

Zeitschrift: Das Rote Kreuz : offizielles Organ des Schweizerischen Centralvereins vom Roten Kreuz, des Schweiz. Militärsanitätsvereins und des Samariterbundes

Herausgeber: Schweizerischer Centralverein vom Roten Kreuz

Band: 54 (1946)

Heft: 2

Artikel: Der Schweizer Sanitätszug hilft dem internationalen Roten Kreuz beim Austausch von Schwerverwundeten

Autor: Reber, Werner

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-556282>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 23.02.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

DAS ROTE KREUZ

LA CROIX-ROUGE

Organ des Schweizerischen Roten Kreuzes und des Schweizerischen Samariterbundes - Organe officiel de la Croix-Rouge suisse et de l'Alliance suisse des Samaritains

Taubstummenehe?

Spontanäusserungen von Hörenden zur Frage der Taubstummenehe: «Was, Taubstumme, die heiraten! Gibt's das überhaupt?» «Taubstumme sollten doch nicht heiraten; unbegreiflich, dass das nicht einfach verboten wird!» Umgekehrt hat der Taubstumme selbst folgende Einstellung zum Problem: «Viele Hörende nicht gut, saufen und faul und doch heiraten! Arme Taubstumme gut arbeiten und immer, darf nicht in Liebe heiraten.»

Warum steht die hörende Welt der Taubstummenehe im allgemeinen eher kritisch und ablehnend gegenüber? Ich sehe die Antwort auf diese Frage darin, dass der Einfluss der Taubheit auf den Menschen im grossen und ganzen geradezu unbekannt ist und daher der Gehörlose unter der Bevölkerung wenig Verständnis findet. Auch mit bester Einfühlungsgabe wird es selbst dem Fachmann nie ganz gelingen, dieses Gebrechen bis in seine letzten Konsequenzen völlig zu erfassen. Zeit lebens bleibt der Taubstumme bis zu einem gewissen Grade einsam in unserer Welt. Der Normalsinnige nimmt ja sein Wissen und die ganze Lebenserfahrung durch unbewusstes Hören auf, während auch der geschulte Taube überhaupt nur das selten an ihn gerichtete Wort in diesem Sinne verwenden kann. Er steht inmitten einer Gemeinschaft, ist aber wegen seines Gebrechens gleichzeitig von ihr ausgeschlossen und lebt im «Glashaus»: seine Augen durchdringen es zwar, um ihn herum jedoch bleibt alles in tiefer Stille. Es ist daher auch kein Zweifel, dass der taubstumme Mann seine Lebensgefährtin meist aus dem Kreise seiner Schicksalsgenossinnen wählt.

Doch steht dem Gehörlosen, auch wenn alle Voraussetzungen zur Eheschliessung erfüllt sind (Urteilsfähigkeit, Konsens des eventuellen Vormundes usw.) ein grosses Hindernis im Wege: *Die Möglichkeit der Vererbung seiner Krankheit*. Es liegt in aller Interesse, der Weiterverbreitung des Gebrechens nicht Vorschub zu leisten. Im Hinblick darauf soll jedermann in der Erbtaubheit ein absolutes Ehehindernis sehen. Die Feststellung: Erbtaubheit oder nicht, sollte durch einen dafür eingesetzten Spezialarzt geschehen, denn namentlich im Falle des rezessiven Erbganges bereitet die Diagnose oft bedeutende Schwierigkeiten. Vom erbbiologischen Standpunkt aus hinfällig werden die Ehenichtigkeitgründe da, wo eine *erworbene Taubheit* vorliegt, ferner in der sicher kinderlosen Ehe der Erbtauben, deren Garantie die Sterilisation des belasteten Partners bietet. Näher kann an dieser Stelle nicht auf dieses heikle Problem eingegangen werden. Festhalten möchte ich nur, dass, wo immer ein solcher Eingriff in Erwägung gezogen wird, es von seiten des Arztes und Fürsorgers eines besonderen Taktes und Feingefühls dem taubstummen Schützling gegenüber bedarf, weil auch hier eine Schematisierung nicht von gutem wäre. Es dürfte sich wohl erübrigen, zu sagen, dass auch da, wie in allen Fragen der Taubstummenehe, *nie gesetzlicher oder moralischer Zwang* angewendet werden soll. Der Taubstumme soll *selbst* von der Zweckmässigkeit des Eingriffes überzeugt sein.

Es möchten diese Ausführungen nicht missverstanden und dahin ausgelegt werden, als sollte man nun alle Taubstummen wahllos heiraten lassen. Es müssen selbstverständlich beim Gehörlosen ebenso wie beim Hörenden die nötigen Voraussetzungen und Grundlagen, auf denen die Ehe aufgebaut werden kann, vorhanden sein.

In der Regel noch stärker als manchem hörenden Ehegatten ist es den Gehörlosen bewusst, was es heisst, zusammenzugehören und füreinander zu sorgen. Tagsüber geht ein Grossteil von ihnen dem Verdienste nach. Dafür findet jedes von ihnen abends ein gemütliches Heim und einen Gefährten, der sich auf sein Kommen freut und mit dem es sich versteht. Taubstumme haben einen ganz ausgeprägten Sinn für Häuslichkeit, und die hausfrauliche Tüchtigkeit steht durchschnittlich hinter derjenigen der hörenden Frau nicht zurück. In finanzieller Hinsicht haben die meisten Eheleute mehr oder weniger zu kämpfen. Fast immer suchen sie sich jedoch ohne fremde Hilfe durchzubringen.

