

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

## **Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

[Beiträge]

[urn:nbn:de:bsz:31-338899](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-338899)

War es ein trauriger Zug, der über die Höhen der Berge kam? Viel Volk ging über den schmalen Waldweg dahin. In der Mitte trugen sechs Mann eine Bahre.

Nein, es war kein trauriger Zug. Die Bergleute, die die Bahre trugen, scherzten und lachten. Und alle, die sie begleiteten, scherzten mit.

„Die Lore ist bei deiner Mutter, Hans“, sagte einer der Träger. „Was werden sie nun warten. Also schneller, schneller...!“

„Sie sind ganz außer sich gewesen, als man ihnen die Nachricht brachte“, entgegnete ein alter Bergmann.

„Das kann man sich denken“, erwiderte ein anderer. „Wenn solch ein junges Blut tagelang um seinen Schatz gebangt hat!“

„Sie wird ihn so recht herzlich an sich drücken, so ganz fest. Sie will wissen, daß sie ihn wieder hat!“

Alle lachten.

So ging es weiter über den mit Laub bedeckten Weg. Schweigend standen schlanke Buchen rechts

und links. Noch immer kamen ihnen Leute entgegen. Offenen Mundes starrten sie auf die Bahre, um sich selbst von dem großen Wunder, das geschehen, zu überzeugen.

Nun trat der Zug aus dem Wald. Der Weg führte zu Tal, durch einen geschlagenen Hauberg. Die Sonne stand am blauen Himmel und warf ein warmes Licht hernieder.

Die Hände auf der Brust des Geretteten bewegten sich. Sie tasteten unruhig hin und her. Der Mund mit den blutleeren Lippen in dem wachsblassen Gesicht lächelte. Er winkte schwach mit der Hand den Leuten zu.

Es war ein seltsamer, aber ganz festlicher Einzug in das Dorf. Kinder und Mädchen schüttelten Blumen auf die Bahre.

So wurde der blonde Hans in das Häuschen an der Böschung gebracht. Man hörte lautes Weinen auf der Straße, aber es waren keine Tränen des Schmerzes, die aus übernachtigen Augen strömten, sondern Tränen der Freude und eines maßlosen Glücks.

## Sprechende Zahlen

Der Deutsche liebt die Zahlen, aber nicht um ihrer selbst willen, sondern einzig und allein, um durch sie seine Leistungskraft und Leistungstärke auf allen Gebieten deutlich werden zu lassen. Zahlen führen eine eindringliche Sprache, das beweisen uns die Übersichten, die jedes Jahr das Wachstum und Erstarben der NS-Volkswohlfahrt im Gau Baden und im Reich widerspiegeln. Aus kleinen Anfängen erwuchs im Laufe von wenigen Jahren eine Organisation, die allein in Baden 247 000 Mitglieder zählt und weiterhin in ständigem Zunehmen begriffen ist. Durch eine der ersten Bestimmungen des Führers nach dem 1. Mai 1933 wurde die NS-Volkswohlfahrt als Organisation innerhalb der Partei für das ganze Reich anerkannt. Dadurch war der kleine, 1932 in das Berliner Vereinsregister eingetragene Verein zu einer im edelsten Sinne das ganze Volk umspannenden Einrichtung des Sozialismus geworden.

Fünf Jahre NS- und NSDAP-Arbeit in der Südwestmark haben Leistungen gezeitigt, die sich sehen lassen können. Vorbildlich wurden die Hilfsbedürftigen betreut, nicht zuletzt Dank der einzigartigen Opferbereitschaft aller Volksgenossen. Über 50 Millionen Reichsmark beträgt der Gegenwart aller Ausgaben an Hilfsbedürftige in den Winterhilfswerken der Jahre 1933 bis 1938. Ständig wurde der Kreis der Betreuten erweitert, hilfsbedürftige Kurzarbeiter, Sozialarbeiter, verschämte Arme, wirtschaftlich noch nicht genügend gefestigte kinderreiche Familien kamen hinzu. An Sachwerten allein gelangten im Gau Baden im Rahmen der NSDAP-Arbeit in vier Jahren (NSDAP 1937/38 nicht eingerechnet) zur Verteilung: 4 697 702 Zentner Kohlen, 1 280 956 Zentner Kartoffeln, 371 283 Zentner Lebensmittel, 657 687 Meter Stoffe, 126 854 Liebesgabenpakete, 3 679 384 Lebensmittelgutscheine,

1 390 060 Freitische, 970 150 Kleidungsstücke, 20 504 Zentner Fischfilet.

In der Entfaltung der nationalsozialistischen Gesundheitsführung, als der ureigensten Aufgabe der NSDAP, ist in der gleich hervorragenden Weise gearbeitet worden. Auch hier sollen wieder Zahlen sprechen. Der Vorsorge für das Kind gelten schon vor dessen Geburt Betreuung und Beratung der hoffenden Mutter. Kinderkrippen, Kindergärten, Tagesstätten der Orts- und Ortsgruppen der Kinder entstehen in rascher Folge. 14 500 Kinder werden in 358 Kinder-Tagesstätten der NSDAP erfasst, die vorbildlich geleitet, ärztlich überwacht und weiterhin ausgebaut werden. Alle Sorge gilt der Gesundheit und Lebenskraft der deutschen Jugend, der deutschen Mutter, dem Wohle der deutschen Familie. Die 358 Kinder-Tagesstätten gliedern sich in 234 Dauer-Kindergärten, 95 Ernte-Kindergärten, 13 Kinderkrippen, 16 Kinderhorte.

