

<b>Zeitschrift:</b>	Schweizer Soldat : Monatszeitschrift für Armee und Kader mit FHD-Zeitung
<b>Herausgeber:</b>	Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat
<b>Band:</b>	16 (1940-1941)
<b>Heft:</b>	31
<b>Artikel:</b>	Das Haus der Zweimillionen Briefe
<b>Autor:</b>	Beerli, H.
<b>DOI:</b>	<a href="https://doi.org/10.5169/seals-712474">https://doi.org/10.5169/seals-712474</a>

### **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:** 17.02.2026

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

gefähr, 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, Oeldruck, Benzinstand, Umdrehungszahlen der Luftschräuben, Gebläsedruck, automatischer Feuermelder, Heizung, Lüftung, Beleuchtung, Amperemeter... aber dann ist Schluss. Weiter reicht Laienverständ 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, Stund um Stund. 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 brüsken Eingriff mit kräftigem Ausschlagen und nervösem Pendeln bestätigen. 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 Übungsgelegenheit 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 herbeileilende 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 Nachpostverkehrs, 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 14plätzige 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 Gefülsseite 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. Anderseits 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 empfinden mag, einen Blick in die menschlichen Hintergründe des rastlosen Großbetriebes zu tun.

Millionen von Menschen sehen heute in der Genfer Institu-

tion einen Rettungsanker in schwerster Lebensnot. Kein Wunder, daß daher dem Roten Kreuz bisweilen Dinge zugemutet werden, die weit über dessen Wirkungskreis und Möglichkeiten hinausgehen. Ein junger Genfer Schriftsteller, der längere Zeit, zusammen mit den Damen des Empfangskomitees, sich mit den Anliegen der ungezählten Besucher befaßte, hat in treffender Weise das Wesen dieser Abteilung dahin gekennzeichnet, daß sie nach der Auffassung vieler ihrer Gäste auf alles Antwort geben sollte, was die Auswirkungen des Krieges auf das menschliche Dasein überhaupt betrifft. Um all diesen Ansprüchen zu genügen, müßte die Genfer Auskunftzentrale gleichzeitig ein Detektivbüro, eine Reiseagentur, ein Post- und Zollamt, eine Spezereihandlung (für die Zusammenstellung der Liebespakete), ein öffentliches Sekretariat für im Schreiben und Formulieren Unbeholfene, eine Arbeitsvermittlungsstelle, ein Advokatur- und Notariatsbüro, eine Bank und nicht zuletzt — ein Beichtstuhl sein! Tatsächlich werden von den aufopfernden Mitarbeitern der Empfangsabteilung auch administrative und technische Aufschlüsse erteilt, aber, zum Unterschied von den staatlichen Ämtern, unter Berücksichtigung der menschlichen Seite des Falles, das heißt so, daß, unbeschadet der Genauigkeit der Auskunft, die zur Vermeidung von Irrtümern und falschen Auslegungen unerlässlich ist, der betreffende Besucher auch einen Trost mit nach Hause nimmt.

Aber nicht nur mündlich, sondern auch brieflich werden der Zentralstelle für Kriegsgefangene bisweilen die sonderbarsten Anliegen unterbreitet; so von jener Dame, die das Rote Kreuz mit der Nachforschung nach einem verlorenen Rassehund — mit Angabe des Stammbaumes und unter Aussetzung eines ansehnlichen Finderlohns — betrauen möchte, oder von anderen Personen, die auf diesem Wege ihr abhanden gekommenes Gepäck oder ihr verschwundenes Velo wiederzufinden hoffen! Viele Gesuchsteller scheinen auch schwer verstehen zu können, daß es in den meisten Fällen nicht möglich ist, unverzüglich auf eine eingegangene Anfrage die Antwort zu erteilen und daß es erst die oft lange verzögerte Auskunft abzuwarten gilt. Darauf gelegentlich ein Ausbruch schlechten Humors oder der Ungeduld, die man in Genf, im Bewußtsein des Geleisteten, gelassen hinnimmt. Andere halten das Rote Kreuz für eine Art Leben Gott, der alles vermag. So ein 19jähriger, bereits verheirateter Soldat des in Frankreich gebildeten polnischen Heeres, der zurzeit als Kriegsgefangener in Deutschland weilt und überzeugt ist, daß Genf ihm einen Sonderurlaub werde verschaffen können, um seine Frau zu sehen und der Geburt seines erwarteten Kindes beizuwohnen! Ein Italiener, der bei einer Liebesgabensendung an einen Verwandten sich an einer postalischen Einschränkung stieß, klagt dem Internationalen Komitee des Roten Kreuzes, er habe geglaubt, die Wohltätigkeit sei «wie die Sonne, die für alle scheine», und meint, daß es «für Hilfeleistung und Gutes-Tun besser wäre, wenn weder Gesetz noch Schranken beständen»! Ein anderer möchte kurzerhand das Rote Kreuz durch eine Organisation nach seinem Sinn ersetzt beziehungsweise ergänzt wissen. Es braucht auch nicht

wunderzunehmen, wenn sich unter den hunderttausenden eingehender Briefe bisweilen solche finden, die geradezu von geistiger Gestörtheit des Absenders zeugen.