Meine Ausführungen können keinen Anspruch auf Allgemeingültigkeit erheben. Dies aber möchte betont sein: Unsere Haltung, vor allem den jugendlichen Taubstummen gegenüber, hat eine für diese Ehefragen restlos aufgeschlossene und hilfsbereite zu sein. Sie müssen spüren, dass man sie dabei genau so ernst nimmt wie die Vollsinnigen.

Marianne Ulrich.

Der Schweizer Sanitätszug hilft dem Internationalen Roten Kreuz beim Austausch von Schwerverwundeten

Von San.-Fw. Reber Werner.

Wir publizieren im folgenden einen bereits in der Zeitschrift «Die Militärsanität» erschienenen Artikel, der mit seiner farbigen, lebhaften Darstellungsweise unsere Leserschaft allgemein interessieren dürfte. — (Die Red.)

Einrücken zum Dienst.

Das Aufgebot überraschte mich am 12. Januar 1945 vormittags. Am 13. Januar um 12.00 Uhr hatte ich mich beim Kommandanten des Landsturm-Sanitätszuges 4 in Brig zu melden. Aus meiner Einheit — Landsturm-Sanitätszug 6 — waren im ganzen acht Mann zur Verstärkung des Sanitätszuges 4 aufgeboten.

Ein bissigkalter Morgen liess mich den gutgeheizten Eisenbahnwagen doppelt schätzen. Da ich im Marschbefehl von meinem Einheitskommandanten als Gruppenführer der acht Abkommandierten bezeichnet wurde, beeilte ich mich beim Aussteigen in Brig, um nach meiner Gruppe Umschau zu halten, die nach meiner Berechnung im gleichen Zug mitfahren musste. Nach kurzer Zeit hatte ich sechs Mann beisammen. Die zwei Fehlenden waren vorläufig nicht aufzutreiben. Wo ist nun das Kommando des Sanitätszuges 4? Brig war für mich fremd, und nähere Angaben über das «Wo» und bei «Wem» ich mich melden sollte, fehlten vollständig. Während der kurzen Zeit, in der ich mich im Bahnhof umsah, wurde ich von einer Schar Krankenschwestern und Samariterinnen umringt, die alle auch das Kommando des Sanitätszuges 4 suchten. — Etwas abseits von uns stand ein Sanitätsleutnant im Stahlhelm. Aha, das wird wohl die Auskunftsstelle sein. Ich meldete mich bei ihm und fragte nach dem Kommandanten. — Er wusste ebenso wenig wie wir ändern, denn er war ebenfalls zum Sanitätszug 4 abkommandiert und war ebenso

unbekannt in Brig wie wir. Es ist bereits 11.30 Uhr und es muss nun gehandelt werden, wenn wir bis 12.00 den Kommandanten finden sollen. Ich halte die Leute beisammen, nicht mehr nur meine sechs Mann, sondern auch die ungefähr 20 weiblichen Soldaten. Der Leutnant schloss sich uns ebenfalls an, und nun gings einmal weg vom Bahnhof. Da steht ein Heerespolizist, der sich auf mein Befragen sofort per Fahrrad ins Städtchen begibt, um sich bei einem Brigadekommando zu informieren. Wir ziehen unterdessen dem Stadtzentrum zu und lassen uns den Weg nach dem Stadthaus zeigen. Der Heerespolizist hat nichts erfahren können, die Brigade sei von unserer Mobilmachung nicht orientiert worden, man wisse dort nichts. Um 11.50 Uhr finden wir das Stadthaus und nun kommt es einer Krankenschwester plötzlich in den Sinn, dass bei der letzten Mobilmachung, wo sie auch dabei war, hier in der Nähe ein Schulhaus gewesen sei, wo man angetreten wäre. Mit Hilfe von Einwohnern befinden wir uns nun bald auf dem richtigen Weg und finden unsern Kommandanten allein auf weiter Flur und im Schneetreiben auf dem Schulhausplatz stehend. Sofort melde ich meine Leute, zu denen sich in letzter Minute noch ein Küchenwachtmeister beigesellte. Ein zweiter Sanitätshauptmann taucht auf und die beiden diskutieren miteinander, sie finden beide, dass das Häuflein Soldaten hier doch sicher nicht alles ist, was anzutreten hat. Ich werde auf ein Runde Richtung Bahnhof geschickt, um etwelche Nachzügler aufzufangen und nach dem Sammelplatz zu führen. Ich entledigte mich dieser Aufgabe rasch, fand aber keinen einzigen unserer «Blauen» mehr. Unterdessen wurde es dem Kommandanten zur Gewissheit, dass mit dem Aufbieten seiner Leute etwas nicht geklappt hat. Nur die von andern Einheiten abkommandierten Leute sind aufgeboden worden und auch noch das weibliche Personal vom Rotkreuzchefarzt. Seine eigenen Leute hingegen hatte der Kommandant nicht aufgeboden, indem er der Meinung war, dies würde die Abteilung für Sanität besorgen. Nun kam Leben in die Bude, wie man zu sagen pflegt. Wir Eingerückten wurden zum Mittagessen geschickt und auf 14.00 Uhr zum Bahnhof befohlen. Während des Essens kamen noch meine zwei bisher «Vermissten» an, so dass von meiner Seite die Mannschaft vollzählig war.

