

Zeitschrift: Schweizer Soldat : Monatszeitschrift für Armee und Kader mit FHD-Zeitung
Herausgeber: Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat
Band: 16 (1940-1941)
Heft: 31

Artikel: Nachtpostflug [Schluss]
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-712460>

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: 30.04.2026

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

den war. Bis an das Ufer des Walensees ging die Verfolgung, unter dem Gewicht der Flüchtigen brach dort eine Brücke ein und viele der Feinde fanden ein nasses Grab in der Maag. Die Seitenkolonne Graf Hans von Werdenbergs kam gar nicht zum Einsatz, denn als das Wetter endlich einen Einblick von der Höhe auf den Schlachtverlauf in der Ebene erlaubte, war dort die österreichische Hauptmacht bereits in voller Auflösung begriffen. Diese Seitenkolonne zog sich daher kampflös gegen Wallenstadt zurück. Rund 1600 Oesterreicher bedeckten am Abend des 9. April 1388 die Walstadt von

Näfels, wogegen die Glarner nur 55 Mann an Toten verloren hatten; 13 feindliche Feldbanner wurden erbeutet. Aus Furcht vor der eidgenössischen Rache für die Mordnacht vom 22./23. Februar wurde das Städtchen Weesen von seinen eigenen Bürgern zerstört und niedergebrannt.

Zum Gedenken an den glänzenden Sieg begeht heute noch das ganze Glarner Volk am ersten Donnerstag im April die Näfeler Fahrt, bei welcher auf dem Dorfplatz Näfels der alte Schlachtbrief zur Verlesung kommt.

E.

Nachpostflug

(Fortsetzung und Schluß.)

Um 23.00 Uhr treffen im großen Zubringerwagen die gewichtigen Postsäcke nach Frankfurt ein und werden im Frachtraum rasch verstaut, und knapp 20 Minuten später rollen wir schon im fahlen Lichte des Scheinwerfers, der den Flugplatz Basel taghell beleuchtet, zum Start. Am Steuer sitzt der bekannte Swissair-Pilot Franz Zimmermann, neben ihm der Bordfunker Jules Gloor und im großen Passagierraum, der eigentlich für 14 Passagiere eingerichtet ist, sitze ich ganz alleine. Wir drehen gegen Wind ein, und schon reißen die beiden Motoren von zusammen 1400 PS den schnittigen Douglas durch die hell erleuchtete Rasenfläche. Wir fliegen über das bleigraue Band des Rheines hinweg, drehen bei Grenzach nach Steuerbord über das Sternfeld zurück und entschwinden in genau nördlichem Kurse rheinabwärts.

Der Mond steht beim Abflug wenige Grade über dem Hardwald, Sterne funkeln ohne Zahl, die Luft ist klar, die Sicht über 50 km völlig frei. Die Rheinstadt Basel entschwindet in verschwenderischer Lichtpracht — wir

stellen die großen Leuchterketten der Hauptstraßen Klein-Basels fest — dann rechts Riehen, links Weil, rechts Lörrach, links Kembs, das Kraftwerk, rechts dunkler Bergwald, unter uns gestreiftes Acker- und Wiesensland, vor uns das erste Streckenbefeuerungslicht bei Müllheim, und schon ist Freiburg in Sicht. Der Douglas jagt mit 240 km Geschwindigkeit über den Breisgau dahin. Klar ist die Nacht, der Himmel völlig ausgesternt. Wir überfliegen Freiburg im Breisgau im Glanz der tausend Kerzen, die durch den schwachen Bodendunstschleier verzaubert zu uns heraufschweben. Dazwischen, nur vereinzelt, die roten Lichter an hohen Türmen — schon sind wir vorbei, und dunkel liegt das Land zu unsern Füßen. Wieder schimmert Licht zu uns herauf. Ein Glitzern läuft über den Schienenstrang, und in roter Ofenglut faucht ein Zug durch die Nacht. Es ist der Nachtschnellzug Basel-Berlin. Armer erdgebundener Verkehrswurm! Schon sind wir voraus, obwohl wir nur mit 65 % Motorleistung fliegen. Wie ein schlecht geschnittener Film dringen jetzt nur einzelne Bilder zu

IM DIENSTE DER HEIMAT

Erzählung aus der gegenwärtigen Grenzbesetzung von Fw. Eugen Mattes

(46. Fortsetzung)

Wir sind in diesem Dorfe schon heimisch geworden. Mit der größten Selbstverständlichkeit sitzen wir jeden Abend in einem gastlichen Privathause, wie daheim und lassen uns verwöhnen. Eine gute Mutter und eine freundliche Tochter tun uns, was sie uns von den Augen ablesen können. Wie wohl tut diese Güte.

