



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	presse@kirche-in-not.de
Website	www.kirche-in-not.de
Facebook:	https://www.facebook.com/KircheInNot.de

Der erste Kapellenwagen startete von Nidda aus

Das Institut für Kirchengeschichte von Böhmen-Mähren-Schlesien im Haus Königstein in Nidda hat die zweite Auflage des Buches „Wurzeln und Wege. Eine Geschichte der Kirche in Nidda“ von Arnold Spruck in einer erweiterten Ausgabe vorbereitet. Nach dem Tode von ihm sorgte Pfarrer Dr. Wolfgang Stingl für die Neuauflage, doch sein Tod am 11. Dezember 2015 bedingte einen Aufschub der Arbeit. Die Neuauflage bringt neue Angaben über die Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg, als in die Diaspora Oberhessens Zehntausende von vertriebenen Katholiken aus dem Sudetenland und anderen Vertreibungsgebieten kamen und allein im Bistum Mainz über 100 000 Katholiken Aufnahme fanden. Wir bringen im Folgenden einen Vorabdruck aus dem Buch über die Seelsorge für diese Gläubigen, denn in Nidda wurde 1950 der erste Kapellenwagen der Ostpriesterhilfe Pater Werenfrieds eingesetzt.

Ein weiteres Mittel, um möglichst viele heimatvertriebene Katholiken in den Diasporadörfern zu erreichen, war die 1950 vom holländischen Prämonstratenser-Pater Werenfried van Straaten (1913-2003), seit 1934 in der belgischen Abtei Tongerlo, begründete Kapellenwagenmission. Pater Werenfried organisierte seit 1947 Lebensmittelhilfen für die vertriebene hungernde Bevölkerung in Westdeutschland. Daraus entstand die Ostpriesterhilfe, das heutige Hilfswerk „Kirche in Not“. Da Pater Werenfried sich zuerst auf die Einsammlung von Speck in den Dörfern Flanderns und den südlichen Niederlanden spezialisiert hatte, ging er als „Speckpater“ in die Kirchengeschichte ein.

P. Werenfried meinte: *„Die Not des Leibes in Deutschland ist groß, aber die der Seele noch größer. Wenn Millionen vertriebene Katholiken in der Diaspora keine Kirche haben, dann muss die Kirche zu ihnen kommen.“* Linus Hauser, Professor für systematische Theologie in Gießen, bezeichnet in der Festschrift zum 60. Geburtstag von Rudolf Grulich die Kapellenwagenmission als einen Versuch, das katholische Milieu der Vertriebenen unter extrem schwierigen Bedingungen zu erhalten.

Der Einsatz der Kapellenwagen wurde durch die Ostpriesterhilfe in Königstein organisiert. Pater Josef Barton, geboren 1912 in Wagstadt in Mähren, 1937 in Olmütz zum Priester geweiht, betreute mit dem Flamen Rik van Dyn die Kapellenwagenmission in Königstein und bildete die Missionare aus. Er starb am 1. Januar 1982 in Bad Soden. Pater Josef Barton hatte sich nach der Vertreibung der Schönstatt-Bewegung angeschlossen. Schon 1947 hatte er die erste Exerzitienwoche für Heimatvertriebene in Schönstatt bei Vallendar abgehalten. 1948 lernte er Pater Werenfried kennen und seit 1951 war er in der Kapellenwagenmission tätig. 1953 übernahm Pater Barton die Planung und Koordinierung der großen Aktion, die, wie Rudolf Grulich schreibt, *„die Kirche in der deutschen Diaspora buchstäblich ins Dorf brachte“*. 1961 übernahm er auch das Amt des Spirituals im Priesterseminar Königstein und hielt an der Philosophisch-Theologischen Hochschule Vorlesungen über Ascese und Mystik.

Heute ist in Königstein die internationale Zentrale von „Kirche in Not“, das deutsche Büro ist in München. Josef Barton hatte 1981 bei einer Tagung Rudolf Grulich angesprochen und ihn gebeten, künftig für diese Einrichtung zu arbeiten. Rudolf Grulich macht das bis heute – mit Begeisterung.