Um 14.00 Uhr orientierte der Kommandant, dass der Sanitätszug auf einem Abstellgeleise des Bahnhofes bereitstehe. Er selbst musste nun telegraphisch alle seine Leute aufbieten lassen, und überliess dem Leutnant und mir das Fassen des riesigen Materials für die Einrichtung des Zuges. Das weibliche Personal begab sich zum Zug zum Füllen der 160 Strohsäcke. Wer das Material zur Ausrüstung eines Sanitätszuges kennt, wird verstehen, dass wir erst um 21.00 Uhr das Zeughaus verlassen konnten, um so mehr als für die ganze Fassung und den Transport zum Bahnhof — allerdings mit Camion — nur die acht eingerückten Mann zur Verfügung standen. Um 22.00 Uhr legten wir uns, rechtschaffen müde, im zwischenhinein auch noch rasch errichteten Kantonement aufs Stroh.

Der Sanitätszug wird eingerichtet.

Sonntag den 14. Januar 1945, 06.00 Uhr, ist Tagwache. Es sollte für längere Zeit das letztemal sein, dass wir uns an fließendem Wasser gründlich waschen konnten. Gewusst haben wir das allerdings nicht, sonst hätten wir es vielleicht noch gründlicher getan. Das Kantonement wurde geräumt, und beladen mit Vollpackung und Wolldeckenbündel, begaben wir uns zum Sanitätszug, den wir von nun an nicht mehr verlassen sollten. Der Zug bestand aus folgender Zusammenstellung: Hinter der Maschine ein Wagen für das gesamte Zugskorpsmaterial; anschliessend zwei Drittklasswagen der Lötschberglinie, d. h. mit Längsseitengang und neun geschlossenen Abteilen, bestimmt für je 72 sitzend zu transportierende Verwundete. Es folgten zwei Wagen mit 1.- und 2.-Klass-Abteilungen, wiederum mit Längsseitengang und abschliessbaren Abteilen. In diesen beiden Wagen hauste das Kommando und das Personal. Nun folgt ein gewöhnlicher Zweitklasswagen mit Mittelgang, berechnet für 44 Sitzende, evtl. für verwundete Offiziere zu reservieren. Nun schliessen sich die ersten fünf «blauen» Wagen an, jeder für 16 liegend zu transportierende berechnet. Wir nannten sie «blaue» Wagen, weil die Fenster überall mit blauer Farbe gestrichen waren. Es folgt in der Mitte des Zuges ein weiterer Wagen für Küche und Apotheke, dann die zweite Serie von fünf «blauen» Wagen und zuletzt ein geschlossener Güterwagen mit Reservestroh und Brennholz, welcher zugleich für die Aufnahme des Gepäckes der Verwundeten zu dienen hatte. — Zusammen waren es 18 Wagen, also ein ordentlich langer Zug. Darin war Platz vorhanden für 160 Liegende und 188 Sitzende. — Diesen Zug also hatten wir einzurichten, denn diese 18 Wagen waren natürlich leer. Zuerst wurde nun das Mannschaftsgepäck in die hierfür bezeichneten Abteile versorgt. Die Krankenschwestern und Samariterinnen richteten die 160 durch die Mannschaft aufgehängten Tragbahnen zu sauberen Betten her. Das Füllen der 160 Strohsäcke ging reibungslos vor sich und ein Detachement der in Brig stationierten Infanteristen half uns, als Ersatz für die nicht eingerückten Leute unseres Zuges, kräftig mit beim Transport der Strohsäcke vom Abfüllort zum Zug. Der Morgenkakaoschmeckte uns heute besonders, hatten wir doch an Stelle des Früh-

turnens bereits kräftig getragen, gehoben und gestossen. Auch das dem Zug Entlanglaufen und das Treppensteigen förderte den Appetit.

Im Verlaufe des Vormittags trafen die ersten telegraphisch Aufgeboden ein, die jedesmal, wenn ein Trupp daherkam, sofort in den «Arbeitsprozess» eingeschaltet wurden. Wir neun Deutschschweizer stellten dabei endgültig fest, dass wir zum Dienst bei einer welschen Einheit aufgeboden waren. Um es vorweg zu sagen, wir fanden gute Kameraden und flotte, willige Mitarbeiter. Das weibliche Personal war grösstenteils deutschsprachig. Für mich wurde die Sache insofern kompliziert, als ungefähr zehn Deutschschweizer kein Wort französisch verstanden und ich deshalb alles zweimal kommandieren musste. — Bis zum Mittagessen wurde tüchtig gearbeitet, sodass um 13.00 Uhr der Sanitätszug fahr- und aufnahmebereit war. Der Kommandant orientierte uns, und so erfuhren wir zum erstenmal, dass wir als erster Zug leer nach Marseille zu fahren hatten, um dort deutsche Schwerverwundete aufzunehmen und sie nach Konstanz zu bringen. Unsere Einheit, als Sanitätszug 4, wurde für diese Transporte in Zug 1 umbenannt und an jedem Wagen wurden zwei schwere Metalltafeln mit dieser Bezeichnung angebracht. Um 15.25 Uhr musste der ganze Zug fahrbereit sein. Nachdem der Zug von seinem Nebengeleise auf den Abfahrtsperren gebracht worden war, wurde er noch von den verschiedensten Militärpersonen besichtigt und allgemein hatten wir das Gefühl, dass man uns heimlich beneidete, eine solche «Vorzugstellung» in der Armee einnehmen zu dürfen. Offen gestanden waren wir alle mehr oder weniger stolz, an einer solch wichtigen Mission teilnehmen zu können und unser aller Erwartungen waren voller Spannung. Fast bis zum letzten Augenblick trafen immer noch telegraphisch Aufgebodene ein und in meinem Mannschaftsbesand änderten die Zahlen wie am laufenden Band. Der endgültige Bestand lautete: Offiziere 3, HD-Arzt 1, Unteroffiziere 8, Gefreite 4, Sanitäts-soldaten 22, Krankenschwestern 11 und Samariterinnen 11 = total Personalbestand 60.