Mein nächster Nebenmann ist ein Vater von vier Kindern. Er wohnt irgendwo in der Stadt. Ich beneide ihn darum, daß er jeden Urlaub heimfahren kann zu seiner Familie. Wie gerne würde ich ein gleiches tun. Aber er ist wie ein Rohr im Winde. Zu Hause hat er allem nach eine gute Frau und dennoch hat er sich sterblich verliebt in die Tochter des gastlichen Hauses, in dem wir verkehren. Dabei ist er nicht etwa schlechten Charakters, aber es wirkt lächerlich, wenn ein Vater von vier Kindern sich derart in ein junges Mädchen verliebt. Ich will versuchen, ihm diese Marotte auszutreiben, die ihm nur Leid schaffen kann.

Die Bestimmungen über die Gewährung von Auslandsurlaub haben sich etwas gelockert und ich werde neuerdings darum nachsuchen. Dann werde ich heimgehen und nicht mehr zurückkehren, dem habgierigen Bruder und der schönen Schwester ihr Erbe nicht streitig machen. Mögen sie glücklich werden damit. Daß Hedi hübsch geworden ist, davon konnte ich mich überzeugen, als mich die Ironie des Schicksals auf unserm Marsch ins Feld an meinem Heimathaus vorüberführte. Ja, Ruedi Gerber, dieser ewige Schwärmer, hat tief in ihre Augen gesehen, als sie den ohnmächtig gewordenen kleinen Müller zusammen ins Gras legten. Wohl hat sie mich angesehen, aber mich nicht erkannt. Ob sie mich wohl auch verleugnet hätte...? Ich wagte nicht, die Probe darauf zu machen, vielleicht hat auch sie des Vaters harte Art geerbt. Wie herrlich doch die Rosen dufteten. Selbst im

Weitermarsch nahm ich ihren schweren Duft wahr. Vielleicht zum letztenmal in meinem Leben. Die Rosen sind barmherziger als die Menschen, denen sie blühen.

Hier brachen die Aufzeichnungen Fredys ab. Lange starrte Ruedi vor sich hin, als kehre er zurück aus einer andern Welt in die Wirklichkeit. Das war das Schicksal des schweigsamen Fredy, der trotz all dem Schweren, das ihn betroffen, sein Dasein mit Gleichmut ertrug. Nie hatte er geklagt, nie gemurrt. Armer Fredy! Nun hatte ihn ein widriges Geschick abberufen aus dieser Welt. Er konnte nicht mehr zurückkehren zu Fatme und den Buben, die er so sehr geliebt.

VII. Heimkehr — Umkehr

Seit Fredys Tod waren einige Wochen vergangen. Eines Abends, da Ruedi vom Nachtesen kam, stand Trudy Hengartner im Dunkel der Straße und sprach ihn an: «Haben Sie einen Augenblick Zeit, Herr Gerber...? Ich sollte mit Ihnen dringend einiges besprechen.» Ruedi stand, als ob er ein Gespenst sähe. Was, Trudy sprach ihn an...?! Was hatte sie ihm wohl Wichtiges zu sagen...?

«Ja, Zeit habe ich... gewiß», gab er verlegen zur Antwort. «Wenn ich mit etwas dienen kann...»

«So darf ich Sie in die Stube bitten. Es spricht sich dort besser als hier auf der Straße.»

Rasch wandte sie sich um und Ruedi folgte zögernd ihren raschen Schritten. Was konnte sie nur von ihm wollen...? War er wohl noch nicht genug bestraft für seine Dummheiten? Verlangte sie wohl eine Entschuldigung der Ungebührlichkeiten, deren er sich an ihr schuldig gemacht hatte? Er spürte, wie ihm die Schamröte ins Gesicht stieg, während er Trudy ins Haus folgte. Wieder nahm ihn die heimelige Stube auf, in der er so manchmal gesessen. Trudy schob ihm einen Stuhl hin und bat ihn, Platz zu nehmen, während sie sich auf die Ofenbank ihm gegenüber setzte.