In der Müttererholung nahmen bis jetzt 11 Mütter-Erholungsheime 10 000 Mütter auf, bei einem Gesamtaufwand bis einschließlich März 1938 von RM 483 343.

Die gewaltige Summe von RM 1 263 295 wurde von 1934 bis 1938 für die Jugend-Erholungsarbeit ausgegeben. 90 000 Kinder und Jugendliche fanden bis 1937 allein im Gau Baden ihre Erholungs-Betreuung. 14 örtliche Kindererholungstagesstätten stehen als Waldheime in der Umgebung der Groß- und Industriestädte zur Aufnahme von Klein- und schulpflichtigen Kindern zur Verfügung, 13 Kinder-Erholungsheime, darunter drei Solbäder, in klimatisch günstigen Gegenden (Hochschwarzwald, Bodensee, Neckartal) dienen mit Vier-Wochenkuren der Erholung, 4 Jugend-Erholungslager sichern die planmäßige Entsendung erholungsbedürftiger



Jungarbeiter und die Kinderlandverschickung sorgt durch Austausch von Erholungskindern innerhalb des Reiches für ein lebendiges Hineinwachsen der deutschen Jugend in das Großdeutsche Reich.

Vorbildliche Arbeit leistete der Gau Baden auch auf dem Gebiete der Hitler-Freiplatzspende. 12 000 Hitler-Urlauber aus dem Reich wurden in Freiplätze innerhalb des Gaues aufgenommen, 6000 Hitler-Urlauber aus Baden wurden in die Gaue des Reiches verschickt.

Für die wirtschaftliche Hilfe für Familien wurden von der NSB im Gau Baden durch die 1508 Hilfs- und Beratungsstellen für „Mutter und Kind“ von 1935 bis 1937 RM 1 739 501 aufgewendet. Im Monatsdurchschnitt des Jahres 1937 wurden Dank der ehrenamtlichen Mitwirkung vieler tausend Frauen der NS-Frauenshaft 39 888 Familienangehörige durch die Hilfsstellen betreut.

Im Zuge des Ausbaus der NS-Schwesternschaft entstanden 91 Gemeindestationen und zwei Jungschwesternschulen für den Nachwuchs. Sieben Jungschwesternschulen und Heime sind in Vorbereitung. 201 Krankenpflegestationen der NSB in allen Teilen des Gaues stehen weiterhin im Dienste der Volksgemeinschaft. Am 1. April 1938 wurde in Mannheim die Frauenschule für soziale Berufe der NSB mit 180 Schülerinnen neu eröffnet. Dort werden Kinder- und Volkspflegerinnen, Jugendleiterinnen, Kindergärtnerinnen und Hortnerinnen, hauswirtschaftliche Kräfte ihre Ausbildung finden.

Der erste motorisierte Schulzahnklinik ist ein Werk der NSB des Gaues Baden. Schon 10 dieser rollenden Kliniken untersuchen und behandeln jährlich 50 000 Kinder.

4000 Haushaltshilfen leistete die NSB allein im Jahre 1937. In 171 Fällen wurde die Wohnungs- und Siedlungshilfe der NSB beansprucht. 69 Heilverschickungen wurden 1937 erfolgreich durchgeführt. 226 Einweisungen von Volksgenossen in Heilstätten konnten durch das Tuberkulosehilfswerk der NSB finanziert werden. Bei Bergwerks- und Brandkatastrophen war die NSB mit außerordentlichen Sondermaßnahmen sofort zur Stelle, 1934 in Buggingen, 1937 in Tunau.

Die Hilfe für die heimgekehrte Ostmark war der NSB eine Herzensangelegenheit. Als bald wurden bedürftige Kämpfer in Erholungslagern und in Freiplätzen der Hitler-Freiplatzspende un-



Das schöne NS-Müttererholungsheim Gernsbach (Murgtal)

tergebracht, Kinder aus Wien, Salzburg, Tirol, Kärnten und Steiermark aufgenommen, eine Geldspende, die allein im Gau Baden über RM 230 000 erbrachte, durchgeführt und restliche WSW-Lager im Gesamtwerte von RM 86 000 als erste Hilfe zur Verfügung gestellt. Und diese Hilfe für die Brudergaue der Ostmark wird weitergeführt.

Im Ernährungshilfswerk entstanden in 11 Städten bisher Eigenmältereien des WSW, in 18 Städten sind Neuerrichtungen geplant.

Die Reihe dieser aufschlußreichen Zahlen könnten wir beliebig verlängern, es möge jedoch dieser knappe Ausschnitt genügen, um jedem Volksgenossen die außerordentlichen Leistungen der NSB vor Augen zu führen und ihn als weiteren Helfer zu gewinnen. 24 323 ehrenamtliche Mitarbeiter der NSB des Gaues, die sich jahraus, jahrein um die Erfüllung der gewaltigen Aufgaben, die sich das neue Deutschland zum Wohle der Gemeinschaft gestellt hat, mühen, warten auf neue Mithelfer.

