

**Zeitschrift:** Die Berner Woche  
**Band:** 35 (1945)  
**Heft:** 42

**Artikel:** "Henri Dunants" letzte Fahrt  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-649452>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

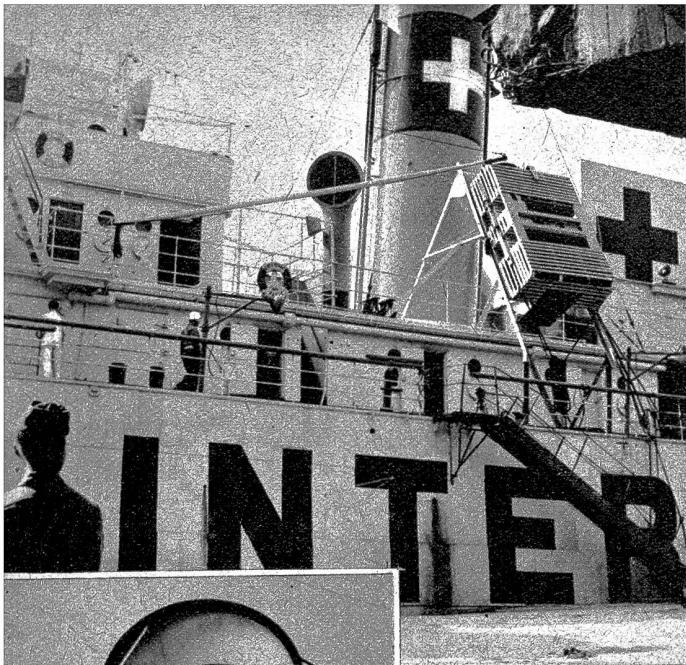
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

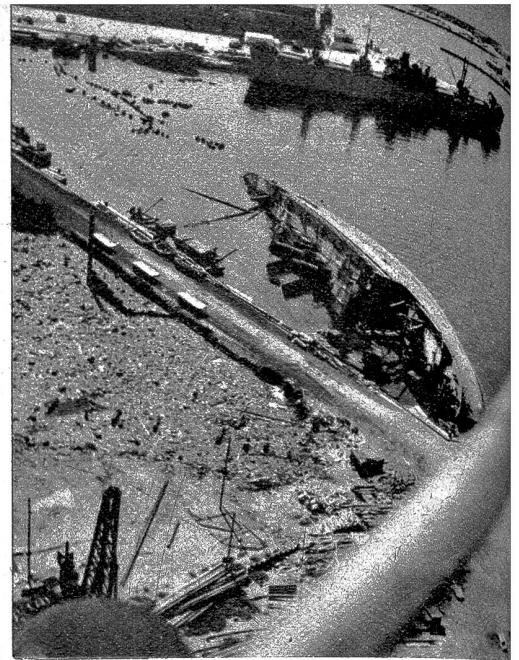
**Download PDF:** 02.02.2025

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



Links: Im Hafen von Marseille ist der Dampfer «Henri Dunant» des Internationalen Komitees vom Roten Kreuz, der unter Schweizerflagge fährt, mit seiner letzten Fracht eingetroffen. Das Schiff, welches im Dienste der Kriegsgefangenen und der hungernen Bevölkerung Europas zahlreiche Fahrten ausführte, wird nach Amerika zurückkehren, um dem Eigentümer wieder zur Verfügung zu stehen

Rechts: Detail aus dem Hafenviertel. Einer der zahlreichen französischen Südamerikadampfer ist von den Deutschen vor ihrem Abzug versenkt worden. Doch neben dem versenkten Frachter, der infolge Mangels an Spezialschiffen nicht gehoben werden kann, liegt bereits ein aus Uebersee eingetroffenes Schiff an



Der portugiesische Kapitän des Schweizerdampfers unterhält sich auf Deck mit einem amerikanischen Offizier des Hafenamtes.