«Lieber Herr Gerber», begann das Mädchen, vor sich nieder-

uns herauf. Ein graues Band, ab und zu scheint es hell silberglänzend im Lichte des Mondes, zieht sich durch die Landschaft. Mächtig, in weiten Windungen, schiebt der Rhein das Wasser vor sich her dem Meere zu. Mit meinem Bleistift mache ich Notizen und zeichne auf einen Block schematisch mit Strichen und Punkten den Flugweg. Die Borduhr zeigt Mitternacht. Wir sind über dem Flugplatz Mannheim; wir melden uns der Funkstation auf dem Flugplatz: Alles in Ordnung! Wie ein Blitzstrahl kreisen die Drehscheinwerfer und senden ihre Strahlen zu uns herauf, und allein durch den Raum zieht der Douglas seinem Ziele zu. Hier oben — wir fliegen auf 1600 m Höhe — ist die Besatzung allein auf sich selbst gestellt. Sie muß fliegen, weil die Pflicht es fordert, gleichgültig, ob beim Schein der Sterne oder in Sturm und Gewitter, ob durch Nebel oder eisige Winternacht. Hier kann keine Rücksicht genommen werden, eisern gebietet die Pflicht, und nur der Funk ist ihr Begleiter — Nacht für Nacht — auf den weiten Flügen durch das Dunkel. Mitternächtlicher Postflug ist keine friedliche Uebung irgendwo an einem sonnigen Tag. Postflug ist eine schwere Nachtpatrouille, die vollen Einsatz, festen Willen, hohe Pflichtauffassung und Bereitschaft von der Besatzung fordert. Merkt euch das, liebe Leser, wenn ihr des Postflugzeug hört und im molli- gen und warmen Bette liegt, so schimpft nicht über das Motorengeräusch, das euch aus dem süßen Schlummer gerissen hat.

Daß ein Schiffskapitän während der Ozeanfahrt seinen Kommandoposten verlassen und sich mit den Mitfahrenden unterhalten kann, betrachten wir nicht als sonderbar; das Erscheinen solch alter Seebären auf dem Promenadendeck wirkt eher beruhigend. Wenn aber der Flugkapitän «Fränzl» plötzlich im Salon der Nacht-

maschine auftritt, sich sorglos zu mir setzt und gar beim Genuss einer Zigarette die Wonnen des Fluges im Vollmondschein mit dem beglückten Passagier teilt, so stutzt man, wundert sich und wagt trotzdem nicht mit der brennenden Frage hervor: «Wer fliegt denn jetzt?» — «Darf ich dich bitten, in den Steuerraum zu kommen.» Der langjährige Funker der Swissair, Jules Gloor, sitzt am Funkapparat, immer freundlich lächelnd, gehört er zu den erfahrensten Bordfunkern der Swissair. Auch er hat das Steuer nicht in der Hand.

Am Boden spielen eigenwillig die Fußhebel der Seitensteuerung vor- und rückwärts. Den Kopfhörer umgehängt, bedient der Bordfunker den Drucktaster, welcher steuerbords montiert ist, dreht mit dem Knopf am Schaltbrett, greift zuweilen nach rückwärts oben zu einem elektrischen Apparat und bringt einen bläulich beleuchteten Zeiger zum Ausschlag. Auf den Knien hält er eine viereckige, von innen beleuchtete Aluminiumkassette, in welcher über zwei Rollen ein weißer Papierstreifen läuft. Er notiert gerade geheimnisvolle Zeichen und Buchstaben. Es sind die Standortbestimmungen, Peilergebnisse. Angaben über Windstärke und Richtung, Bodensicht, Wolkenhöhe, Temperaturen, den Feuchtigkeitsgehalt der Luft, Barometerstände und Winkelgrade. Dauernd sind wir mit den verschiedenen Flughäfen, Funk- und Peilstationen auf der ganzen Strecke in Funkverbindung. Wir hören auch die Funkgeräte der andern Nachtflugzeuge, die aus allen Richtungen strahlenförmig den Zentralflughafen Frankfurt a. M. mit der Nachtpost anfliegen. Wir wissen bereits vom Funkspruch, welchen wir vom Nachtpostflugzeug aus Richtung München aufgefangen haben, daß dasselbe in 2000 m Höhe in Richtung Frankfurt a. M. fliegt. Diese Meldungen über Flughöhe anderer Kurse sind wichtig, um die Kollisions-

sehend, «ich habe das Bedürfnis, mit ihnen Frieden zu schließen. Es war eine Dummheit, die uns auseinanderbrachte und an der Zeit und Umstände ebensoviel schuld sind als wir beide. Ich hatte Muße, über all die Sachen nachzudenken und meine gute Mutter hat mich über manches belehrt, das ich nicht wissen konnte. Sie brauchen sich nicht zu entschuldigen, auch ich habe Fehler begangen, ich weiß es wohl. Deshalb bitte ich Sie, helfen Sie mir, die leidige Sache begraben. Wir sind es dem Andenken ihres Kameraden Fredy schuldig, dessen Heimgang wir alle in gleicher Weise betrauern. Hier ist meine Hand.»