E. L.

## Heimat

Es gibt ein Wort - ein schlichtes Wort,  
Drin spiegelt sich die ganze Welt,  
Drin lebt, was sie zusammenhält,  
Drin webt der Jugend Träumen fort,

Drin glüht das erste Morgenrot,  
Drin liegt die dunkle, dunkle Nacht,  
Draus sprudelt wie aus tiefem Schacht,  
Der ersten Sorge heiße Not, -

Der erste Kampf, der erste Sieg,  
Die erste Pflicht, das Vaterland  
Und einer Mutter linde Hand,  
Wenn uns die erste Träne stieg,

Es gibt ein Wort - so schlicht und klein,  
Du kannst ihm nimmermehr entzieh'n,  
Es reicht selbst über Meere hin:  
Die Heimat schließt dein Alles ein.

Bumiller/Sigmaringen



## Vom „fliegenden Koffer“ zur „Fu 90“



Großverkehrsflugzeug „Condor“ für 26  
Fluggäste  
(Freigegeben RLM 6205)

Als ich noch ein Kind war, gehörte es zu meinen größten Freuden, von Tanten und Onkels ein Märchen erzählt zu bekommen. Niemand erfüllte mir diesen Wunsch in schönerer Weise als Onkel Fritz, dessen Mund vor Beredsamkeit überlief und der es wie ein Magier verstand, all mein Sinnen zu fesseln und mir die herrlichsten Märchenbilder in glühenden Farben zu entwerfen. Von Prinzessinnen und wunderholden Feen, von greulichen Unholden und feuerpeinenden Drachen, bösen und braven Kindern und noch viel mehr war da die Rede, aber ich wollte immer wieder das Märchen vom fliegenden Koffer hören. In meiner Kinderfantasie schwebte ich damit über fremde Länder, Berge, Seen und Meere, schaute die Welt von oben und fand mich dann wieder daheim in der Stube am warmen Ofen. Seit diesen Tagen ist mir das Sehnen nach dem Fliegen geblieben. Was vor dreißig Jahren ein Märchen war, das ist heute

durch die Wirklichkeit weit übertroffen. Aus dem Märchenbild des fliegenden Koffers wurde durch die Meisterhand deutscher Ingenieure und Konstrukteure eine Realität. Aber den Reisewagen, die gute alte Postkutsche, die bei aller Romantik doch ein ziemlich unbequemes und anstrengendes Reisen mit sich brachte, triumphtierte das Flugzeug, das auch die Eisenbahn an Schnelligkeit weitaus übertrifft. Wie war es denn vor 120 Jahren? Auf schlechten Straßen, im wenig gefederten Fahrzeug, wurde man stundenlang durchgerüttelt und mußte noch gewärtig sein, einen Rad- oder Achsenbruch, vielleicht sogar einen räuberischen Überfall zu erleben. Wenn auch die Eilposten auf den neuen Straßen eine Abkürzung der Reisezeiten brachten,

1. Flughafengebäude — 2. Flugzeughallen — 3. Unterirdische Tankanlage (Unterflur-Zapfstelle) — 4. Hallenvorfeld — 5. Abfertigungsplattform — 6. Befestigte Rollbahnen zu den Startbahnen — 7. Startbahnen — 8. Rollfeld — 9. Rauchofen, dessen Rauchfahne bei Tag die Windrichtung anzeigt — 10. Windrichtungsanzeiger — 11. Windsack — 12. Bodensunk- und Peilstelle, die u. a. funktetelegrafisch dem Flugzeug die Landung freigibt — 13. Wale (funktetechnische Hilfsrichtung für die Schlechtwetterlandung) — 14. Haupteinflugzeichen für Schlechtwetterlandung — 15. Umrandungszeichen (nachts leuchtend) — 16. Kommandoturm der Luftaufsicht — 17. Landebereich





so dauerte um das Jahr 1827 eine Fahrt von Berlin nach Kassel immerhin noch zweieinhalb Tage. Die Eisenbahn änderte das Bild der Reise entscheidend. Die Schnelligkeit vervielfachte sich, der Schienenstrang kannte keine überraschenden Hindernisse wie vordem die Landstraße, und so kam man denn mit bisher unbekannter Pünktlichkeit ans Ziel. Heute hat das Flugzeug das Reisen aus einer anstrengenden Strapaze in der Vergangenheit zu einem wirklichen Vergnügen gewandelt mit der Präzision eines Uhrwerks und mit seiner unbedingten Zuverlässigkeit arbeitet in unseren Tagen das auf das Feinste durchdachte Gefüge des deutschen Luftverkehrs. Die vollendete Abstimmung von Mensch und Maschine und allen technischen Einrichtungen ermöglicht die sichere und glatte Abwicklung des Verkehrs, die alle bewundern, welche das Flugzeug als Reisevehikel benutzen.

