



KIRCHE IN NOT

WELTWEITES HILFSWERK PÄPSTLICHEN RECHTS

...damit der Glaube lebt!

gegründet 1947 von Pater Werenfried van Straaten als Ostpriesterhilfe



KIRCHE IN NOT Deutschland

Geschäftsführerin Karin M. Fenbert

Anschrift Lorenzonstraße 62, 81545 München
Telefon 0 89 – 64 24 888 – 0

Telefax 0 89 – 64 24 888 – 50

E-Mail ^ niggewoehner@kirche-in-not.de

Website www.kirche-in-not.de

Facebook: <https://www.facebook.com/KircheInNot.de>

Die Kapellenwagen der „Ostpriesterhilfe“ - Erinnerungen an eine Großtat des deutschen Katholizismus

Vor 60 Jahren brachten die ersten Kapellenwagen die Kirche ins Dorf

Nur Katholiken, welche die Nachkriegszeit in der deutschen Diaspora erlebt haben, wissen noch, was ein Kapellenwagen war. Dass diese fahrenden Kirchen seit 1950, also vor genau 60 Jahren, erstmals unter dem Namen „Seelsorgskapellenwagen“ auch die Abkürzung SKW trugen, ist heute ebenso vergessen wie diese Großtat des deutschen Katholizismus insgesamt. Damals versuchte die 1947 gegründete „Ostpriesterhilfe“ von Pater Werenfried van Straaten nach der Tragödie der Vertreibung von acht Millionen ostdeutschen Katholiken, diesen entwurzelten Menschen in der Diaspora eine Heimat zu geben und mit den Kapellenwagen buchstäblich die Kirche ins Dorf zu bringen.

Mehr als 60 Jahre nach der Vertreibung ist sich die deutsche Öffentlichkeit auch nicht mehr bewusst, dass die größte Vertreibung in der europäischen Geschichte auch die größte Umwandlung der konfessionellen Struktur Mitteleuropas seit der Reformation war. Von den 15 Millionen deutschen Vertriebenen aus den deutschen Reichsgebieten jenseits von Oder und Neiße, aus der Tschechoslowakei, Polen, Ungarn und Jugoslawien waren rund acht Millionen katholisch. Die Vertriebenen aus Ostpreußen, Westpreußen, Pommern und Niederschlesien waren meist evangelisch. An ihre Stelle rückten katholische Polen nach, die das konfessionelle Gefüge dieser Gebiete veränderten wie seit der Gegenreformation nicht mehr. Viele der vertriebenen deutschen Protestanten kamen in katholische Gebiete und ebenso Hunderttausende ostdeutscher Katholiken in oft fast rein evangelische Landkreise. Die Statistik von 1950 besagt, dass zum Beispiel in den Diözesen Hildesheim von 685 000 Katholiken 410 000 Heimatvertriebene waren, im Bistum Berlin von 658 000

rund 300 000, im Bistum Meißen von 594 000 über 500 000. Mit Ausnahme der Bistümer in der französischen Besatzungszone, wo die Franzosen bis 1949 keine Vertriebenentransporte aufnahmen, ging die Zahl der vertriebenen Katholiken in allen Diözesen in die Hunderttausende. Mit ihnen kamen auch 3 000 vertriebene Priester, die mit ihren Pfarreien das Los des Heimatverlustes teilten und als Rucksackpriester die Seelsorge aufnahmen.

Als die größte Not gelindert war und an eine Rückkehr in die alte Heimat nicht mehr gedacht werden konnte, ging man auch an den Bau von Kirchen. So wie die Gläubigen anfangen, Eigenheime zu bauen, als die Hoffnung auf Rückkehr geschwunden war, baute auch die neue Pfarrfamilie ihr Haus. Über Schwierigkeiten beim Erwerb des Bauplatzes und den Leidensweg der Finanzierung, über Kirchbauvereine, Bittbriefe, Eigenleistungen und Opfergeist der Gläubigen ist für viele Gemeinden zu berichten. Ein Kirchbau in einer neuen Diasporapfarrei war mit keinem Kirchbau einer alten Stammpfarrei zu vergleichen, denn es gab keine alteingesessenen finanzkräftigen Unternehmer, Geschäftsleute oder Landwirte mit Bodenbesitz. Die Heimatvertriebenen konnten nur kleinste Spenden, aber viel Eigenhilfe aufbringen.

