

Die Technik im Dienste der Mission

Lichte, dessen Augen aber geblendet waren durch den täuschenden Glanz des Irdischen und das darum sah und doch nicht sah. — —

O, daß wir doch nicht zu den von den Irrlichtern des Lebens Blindgewordenen zählten, daß unsere Augen sehend blieben für das himmlische Licht! Daß wir im lauten Lärm des Lebens das stille Lauschen auf Gottes Stimme nicht überhörten, daß wir in all den gleißenden Hoffnungen die tiefste Sehnsucht unserer Seele nicht ersticken, damit auch uns wie dem greisen, heiligen Simeon das Heil wird!

Die Technik im Dienste der Mission

Auf der Schlußversammlung der vorjährigen Katholikenversammlung in Münster hielt Kardinal Dr. Faulhaber eine gewaltige Rede, die Widerhall in der ganzen Welt fand. Durch Rundfunk wurde sie weithin getragen. Und herrlich waren die Worte, die der Kirchenfürst gefunden zu dem Thema Mission.

„Wir Katholiken können die neuzeitliche Technik zum größten Missionar des Reiches Gottes machen.“ Der hl. Paulus würde heute seine Missionsreisen mit dem Flugzeug machen, sagte er. Auch vom Wanderkatecheten in der Diaspora sprach er, der auf dem Motorrad mehr Stationen besuchen könne als seine Vorgänger in der dreifachen Zeit. Vom Missionsbischof, dem durch den Kraftwagen neue Gebiete erschlossen seien.

Wer wollte sich wundern über solch zeitgemäße Haltung eines Bischofs, dessen Wahlspruch lautet: „Vox temporis, vox Dei!“ Was Ruf der Zeit ist, ist Gottes Ruf! Was wirkliches (nicht eingebildetes) Bedürfnis einer Zeit ist, ist damit auch als Wille Gottes zu erfassen. Industrie, Technik und Verkehr geben unserm Zeitalter ihr Gepräge. Sie haben das Weltbild in hundert Jahren grundstürzender umgestaltet als 18 vorhergehende Jahrhunderte. Können wir Katholiken bei der Lösung unserer Aufgaben auf die neuzeitlichen Waffen der Technik verzichten, deren sich die Kinder dieser Welt in verschwenderischem Maße bedienen und mit denen sie uns bereits Riesenverluste zugefügt haben? Gewiß kämpft auf unserer Seite Gott selbst und in seiner Wahrheit und Gnade sind wir unüberwindlich. Das kann uns aber nicht das Recht geben, den Ruf der Zeit zu überhören; die Technik mit ihren gigantischen Erfindungen zum größten Missionar des Reiches Gottes zu machen. Denn dieser Ruf ist Gottes Ruf! Man hat unsern Hl. Vater, Papst Pius XI., den Missionspapst genannt. Die Ausbreitung des Reiches Gottes soll nach seinem Willen allen Katholiken innerste Herzensangelegenheit sein. Kein Zeitalter vor uns war so imstande, „hinauszugehen in alle Welt und alle Völker zu lehren.“ Denn niemals hätte die Technik unsern Glaubensboten so zu Hilfe kommen können, wie heute. Unsere Christenpflicht ist es also, das Werk der Heidenbekehrung zu betreiben mit allen Hilfsmitteln der Neuzeit. So gilt es vor allem, die Arbeiter in den Weinberg des Herrn auf den Flügeln der Technik heranzubringen!

Welch ein Aufwand an Lebenskraft und kostbarster Zeit wird heute noch von unsern heldenhaften Glaubensboten vertan auf wochenlangen Missionsreisen mit 20 Zugtieren vor einem einzigen Gespann! Mehr als hundert Kilometer durch hohen, brennenden Wüstensand hindurch! Welch ein aufreibendes Bemühen, sonntäglich 15 Stunden lang die Ruder auf dem Ganges zu regeln, wie mir ein britischer Indienmissionar berichtet! Wahrlich, im 20. Jahrhundert sollten unsere Missionare nicht mehr den Großteil ihrer Zeit auf kraftverzehrende Reisen verwenden müssen, anstatt Zeit und Kraft der eigentlichen Befehrungsarbeit zugute kommen zu lassen. Würde sich nicht die gewaltige Ersparnis an zwei so entscheidenden Missionsfaktoren durch verbesserte Verkehrsmöglichkeiten in erhöhten Befehrungsziffern ausdrücken? Würde sich nicht vielfach anstelle eines niederdrückenden Ohnmachtsgefühls verstärkte Berufsfreudigkeit einstellen bei den Missionaren, denen