Die Fahrt beginnt.

Ein letzter Trunk heissen Kaffees, und die Leute begaben sich in die für sie bestimmten Abteile. Unter lebhaftem Winken der Briger Bevölkerung — unsere Anwesenheit und unser Vorhaben waren natürlich Tagesgespräch geworden — setzte sich der Zug in Bewegung und fort gings, auf die grosse Reise. In St-Maurice passierten wir einen zweiten Sanitätszug, welcher dort mobilisierte und eine Stunde nach uns fahrbereit sein musste. Draussen war es bereits Nacht, als wir dem Genfersee entlang fuhren und um 21.00 Uhr trafen wir in Genf ein. Um 24.00 Uhr sollten wir die Schweiz verlassen. Wir hatten also noch drei Stunden Zeit. Im Bahnhofbuffet wurden wir verpflichtet und nicht minder bestaunt, oder wie in Brig, beneidet. Mit etwelchen Schwierigkeiten traversierten wir in Zweierkolonne und bei Nacht die vielen Geleise des Genfer Bahnhofes, wobei besonders die vereisten Stellen nicht ungefährlich waren. Der Zug wurde nicht etwa bei den Perrons angehalten, sondern weit hinten im Bahnhof. Die vielen Rangiermanöver während unserer Geleisetraversierung erforderten im Ziellicht der Bogenlampen ein angestrengtes Aufpassen. Es war uns klar, dass wir während der langen Reise in Frankreich keine Möglichkeit haben würden, persönliche Einkäufe zu tätigen, weshalb wir uns so gut als möglich mit Rauchzeug versahen. — Um 23.00 Uhr waren wir wieder alle im Zug und harrten der Dinge, die da kommen sollten. Von jetzt an durfte der Zug ohne Befehl nicht mehr verlassen werden. Wir erfuhren nun auch, dass der Oberfeldarzt, Oberstbrigadier Vollenweider, mit einem kleinen Stab von Offizieren mit unserem Zug nach Marseille zu fahren gedachte. Auf einmal hiess es: «Antreten auf dem Perron, mit Stahlhelm! Inspektion durch den Herrn Oberfeldarzt.» Die zwei Glieder waren bald einmal formiert und das Personal wurde dem Oberstbrigadier gemeldet. «Vorderes Glied drei Schritte, Namen und Wohnort dem Oberfeldarzt melden.» — Es ging dabei alles glatt und ohne Beanstandungen vorüber. Sofort stiegen wir wieder in den Zug, und — Verdunkelung, wir kommen nach Frankreich. — Die Fahrt nahm ihren Fortgang, und zwar von jetzt an mit französischer Dampfkraft. Probieren wir zu schlafen! Der Fourier und ich hatten bis jetzt unser Abteil von andern Mitfahrern freihalten können, was uns erlaubte, dass jeder für sich eine Zweitklassbank als Liegestätte beanspruchen konnte. Ja, schlafen, das ist keine einfache Angelegenheit im fahrenden Zug, zumal auf dem holperigen, nur rasch und unvollkommen von den Kriegsschäden befreiten Geleise der savoyischen Nebenlinie. Bis 06.00 Uhr döste ich dahin. Ich zählte dabei nicht weniger als zehn Zugshalte und als wir um 06.00 Uhr Annecy passierten, rechneten wir aus, wie lange es dauern werde bis nach Marseille. Annecy ist rund 80 Kilometer von Genf entfernt. 80 km für sechs Stunden Bahnfahrt schien uns wirklich etwas wenig. Es wurde uns dann aber begreiflich, als wir erfuhren, dass wir von Bellegarde aus den ganzen Kanton Genf umfahren mussten, um dann erst bei Annemasse Richtung Grenoble auszufahren. Nun, der Morgen dämmerte herauf, und bald konnten wir die uns unbekannte Gegend in fremdem Lande eingehend in Augenschein nehmen. Die sehr bergige Landschaft gemahnte ganz an unser Oberland, nur fehlten die schmucken Dörfer und die schönen Wälder. Wohl passierten wir