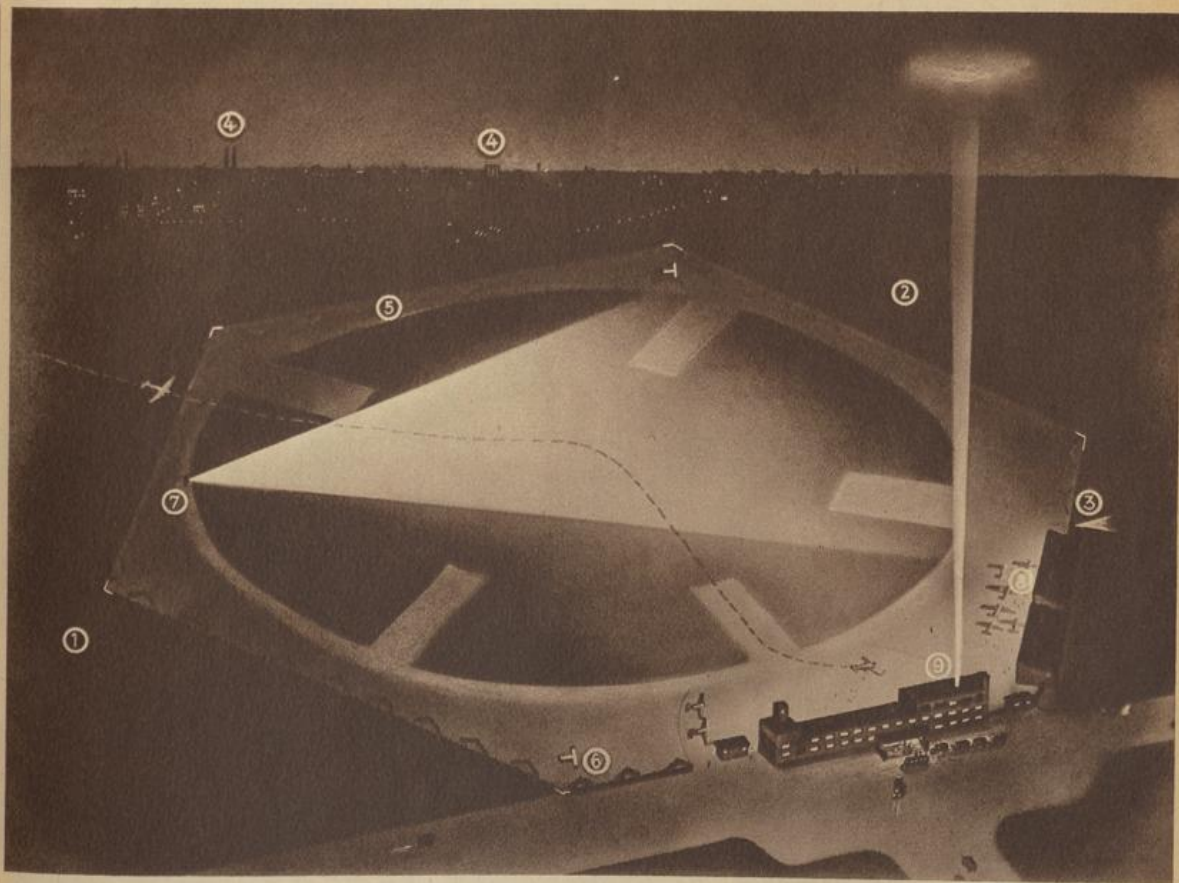
In den Anfängen des Luftverkehrs, so in den Jahren 1919—1921, da gab es im offenen Apparat noch allerhand Luftzug und verteuftelt kalt war es manchmal auch. Ein Kognak mußte da oftmals Mut zum lähnen Unternehmen und die nötigen Wärmereiserven geben. Dann stieg man in die dick gepolsterten warmen Anzüge, zog die schwere

Sturzkappe über den Kopf, schlüpfte auf seinen Sitz und gondelte los. So war es damals! Und heute? „Alles für den Fluggast“ ist das ungeschriebene Gesetz, das für die persönliche Betreuung jedes einzelnen Fluggastes gilt. Das Letzte an Bequemlichkeit und Komfort wird angeboten, alle technischen Einrichtungen eingesetzt, um eine angenehme, sichere und schnelle Reise zu gewährleisten. Unauffällig und glatt wickelt sich der Luftverkehr als eine Selbstverständlichkeit ab. Wenn der Fluggast noch im behaglichen Flughafenrestaurant sitzt und auf den Abflug „seines“ Flugzeuges wartet, haben sich schon hundert Hände um die flugtechnische Vorbereitung bemüht, unmerklich für den Wartenden.

Wer das Flugzeug benutzt, will schnell reisen. Deshalb gelten alle Bemühungen der Luftfahrtindustrie einer ständigen Verbesserung und Vervollkommnung der Motore, um vor allem die Fluggeschwindigkeit zu steigern!

„Achtung, Achtung, bitte Platz nehmen zum Flug nach Rom, Flugzeug D—ANAL, auf Flugsteig 4“, ruft es aus dem Lautsprecher. Rasch sind die Reisenden auf dem Flugsteig und bei ihrem Flugzeug. Das Streckenschild „Berlin — München — Rom“ an der offenstehenden Türe

1. Bodensunt- und Beistelle — 2. Vole — 3. Ansteuerungsfeuer (Drehscheinwerfer mit bestimmter Blinklicht-Kennung), das nachts als Anhaltspunkt für die Ansteuerung des Flughafens dient — 4. Hindernisfeuer, nachts rot leuchtend, zur Kennzeichnung von Hindernissen (wie Hochbauten, Schornsteine, Türme, Masten usw.) in unmittelbarer Umgebung des Platzes — 5. Umrandungsfeuer, nachts rot leuchtend, zeigen die Begrenzung des Flugplatzes — 6. Windrichtungsanzeiger, nachts weiß oder meist blau leuchtend — 7. Landebahnscheinwerfer zur Beleuchtung der Landebahn — 8. Beleuchtung des Hallenvorfeldes — 9. Wolstenscheinwerfer zur Wessung der Wolstenhöhe bei Nacht