sich neue Gebiete erschließen und denen neue Erfolge winken, wenn sie das Gefängnis sprengen könnten, in dem sie bei den mangelhaften Verkehrsverhältnissen leben? Würde sich nicht der Aktionsradius jedes einzelnen verzehnfachen? Das 20. Jahrhundert, das die Technik vielfach bis zur unsozialen Ausschaltung menschlicher Arbeitskraft entwickelt hat, müßte Verständnis haben dafür, daß auch die katholische Missionsarbeit soweit als tunlich mit dem Motor jene Vorbedingungen schafft, die beim „Wettbewerb“ um die Heidenjelen den Erfolg erleichtern! Wie oft ist auf Christi Wort verwiesen worden: „Die Ernte ist groß, der Arbeiter aber sind wenige!“ In der Tat: Zwölfhundert Millionen Heiden bieten ein fast unendliches Erntefeld für nur zwölftausend priesterliche Schnitter. Das sollte von selbst den Entschluß nahelegen, „die Technik zum größten Missionar des Reiches Gottes zu machen“, an Hilfsmitteln alles aufzubieten, um die ungeheure Erntearbeit der Zwölftausend schneller zu bewältigen. Am allerwenigsten aber dürfen die Reihen dieser tapfern Schar immer wieder gelichtet werden durch grausame Verluste, die sich vermeiden ließen.

Und gerade unter diesem Gesichtswinkel ist die Heranziehung der Technik in den Missionen ein zwingendes Zeitbedürfnis. Die Technik muß Abhilfe schaffen, wenn eine einzige Gesellschaft in wenigen Jahren zehn wackere Streiter im Indischen Ozean beim Zwischeninselverkehr durch Ertrinken verliert (Bericht der Croix). Sie muß eingreifen, wenn eine andere Gesellschaft auf einem einzigen Strom Nordamerikas ebenso viele Opfer beklagen muß, die der Fluß auf seinen Wellen ins Eismeer trägt. Man vergesse nicht, daß jeder von ihnen 14 Jahre lang ausgebildet wurde, daß große Summen an jedem aufgewandt wurden, daß seine Familie um jeden von ihnen bittere Abschiedstränen geweint hat, bevor er seinen Fuß ins fremde Land setzte. Der Ruf der Zeit verlangt, den „Märtyrern der Kälte“, wie Pius XI. einmal die Missionare im ewigen Eis und Schnee Nordamerikas genannt hat, ihr heroisches Entsagungsleben in der Einsamkeit erträglicher zu gestalten durch Verbesserung der Nachrichten- und Nachschubverhältnisse.

Solche Erwägungen haben die Gründung der Missions-Verkehrs-Arbeitsgemeinschaft veranlaßt. Zahlreiche Missionsgesellschaften haben sich in ihr eine technische Organisation gegeben, welche die Beschaffung neuzeitlicher Verkehrsmittel für die Weltmission als ihre Aufgabe betrachtet. Sie wußten am besten, wie viel Lebensgefahren den von ihnen herangebildeten und ausgesandten Glaubensboten drohen; sie erkannten am klarsten, was die geschonte Kraft, das gerettete und verlängerte Leben, die gemilderte Einsamkeit, der verbesserte Nachrichten- und Nachschubdienst in den Missionen bedeuten. An diesem Zusammenschluß, an diesem geschlossenen Vormarsch beteiligten sich aber auch die weltlichen und kirchlichen Behörden, die dem zeitgemäßen Werk ihren Segen gaben und tatkräftige Förderung angedeihen ließen. An den geistlichen Werken der Glaubensverbreitung fand die Gründung starken Rückhalt, weil sie einsehen, daß die Lösung der Missionsverkehrsfrage ebenso wenig ihre Aufgabe sein konnte wie beispielsweise die Ausbildung von Missionsärzten. Und das katholische Volk Deutschlands? Es vernahm den Ruf der Zeit und folgte ihm. Es erfaßte, daß „wir die Technik zum größten Missionar des Reiches Gottes machen könnten.“ Tausende missionsbegeisterter Katholiken, zahlreiche katholische Vereine schlossen sich der „Miva“ als Mitglieder an und entrichteten freudig ihren Jahresbeitrag. Selbst Nichtkatholiken bewiesen ihr Interesse und förderten nachdrücklich das katholische Missionsunternehmen. Ein Protestant schenkte das erste Flugzeug. Protestantische Zeitungen verlangten, im eigenen Lager das katholische Beispiel nachzuahmen. Sie bewunderten unverhohlen ein Werk, dem sich selbst der berühmte Ozeanflieger Hauptmann Köhl ehrenamtlich zur Verfügung stellte. Sie sprachen mit Anerkennung von dem Gründer der „Miva“, dem deutschen Ordenspriester P. Schulte, der selbst Flieger ist. Augenblicklich weilt er mit dem zweiten Flugzeugführer der Gesellschaft, Herrn Gertiz, in Südwest-Afrika, woselbst ein Missionsfilm der „Miva“ gedreht wird. Die großen Schifffahrtslinien und zahlreiche angesehenen deutsche Firmen wandten der jungen Gründung ihre Sympathie und Hilfe zu. Neuestens konnten wir zu einem vorteilhaften Abkommen mit der Weltfirma Ford gelangen, das die Lösung des Missionsverkehrsproblems einen bedeutenden Schritt vorwärts bringen wird. Darnach wird die „Miva“ sich der gleichen Vorteile erfreuen, wie sie das „Rote Kreuz“ seitens dieser Firma auf der ganzen Welt genießt. In kürzester Frist werden dann überall unsere Missionare die Wagen im Besitz haben,