Mit zwei Wagen fing die Kapellenwagenmission 1950 an. Reiseautobusse von 14 Meter Länge hatte man erworben und von der Firma Kässbohrer zweckentsprechend umbauen lassen. *„Diese Kirchen auf Rädern müssen selbst dem ärgsten Glaubensfeind Achtung abnötigen“*, heißt es in einem zeitgenössischen Kommentar. Und in der Schottener Pfarrchronik lesen wir: *„Ohne dies tätige Bruderhilfe des westlichen Auslands wären die verproletarisierten Vertriebenen und Flüchtlinge nur allzuleicht in den geistigen und religiösen Nihilismus, ja in den Radikalismus und Bolschewismus abgeglitten.“*

In einem Bericht des *Niddaer Anzeigers* vom Oktober 1950 wird vom Einsatz eines Kapellenwagens in der Pfarrei Nidda berichtet. Es war der erste Kapellenwagen, der von Königstein in Fahrt gesetzt wurde. Am 12. Oktober war er in Ranstadt. Er wurde von dem belgischen Prämonstratenser Pater Cornelius Peters (1920-1976) aus Tongerlo begleitet. Am 4. April 1951 wurden in Königstein durch Kardinal Josef Frings (1887-1978) acht weitere Kapellenwagen geweiht und in acht Diözesen auf die Reise geschickt. In den rechtsrheinischen Teil der Diözese Mainz kam der „Magnificat-Wagen“. Sudetendeutsche Redemptoristen stellten die Begleitmannschaft. Der Wagen wurde zuerst im Kreis Alfeld eingesetzt. Dort sei die Mission nicht gut vorbereitet gewesen, heißt es in der Manöverkritik. Von dort ging es nach Gedern und Wenings. Die oberhessische Bilanz vom 22. April bis zum 30. September 1951: An 45 Orten mit 7052 Katholiken wurden 439 Predigten gehalten. 3687 von 5642 „beichtpflichtigen“ Katholiken empfangen die Sakramente. 1951 stand auch ein Kapellenwagen der kirchenlosen Pfarrgemeinde Ranstadt für einige Monate zur Verfügung und wurde auf dem Zimmerplatz am Oberried aufgestellt. Wahrscheinlich war es der Wagen, der für die DDR bestimmt war und dort keine Einreisegenehmigung bekam.

Schon nach drei Monaten hatte man in Königstein Zwischenbilanz über die Arbeit der Kapellenwagenmission gezogen. Sie fiel positiv aus:

1. *Sie hat nicht enttäuscht, ja, sie hat unsere Erwartungen übertroffen. Auch die anfangs ablehnenden Missionare haben im Laufe ihrer Arbeit durchaus ihre Meinung geändert und stehen heute ganz positiv zu der Kapellenwagenarbeit. Befürchtungen, dass diese neuartige Mission kitschig oder allzu amerikanisch wirken könnte, haben sich nicht erfüllt. Über der Mission liegt trotz der Ungewöhnlichkeit und Neuheit ehrfürchtige Weihe.*
2. *Aus der Gesamtschau der Kapellenwagenmission lässt sich heute schon sagen, dass die Vertriebenen trotz ihres langjährigen fürchterlichen Kreuzes noch fast zur Gänze religiös ansprechbar sind. Das ist ein ganz großer Trost, doch sagen die Missionare, dass es allerhöchste Zeit ist.*
3. *Die Abschlusskonferenz im Oktober wird uns ein genaues Bild über die Mischehen geben. Man kann aber heute schon sagen, dass die Zahl vielerorts bedeutend ist und wahrscheinlich noch anwachsen wird.*
4. *Die evangelischen Christen und vor allem auch die evangelischen Pastoren stehen nicht feindlich*