Ruedi traute seinen Ohren kaum. Das also war der Grund, weshalb Trudy ihn hereingerufen...? Sie war doch ein prächtiger Kerl von einem Mädchen. Heute, wo er klar sah, konnte er nicht verstehen, daß er jene Esolei hatte begehen können an jenem Abend, die nun Trudy, frei von jeder Prüderie, in taktvollster Weise aus der Welt zu schaffen suchte.

«Trudy, Sie beschämen mich», erwiderte Ruedi. «Ich habe mich schlecht benommen gegen Sie und nun kommen Sie aus freien Stücken, mir meine Torheit zu vergeben, die ich schwer bereut habe. Sie waren immer gut zu uns und haben jene Beleidigung nicht verdient.»

«Reue ist immer nötig, um einzusehen, wo man gefehlt hat. Sie läutert die Köpfe und Herzen der Menschen und das tut dann und wann gut.»

Ruedi schaute auf und bemerkte den Schalk, der in Trudys Augen blitzte. Als er sah, daß das kluge Mädchen ihm fröhlichen Herzens verzieh, da umfaßte er ihre dargebotene Rechte und drückte sie in seiner Freude so stark, daß Trudy beinahe aufschrie.

«Nur nicht allzu kräftig, Herr Gerber, ich brauche meine Hand, wie ich hoffe, in nächster Zukunft zu nützlicheren Zwecken. Aber so leichten Kaufes kommen Sie nicht davon. Ich bin noch nicht fertig und habe in einer weiteren Gelegenheit an Ihnen eine gründliche Kopfwäsche zu besorgen, die aber dank der eingestanden Reue nicht so schlimm ausfallen wird. Hören Sie: Dieser Tage erhielt ich einen Brief einer mir unbekannt Hand. Damit Sie rascher ins Bild kom-

men, werde ich Ihnen denselben vorlesen!» Damit griff das Mädchen in ihre Handtasche, zog einen Brief heraus und las:

Liebes Fräulein Hengartner!

Erlauben Sie einer Ihnen Unbekannten diese vertrauliche Anrede. Aber ich habe von Ihnen schon viel erzählen gehört, so daß ich es nicht übers Herz bringe, Sie mit einer leeren Förmlichkeit anzusprechen. Dieses Vertrauen zu Ihnen gibt mir auch den Mut, mit einer Sache, die mich bedrückt, an Sie zu gelangen. Ich weiß, daß Sie mich verstehen werden. Bitte hören Sie:

Mein Mann, der, wie er mir erzählte, in Ihrem lieben Hause ein Heim gefunden, hat schon lange nichts mehr von sich hören lassen, so daß ich mich ängstige, es könnte ihm etwas zustoßen sein. Er war an Weihnachten auf Urlaub daheim und damals sah ich mich gezwungen, ihm etwas zu eröffnen, das ihm innerlich stark zusetzte. Gerne hätte ich ihm dies erspart, hätte ich eine Möglichkeit dazu gesehen, aber es ging nicht. So ging er im Unfrieden von mir und den Kindern. Es ist möglich, daß er die Sache noch nicht verwunden hat und aus diesem Grunde nicht schrieb.

Ich aber lebe in der Angst um ihn. Tag für Tag erwarte ich eine Nachricht, aber umsonst. Nun hat auch mich ein körperliches Unwohlsein befallen, von dem ich nicht weiß, welcher Art es ist und beides zusammen bedrückt mich so, daß ich an Sie gelange mit der herzlichen Bitte, mir mitzuteilen, ob mein Mann krank oder ob sonst irgendetwas nicht in Ordnung ist. Diese quälende Ungewißheit drückt mich zu Boden. Mein Mann ist ja sonst die Liebe und Güte selbst und deshalb kann ich mir sein langes Schweigen nicht deuten.

Bitte, Fräulein Hengartner, seien Sie mir nicht böse. Sicher werden Sie meine Sorge begreifen. Haben Sie Dank, Sie und Ihre liebe Mutter für all das Gute, das Sie meinem Manne zuteil werden ließen. Geben Sie mir, bitte, bald Antwort.

