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: 46 (1938)

Heft: 1

Artikel: Extraits d'un carnet de route

Autor: P.J.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-973458

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: 17.07.2025

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

Extraits d'un carnet de route.

(Souvenirs d'un membre de l'expédition de la Croix-Rouge suisse en Espagne.)

Par deux articles parus en novembre et décembre derniers dans les colonnes de cette revue, on a donné des renseignements techniques et administratifs de l'expédition de la Croix-Rouge suisse en Espagne.

Sollicité de rapporter en complément quelques souvenirs j'ai consulté mon carnet de route et détaché quelques tableaux de mon cerveau. J'ai choisi les notes les plus intéressantes et les croquis les plus saillants.

Monruz, août 1937.

Dans le bureau du Dr de Marval, l'instant, pour moi, est solennel. Il ne reste qu'un *oui* ou un *non* à prononcer pour continuer ou clôturer l'entretien. Je laisse tomber le «oui». Ce «oui» va me faire passer deux mois d'une vie à laquelle je ne pensais pas quelques semaines auparavant. Mes préoccupations changent. Dès maintenant, pendant plus de deux mois, l'Espagne va occuper ma pensée...

Je quitte le bureau accompagné des vœux les plus chaleureux.

Berne, 29 août.

10.15 heures. Il ne reste plus qu'à attendre les Lausannois, les Genevois et les Fribourgeois qui vont arriver avec quelques cars de Genève. Les hommes pour revêtir l'uniforme gris-vert à col rabattu — uniforme des colonnes de Croix-Rouge — et toucher les deux paires de salopettes, les cars pour recevoir la marchandise destinée à la légation et aux Suisses d'Espagne. Vous connaissez la fièvre de l'attente pour l'avoir tous vécue une fois, inutile de vous la décrire. Enfin voici les cars. Du premier coup d'œil, on les reconnaît. Devant, derrière, de côté et... dessus l'insigne de la Croix-Rouge les signale à l'attention générale. Dès ce moment, impossible de passer quelque part sans être immédiatement repéré. Cela a ses avantages et quelquefois aussi ses inconvénients... (les passions et l'aveuglement ne sont malheureusement pas toujours arrêtés par la Croix-Rouge).

Nous nous approchons des cars. Surprise, étonnement, sourire. L'intérieur des voitures divisé en deux parties inégales par un treilli vertical fait penser à un poulailler... ou à ces voitures utilisées en Palestine pendant les troubles. Mais alors, les Espagnols que nous allons évacuer sont-ils dangereux ? Non, rassurez-vous. L'explication nous en est bientôt fournie. Les cars seront plombés pour traverser les frontières suisse, française et espagnole. Il faut pourtant que les chauffeurs ne soient pas enfermés dans les cars comme les colis, vous comprenez...

Genève.

Après un «au revoir» vibrant de la Croix-Rouge donné par le colonnel Patry, la colonne s'ébranle: 1er septembre 1937 à 13.30 heures. Effectif: 35 hommes, 12 cars et 3 camions, tous de force, de genre, d'allure et d'âges différents. Des noirauds, des lourdauds, des plus agiles. Cela est vrai, aussi bien pour le matériel roulant que pour les hommes. Un de mes camarades ne s'est-il pas plu souvent à me dire: «Je pourrais presque être ton père !»

Les cars dans la cour de l'hôpital à Madrid.

Traversée de la France . . .

Rien à mentionner. Je n'ai pas ici à faire œuvre de géographe ou d'historien. Il y aurait sans cela tant à dire des magnifiques contrées que nous avons traversées. Rien à dire à part les repas pris en plein air et souvent à l'ombre des platanes qui bordent les routes de France et de Catalogne, à part les attroupements que provoquait à toutes les étapes le stationnement de nos voitures, de Berne à Narbonne.

. . . et de l'Espagne.