oder ablehnend dieser Mission gegenüber. Ein Besuch des Kapellenwagenmissionars beim Pastor, Bürgermeister und Lehrer stellt rasch ein gutes Verhältnis her. Manche Schulleitung in der norddeutschen Diaspora hat die katholischen Schulkinder während der Mission für den Gottesdienst freigegeben. Bei den evangelischen Christen bleibt die Weltweite der katholischen Kirche nicht ohne Eindruck. Der Kapellenwagen ist gerade für unsere Zeit eine so wichtige Offenbarung der Katholizität der Kirche. Die evangelischen Flüchtlinge betrachten die Fürsorge der katholischen Kirche für die Heimatvertriebenen in der Zerstreuung mit Wehmut und mit Staunen.

5. *Nicht zu unterschätzen ist der große Wert, der in der Zusammenarbeit der Ordenspriester aus den westlichen Ländern mit unserem Klerus liegt. Es kommen Priester aus Belgien, Holland, Frankreich und der Schweiz und sie werden die gesammelten Eindrücke wieder mit heimnehmen und der Kreis der Freunde wird wachsen.*

6. *Jeder der acht Wagen hat in diesen 3 Monaten 15 Tonnen Lebensmittel und Textilien zur Verteilung gebracht. Auch dieser sichtbare Ausdruck brüderlicher Verbundenheit der Katholiken von jenseits der Grenzen bleibt nicht ohne Eindruck auf unsere Brüder und Schwestern in der Zerstreuung. Das Zusammenwirken von Seelsorge und Caritas ist nicht zu unterschätzen und es ist bestimmt wertvoll, wenn die Priester – wie P. Werenfried es immer wieder betont – die Glaubensverkündigung auch mit einem sichtbaren Merkmal der Liebe unterstreichen können.*

Von Juni bis August 1952 war der Magnificat-Kapellenwagen mit zwei Redemptoristen-Patres in der Pfarrei Büdingen unterwegs. Im Seelsorgsbezirk Schotten wurde jedes zweite Jahr eine vier- bis sechswöchige Kapellenwagenmission abgehalten.

1953 waren insgesamt 15 Wagen in Deutschland im Einsatz, davon einer in der oberhessischen Diapora. Für den in Oberhessen eingesetzten „Magnificat“-Wagen meldet 1953 die Statistik 7.717 erreichte Katholiken, 5.748 Sakramentenempfänge, 3.205 Beichten und 530 Predigten. Der Kapellenwagen umfasste einen Altarraum, eine Wohnkabine und einen Laderaum. Der Laderaum fasste die Liebesgaben, Textilien und Lebensmittel. Ein Zelt ermöglichte einen Raum für 200 Menschen. Jeder Kapellenwagen wurde in der Regel von einem deutschen und einem belgischen oder niederländischen Geistlichen begleitet. 1953 waren 136 Priester im Einsatz, eine bunte Truppe, fast ausschließlich Ordensgeistliche. Neben Pater Werenfrieds Prämonstratensern waren es vorwiegend Redemptoristen (CSsR), Jesuiten (SJ), Franziskaner (OFM), Kapuziner (OFMCap), Passionisten (CP), Oblaten (OMI) und Pallotiner (SAC). Vom „Zigeunerorden Unserer Lieben Frau“ hat einer der Missionare gesprochen.

Pater Ludwig Barbian SVD (1901-1978) hat 1953 seine Erlebnisse mit dem „Veronica“-Wagen in Südhessen unter dem Titel „Im Herrgotts-Auto auf den Straßen der Diaspora“ beschrieben. Pater Achilles van Hoof (geb. 1922) aus Tongerlo war sein erster Begleiter. Er wurde von Pater Ludovicus Veerman (1906-1979) aus der niederländischen Abtei Heeswijk abgelöst. Pater Ludwig, der Steyler Missionar aus Oberschlesien, war für die Volksmission zuständig, sein flämischer bzw. niederländischer Kollege für die Gabenverteilung. Schuhe gab es, und Bekleidung: Mäntel, Frauenkleider, Kinderbekleidung, Wäsche, Stricksachen, in belgischen und niederländischen Familien gesammelt. Und Schokolade, Drops, Pralinen, die sich die Kinder in Holland und Belgien als Fastenopfer vom Munde abgespart hatten und über die sich nun die Flüchtlingskinder in Deutschland freuten. Vom „Bauernfang“ sprachen Böswillige. Pater Veerman lehnte die Ausdrücke „Gabe“ und „Geschenke“ ab und sprach von „Andenken an den Kapellenwagen“.