Aufgrund der Diasporasituation war es nicht möglich, in jedem Ort eine Kirche zu bauen. Um diesen Menschen zu helfen, kam seit 1950 die Kirche buchstäblich ins Dorf. Dies geschah durch die Kapellenwagenmission der Ostpriesterhilfe. Der Initiator war der Gründer der Ostpriesterhilfe, der 1913 geborene und 2003 verstorbene Holländer Pater Werenfried van Straaten, der im belgischen Kloster Tongerlo 1947 mit der Hilfe für die notleidenden deutschen Vertriebenen begann. Da er flämische Bauern dazu brachte, für die Not leidenden Deutschen ein eigenes Schwein aufzuziehen und ihm zu überlassen, bekam er den Namen „Speckpater“. In die Flüchtlingslager gingen seine Hilfssendungen: Lebensmittel und Kleider, Süßigkeiten für Kinder, kleine Geschenke für Erstkommunionkinder, liturgische Geräte für die „Rucksackpriester“, die später Fahrräder, ein Motorrad oder nach 1950 gar ein Auto erhielten. Hören wir ihn selbst über die Kapellenwagen:

„Ich predigte damals nicht nur in Belgien und in den Niederlanden, sondern auch in Deutschland. Nicht um zu betteln, sondern um zu ermutigen und zu trösten. Meist in zerfallenen evangelischen Kirchen, suchend nach dem richtigen Wort, tastend nach der Seele und dem Herz dieser Unglücklichen. Es war die Botschaft der Liebe von jenseits der Grenze. Oft kamen die Vertriebenen zwanzig Kilometer weit zu Fuß. Stundenlang warteten sie geduldig, träge ihre vielen Rosenkränze betend, bis ich da war, mit einem Fünkchen Licht in der Nacht ihres Glaubens. Während meiner tapsigen Ansprache weinten sie vor Ergriffenheit. Auch der Pfarrer hatte Tränen in den Augen. Da wusste ich auf einmal, dass ausländische Priester als Botschafter der Weltkirche hier eine große Aufgabe erfüllen konnten. Und in fünfunddreißig holländischen Zeitungen schrieb ich über die Seelsorgsnot in der deutschen Diaspora:

„Wirtshausäle sind auch nicht gerade würdige Orte. Die Baracken und Scheunen sind baufällig, aber Gott erachtet es nicht unter Seiner Würde, mit den Geringsten der Seinen dieses Hundeleben zu teilen. Er besucht Seine Herde im dürftigen Gewand der Rucksackpriester und unter der Gestalt der hl. Eucharistie. Aber Er will diese Herde auch besuchen in Helfern und Samaritern, die Seine Gestalt sichtbar machen für die Ärmsten der Armen und Seine Barmherzigkeit auch dem letzten Deutschen erweisen. Und hier beginnt unsere Aufgabe. Wir sind es, die wohltuend durch dieses grausame Elend ziehen müssen. Mit Kolonnen der Hilfe müssen wir ostwärts gehen. Lastwagen müssen wir mit Priestern bemannen und zum Brechen voll mit Liebesgaben beladen. Auf diese Weise uns den umstreifenden Rucksackpriestern in der deutschen Diaspora zur Verfügung stellen. Mit ihnen durch ihre unermeßlich weiten Bezirke von Dorf zu Dorf fahren. Die hl. Messe zelebrieren, predigen – ein ermutigender Brudergruß von jenseits der Grenze – und mit vollen Händen verteilen, was die Liebe des christlichen Westens uns mitgab. Um Christus sichtbar erstehen zu lassen in dieser schwarzen

Not. Um das mütterliche Mitleid der Weltkirche spürbar zu machen für jene, die schon fünf Jahre und länger in der Nacht der Verzweiflung versunken liegen...'

Dieser Zeitungsartikel, erschienen 1949, enthielt die Grundgedanken unserer Kapellenwagenmission. Fünf Monate später donnerten die ersten holländischen Kapellenwagen, die von Kardinal de Jong von Utrecht geweiht worden waren, durch die deutschen Länder. Die holländische Eisenbahngesellschaft lieferte insgesamt zwanzig Crossley-Sattelschlepper. Das Bistum Gent brachte die Mittel für fünfzehn Opel-Blitz-Kapellenwagen auf. Hunderte von Priestern aus sieben verschiedenen Völkern und vielerlei Ordensgemeinschaften sind seitdem Jahr um Jahr mit diesen fahrenden Kirchen unterwegs gewesen, ermutigend, predigend, taufend, Sünden lossprechend und neben dem Brot der Eucharistie auch eine fühlbare Liebesgabe austeilend an die vier Millionen verlassener Glaubensbrüder in kirchenlosen Gebieten, die durch diese Aktion erreicht wurden.¹²