L'aspect d'une ville en état de guerre avec ses files devant les magasins, ses vitrines couvertes de bandes de papiers pour prévenir l'éclat par déflagration, l'animation des rues telle que je l'ai vue, je résiste à la tentation de vous les décrire, ne serait-ce pourtant que pour détruire certaines légendes et certains châteaux en Espagne. Mais la Croix-Rouge existe pour secourir les misères que les guerres engendrent. Elle ne fait pas œuvre de reporter. L'évacuation de Madrid étant la tâche de notre colonne; parlons donc de l'évacuation.

Croquis d'une des premières évacuations.

Après s'être préalablement inscrits à la Délégation madrilène du Comité international de la Croix-Rouge, deux jours avant le départ des cars, les émigrants ont apporté au bureau d'évacuation leurs valises. Chaque évacué a droit à 15 kg de bagage. Il faut comprendre que cela signifie le strict minimum nécessaire pour le voyage. Tout le reste est abandonné. (Il nous fallut employer tous les trésors de la diplomatie pour faire comprendre à certaines familles l'impossibilité absolue de transporter des meubles, même les chargés et ceux entourés de souvenirs . . .). 15 kg soigneusement contrôlés, étiquettés et numérotés, les bagages ont été conduits à Valence. Chacune de nos colonnes étaient ainsi précédées d'un ou deux de nos camions.

Enfin le jour tant attendu par les évacués est là. Je devrais dire la nuit, car le transport s'effectue dans l'obscurité

non pour éviter les bombardements de la colonne, mais pour arriver à Valence à des heures se prêtant le mieux à la visite des douaniers et à l'embarquement.

Les listes d'évacuation ont été remplies par d'actives secrétaires volontaires. Le départ est prévu pour 19 heures. Mais à 15 heures déjà, les évacués envahissent les bureaux et le jardin d'Oquendo à Madrid.

Les familles accompagnent les voyageurs. Quand la police est arrivée à son tour, l'embarquement peut commencer. Il manque déjà un car. Fortuitement, il a pris feu. En moins de dix minutes du beau car dont nous étions tous fiers, il ne reste qu'un amas de ferraille. Tout au plus a-t-on pu le sortir de la file des cars pour éviter des dégats plus considérables.

Le long du trottoir, l'un après l'autre les voitures viennent se placer devant le portail. De celui-ci au car, les parents qui restent se pressent et laissent à peine un étroit couloir. Evidemment il s'agit de savoir dans quel car les émigrants voyageront. Alors, en attendant le départ, on pourra constater s'ils sont bien installés, s'approcher encore une dernière fois d'eux. Quand les reverra-t-on? Nul ne peut le dire.

La police opère un dernier contrôle des papiers. Les évacués s'embarquent, salués une dernière fois par leurs proches. L'«adios» supplanté par le «salud» reprend ici ses droits. La séparation sera longue, peut-être définitive. L'émotion est grande. La tristesse de la séparation est plus forte en ce moment que la perspective de savoir bientôt sa femme, ses enfants, loin du théâtre de la guerre.

«Ils», «Les», «Les évacués», ce sont des femmes, sans chapeau (les femmes ne portent plus de chapeau en Espagne gouvernementale!), des enfants joyeux de faire un beau voyage qui ne se rendent pas compte de ce qui se passe, des vieillards silencieux, d'ailleurs en petit nombre. Très rares sont les hommes. Tout ce monde s'installe tant bien que mal, case les quelques bagages qu'ils ont encore pris avec eux. Et la voiture une fois au complet se place quelques mètres plus bas en attendant l'ordre du départ. Les mâchoirs travaillent déjà, il est 20 h. environ. La fièvre du départ est légèrement tombée.

A 21 h., le départ est donné. En colonne nous sortons de Madrid, plongé dans l'obscurité. (L'obscurcissement à lieu tous les soirs à Madrid.) Nos voyageurs qui s'étaient un peu assoupis se réveillent, les langues se délient. Pensez: «On» sort de Madrid. Sitôt le dernier contrôle madrilène passé, la colonne se disloque, les cars rapides prennent immédiatement de l'avance, tandis que les gros Saurer vont plus lentement, mais, il faut le dire, plus régulièrement. Par une route secondaire, nous rejoignons la route nationale de Valence. Nous rattrappons une ambulance et échangeons une dernière fois quelques mots avec le conducteur. Oui, la dernière, car à 20 km nous retrouvons l'ambulance renversée dans un champ. Les blessés n'ont rien de grave, mais le conducteur espagnol est tué. Le nécessaire fait, nos cars repartent. Le silence règne de nouveau. Le bilan des dernières vingt-quatre heures est lourd: Un camarade blessé au bras par un éclat d'obus, un car brûlé avant le départ et maintenant «Pepé» — c'est le surnom du chauffeur espagnol — est mort après de nombreuses années de service fidèle à la Croix-Rouge.