Papst Pius XII. schrieb am 1. Oktober 1954 an die deutschen Bischöfe über die Vertriebenen-Seelsorge: „Darunter ist besonders rühmlich zu erwähnen die Kapellenwagen-Mission.“

In Dauernheim stand ein Kapellenwagen vom 23. bis 27. April 1954. Im Bereich der Pfarrei Nidda und der Lokalkaplanei Ober-Schmitten waren die Kapellenwagen im September 1954 mit dem niederländischen Pater Christophorus Coenen (1915-2005) aus Tongerlo und dem Pallotiner Pater Leo Hauk (1913-1990) eingesetzt. Pater Coenen ging 1957 zur seelsorglichen Betreuung niederländischer Auswanderer nach Australien und kam 1969 nach Deutschland zurück. Pater Hauk starb als Pfarrvikar in Karben. 1957 war der Kapellenwagen mit Pater Siegmund Dworschak (1910-

1994) und dem flämischen Redemptoristen-Pater Stephan Baetsle (1900-1992) im Niddaer Pfarrgebiet auf Achse. Am 14. Mai waren die Missionare in Eichelsdorf.

Seit 1954 wurden kleinere Kapellenwagen als sogenannte „Nachmissionswagen“ eingesetzt. Katholiken im Bistum Gent hatten 15 Opel-Blitz gespendet, die im Rüsselsheimer Werk für den Missionszweck umgebaut wurden. Sie sollten regelmäßig die Orte besuchen, die bereits eine Kapellenwagenmission erhalten haben. 1954 war im Bistum Mainz neben den beiden großen Kapellenwagen ein Nachmissionswagen unterwegs. Bundesweit waren es im selben Jahr 13 große Kapellenwagen und 11 Nachmissionswagen. Und voll Begeisterung schreibt der sudetendeutsche Redemptoristen-Pater Josef Krüss am Jahresende: *„Wenn der Seeleneifer wieder in uns glüht und die Verantwortung um das Reich Gottes, dann setzen wir uns wieder ans Steuer, dann fahren wir wieder. Denn die Ernte ist groß und der Arbeiter...?“*

Auch der Kraftfahrer gehörte zum Team. Er musste die richtige Einstellung haben. In der Stellenanzeige des Priesterreferates in Königstein wird das so formuliert: *„Sie müssen Führerschein XL Klasse haben, imstande sein, den Wagen zu pflegen und kleine Reparaturen selbst ausführen (am besten Autoschlosser). Charakterliche Voraussetzungen, anpassungsfähig, ehrlich, gutes Benehmen, Küsterdienst am Wagen ist erwünscht. Die Kraftfahrer gehören unmittelbar zur Kapellenwagenbesatzung und stehen deshalb auch im Blickpunkt der Gemeinden, in denen der Kapellenwagen wirkt. Der Fahrer muss also auch sittlich einwandfrei sein und darf nicht gar zu viel in den Gasthäusern einkehren.“* Überwiegend Sudetendeutsche wurden als Fahrer eingestellt. Einer dieser Fahrer war Willi Schnürch (1904-1983) aus Groß-Herrlitz, der Schwager von Schreinermeister Josef Klement in Ober-Schmitten. Als Ruheständler kam Willi Schnürch nach Ober-Schmitten.