Seeflugzeug He 139 „Nordwind“

zum Fluggastraum schließt jeden Irrtum in der Fahrtrichtung aus. Nach sachverständigem Verladen des Großgepäcks wird der Einstieg geschlossen. Wuchtig klingt der Motoren ehernes Lied. Im Fluggastraum fühlt man sich „wie zu Hause“. Alle kleinen Unnehmlichkeiten des Alltags sind in dieser „fliegenden Wohnung“ vorhanden. Das Brüllen der Motoren wird durch eine zweckmäßige Verkleidung gedämpft, sodaß selbst empfindliche Ohren kein Mißbehagen verspüren. Getrennte Raucher- und Nichtraucherabteile ermöglichen den Freunden des Tabaks den Genuß einer „Habanna“. Langstreckenflugzeuge bieten dazu noch die Unnehmlichkeiten der Verpflegung an Bord aus eigener Küche. Bei kürzeren Strecken muß der mitgegebene Frühstückbeutel auftretende Hungergefühle verschweigen.

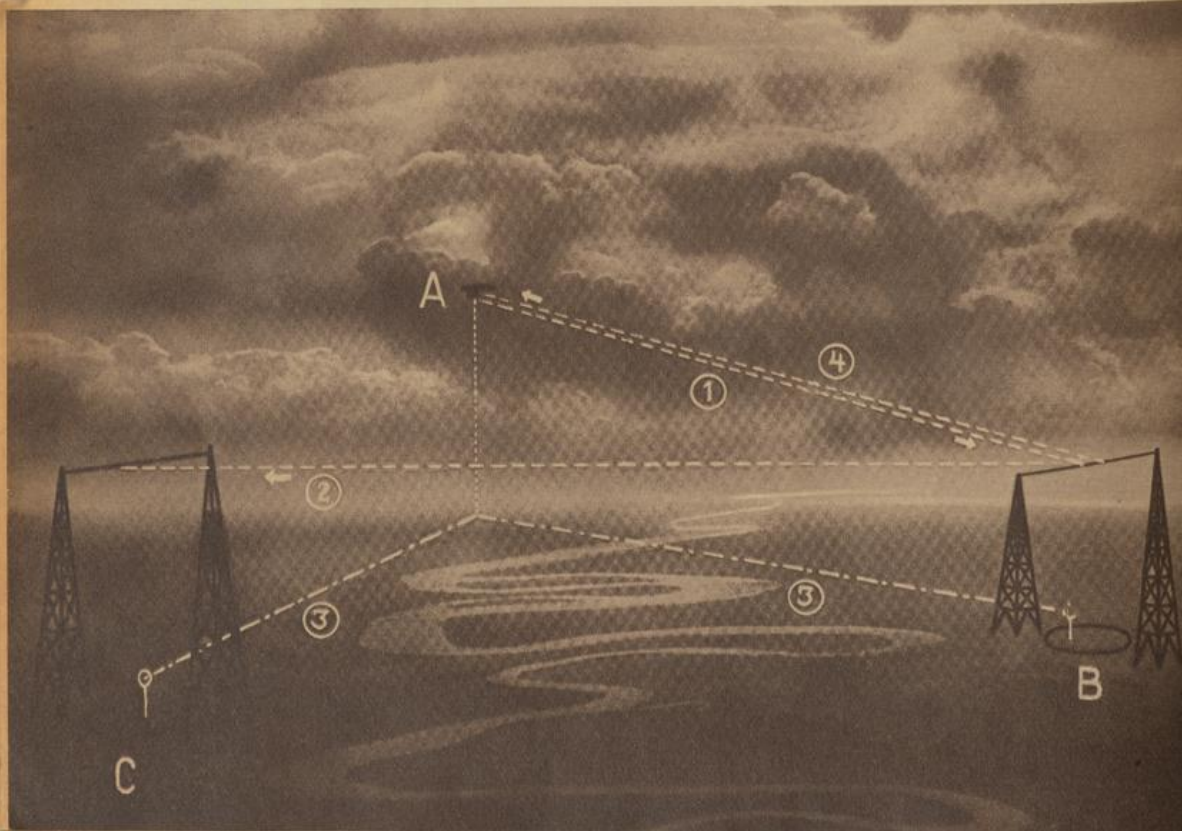
Neue Welten eröffnen sich dem Reisenden in der Luft, neue Erkenntnisse werden ihm gegenwärtig. Er sieht die großen Zusammenhänge von Natur und Leben in geschlossenem Bilde. Farblich und vielgestaltig liegt die Erde wie ein gewaltiger gewirkter Teppich unter ihm. Im tausenden Tempo durchheilt er die Schönheiten der deutschen Gauen, die buntwechselnden Landschaften fremder Länder und Kontinente. Über Flüsse und gigantische Ströme, weit ausladende fruchttragende Ebenen, saftige Weiden und endlose Wälder, zackige Gipfel eisiger Niesen und nebelgefüllte Schluchten und Täler rast der gewaltige Schnellbete des Verkehrs.

Wer die Welt von oben betrachtet, dessen Weltbild weitet sich durch die klare Schau in das gestaltende Wirken des Menschen: Wege, Straßen, Autobahnen, Kanäle, Brücken, rauchende Schöte, Hochöfen, Fördertürme, Steinbrüche, riesige Zweckbauten. Wer mit offenen Augen das Erlebnis der Luftreise umfaßt, dem wird das Luftbild einer Großstadt mit seinen Straßenfluchten, Höfen, Gärten, Kirchen und Plätzen, Türmen und Hallen, Parks und Seen zu einem leichtverständlichen Organismus.