Il fait nuit noire. Il nous semble vivre un cauchemar. Entre minuit et 1 h. les

cars se rejoignent. La soupe et le thé chaud sont servis. Tous commentent le dernier événement. Il reste plus de 200 km à parcourir. La colonne s'ébranle.

Réchauffés, bon nombre de voyageurs somnolent, les chauffeurs fument pour ne pas en faire autant. Le froid se fait toujours plus âprement sentir. A l'aube nous franchissons le pont jeté sur le Rio Cabriel. Nous quittons la désertique meseta pour rouler vers Valence. La campagne est désormais plus riche, les vignes aux ceps sans échalas plus nombreuses. L'herbe maigre laisse voir la terre toujours rougeâtre. Sans difficulté, tous les contrôles des bourgades sont passés. La Croix-Rouge est connue en Espagne ! Aux environs de 9 heures, l'un après l'autre, les cars viennent s'aligner sur le quai du port de Valence. Les évacués sont remis aux délégués de la Croix-Rouge qui s'occuperont de les faire embarquer. Notre travail est terminé. Nous rejoignons le garage, notre base à Valence.

Un retour Valence—Madrid.

Chacun touche ses provisions de route: corned beef, chocolat, lait condensé, cigarettes. Pour donner à l'autocar sa «ration» de gazoline, nous allons prendre notre place à la file tout comme les ménagères devant les magasins d'alimentation ou les hommes devant les bureaux de tabac. Encore de l'eau dans les radiateurs, de l'huile dans le moteur, une rapide revision de la machine et ... départ individuel. Chacun sait à quelle heure il doit avoir rejoint la base de Madrid, soit l'hôpital auxiliaire de la Calle O'Donnel. Au retour les cars étant libres, un des chauffeurs conduit, l'autre dort; il s'agit de récupérer le sommeil accumulé. Qui l'aurait cru ? Cependant, on s'habitue vite à dormir sur les banquettes, le bruit du moteur et les cahots ne nous gênent plus, mais nous bercent. Le retour se fait le jour. Aussi nous est-il possible de trouver dans les villages de la province de Valence et de Nouvelle Castille du pain, quelques fruits et des œufs.

A travers l'inondation.

Bêtise, direz-vous: les rivières sont généralement à sec. Oui, sauf lorsque les pluies tombent en rafales sur la meseta et les sierras. Des rafales dont nous n'avons aucune idée chez nous.

C'est le dernier voyage. Déjà pendant le trajet Madrid—Valence, les plateaux castillans sont inondés. Les ponts qui paraissaient ridiculement placés nous permettent de traverser ces contrées à ... pied sec. Il n'en fut pas de même dans l'étape Valence—Barcelone. Le Rio Ebro a également débordé. La route est coupée. Malgré le détour obligatoire, les cars ont de l'eau jusqu'à l'axe des roues. Nous croisons une *ambulance* renversée sur le bord du talus. Il est très facile de sortir de la route cachée sous l'eau boueuse. Toutes les voitures passent et nous nous retrouvons à Barcelone sur l'emplacement de notre campement d'il y a deux mois.

Encore trois jours de voyage, les cars vides vont plus rapidement. Nous avons quitté la Suisse en fleurs et en feuilles. Maintenant, c'est l'automne. Les villages que nous traversons font penser à des maquettes d'expositions.

La «Campagne d'Espagne» est terminée. Nous nous dispersons après avoir parcouru ensemble pendant deux mois plus de 10'000 km.

Espagne, nous penserons encore longtemps à toi! *P. J.*