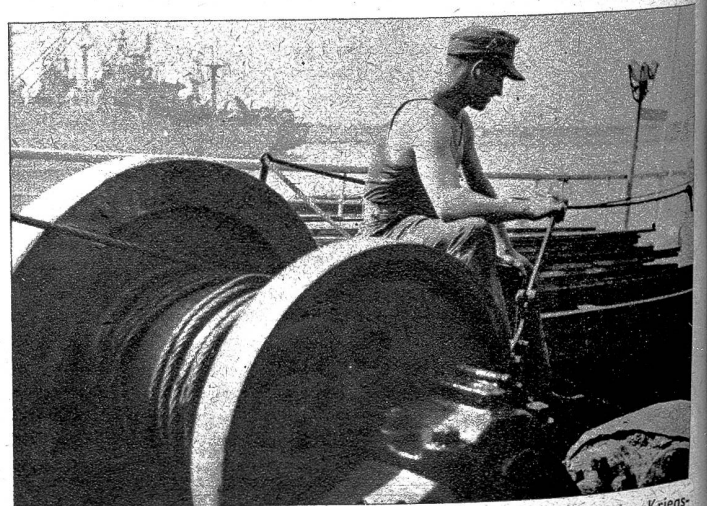
## «HENRI DUNANTS» letzte Fahrt

(Spezialbildbericht der Photopress Suisse, Paris)

Unten: In den Hafen von Marseille einzufahren bedeutet für jedes Schiff ein grosses Wagnis. Ohne Hilfe eines Lotsen wäre es rein unmöglich. Vor ihrem Rückzug aus der südfranzösischen Hafenstadt hatten die Deutschen sämtliche im Hafen stationierten Schiffe versenkt. Noch heute versperren die zahlreichen Wracks die Zugänge zu den einzelnen Bassins. Doch das Leben kehrt allmählich in den Hafen zurück, zögernd zwar — doch es kommt

Während des Krieges haben eine ganze Reihe schweizerischer Schiffe, welche zum Teil von der Eidgenossenschaft käuflich erworben oder vom Kriegstransportamt nur für eine bestimmte Zeit gechartert worden waren, wie zum Beispiel einige Einheiten der griechischen Flotte, die Weltmeere im Dienste der Versorgung des Landes mit Nahrungsmitteln und lebenswichtigen Rohstoffen für unsere Industrie, befahren. Schiffe mit der weithin sichtbaren Aufschrift «Switzerland» und mit der flatternden Schweizerfahne am Flaggenmast traf man sowohl in Neuyork, Philadelphia, in Vera Cruz, Rio de Janeiro, wie in Laurenzo Marques, Cadix oder Lissabon. Die Ladungen, welche sie an Bord hatten, waren für unser Land eminent wichtig und erlaubten uns, unsere Industrie über Wasser zu halten, die Bevölkerung einiger Massen ausreichend zu ernähren und unsern Viehbestand zu retten. Freude und Genugtuung erfüllt heute jeden Schweizer beim Gedanken, dass die Schiffe unserer tapfern kleinen Handelsflotte wieder in «unsern» Häfen anlegen können. Vor allem Frankreich hat sein Verständnis für unsere besondere Lage bewiesen und uns Toulon, Marseille und Sète als Löschungshäfen zugewiesen. Man hofft, dass die Hafeneinrichtungen, die Krane, die Lagerhäuser, dann aber vor allem das Bahnnetz bald soweit hergestellt sein werden, dass grössere Bahntransporte vom Mittelmeer nach der Schweiz durchgeführt und die aufgestapelten Güter dem Schweizervolk zugute kommen werden.

Aber nicht nur Schiffe, welche der schweizerischen Landesversorgung dienten, kreuzten während des Krieges auf den Weltmeeren. Als die Not der Kriegsgefangenen in den Lagern immer