Zwei solche Kapellenwagen fuhren 1950 zum ersten Male in den Bistümern Mainz und Hildesheim. Pater Werenfried hatte die beiden Diözesen ausgewählt und im März eine Fahrt durch die nordhessische und norddeutsche Diaspora unternommen. Er sammelte Bildmaterial und praktische Erfahrungen für die weitere Arbeit. „In allen Flüchtlingsgemeinden, in die er kam, hat sein Besuch größte Freude ausgelöst. P. Werenfried und seine Prämonstratenserabtei sind ja schon weit über den Rahmen der Flüchtlingspriester hinaus bei den Laien bekannt“, heißt es einem Bericht in den „Mitteilungen für die heimatvertriebenen Priester aus dem Osten“. Über seine Reise schrieb der Speckpater eine Reportage, die zu Ostern in 36 Zeitungen in Belgien und Holland erschien und einen Durchbruch bedeutete. Die bis dahin nur in Belgien tätige Ostpriesterhilfe bekam einen holländischen Zweig und viele Mitarbeiter und Wohltäter in den Niederlanden. „Aus der glühenden Liebe, die dieser junge Ordenspriester zu uns Heimatvertriebenen hat, entspringen immer wieder neue Gedanken und Ideen für einer Vertiefung seiner Arbeit“, schrieb damals Prälat Adolf Kindermann, der Leiter des Vaterhauses der Vertriebenen in Königstein.

Eine dieser neuen Ideen waren die Kapellenwagen! Von Königstein wurde noch im gleichen Jahre 1950 der erste Kapellenwagen nach einer ergreifenden Feier im Rahmen einer sudetendeutschen Priestertagung im Beisein von Pater Werenfried in die Diaspora des oberhessischen Vogelsberges ausgesandt. In Utrecht weihte Kardinal de Jong den zweiten Kapellenwagen, dessen Aussendung dann ebenfalls in Königstein bei der schlesischen Priestertagung erfolgte.

Der erste Kapellenwagen begann seine Seelsorgsarbeit von Nidda aus, das damals Mutterpfarre für neue Lokalkaplaneien war, darunter auch Ulrichstein. Dort besuchte der Kapellenwagen die Orte Helpershain, Röddingen, Stumpertenrod, Unterseibertenrod, Oberseibertenrod, Ulrichstein, Feldbrücken, Kölzenhain und Rebgeshain. Bis zum 18. November, als der Kapellenwagen wegen des schlechten Wetters seine Arbeit einstellte und Winterpause machte, wurde die Diaspora im östlichen Teil der Mainzer Diözese durchgearbeitet. Zweiter Ausgangspunkt nach Ulrichstein war Eschenrod. Nach einer zweitägigen Ruhepause fuhr dann der Wagen im August zu einer Wallfahrt nach Ilbenstadt und von dort in die Diözese Hildesheim. Im Austausch kam von dort der zweite Wagen, der von Schlitz aus folgende Orte besuchte. Nieder-Stoll, Sandloffs, Frau-Rombach, Pfordt, Ullershausen, Hemmen, Hutzdorf, Schlitz, Queck, Reinbach und Ober-Wegfurt. Bis zum 18. November folgten noch Lauterbach, Herbststein, Eichenrod, Freiensteinau, Grebenhain, Schotten, Ulfa, Echzell, Oberlais, Ranstadt, Grünberg, Burggemünden und Homberg.

¹²

Im November besprachen die Missionare mit Priestern aus Oberhessen und Vertretern aus Belgien und Holland diese „Soforthilfe auf seelsorgerlichem Gebiet“ und planten Verbesserungen für die Aussendung im kommenden Frühjahr. Sie hoben folgende Erfolge hervor:

1. Die Freude der Heimatvertriebenen, die im Kapellenwagen den Beweis sahen, nicht vergessen zu sein.
2. Der Wert der Hausbesuche.
3. Der gute Sakramentenempfang.
4. Der Wert der Caritas durch die Verteilung von Lebensmitteln und Kleidung.

