so schnell. Die Engländer hegen offenbar einen Groll gegen die Holländer, weil sie die Neutralität so streng bewahren, und machten daher allerlei Schwierigkeiten. So hatte z. B. die „Gelvia“ in Santos 18 000 Sack Kaffee eingeladen; dies genügte den Engländern, eine Woche lang in der halben Welt hin- und her zu telegraphieren, um herauszubringen, ob dieser Kaffee in Holland konsumiert oder eventuell nach Deutschland weiter befördert würde. Zuletzt wurde dem Kapitän die Geschichte zu dumm; er ließ den Behörden einfach erklären, wenn er bis zum nächsten Morgen keine befriedigende Antwort erhalte, werde er den Kaffee unter Protest ausschiffen lassen. Samstag, den 26. September abends traf dann endlich ein Telegramm ein mit der Meldung, die Ladung sei frei. Somit konnten wir Sonntag, den 27. September, weiterfahren.

Es war hohe Zeit, denn der Aufenthalt auf dem Schiffe wurde immer ungemütlicher. Trinkwasser war wohl noch da, aber die Wasserleitung war geborsten. Kein Wasser mehr für die Klosetts, viele erhielten in den Kabinen kein Waschwasser mehr. Die Milch war verbraucht, Käse knapp, Wein und Bier nicht mehr zu haben, kurz, es war Zeit, daß wir ans Land kamen.

Ich möchte hier noch bemerken, daß die Engländer während unseres Aufenthaltes in Falmouth zwei deutsche Segelschiffe als Prise in den Hafen schleppten; mehrere andere lagen schon da.

Überall spähten sie auf neuen Fang. So näherte sich uns am Tage der Abfahrt ein Dreadnought, ein riesengroßes, unheimliches Ding; doch es ließ uns in Gnaden passieren. Es scheint, wir waren ihm zu klein und unbedeutend; vielleicht rechnete er auch mit der Tatsache, daß wir joeben aus dem Hafen von Falmouth kamen. Aber schon eine halbe Stunde darauf wurden wir von einem Torpedoboot angehalten. Unser Kapitän soll wütend gewesen sein; es heißt, er habe den an Bord gekommenen Offizier nicht übel angefahren und gefragt: „Wie können Sie mit Ihrer Nuschale sich unterstehen, mich anzuhalten, während uns joeben ein Dreadnought in Frieden passieren ließ?“ Tatsache ist, daß der englische Offizier unser Schiff mit hochrotem Kopfe verließ.

Doch er wollte Rache zu nehmen. Er hatte nämlich die von der englischen Admiralität bescheinigten Schiffs-papiere mitgenommen und erklärte nun, er bezweifle die Echtheit dieser Unterschriften und müsse zuvor in London anfragen. Endlich nachts um 11 Uhr durften wir wieder weiterfahren.

Vor Dover lagen mehrere Torpedoboote, die wir neugierig berrachteten. Da plötzlich fuhr etwas blitschnell zwischen den Booten durch, erhob sich dann vom Wasser und flog in weitem Bogen der französischen Küste zu. Es war ein Hydroplan, der erste, den ich in meinem Leben zu Gesicht bekam.

Am 29. September begegneten wir der Leiche eines englischen Marinesoldaten. Er hatte den Rettungsgürtel umgeschmalt und zählte jedenfalls zu einem der drei englischen Kreuzer, die acht Tage zuvor von dem deutschen Unterseekboot 9 in den Grund gebohrt worden waren.

Um 3 Uhr nachmittags genannten Tages waren wir endlich in Amsterdam. „Gott sei Dank!“ sagten wir alle. Volle 68 Tage waren wir auf dem Weg gewesen, während man sonst die Fahrt von Mariannhill nach Holland in 3 bis 4 Wochen macht. Mittwoch, den 30. September, war ich in unserm lieben Missionshause „St. Paul“.

Eine große Überraschung hatte es noch beim Aussteigen in Amsterdam gegeben. Da tauchten nämlich plötzlich die sieben deutschen Offiziere wieder auf, die in Vigo offiziell das Schiff verlassen hatten. Es waren meist Herrn der ersten Schiffsklasse, darunter ein Baron v. W., der eine amerikanische Dollarprinzessin

zur Frau hat. Man munkelte, die Stewards hätten den Herrn irgendwo auf dem Schiff ein sicheres Versteck verschafft. Was das wohl gekostet haben mag? Und wenn das jetzt die Engländer erfahren würden!



Hindulder unserer Missionschule St. Thomas in Rooi Kopjes.

Unsere Hindumission in Rooi Kopjes.

VII. Brahmanentum und Kastenwesen.

(Schluß.)

(Mit 7 Bildern Seite 53, 54, 55, 56, 57, 58.)

§. — Wir haben den Brahmanen in seiner Grhabenheit kennen gelernt; nun wollen wir auch die