Der Hochwürdigste Herr Bischof
Dr. Josef Kumpfmüller, Bischof von Augsburg

Photo-Verlag Gebr. Martin, Inh. K. Ressler, Augsburg

für welche die „Miba“ als Zentraleinkaufsstelle Auftrag gibt. Die schnellstens gelieferten Ersatzteile beschafft sie allen Missionaren zu sehr herabgesetzten Preisen. Bisher konnten wir 16 Automobile in den Dienst der Kirche stellen und 5 Motorboote. In drei Jahren! Bis Ende dieses Jahres wird unsere Flagge in Ostasien, in Australien, in Indien, in Südafrika und Südamerika wehen.

„Der Ruf der Zeit ist Gottes Ruf!“ Wir könnten die Technik mit ihren gigantischen Erfindungen zum größten Missionar des Reiches Gottes machen, also wollen wir herzlich vom Gedanken zur Tat schreiten. Unser Glaube an die Mithilfe des katholischen Deutschlands beim Ausbau des neuzeitlichen Missionsverkehrsunternehmens gründet sich auf zahlreiche Zustimmungen, die uns zugehen. Sie sind begeistert von dem Gedanken, die Technik in den Dienst der Kirche zu stellen, wie es unsere Gegner tun bei der Verbreitung ihrer Weltanschauung. Auch sie wollen helfen, durch Flugzeuge, Automobile, Motorboote drahtlose Telegraphie das Reich Gottes auszubreiten.

In Köln, Brandenburgerstraße 8, Mariannhiller Mission, befindet sich eine Filiale der sog. „Miba.“ Interessenten werden hier die nötigen Aufschlüsse erhalten.

Auch für die Schweiz besteht eine Geschäftsstelle: Pfarramt St. Maria, Franziskanerkirche, Luzern.

Ein Katholikentag in der Mission

Vom 1. bis 5. Januar 1931 tagte auf der Mariannhiller Missionsstation Lourdes in Südafrika die dritte Jahresversammlung des Afrik. kath. Volksvereins (C. A. U.) und der 8. sog. soziale Kurs.

Diese Kurse wurden von dem Soziologen und Menschenfreund P. Bernhard Huß RMM. ins Leben gerufen. Sie dienen der Schulung der Eingeborenen für das Verständnis der sozialen Fragen und sollen das kathol. Bewußtsein heben und stärken. Wenn auch andersgläubige eingeb. Intellektuelle Zutritt zu diesen Tagungen haben und sich dabei der straffen Disziplin fügen, hat dies bis jetzt keine nachteiligen Folgen, wohl aber Vorteile und gegenseitiges Verständnis gefunden. Ja, durch das Studieren des Wesens des Katholizismus hat es gegeben und gibt es unter den andersdenkenden Freunden der sozialen Kurse stets Konversionen der Besten unter ihnen. Während dieser sozialen Woche konnte die erste Generalversammlung des kath. Volksvereins abgehalten werden. Im Vikariat Mariannhill, Natal und Kronstadt waren schon vor Jahren kath. Vereine gegründet worden. Das Aberhandnehmen bolschewistischer Bestrebungen aber drängte zur Sammlung der bestehenden kath. Organisationen. Bereits im Jahre 1908 war der „Industrie- und Handelsverein der Afrikaner“ auf sozialistischer Grundlage ins Leben getreten und hatte im Laufe der Zeit weit über 100 000 Schwarze gesammelt.

Gegen diese Strömungen mußte ein Damm geschaffen werden. Kathol. Vereine bildeten sich zunächst. Im Jahre 1927 wurde auf einer Regionalkonferenz der kath. Oberhirten diese Fragen eingehend gewürdigt. Man war sich bewußt, daß die sozialen Fragen über Arbeit, Arbeitszeit, Lohn, Streik usw. nicht nur rein ökonomisches Interesse verlangten, sondern diese Angelegenheiten auch der Kompetenz der Kirche unterstanden (Enzykl. „Singulari quadam.“ Pius X., 24. 9. 1912). Daher beschloßen die Oberhirten, den kath. Volksverein für die Eingeborenen Südafrikas zu gründen. Dieser sollte alle kathol. Vereine umfassen. Sein Zweck war „Schutz und Förderung katholischer Grundsätze und Förderung der wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Wohlfahrt der Afrikaner.“ Auf der ersten Tagung wurden verschiedene Wege gezeigt, die zu diesem Ziel führen konnten. Nach P. Sauter RMM. sollten es folgende sein:

- 1.) Schutz kath. Grundsätze in Schulfragen und wirtschaftlichen und politischen Leben der Afrikaner.
- 2.) Hebung des sittlichen Lebens der Afrikaner.
- 3.) Gesundheitspflege.