Bahnhöfe und Dörfer, aber alles kam mir verlassen vor. Die Häuser verbargen sich unter ihrem Schneedach, das ganze Land lag unter einer ca. 20 cm hohen Schneeschicht, was den düsteren Eindruck noch verstärkte. Kaum einige wenige, ärmlich gekleidete Menschen waren unterwegs. Viele Gräben mit Unterholz bestanden, wechselten ab mit verschneiten Weinbergen. So erreichten wir um 11.00 Uhr Grenoble, die erste grössere französische Stadt, mit romantisch gelegener Festung und Burg. Hier trafen wir die ersten bombardierten Gebäude. Diese ersten in Wirklichkeit gesehene Häuserruinen machten auf mich einen viel intensiveren Eindruck, als etwa gesehene Bilder in illustrierten Zeitschriften. Hier war Wirklichkeit und darum herum pulsierendes Leben armer Menschen, die kaum zu essen hatten. Ich sah Kinder und Frauen, die trotz tiefem Schnee ohne Strümpfe herumgingen, weil es keine mehr gab in Frankreich. Angetan mit den bei uns im Sommer gebräuchlichen kurzen Damensocken, dazu vielleicht noch defekte Halbschuhe, so gingen sie ihren Geschäften nach. Hustend und vor Kälte zitternd, standen viele umher und beguckten unsern Schweizer Sanitätszug. Nach halbstündigem Halt fuhr der Zug um 11.30 Uhr wieder ab und erreichte nach einem kurzen Zwischenhalt in Marcellin um 13.20 Uhr Valence. Hier bogen wir in die direkte Linie Paris-Lyon-Marseille ein. Nun kamen wir zum ersten Mal mit den Amerikanern in Berührung. Kaum war der Zug eingefahren, sperrte die M.P. (Military Police) links und rechts die Zugänge zum Zug ab. Sie trugen alle weisse Helme mit schwarz aufgemaltem «M.P.», kakhibraune Uniform und Mantel, und hatten nebst der Pistole den bekannten Gummiknütel an der Seite hängen. Mit Ausnahme des Kommandanten wurde niemanden gestattet, den Zug zu verlassen. Auf einem benachbarten Geleise stand ein abfahrtsbereiter Zug mit französischen Truppen, offenbar für die Front bestimmt. Es war ein sehr langer Zug, die Wagen mit allen möglichen Fahrzeugen beladen. Die Mannschaften turnten um die Fahrzeuge herum. Auf einem der Wagen dampfte eine Fahrküche. Kein einziger der Wagen war gedeckt und es schien mir eine ungemütliche Fahrt zu werden, zumal der Zug Richtung Norden fuhr, d. h. dem Winter und der Kälte entgegen. Die Leute trugen zum Teil weisse Pelzmäntel. Eine einheitliche Uniformierung war nicht zu erkennen und die singenden oder pfeifenden Leute bildeten einen sonderbaren Kontrast zu der überaus ruhigen, bestimmten Art der amerikanischen Soldaten. — Um 13.45 Uhr fuhren wir in Valence ab, und nun ging's dem Süden zu. Der Schnee blieb allmählich zurück und bis Avignon war er ganz weg. Das Tempo des Zuges war von nun an ein unvergleichlich schnelleres, wir befanden uns auf der grossen, direkten Strecke Paris—Marseille. Mit Ausnahme bestimmter Brückenübergänge eilten wir in wirklichem Schnellzugtempo dem Süden zu. Schon kurz nach Valence boten sich uns die unglaublichen Kontraste friedlicher Landschaft und kriegsverstümmelter Gebäude und Ortschaften dar. Weite Strecken der schönsten Pfirsichkulturen, in schönster Diagonalform gepflanzt, vom Kriegsgeschehen absolut unberührt, wechselten ab mit verwüsteten und zerstörten Häusern, Brücken, Ortschaften und vor allem ausgebrannten Fahrzeugen jeder Art. Am schlimmsten sah es in der Gegend von Montélimar aus. Hier verlaufen Bahn und Hauptstrasse ungefähr 100 m voneinander auf lange Strecken parallel miteinander. Hier hatten die Fliegerbomben gleichzeitig Eisenbahnzüge und Strassentransporte in langen Kolonnen getroffen. Der Bahndamm war von langen Reihen umgestürzter, ausgebrannter Eisenbahnwagen buchstäblich bedeckt, während links und rechts der Strasse eine unüberschbare Kolonne von zerstörten Tanks, Lastwagen, Personautos, Geschützen usw. sich kilometerweit dahinzog. Vor meinem geistigen Auge liess sich anhand der vielen zerstreut herumliegenden Fahrzeugreste das Bombardement rekonstruieren. Ich konnte deutlich feststellen, wie sich beim Herannahen der Flieger die wenigsten Fahrzeuge zerstreuten, um dem Bombenbeschuss zu entgehen. Hinter Häusern, in Baumgruppen und an Waldrändern suchten sie sich zu verstecken und ihr trostloses, ausgebranntes Dasein bewies mir, dass die Flieger jedem einzelnen Fahrzeug folgten und bis zuletzt ein jedes zur Strecke gebracht hatten. Tonnenweise liegt hier wertvolles, zur Verschrottung reifes Material herum. Scheinbar kümmert sich seit Wochen niemand darum, alles liegt noch da, wo es die Vernichtung traf. Das einzig Feststellbare war, dass die Fahrzeugtrümmer an den Strassenrand geschleppt worden waren, um so den amerikanischen Ueberlandtransporten die Fahrbahn freizumachen. Beim Bahnhof von Montélimar stehen zwei riesige deutsche Eisenbahngeschütze mit drohend erhobenen Rohren, wie zum Schuss bereit, aber ausgebrannt und leer sind die langen Feuerschlünde. Die Rohre sind in guterhaltener Schrift mit «Scharnhorst» und «Gneisenau» als Geschütznamen bezeichnet. Grauensvolles Ahnen, was Krieg heisst, beschleicht uns alle. An zertrümmerten oder zerschossenen Häuserfronten lesen wir Bruckstücke von «Nougat», die ehemalige Spezialität dieser Gegend. — Gerne nehmen wir bald wieder die schöne Landschaft mit Regelländen und Pfirsichhainen in uns auf und erreichen um 16.00 Uhr Avignon, die alte Residenzstadt der Päpste. Der Papstpalast scheint unzerstört zu sein, er ragt, weithin sichtbar, über die Dächer der Stadt. Mir scheint, diese Stadt habe am meisten gelitten von allen Ortschaften, die wir bis jetzt