Die ersten Sattelschlepper wurden dann seit 1952 durch umgebaute Busse ergänzt und ersetzt, die bis 1969 eingesetzt wurden. Seit 1953 waren Jahr für Jahr 15 solcher Kapellenwagen in 12 westdeutschen Diözesen unterwegs. 136 Missionare waren dabei im Einsatz, davon 64 aus Deutschland, die übrigen kamen aus dem Ausland. Die einzelnen Kapellenwagen waren meist von belgischen Diözesen gestiftet und wurden von diesen unterhalten. Sie trugen Namen von Heiligen wie Madonna-Wagen, St. Bonifatius-Wagen, Cyrene-Wagen usw. Sie betreuten Zehntausende von Menschen, wie die Statistiken beweisen. Aus den Berichten der Kapellenmissionare erfahren wir, wie selbst in kleinen Gemeinden die wenigen Katholiken aus 15 bis 20 verschiedenen Diözesen des Ostens kamen. Das erschwerte das gemeinsame Beten und Singen. Die Statistiken teilen uns mit, dass damals noch viel gebeichtet wurde und dass große Opfer gebracht wurden, um die Sakramente zu empfangen. Erschreckend groß war die Zahl der ungültigen Ehen. In Hunderten von Predigten und Gesprächen mit den Priestern wurde versucht, diese Ehen zu sanieren. Verantwortlich für den effizienten und fast generalstabsmäßigen Einsatz der Kapellenwagen waren Pater Josef Barton, ein Priester der Olmützer Erzdiözese, und Rik van Dyn, die mit den Missionaren im Herbst die Ergebnisse besprachen, ihre Wünsche und Verbesserungsvorschläge prüften und notwendige Nachmissionen vorbereiteten.

Zwei wichtige Tatsachen kann man für diese Fahrten und Missionen der Kapellenwagen festhalten:

1. Durch die Kapellenwagen haben Hunderte von Orten in der Diaspora eine Volksmission erhalten, die sonst unmöglich gewesen wäre.
2. Die Kapellenwagen haben wesentlich dazu beigetragen, dass die katholische Kirche in den entlegensten Teilen der deutschen Diaspora sehr repräsentativ in Erscheinung trat.

Wer die Situation der Diaspora kennt, weiß, wie wichtig das war. Die Jahrhunderte nach der Reformation hatten Vorurteile gegen alles Katholische aufkommen lassen, die das Leben der Katholiken in der Zerstreuung überaus erschwerten. Die Missionare haben sehr oft erfahren, wie Andersgläubige staunten, dass um der kleinen Schar wegen so viel Geld und Mühe aufgewandt wurde. Durch die Kapellenwagen wurde die Messe oft zum ersten Mal nach der Reformation wieder gefeiert und stieg katholisches Singen und Beten wieder zum Himmel empor.

Eine Zahl aus der fränkischen Diaspora mag als Beispiel für andere Diözesen für sich sprechen: Im Erzbistum Bamberg erreichte der Madonna-Wagen im Sommer 1953 8.590 Menschen, von denen 4.771 in dieser Zeit beichteten und für die 530 Predigten gehalten wurden. In 422 Fällen mussten die Missionare sich mit ungültigen Ehen befassen. Die Zahl der physisch Verhinderten war sehr groß. Nicht alle Gläubigen konnten zum Gottesdienst kommen. Schloss die Mission während der Woche, dann war es für die Männer sehr schwer, die Sakramente zu empfangen. Sie hatten weite Fahrten zur Arbeitsstätte und kamen abends mit den letzten Zügen zu Hause an. Häufig blieben sie auch die Woche oder den Monat über fort.

Sehr erwähnenswert ist aber, dass von den Gläubigen oft große Opfer gebracht wurden, um die Teilnahme an der Kapellenwagenmission, an Gottesdiensten und Vorträgen zu ermöglichen. Aber die damalige Ungeborgenheit des Lebens vieler war oft ein schwer zu überwindendes Hindernis.

Prof. Dr. Rudolf Grulich (2010)

Links:

Mehr über die Kapellenwagenmission:

<http://www.kirche-in-not.de/kirchengeschichte/2012/04-12-kirche-auf-raedern-60-jahre-kapellenwagen>

“Kapellenwagen und Fahrzeuge für Gott” (pdf) – ein Beitrag von Prof. Linus Hauser:

<http://www.kirche-in-not.de/downloads/gruender-geschichte-kapellenwagen-linus-hauser.pdf>

Mehr über die Geschichte der „Ostpriesterhilfe“

<http://www.kirche-in-not.de/wer-wir-sind/geschichte>