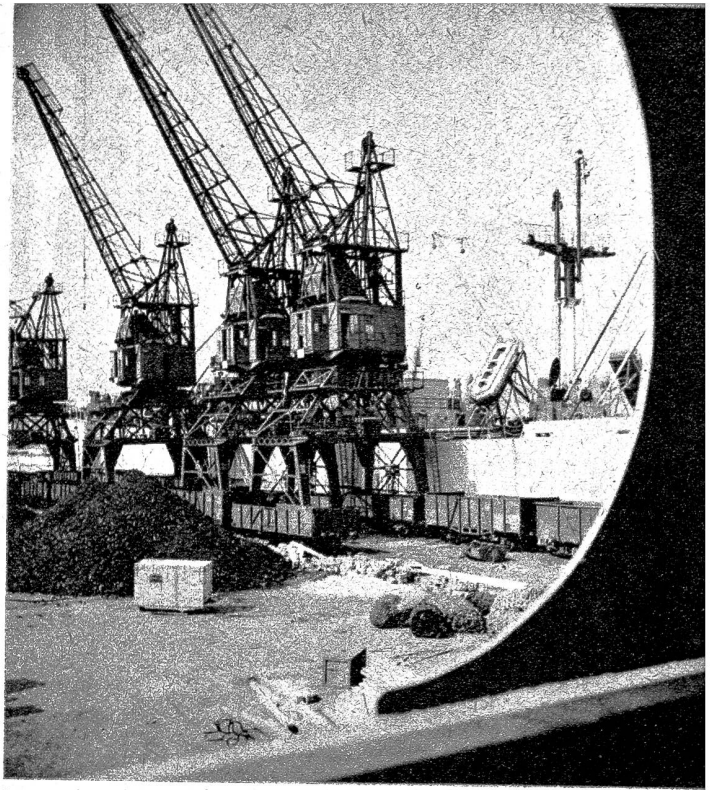


An der grossen Seilwinde auf Deck des Schiffes arbeitet ein deutscher Kriegsgefangener, dem, wie er erklärte, die Arbeit nicht schlecht gefällt



größer wurde, als immer größere Bevölkerungsteile einzelner europäischer Länder vom Hunger heimgesucht wurden, als die Alliierten immer weniger ihre eigenen Schiffe für Hilfsunternehmen einsetzen konnten, da die kriegerischen Operationen den letzten Dampfer beanspruchten, entschloss sich das Internationale Komitee vom Roten Kreuz in Genf, eigene Schiffe in Dienst zu nehmen, um so die allerdringendsten Hilfstransporte selber ausführen zu können. Die drei vom Internationalen Komitee vom Roten Kreuz gecharterten Dampfer «Caritas I», «Caritas II», und «Henri Dunant» leisteten die allerwertvollsten Dienste. Millionen von Liebesgabenpaketen für Kriegsgefangene wurden von Amerika nach Europa herübergeholt und via Schweiz in die Lager der Achse weitergeleitet. Die Devise lautete ganz einfach: Helfen! In vielen Fällen kam die Hilfe noch früh genug, in vielen Fällen kam sie zu spät. Unsere Hilfe will Ausdruck der Dankbarkeit dem Schicksal gegenüber, das uns vor den Schrecknissen eines furchterlichen Krieges bewahrte, sein.

Dieser Tage ist der Dampfer «Henri Dunant», der nach dem Vater des Rot-Kreuz-Gedankens benannt worden war, zum letzten Male in Europa eingetroffen. Wenn seine Ladung im Hafen von Marseille gelöscht sein wird, wird er die Rückfahrt nach Amerika antreten, um dort wieder seiner Gesellschaft, von der er übernommen worden war, zur Verfügung zu stehen.

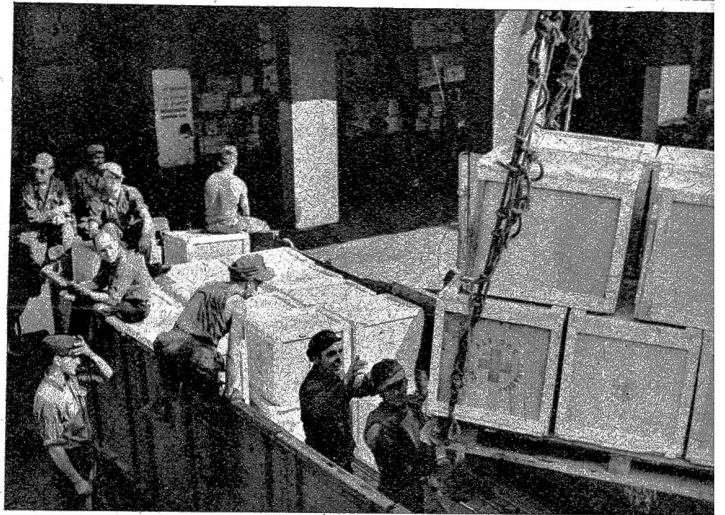


Rechts oben: Amerikanische Kohle für die Schweiz ist aus Amerika eingetroffen und wird vom Schiff direkt in die Bahnwagen verladen. Wir wollen hoffen, dass sie unterwegs nicht stecken bleibt