Der unbedenkliche Pestalozzi

Als der kleine «Heiri Wunderli von Thorliken» einmal von der Schule nach Hause trabte, trat ihm ein Bettler in den Weg und forderte eine Gabe. Ohne sich zu bedenken griff der Sohn der Witwe in den Sack und kramte, da sonst durchaus nichts Passendes darin zu finden war, sein silberbeschlagenes Neues Testament hervor, schob es, mit einem leisen Seufzer der Erleichterung, aus seiner kindlichen Patschhand in die hingehaltene gröbere des Bettlers und zog wohlgenut von dannen.

Was mochte der also Beschenkte mit der merkwürdigen Gabe begonnen haben? Hat er den Silberbeschlag in gängige Münze umgewandelt oder das Ganze beim Trödler verschachert oder hat er am Ende gar darin gelesen, um anders, als er es erwartet hatte, beschenkt zu werden? Wir wissen es nicht, und der kleine Pestalozzi hat es nicht einen Augenblick bedacht. Er hielt sich bereits als Schulbublein wie sein ganzes bewegtes Leben hindurch an den hundertfach bestätigten Grundsatz: «Wenn aber du Almosen gibst, soll deine linke Hand nicht wissen, was deine rechte tut, damit dein Almosen im Verborgenen sei».

Unbedenklich wie das unmündige Kind handelt unser Mann auch in seiner Reife. Als Heinrich Pestalozzi selbst nicht viel besser als ein Bettler dand, ging er einmal den als Wohltäter bekannten Marum Dreyfus in Endingen um eine Leihgabe von 150 Gulden an und erhielt sie à la discrétion.

Am Nachmittag eben dieses Tages trat er wieder vor Dreyfus hin und bat, weit verlegener als beim ersten Mal, um den gleichen Betrag. Auf die verwunderte Frage, wie die selbe Notlage so schnell wiederum habe eintreten können, bekannte der Arglose, dass er die vor wenigen Stunden entliehenen Gulden einem armen Bäuerlein zur Auslösung einer gepfändeten Kuh weitergegeben habe. Wer der Mann gewesen sei, fragte der verdutzte Gläubiger. Das wisse er nicht, antwortete der unbedenkliche Schuldner. Ob er ihm denn wenigstens einen Schein abgefordert habe, wollte der bedenklich gewordene Gläubiger wissen. Und er erhielt die bedenklich unbedenkliche Antwort: «Nein, Sie haben von mir ja auch keinen Schein verlangt!»

Das war Pestalozzis Art zu helfen!

Wie hätte er wohl an den Flüchtlingen gehandelt?

passierten. Um den Bahnhof herum sieht es jedenfalls furchtbar aus. Ganze Häuserblocks liegen in Schutt und Trümmern. Halbe Häuserfronten stehen noch, und auf einem schief hängenden Balkon steht noch ein Reisbesen, wie wenn er gerade vorhin nach getaner Arbeit dorthin gestellt worden wäre. Man kann ihn nicht mehr holen, diesen Besen, sonst stürzt er samt seinem Balkon herunter. Und doch könnte gerade er mithelfen am Aufräumen und Schuttkehren auf seinem Hofplatz. — Um 16.10 Uhr verlassen wir Avignon, um ohne weitem Aufenthalt Marseille zu erreichen. Kurz nach der Ausfahrt in Avignon passieren wir eine lange Brücke, die stark unter dem Bombenhagel gelitten haben muss. Sie führt über ein seichtes, sehr breites Flussbett. Links und rechts der Brücke gähnt Bombenrichter an Bombenrichter. Ueber diese Brücke darf der Zug nur mit 5 km Geschwindigkeit fahren. An ihrer Wiederherstellung wird gearbeitet und Neger bewachen, neugierig zu unsern Fenstern hinaufblickend, die Arbeiter. Neben dem Bahntrasse entdecken wir nun auch die «Pipeline», das ist die Benzin- und Oelleitung, die von Marseille über Hunderte von Kilometern in Frontnähe geführt wird. Die Leitungen liegen dicht beieinander und man kann die pulsschlagartigen Bewegungen der Rohre feststellen, wenn der Brennstoff durch die Leitungen gepumpt wird. Nur dort, wo Strassenübergänge traversiert werden, sind die Leitungen überdeckt, um sie vor Bruch zu schonen. Ab und zu begegnen wir amerikanischen Fahrzeugkolonnen, die in entgegengesetzter Richtung auf der immer noch parallel zur Schiene laufenden Strasse Materialtransporte zur Front bringen. Auf der Schiene selbst kreuzen wir mit riesigen amerikanischen Güterzügen, die teils Material, teils schwarze Truppen frontwärts bringen. — Auf der rechten Seite des Zuges sehen wir die Rhone breit und gemächlich dem Mittelmeer zustreben. Nochmals eine total zerstörte Rhonebrücke, deren Gerippe frei in die Luft hinausragt, zieht unser aller Blicke auf sich.