1960 war der Gederner Pfarrkurat Josef Schneider nach Königstein gekommen und leitete die Kapellenwagenmission bis 1964. Für diese Zeit liegen ausführliche Berichte über die Kapellenwagenmission und die Namen der begleitenden Geistlichen vor. Er selbst ist auch in dieser Zeit bei den Kapellenwagen in der Diözese Mainz immer wieder vor Ort. Sein Gederner Amtsvorgänger P. Josef Jarschel war meist in der Limburger Diözese als Kapellenwagenmissionar. 1960 sind die Patres Leo Hauk SAC (1913-1990), die flämischen Redemptoristen Hermann (Armand) Penninck (geb. 1925) und Cornelius Peters, der niederländische Jesuit Henricus Geurtsen, der Passionist Paschalis Bakker (1915-1986) sowie die Franziskaner Olaf Koning (1917-2003), später Pfarrer von Heiningen bei Göppingen, Mariophilus Ris, von 1980 bis 1986 Ordens-Minister der niederländischen Provinz, Josaphat van Luik und Damascenus Boet in Oberhessen unterwegs. 1960 wurden im Dekanat Gießen 7 Pfarreien besucht und 65 Predigten gehalten, im Dekanat Friedberg 2 Pfarreien mit 36 Predigten.

1961 war der „St. Bavo-Wagen“ in Oberhessen unterwegs. Zur Mannschaft von „St. Bavo“ gehören abwechselnd die Patres Stefan Baetsle CSsR, Lorenz Couppé CSsR (1898-1986), Henricus Geurtsen SJ, Dalmatius Hecker OFM, (1904-1977), Johannes John SAC (1913-2002), Karl Küting OMI (1925-2003), Paul Lebeau CSsR (geb.1914), Lukas Münch OFM (1919-1979), Dominikus Schmitz OMI (1907-1994), der Assumptionist Maternus van der Maden AA aus Boxel/H., Gilbert Weyers OFM aus Essen und Boudewijn Wouters OFM aus Woerden/H. Auch Ernst Weiser aus Hirzenhain, durfte im September eine Woche mitfahren. Auch der sudetendeutsche Redemptorist Anton Felbinger (geb. 1912), der niederländische Redemptorist Joseph Hick (1923-2002), Oblaten-Pater Romanus Misch († 6. Dezember 1986 in Swakopmund) und der niederländische Mill-Hill-Missionar Willem van der Eeden (1908-1975) waren 1961 mit Kapellenwagen in der Diözese unterwegs. Nach der Erinnerung von Wolfgang Schneider stand im September 1961 ein Kapellenwagen im Hohenstein gegenüber der Donaustraße. Die Franziskaner Dalmatius Hecker und Gilbert Weyers gehörten bis zum 10. September zur Mannschaft von „St. Bavo“.

Im Juni 1962 stellt Pater Barton auf einer Vertriebenenseelsorger-Tagung die Frage, ob es sich noch lohne? Er bejaht sie, *„weil wir für die ganze Kirche da sind“*. 1962 war der „St. Thaddäus“-Kapellenwagen in Oberhessen. In der Pfarrei Nidda war „St. Thaddäus“ vom 3. Mai bis zum 4. Juni 1962 mit dem Flamen Oscar Colpaert CICM (1917-1988), dem Niederländer Henricus Geurtsen SJ bis

13. Mai und Pater Cornelius Peters CSsR ab 13. Mai. Im Pfarrbezirk Ober-Schmitten wirkten vom 25. Juni bis 5. Juli die deutschen Franziskaner Dalmatius Hecker (1904-1977) und Gilbert Weyers. Auch die Patres Gregor Peter OMI (1907-1994) und Josef Peter OMI (1916-2005) waren im September 1962 mit dem Kapellenwagen „St. Paulus“ in der Diözese auf Achse. Die beiden Brüder waren in Eger geboren und nun in der österreichischen Oblaten-Provinz tätig.