Mit freundlichen Grüßen

Ihre

Lysel Gerber.

(Fortsetzung folgt.)

gefahrdrohend, besonders im Wolkenflug, auszuschließen. Derweil hat der Flugkapitän seinen bequemen Sitz vorne auf der Backbordseite eingenommen und beginnt mit der Erklärung der 31 Instrumente und 27 Zeiger des Uhrenkabinetts, welches gut überblickbar die ganze Breite der Führerkabine einnimmt, fast möchte ich sagen: ein fliegendes Laboratorium. Wir lesen und verstehen: Höhe 1400 Meter, Geschwindigkeit 260 Kilometer, Kurs 7 Grad, Außentemperatur 7 Grad plus, Oel- und Benzindruck, Umdrehungszahlen der Luftschrauben, Gebläsedruck, automatischer Feuermelder, Heizung, Lüftung, Beleuchtung, Amperemeter... aber dann ist Schluss. Weiter reicht Laienverstand nicht. Der automatische Pilot, der den 8 Tonnen schweren Vogel andauernd in gleicher Höhe, genauer Richtung und in absolutem Gleichgewicht hält, bleibt unfassbar, er gehorcht blindlings, restlos und tut seine befohlene Pflicht Tag und Nacht, Stunde um Stunde. Erst der letzte Tropfen Benzin wäre sein sicherer Tod. Um die eigenwillige Zielstrebigkeit des automatischen Flugzeuglenkers unter Beweis zu stellen, reißt Franz Zimmermann das Steuerrad an sich und stemmt zugleich den rechten Fuß des Seitensteuers brüsk nach vorn, so daß die Maschine wie ein scheues Pferd sich aufwärts bäumt und die Zeiger eines halben Dutzends Instrumente den brüskem Eingriff mit kräftigem Ausschlagen und nervösem Pendeln beständigen. Aber kaum lassen Hand und Fuß die Steuerorgane los, so gewinnt der Automat seinen alten Kurs: 7 Grad, seine vorherige Höhe: 1400 Meter, sein gewohntes Tempo: 260 Kilometer, seine ausgeglichene horizontale Fluglage. Unfassliche Wunder der Technik, ein Spuk des 20. Jahrhunderts, unheimlich faßbar.

Um die unsagbare Pracht des Nachtfluges zu genießen, ziehe ich mich kopfschüttelnd in die Passagierkabine zurück. Der Vollmond strahlt sein mildes Licht so intensiv herein, daß ich meine Bordbuchnotizen mit Leichtigkeit schreiben und lesen kann, ohne das Kabinenlicht einzuschalten. Auf dem rechten Flügelende, wohl 12 Meter von mir entfernt, sitzt ein grünfunkelnder Leuchtwurm und auf der äußersten Flügelspitze links prunkt ein hellstrahlender roter Riesenrubin. Es sind die Bordlichter an den beiden Flügelenden. Auf den mattglänzenden Tragflächen spielen dunkles Blau und schillerndes Grün. Hinter der Motorhaube erglüht das ringförmige Auspuffrohr. Unter uns ziehen stille Lande, fließt stumm der Rhein. Dichtgescharte Lichter verraten Ausdehnung und Grundriß der Stadt Frankfurt, dann sind die 300 Kilometer bis zu unserm Endziel zurückgelegt. Zehn Blinklichter haben uns den Weg von Ort zu Ort nach Karlsruhe, Mannheim, Darmstadt und Frankfurt gewiesen. Ein Kinderspiel, heute den Weg zu finden.

Wir erkennen den Kranz roter Lampen um den Flughafen Frankfurts. Auf der verwaisten Zeppelinhalle kreist der Lichtstrahl des Scheinwerfers. Für Augenblicke schalten wir den eigenen Scheinwerfer an Bord ein und übergießen das trauernde Riesengebäude mit