Nun wird die Landschaft ganz vom südlichen Charakter bestimmt. Unabsehbare Olivenpflanzungen wechseln ab mit endlos scheinenden, grasbewachsenen Ebenen. Uns kommt zum Bewusstsein, wie fruchtbar dieser Landstrich sein könnte, wenn er richtig bebaut würde. Aber nur ganz selten sieht man kleine Spuren von Ackerbewirtschaftung. Grosse Schaafherden weiden auf dem Wiesland. Immerhin ein friedliches Bild, der Schäfer mit seiner Herde. Hin und wieder eilen wir an einer typisch französischen «ferme» mit viel Federvieh und hie und da einem Mauleselgespann vorüber. Kilometerweit zieht sich eine grüne Wand von Tujabäumen der Bahn

entlang, angepflanzt und grossgezogen zum Schutze der Obst- und Rebenkulturen vor dem ständig wehenden «Mistral». Je näher wir Marseille kommen — wir passieren Tarascon und Arles —, um so lebhafter wird der Bahnverkehr, und bei Mirmace, dem Güterbahnhof von Marseille — immerhin noch eine gute Stunde von der Mittelmeerstadt entfernt —, liegt Geleise an Geleise. Von den schätzungsweise 200 Eisenbahngleisen sind vielleicht ein Dutzend benutzbar. Furchbar sind auch hier die Zerstörungen. Am Montag um 19.00 Uhr erreichen wir endlich unsern Bestimmungsort. 19 Stunden hat die Reise von Genf bis Marseille gedauert. (Fortsetzung folgt.)

Coup d'oeil sur l'Europe

Voici un extrait tiré d'un rapport émanant d'une organisation américaine de secours aux enfants sur la situation actuelle en Hollande:

«La majeure partie de la population néerlandaise souffre de sous-alimentation. L'hiver représente, pour la presque totalité des pays libérés, une période pleine de détresse et de souffrance. Les habitants de la Haye ont dû se contenter, l'hiver passé, d'un demi-litre de soupe composée d'eau, de betteraves et de pommes de terre, avec deux tranches de pain par jour. Dans les hôpitaux pour enfants, sous-alimentés, créés en Hollande méridionale après la libération, on signale beaucoup de cas de gros ventre — signe de dénutrition. Dans un hôpital de Rotterdam, j'ai constaté la présence d'enfants de 2, 3 ou 4 ans qui ne pesaient que 6 à 7 kg. et dont l'état de sous-alimentation ne s'était pas amélioré, même après un traitement médical de trois mois.»

Le journal suédois «Svenska Dagbladet» mande de Finlande:

«La Finlande est au seuil d'un hiver extrêmement difficile au point de vue de l'approvisionnement. Le pays manque presque de tout ce qui forme l'essentiel de chaque jour. Malgré les importations de blé, les stocks ne suffiront guère à couvrir les besoins. Cet hiver, la fourniture de pain sera encore plus précaire, car la moisson indigène a été médiocre. Le manque de froment se fait particulièrement sentir, et les Finlandais estiment que les besoins ne seront pas couverts durant deux mois. Les habitants ont surtout besoin de vêtements et de chaussures, notamment pour les enfants; il leur faut des outils agricoles, des machines, du matériel de construction pour les travaux de colonisation, des prothèses pour les invalides, etc.»

Un rapport de la Commission mixte de secours de la Croix-Rouge Internationale brosse un sombre tableau de la situation de Hambourg au début de l'hiver:

«La mortalité parmi les nourrissons et les enfants de Hambourg, a triplé depuis 1938. Le nombre des maladies devra forcément s'accroître par suite de la forte réduction (60 %) du nombre des appartements, de l'alimentation insuffisante, du manque de combustible. Les nourrissons ne peuvent être allaités, car les mères elles-mêmes souffrent gravement de sous-alimentation. Le lait de vache, distribué aux enfants en bas âge, provoque des troubles dans l'organisme auxquels on ne peut remédier, par suite du manque de glucose et d'autres produits prescrits ordinairement dans de tels cas. Il y a aussi pénurie de langes. Par suite du surpeuplement des pièces, les enfants sont bien plus facilement victimes de la rougeole, de la coqueluche, etc. qu'en temps normal.»

La Commission de Secours du Comité International de la Croix-Rouge a décidé de restituer, jusqu'au 31 décembre 1945 à leurs anciens propriétaires, tous les camions, sauf ceux qui sont à la disposition de délégations ou d'autres services du Comité (Service d'acheminement du courrier). En revanche, les transports par camions loués chez des entreprises de transport en Suisse, se poursuivront tant que le besoin s'en fera sentir. Après la liquidation de ce service, des mesures seront prises pour assurer ces transports aussi longtemps qu'il sera nécessaire.

Le fichier du Service autrichien, créé en juillet 1945, au sein de l'Agence centrale des prisonniers de guerre, renferme actuellement plus de 200'000 fiches, soit 65'000 fiches-renseignement et 135'000 fiches-demande. Le Service autrichien a déjà pu répondre à de nombreuses demandes, soit à 35 % environ de celles qui ont été reçues à Genève. Ce pourcentage augmentera sensiblement dans un proche avenir, par suite de renseignements nouveaux fournis par les autorités alliées, sous forme de cartes de capture ou de listes de prisonniers de guerre autrichiens.