Im Mai 1963 ist der „St. Bavo“-Kapellenwagen in Schwalheim. Schon zum vierten Mal hintereinander missionieren die Patres in den Dörfern um Bad Nauheim, mäkelte Pfarrer Hagel in seinem Jahresbericht 1963 für das Evangelische Konfessionskundliche Institut in Bensheim. Die Patres sind diesmal P. Paschalis Bakker CP (1915-1986) aus Mook bei Nijmegen und der Prämonstratenser Ludovicus Veerman. Mit „St. Thaddäus“ sind die Patres Stefan Baetsle CSsR, Dalmatius Hecker OFM, Helmut Rössler OMI (1915-1989), Gilbert Weyers OFM und der Königsteiner Student und spätere Pfarrer von Iphofen Wenzel Baudisch (1941-2007) unterwegs. Auch „St. Matthäus“ reist durch die Diözese mit den Patres Josef Hujer CSsR (1915-?), Olaf Koning OFM, Cornelius Peters CSsR, Helmut Roessler OMI, Henri Rouschop CSsR (1915-2004) und Heribert Stumpf OMI (geb. 1933).

1964 wurden noch 176 Standorte betreut. Im November 1966 gab es im Bericht zur Kapellenwagenmission eine schlechte und eine gute Nachricht. Die schlechte: Nur 25% der Katholiken haben gebeichtet, die gute: 20 neue Patres haben sich für die Arbeit zur Verfügung gestellt. Bis 1966 wurden in 6.122 Missionseinsätzen 1,2 Millionen Gläubige erreicht.

Vom 26. April bis 28. Mai 1967 war ein Kapellenwagen wiederum im Bezirk Ober-Schmitten unterwegs. P. Appel SJ und der belgische Prämonstratenser Cornelius Peters, der schon 1950 dabei war, begleiteten ihn. Pater Peters sprang 1976 noch einmal für einige Monate als Pfarrverwalter in Bad Neuenahr-Antweiler ein. Dort starb der Kapellenwagenmissionar der ersten Stunde am 3. Oktober 1976. Pater Werenfried, der bis zu seinem Tod am 31. Januar 2003 in Bad Soden lebte, wurde im Dezember 2002 Ehrenbürger der Stadt Königstein.

Einer der letzten Kapellenwagen wurde einem weniger sakralen Zweck zugeführt. Manfred Wollner, Königsteiner Abiturient, hatte als Kreiswahlkampfleiter der CDU bei der Landtagswahl 1970 die Idee, einen der letzten halbwegs brauchbaren Kapellenwagen als Wahlkampfgefährte für die Büdinger Kreis-CDU einzusetzen. Er wurde gekauft, repariert, frisch gestrichen und für die neuen Zwecke eingerichtet. Und so zogen bei den nächsten Landtags- und Bundestagswahlen Christian Schwarz-Schilling und Arnold Spruck als „Kapellenwagen-Missionare“ durchs Büdinger Land.

Einen späten schwachen Nachhall fand die Kapellenwagenmission im Jahr 2011. Seitdem tourt der Religionspädagoge Johannes Schäfers mit einem gelben „Bulli“ durch die Bundesrepublik und sucht Gesprächspartner. Seine Erkenntnis: „*Deutschland ist ein Missionsland geworden*“ (Glaube und Leben 20.5.12.).

Zusätzlich wurden damals durch die Ostpriesterhilfe 100 Volkswagen für die Rucksackpriester in der Diaspora zur Verfügung gestellt und am 4. April 1951 durch Kardinal Frings in Königstein geweiht. Auch Lokalkapläne in der Pfarrei Nidda, wie Pfarrer Binder in Ober-Schmitten und Pfarrer Rawitzer in Echzell, wurden im Rahmen dieser Aktion bedacht.

Prof. Dr. Rudolf Grulich, 2016

Links:

Netzauftritt des Instituts für Kirchengeschichte von Böhmen-Mähren und Schlesien:

<http://www.institut-kirchengeschichte-haus-koenigstein.de/>

„Kirche auf Rädern“ – Ein Beitrag von Dr. Karl-Georg Michel:

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

Pater Josef Barton – Vater der Kapellenwagenmissionare:

<http://www.kirche-in-not.de/aktuelle-meldungen/2012/09-14-pater-josef-barton-vater-der-kapellenwagenmissionare>