Während der Fluggast in beschaulicher Ruhe die Bilder in der Tiefe betrachtet oder, in ein Buch vertieft, die Stunden der Fahrt und des Wartens auf das Ziel überwindet, steuert die erfahrene Besatzung das Flugzeug sicher dem Bestimmungshafen entgegen. Ständig hält der Flugzeugfunker Verbindung mit dem Boden, um jederzeit Wetter- und andere Nachrichten, sowie Funkpeilungen auf-

Standortangabe durch zwei Sender

1. Flugzeug A fordert von Beileitstelle B Standortpeilung an — 2. Beileitstelle B und Beilhilfsstelle C treten zur Peilung des Flugzeugstandortes miteinander in Verbindung — 3. Beileitstelle B und Beilhilfsstelle C peilen jede für sich das Flugzeug A an, das mehrere Minuten lang ein bestimmtes Zeichen sendet — 4. Beileitstelle B gibt den erpeilten und errechneten Standort an Flugzeug A



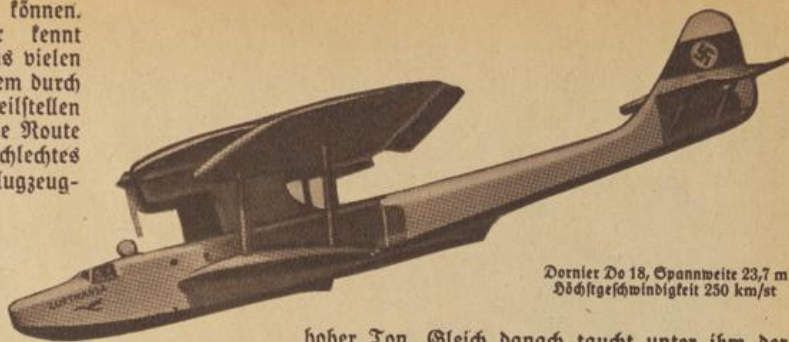
nehmen u  
Der Mi  
Strecke u  
flügen u  
die Boden  
genauere  
unter  
Weiter  
führer nich  
dann durch  
strahlen p  
denstation  
er jederp  
Standort  
teil. Weit  
bare Mi  
feuer mach  
lich. Bei  
Nebel, ge  
schleife  
deren Bot  
tung Wor  
lang und  
Kopfhöre  
er, daß es  
strahl ab  
lange, bi  
mittelho  
der sege  
dem ger  
Kilomete  
tiefer Te  
shens am  
flugezei  
Flughafe

A = Beileitstelle



nehmen und abgeben können. Der Flugzeugführer kennt Strecke und Kurs aus vielen Flügen und wird zudem durch die Bodenfunk- und Peilstellen genauestens über seine Route unterrichtet. Selbst schlechtes Wetter kann den Flugzeugführer nicht schrecken, denn durch die Peilstrahlen zweier Bodenstationen vermag er jederzeit seinen Standort zu ermitteln. Weithin erkennbare Flugstrecken-

feuer machen die nachts beflogenen Linien kenntlich. Bei unsichtigem Wetter, sogar bei völligem Nebel, gestattet ein besonderes Verfahren die gefahrlose Landung. Ultra-Kurzwellen eines besonderen Vakuaufsenders geben in eine bestimmte Richtung Morsezeichen, und zwar in getrennten Sektoren, lang und kurz. Hört der Flugzeugführer nun im Kopfhörer einen langen oder kurzen Ton, so weiß er, daß er zu weit nach links oder rechts vom Leitstrahl abweicht. Er ändert nun seinen Kurs so lange, bis sich beide Zeichen zu einem anhaltenden mittelhohen Ton decken. Dann befindet er sich in der sogenannten Einfugschneise und damit auf dem geraden Weg zum Flughafen. Genau drei Kilometer vor dem Flugplatz bedeutet ihm ein tiefer Ton und das Erscheinen eines Schanzeichens am Instrumentenbrett, daß er das Voreinflugzeichen überfliegt, dreihundert Meter vor dem Flughafen ertönt als Haupteinflugzeichen ein