Links: 2 schweizerische Offiziere unserer Handelsmarine halten Siesta an Deck

Rechts: Löschung der wertvollen Fracht der «Henri Dunant». Kisten des Kanadischen Roten Kreuzes werden vom Schiff auf ein Camion verladen. Der Umlad erfolgt durch deutsche Kriegsgefangene



## REVANCHE

Von Phil Valentin

Als im März 1802 der Friede von Amiens zustande kam, benutzte ein französischer Offizier, den Familienangelegenheiten nach England riefen, den kurzen Zeitraum zwischen jenem und dem Wiederaufflackern der Feindseligkeiten zu einer Handelspekulation. Er kaufte für 12 000 Franken Handschuhe, packte sie sorgfältig ein und begab sich auf die Reise. In Dover angelangt, wurde er von den Zollbeamten befragt, ob er etwas zu deklarieren habe.

Gewiss, einen Posten Handschuhe, antwortete der Offizier.

Welchen Wert repräsentieren sie?

Der Offizier, um leichter wegzukommen, gab 6000 Franken an und unterzeichnete die Deklaration. Nun durchsuchten die Beamten sein Gepäck und fanden den Wert der Handschuhe mindestens zweimal so hoch, als er angegeben wurde. Die Zollbehörden bedienten sich ihres gesetzlichen Rechtes, beschlagnahmten die Ware und zahlten dem Eigentümer 6000 Franken, nebst 10 Prozent Gewinn aus.

Der Offizier sah sich nun beinahe ruiniert und wollte schon verzweifeln. Dann

aber überlegte er sich die Sache, orientierte sich genau über die englischen Gesetze und glaubte, einen Weg gefunden zu haben, um sich an den Zollbehörden zu revanchieren und zugleich wieder zu seinem Gelde zu gelangen. Er schob seine Familienangelegenheiten auf und kehrte nach Calais zurück. Ohne einen Augenblick zu verlieren, schrieb er nach Grenoble an einen Bekannten und teilte ihm seinen Vorschlag mit. Dieser, Besitzer einer bedeutenden Handschuhfabrik, liess sich gewinnen und sandte in aller Eile dem Offizier eine Kiste voll auserwählter Handschuhe, im Werte von vierzigtausend Franken. Der Offizier wusste, dass die Zollbehörden in allen englischen Häfen beschlagnahmte Waren am gleichen Tage und zu derselben Zeit öffentlich versteigern liessen. Auf diesen Umstand gründete er seinen Plan.

Er teilte die Kiste in zwei gleich grosse Pakete und vertraute das eine einem zuverlässigen Freunde an, um es über Brighton einzuführen. Das andere wollte er selbst in Dover an Land bringen.

Die beiden Freunde schifften sich ein und deklarieren die Handschuhe. Nach dem Werte befragt, gaben beide 10 000 Franken an. Darauf wurden ihnen die Waren beschlagnahmt und je 10 000 Franken plus 10 Prozent Gewinn ausbezahlt.

Es kam der Tag der öffentlichen Versteigerung. Die beiden Freunde wechselten ihre Plätze. Der Offizier ging nach Brighton, und der Freund kam von Brighton nach Dover. Jeder erschien im Zollhaus und besah sich mit scheinbarer Gleichgültigkeit die Waren; doch schienen die Handschuhe einem jeden zu gefallen. Sie prüften sie mit Kennermiene, äusserten aber plötzlich das höchste Erstaunen. In Dover waren lauter Handschuhe für die rechte Hand, in Brighton aber alle für die linke Hand. Die beiden Zollämter handelten jedes unabhängig vom anderen. Die Beamten hatten die Pakete nicht genau untersucht und waren dem französischen Offizier ins Netz gegangen. Die Versteigerung aber musste gesetzlich vor sich gehen. Niemand wollte natürlich die einhändigen Handschuhe, und die beiden Franzosen erstanden sie nun um einen Spottpreis unter dem Gelächter und Gespötte aller Anwesenden.

Am folgenden Tage trafen sich die beiden und stellten die Handschuhe wieder paarweise zusammen. Da man ihnen nach englischem Rechte nichts mehr anzuhaben vermochte, konnten sie auch sofort unter Darlegung des Sachverhalts eine grosse Verkaufsaktion organisieren. In wenigen Stunden bereits hatten sie die ganze Ladung mit respektablem Gewinn an den Mann gebracht.