einer Flut von Silberlicht. Unser nächtlicher Postflug soll der Besatzung als Uebungsgelegenheit zur Prüfung der Zielgeräte bei einer Blindlandung dienen. Wir supponieren Schauerwetter und undurchdringlichen Nebel und werden in den folgenden Minuten Zeugen einer neuen Zauberei. Drei Meter pro Sekunde wird die Maschine bei einem Vorsignal, welches genau in der Einflugrichtung liegt, von ihrer Flughöhe auf 500, 300, 100 Meter hinuntergedrückt. Während der Funker die Schleppantenne einzieht und mit kräftigen Hebelgriffen das Fahrgestell aus der Verschalung im Brustkorb unseres Vogels hervorholt, steuert der Flugkapitän auf die Peilschneise. Das akustische Punktsignal im Kopfhörer bedeutet zu viel links, das Strichsignal zu viel rechts und der Dauerton weist genau auf die Mitte der Landungspiste. Das Hauptsignal der Funkbake befiehlt uns ein Tiefgehen auf 30 Meter. Unverrückt deutet ein Richtungszeiger auf die Mitte der Schneise. Nach einem roten glimmt ein grünes Pünktchen zur Bestätigung der gesuchten Bodennähe in der Mitte eines schwarzen Zifferblattes auf. — Gas weg! — Landung!

Sie wäre — bei ausschließlichem Verlaß auf die Blindlandeeinrichtung — glänzend gelungen.

00.40 Uhr holpern wir über den Rasen und halten bei den mächtigen Flugzeughallen. Sofort holen herbeieilende Angestellte die Postsäcke und tragen sie rasch der startbereiten Junkersmaschine zu, die schon nach 3 Minuten Richtung Köln verschwindet. Um 5.00 Uhr morgens sind die Briefe in Amsterdam, 5.30 Uhr in London. In nördlicher Richtung gelangt die Flugpost über Hannover um 5.00 Uhr nach Kopenhagen, 8.30 Uhr nach Stockholm. Im Postraum des Flughafengebäudes ist Hochbetrieb. Alles ist hier aufeinander eingespielt, wie bei der Belegschaft am Tage. Von allen Seiten sind seit Mitternacht die Flugzeuge eingetroffen, und ständig werden sie hier abgefertigt und neu beladen nach ihren endgültigen Zielen geschickt. So vergeht in aufreibender Arbeit die Nacht. Während wir schlafen, arbeiten Hunderte von Menschen bei den Bodenorganisationen des Nachtpostverkehrs, damit wir am frühen Morgen unsere Post pünktlich erhalten. Wir schlürfen, vereint mit ankommenden deutschen Nachfliegern und freundlichen Beamten des Flughafens einen heißen Tee. Rasch ist eine angeregte Plauderstunde verstrichen und wir legen uns «noch schnell» zur Ruhe. Die 14plätzigste Douglasmaschine ist mit Polstern und Kissen in einen bequemen Schlafraum umgewandelt worden. Meiner Ledermappe entnehme ich sechs belegte Brötchen, die mir von zu Hause aus lieber Hand mitgegeben wurden und ein gemütlicher «Hüttenbetrieb» beginnt.

Wir legen uns zur kurzen Ruhe. Ich kann nicht schlafen, das Flugwunder dieser Nacht erfüllt mich ganz. Um 3.15 Uhr höre ich, wie Post und Fracht eingeladen wird. Ein Beamter klopft an die Tür, öffnet und meldet freundlich: «Gute Morge, moine Herre, alles fertig, bitte laufe lasse!»

Das Haus der Zweimillionen Briefe

Mit Recht hat kürzlich ein Arzt beim Durchschreiten der zahlreichen Arbeitsräume der Zentralstelle im «Palais du Conseil Général» die Tatsache hervorgehoben, daß hier weder in Schrift noch Bild irgendwie an die Gefühlsseite appelliert wird, sondern daß, außer der symbolischen Flagge des roten Kreuzes im weißen Feld, an den Wänden nur Dinge zu sehen sind, die unmittelbar zur Arbeit gehören, wie Aufschriften, Dienstordnungen, Anweisungen, Landkarten usw. Daß aber die Berge von Briefen, die hier täglich den ungefähr anderthalbtausend Mitarbeitern durch die Hände gehen, ein unbeschreibliches Maß

des Leidens bergen, wird jeder Beobachter ohne weiteres zu ermessen vermögen. Andererseits ist es verständlich, wenn der Fernerstehende, der in den Zeitungsberichten über die Tätigkeit dieser Stelle meist nur Zahlen, mögen diese auch noch so eindrucksvoll sein, oder nüchterne Mitteilungen über organisatorische Dinge, Namen und Reiseziele der Delegierten, sowie technische Anweisungen findet, bisweilen den Wunsch empfindet, einen Blick in die menschlichen Hintergründe des rastlosen Großbetriebes zu tun.

Millionen von Menschen sehen heute in der Genfer Institu-