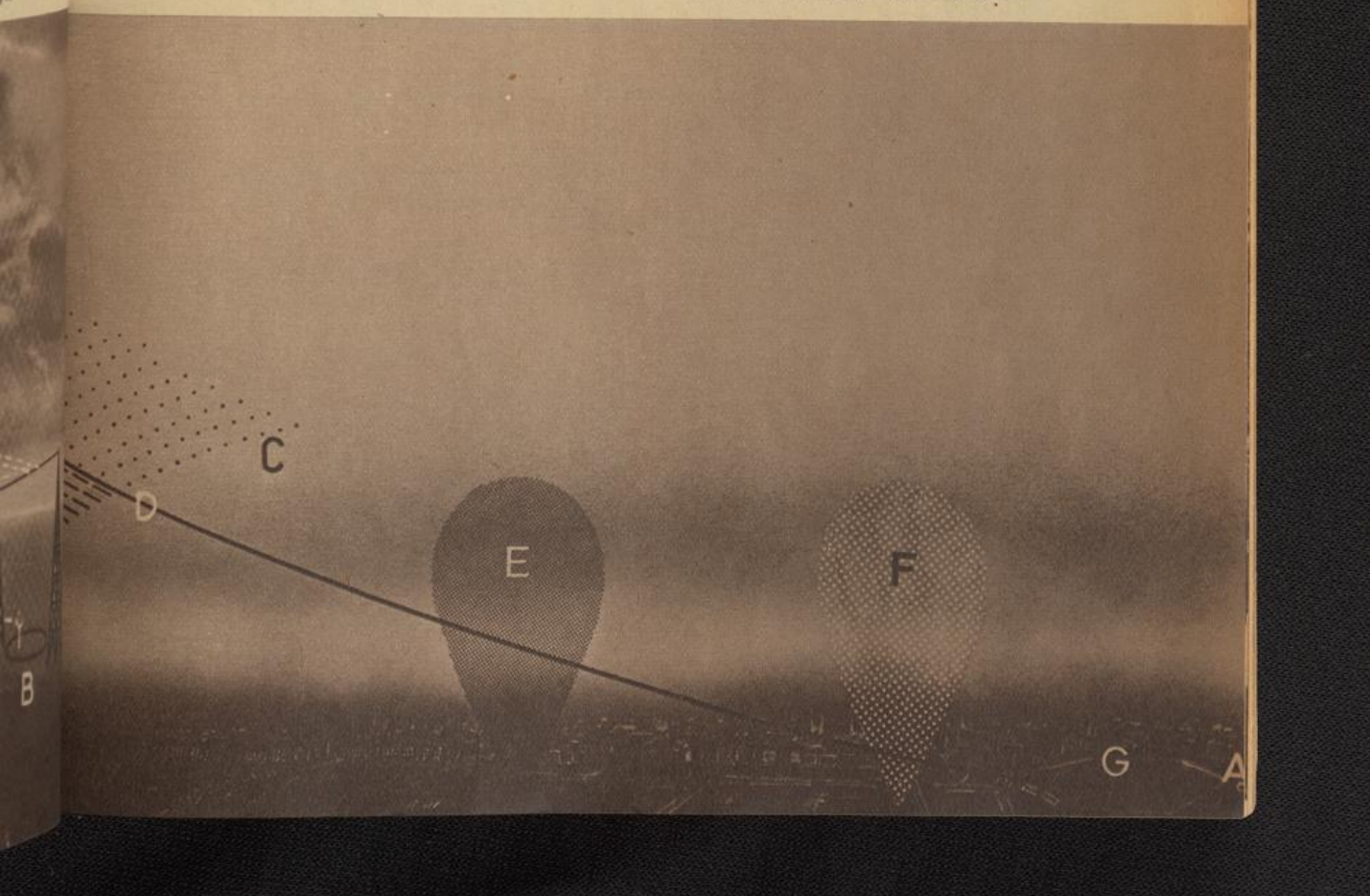


Dornier Do 18, Spannweite 23,7 m  
Höchstgeschwindigkeit 250 km/st

hoher Ton. Gleich danach taucht unter ihm der Flughafen aus dem Nebel.

Hat das Flugboot festen Boden unter den Rädern, haben die Fluggäste der Maschine Valet gesagt und sind Post und Fracht ausgeladen, so beginnt die tägliche Wartung. Vor der Halle wird zunächst getankt. Während das gebrauchte Schmieröl abgeseugt wird, tauscht die Flugzeugbesatzung mit dem Zielhafenkontrollleur und einem Techniker ihre Flugerfahrungen aus und bespricht das Verhalten der Maschine während der Fahrt. Spezialmonteure prüfen in der Halle die Motoren, ein Kontrollleur nach festgesetztem Plan Steuerung, Fahrwerk, Instrumente usw. Werden Schäden festgestellt, so wird ihre alsbaldige gewissenhafte Behebung veranlaßt. Vor dem neuen Flug erfolgt innen und außen eine Generalreinigung, frisches, vorgewärmtes Schmieröl wird eingelassen. Die Maschinisten nehmen auf dem Vorfeld eine nochmalige Motorprobe vor, dann schleppt man das

A = Vakuaufsender gibt durch Ultra-Kurzwellen Morsezeichen und zwar zwischen B und D lange und zwischen D und C kurze. Die Linie D zwischen diesen Feldern ist die Einfugschneise, E = Voreinflugzeichen, F = Haupteinflugzeichen, G = Flughafen





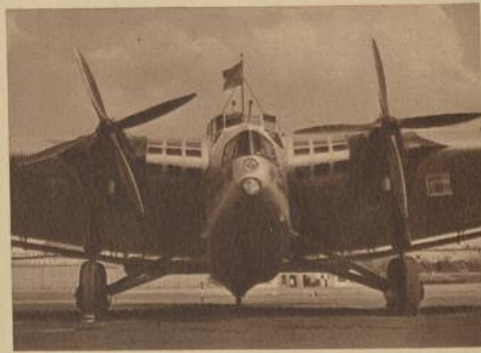


Der große Dessauer  
das neue viermotorige Großraum-Verkehrsflugzeug Junkers Ju 90 für 40 Fluggäste. Sämtliche Bilder: Deutsche Luft Hansa (Junkers)

Flugzeug zur Abfertigungsstelle, wo es für den neuen Start bereit steht.