Afin de permettre au Comité International de la Croix-Rouge de créer son principal entrepôt pendant la durée de la guerre, les propriétaires du Palais des Expositions à Genève avaient mis à sa disposition, provisoirement et à titre gracieux, ces vastes bâtiments. Jusqu'à 50'000 tonnes de colis de secours y furent emmagasinés à la fois. A l'heure actuelle, l'édifice doit être restitué à ses propriétaires. Les marchandises qui s'y trouvent sont transportées actuellement dans l'entrepôt du Comité International à la Renfile, près Genève.

La Croix-Rouge en U.R.S.S.

Par le professeur Ksenia Maistrakh, président adjoint du Comité exécutif des Sociétés de la Croix-Rouge et du Croissant Rouge de l'U.R.S.S.

En U.R.S.S., la Croix-Rouge compte plus de 10 millions de membres. De larges masses de population sont formées pour faire partie des équipes de premiers secours chargées de venir en aide aux victimes de la guerre et d'autres calamités.

Chacune des républiques soviétiques a sa propre Croix-Rouge nationale ou une Société du Croissant-Rouge, comme c'est le cas en particulier dans les Républiques de l'Azerbeïdjan, de l'Ouzbékistan, du Turkménistan et dans la République tadjique. — L'organisme qui unit toutes les Sociétés de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge des Républiques indépendantes de l'U.R.S.S. est l'Alliance des Sociétés de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge de l'U.R.S.S., dont le Comité exécutif dirige leurs activités et les représente auprès du Gouvernement et des Sociétés étrangères de Croix-Rouge. Des sections de Croix-Rouge dans les usines, les fabriques, les fermes collectives, les institutions d'enseignement supérieure et les bureaux constituent la base des Sociétés de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge. Il y a actuellement 190'000 de ces organisations régionales dans l'Union Soviétique. Les subdivisions administratives de la Croix-Rouge soviétique sont: les comités de district, qui dirigent l'activité des sections, les comités territoriaux, régionaux, ceux des voies ferrées et des cours d'eaux, les comités centraux, qui constituent les organes administratifs supérieurs des Sociétés de la Croix-Rouge (Croissant-Rouge). L'organe administratif le plus élevé de l'Alliance des Sociétés de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge de l'U.R.S.S. est le Presidium de son comité exécutif, qui a son siège à Moscou. Ces organes administratifs sont tous élus, du plus petit au plus grand.

La Croix-Rouge forme du personnel médical pour l'armée et la marine; elle prête une aide précieuse aux services de transfusion sanguine de l'armée et des autorités sanitaires. Des centaines de milliers de membres des Sociétés de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge sont inscrits comme donneurs de sang sur lesquels on peut régulièrement compter. Afin de doter la population d'un service de premiers secours pour les victimes des bombardements aériens durant les premières années de la guerre, la Croix-Rouge soviétique a entrepris une vaste campagne pour apprendre à la population à prodiguer les premiers soins aux blessés et aux victimes des gaz toxiques, et organisé un immense réseau de postes et d'équipes de premiers secours. Plus de 19 millions d'adultes et cinq millions et demi d'élèves des écoles ont suivi un cours de préparation spéciale pendant la guerre; 210'000 postes de premiers secours furent créés, ainsi que des milliers d'équipes de premiers secours.

En contribuant à la vulgarisation de mesures prophylactiques, les membres de la Croix-Rouge ont apporté une collaboration active au Service de santé publique des Soviets, institué pour pourvoir, tant le front que l'arrière, d'un service de premiers secours. Chaque jour, des membres de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge ayant reçu une formation spéciale participent aux mesures prophylactiques prises par les Soviets dans les villes et les villages. Ils procèdent à des enquêtes sanitaires et s'emploient à faire régner des conditions d'hygiène satisfaisantes dans les appartements, salles, dortoirs, bureaux, établissements industriels et écoles. Un certain nombre d'organisations soviétiques de Croix-Rouge ont créé de nombreuses équipes de lutte préventive contre les épidémies, des postes de désinfection et des centres médicaux dans les fermes collectives.

Plusieurs douzaines d'équipes du Comité exécutif de la Croix-Rouge, munies de tout l'équipement nécessaire à la lutte préventive contre les épidémies, travaillent activement dans les régions libérées, où elles aident à éliminer les foyers d'infection laissés par l'envahisseur. Le Gouvernement et toute la population soviétique entourent de soins tout particuliers les mutilés de guerre, les familles des mobilisés et les orphelins de guerre.

Allerlei in Kürze

Im Januar 1946 sollen insgesamt 1200 Kinder aus Oesterreich, 700 aus Italien, 580 Holländer und 960 Franzosen (darunter 330 Elsässer) zur Erholung und Ruhe in die Schweiz kommen. Kurz vor Weihnachten kamen noch 457 Kinder aus Wien und 500 kleine Franzosen aus Lyon und der Dôme an. Eine Mission der Kinderhilfe, bestehend aus elf Mitgliedern, worunter Krankenschwestern und Kindergärtnerinnen, traf kurz vor Jahresende wohlbehalten in Luxemburg ein. Sie eröffnet dort anfangs Januar Kinderhorte in verschiedenen Ortschaften.

* * *

Mitte Dezember sind Verhandlungen zwischen dem Internationalen Komitee vom Roten Kreuz und der Militärregierung Gross-