In wie weitem Umfang aber das Wirken des Roten Kreuzes verstanden und anerkannt wird, beweisen die ungezählten Dankesbriefe. Eines der ergreifendsten Dokumente dieser Art ist wohl ein Brief, mit dem ein Vater die ihm von Genf aus übermittelte Nachricht vom Tode seines Sohnes beantwortete. «Ihr Schreiben», so heißt es da, «war uns von besonderem Wert. Erst aus ihm haben wir erfahren, daß unser Sohn schon auf dem Transport zum Verbandplatz gestorben ist und daß er, wie wir daraus schließen dürfen, nicht mehr lange leiden mußte. Sie haben uns in unserem schweren Leid einen überaus wertvollen Dienst geleistet, für den wir Ihnen zeitlebens dankbar bleiben werden. Sollte es Ihnen möglich sein, den Ausdruck unserer tiefgefühlten Dankbarkeit auch denen zu übermitteln, die sich um unser liebes einziges Kind in seinen letzten Stunten angenommen und ihm zu einer angemessenen Ruhestätte verholfen haben, so wären wir Ihnen für diese Übermittlung zu besonderem Dank verbunden.» In einem andern Schreiben wird gesagt: «Ich habe bei der Verfolgung der Angelegenheit Ihre starke Hand und Ihre große Tatkraft so wohltuend empfunden, daß ich hierüber Worte des Dankes nicht mehr finden kann.» Die Reihe der Zitate ließe sich ins Endlose fortsetzen.

Ein besonderes Kapitel sind die Briefe von Kindern, die von ihren Eltern getrennt wurden und zum Teil nicht einmal wissen, ob diese noch leben. Die betreffende Korrespondenz enthüllt erschütternde Szenen aus dem Leiden der Flüchtlinge und Evakuierungen. Es sind rührende Dokumente unter diesen von Kinderhand ungelenk geschriebenen und nicht selten von Zeichnungen mit Farbstift begleiteten Schreiben, in denen Blumen, Herze und Glücksenfleme eine große Rolle spielen. Aber wie viele von solchen verlorenen Kindern sind noch so klein, daß sie nicht einmal identifiziert werden konnten und zum Teil Gefahr laufen, später von ihren eigenen Eltern, selbst wenn sich diese überhaupt finden lassen, nicht mehr erkannt zu werden! Groß ist auch die Dankbarkeit bei den Kriegsgefangenen, die bisweilen launige Formen annimmt, wie bei der Sendung eines dem Internationalen Komitee des Roten Kreuzes gewidmeten Buches, das völlig aus Überbleibseln von Liebespaketen (Kartons von Lebensmittelschachteln, Glanzpapier von Schokoladentafeln, Umhüllungen von Suppenwürfeln usw.) zusammengesetzt und verziert worden ist. Nach den Berichten der Delegierten, die solche Gefangenengelager besucht haben, weiß man dort im übrigen besonders die Verdienste Genfs um die Nachrichtenvermittlung hoch zu schätzen, die das einzige Bindeglied zwischen diesen von der Welt Abgeschiedenen und deren Familien darstellt. Diese Erkenntnis, in ungezählte Herzen Trost und Zuversicht gebracht zu haben, dürfte den schönsten Lohn des Internationalen Komitees vom Roten Kreuz und seiner Mitarbeiter für ihr selbstloses und unermüdliches Wirken im Dienste der Menschlichkeit bilden.

Dr. H. Beerli.

## Aus dem Leben einer griechischen Gebirgsdivision

Von unserm griechischen

Den Anstrengungen seiner Leute hat der Kommandant der Division, die sich jetzt ausruht, den größten Teil seines Tagebuches gewidmet. Es ist besser, daß der Herr Oberst keine Philologie betreibt, und ohne viel Phrasen uns in der Kasernensprache das wiedergibt, was er gesehen und was er erlebt hat. Einfache, ungekünstelte Wiedergabe der Geschehnisse.

Er spricht über den Winter. Der war der große Bundesgenosse des Feindes. Er rettete ihn zwar nicht vor der Niederlage, er brachte aber den Griechen Strapazen — Strapazen, die eines großen Schriftstellers bedürften, um sie in ihrer ganzen Ausdehnung den kommenden Geschlechtern so richtig erst darzustellen.

Auch in Rußland hatten wir Winter, bemerkte der Divisionär, der den Feldzug in der Ukraine mitgemacht hatte. Einen so schlechten Winter wie diesen haben wir aber noch nicht gesehen. Dort war die weite Ebene. Wir

Sonderberichterstatter.

hatten nicht solche Gebirgsketten vor uns, mitten in Schneestürmen, die die Mannschaft blind machen und sie zwangen, sich mit Seilen aneinander zu binden, um nicht den Kontakt untereinander zu verlieren. — Schrecklich in ihrem blendenden Weiß, erheben sich die Berge in einer Höhe von 1700 und 1500 m, wie der Skimovik und der Malispat. Das Heer, das auf diese Gipfel hinauf mußte, bestand nicht aus Skiläufern, die trainiert sind, sich auf solchen weißen Flächen zu bewegen. Flachlandbewohner, die nur aus Photographien den Schnee kannten, brachen von zu Hause auf mit baumwollenen Strümpfen und standen einem Feinde entgegen, der groß geworden war am Fuße der Alpen und überdies noch vollständige Bergsteigerausrüstung besaß.

Auf die Höhen, wohin unsere Soldaten kamen, stieg in normalen Zeiten während des Winters weder ein