Der gute Ruf der deutschen Verkehrsluftfahrt liegt entscheidend in der sorgfältigen Wartung jedes einzelnen Flugzeuges begründet. Und dieses Vertrauen zur Sicherheit des Fliegens mit einer deutschen Maschine hat die Fluggastziffern von Jahr zu Jahr steigen lassen, von 37 605 Fluggästen im Jahre 1926 auf 277 000 im Jahre 1937. Über zwei Millionen Menschen hat die Deutsche Luft Hansa bisher in ihren Großverkehrsflugzeugen befördert. Wenn erst der neue Flughafen Berlin-Tempelhof, der größte und modernste der Welt, mit seiner 400 Meter langen Abfertigungshalle und den anschließenden Verwaltungsgebäuden der gesamten zivilen deutschen Luftfahrt vollendet sein wird, dann dürften von dieser gewaltigen Schlagader des europäischen Luftverkehrs weitere mächtige Impulse für eine sprunghafte Steigerung des Flugverkehrs ausgehen.

Wollen Sie zeitgemäß reisen, dann machen Sie sich zum Voratz: Meine nächste Reise... eine Lustreise.



Junkers © 38

Jeder  
die Wert  
Geschicht  
neueste  
helfender  
und Ste  
die Arm  
Und bod  
Hilfe hin  
genz vor  
Barmhe  
nicht m  
herzigem  
widmen  
auch in  
gregati  
den; al  
Aller d  
der W  
Lehelin  
wonder  
von H  
Spitäl  
gehen  
Famill  
Leben,  
Liebe  
Quellen  
gemein  
pellen  
ihnen d  
Liebe i  
verband  
Ein  
der Alt  
auf die  
dellind  
senfnd  
men-  
Sie pfl  
besonde  
lesten  
enge  
nannte  
Mädchen  
tezimmer  
zu den  
ruft die  
Witach  
schieben  
liche W  
ten aus  
und H  
teitern  
Wohnu



# Vom großen Dom barmherziger Liebe!

Von L. Grimm, Freiburg i. Br. Littenweiler

Jedes Jahrhundert hat mit goldenem Griffel die Werke der barmherzigen Liebe ins Buch der Geschichte eingeschrieben. Auch die neue und neueste Zeit. Immer mehr hat sich der Geist der helfenden Liebe öffentlich durchgesetzt. Die Städte und Staaten nahmen die äußere Fürsorge für die Armen aller Art immer mehr in ihre Hand. Und doch fand die Kirche immer neue Wege der Hilfe hinzu. Da gründete z. B. der heilige Vinzenz von Paul (1633) die Genossenschaft der Barmherzigen Schwestern. Man kann sie heute nicht mehr weg denken, diese Engel der barmherzigen Liebe, die sich ganz dem Krankendienst widmen; nicht nur in den Spitälern, sondern auch in den Häusern. Hunderte ähnlicher Kongregationen und Genossenschaften sind entstanden; allein in den letzten drei Jahrhunderten! Aller Art Nöte nahmen sie sich an: der Kranken, der Waisen, der Krüppel, der Kleinkinder, der Lehrlinge, der Dienstboten, der Blinden, der wandernden Gesellen. So entstehen alle Art von Häusern und Anstalten, Altersheime und Spitäler und Kindergärten usw. Die Schwestern gehen in die Kliniken und zu den Kranken in den Familien. Überall wächst ein reiches blühendes Leben, allüberall brechen Quellen der helfenden Liebe auf. Und um 1900 ließ man alle diese Quellen und Ströme zusammenmünden in ein gemeinsames Meer, baute über all diesen Kapellen das einigende Gewölbe und baute aus ihnen den großen Dom katholischer barmherziger Liebe in Deutschland: den Deutschen Caritasverband.

Ein Schriftsteller (Klug) hat die Liebeswerke der Kirche schön zusammengestellt: „Sie lauscht auf die wimmernde Stimme des verlassenen Findelkindes, des hilflosen Säuglings und des Waisenkindes. Sie hat ihre Blinden-, Taubstummen-, Krüppel- und Schwachsinnigen-Fürsorge. Sie pflegt die Jugendfürsorge, sie nimmt sich mit besonderer Wärme und Innigkeit der verwaorlosten Jugend an. Sie schützt mit wahren Schutzengelndiensten die weibliche Jugend durch sogenannte Patronagen, durch die Bahnhofsmmission, Mädchenschutzverein, Dienstbotenvereine, Arbeiterinnenheime, Ladnerinnenheime. Sie neigt sich zu den schwer Gefährdeten und Gefallenen. Sie ruft die Männerwelt und die Frauenwelt auf zur Mitarbeit in caritativen Organisationen verschiedenster Art. Sie kümmert sich um die ländliche Wohlfahrtspflege und sucht den Landkranken auch in den verlassensten Behausungen Trost und Hilfe zu spenden. Sie fördert die Mäßigkeitsbewegung und nimmt sich um die so wichtige Wohnungsfrage an. Sie schafft Unterstützungs-

vereine und eröffnet die unerläßlichen materiellen Hilfsquellen für die männliche und weibliche studierende Jugend. Sie begleitet mit ihrer Sorge den Auswanderer in das fremde Land hinein und weiß den Gedanken der Nächstenliebe auch auf den letzten Neger, Hindu oder Indianer auszudehnen.“

Das alles tut die Kirche, weil sie der fortlebende Christus ist. Sie geht durch die Jahrhunderte und tut Gutes: der große barmherzige Samaritan der Menschen aller Zonen und aller Zeiten, der Balsam hat und Trost und Hilfe für die Wunden an Seele und Leib.

Die heilige Elisabeth  
Fresko in der neuen Pfarrkirche von Freudenstadt  
von A. Volkmar-Ulm/Donau

