

# Fondation pour l'organisation de transports de Croix-Rouge

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **50 (1942)**

Heft 29: **2000 Jahre Genf**

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-547350>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

## Fondation pour l'organisation de transports de Croix-Rouge

Le 23 avril 1942 la *Feuille officielle suisse de commerce* publiait l'information suivant laquelle le Comité international de la Croix-Rouge avait créé à Bâle un organisme sous le nom de «Fondation pour l'organisation de transports de Croix-Rouge».

Quelles furent les circonstances qui motivèrent cette décision du Comité international de la Croix-Rouge et quelles sont les tâches qui incombent à ce nouvel organisme?

\*

Lorsqu'au début de 1941 les communications sur le continent, en particulier dans la péninsule ibérique, devinrent de plus en plus difficiles à maintenir, le Comité international se vit obligé, pour assurer un acheminement régulier des secours qui lui étaient adressés en faveur des prisonniers de guerre et des internés civils, d'établir une liaison maritime entre Lisbonne et Marseille sous des pavillons neutres.

Un accord intervint à ce sujet, entre les différentes belligérants et le Comité international lui-même, fixant les conditions propres à assurer le libre fonctionnement de la ligne Lisbonne—Marseille.

Cet accord prévoit un équipage neutre à bord des bateaux, qui sont munis des signes du Comité international et sont accompagnés par un agent convoyeur suisse. Les départs, les escales et les arrivées sont notifiées à l'avance aux belligérants et toutes les cargaisons chargées sur le bateau sont adressées au Comité international de la Croix-Rouge ou à l'un de ces délégués. Celles-ci sont destinées exclusivement à ses œuvres de secours et contrôlées par le Comité international tant dans leur manutention que dans leur distribution aux destinataires.

Ces conditions, en vigueur depuis plus d'une année, ont permis au Comité international d'établir un trafic régulier assuré par cinq bateaux, suédois et portugais. Quant aux frais d'exploitation, les bateaux étant arrêtés par les organisations nationales de Croix-Rouge, le Comité international n'intervient que pour partager les frais entre les sociétés de secours bénéficiaires.

\*

L'extension toujours croissante de la guerre amena le Comité international à envisager l'organisation d'autres transports maritimes sur les lignes d'outre-mer. Mais les communications déjà difficiles, par suite des hostilités, étaient notamment entravées par le manque de tonnage neutre. Le Comité international fut saisi de la part de plusieurs Sociétés nationales de Croix-Rouge d'offres de bateaux, qu'elles désiraient faire naviguer sous le pavillon neutre de la Suisse.

La loi maritime suisse, promulguée le 9 avril 1941, spécifie que la concession du pavillon national ne peut être faite qu'à une personne juridique ou physique de caractère suisse, c'est-à-dire à une personne dont l'origine du capital et dont les organes exécutifs sont suisses et en Suisse. C'est pour satisfaire à cette condition que le Comité international de la Croix-Rouge créa, sous le titre de «Fondation pour l'organisation de transports de Croix-Rouge», conformément aux dispositions du Code civil, un organisme avec siège à Bâle.

Nous extrayons des statuts de la Fondation les trois clauses principales suivantes:

- a) Le but de la Fondation est l'exécution rétribuée ou non de transports de tous genres en rapport avec les tâches humanitaires confiés au Comité international de la Croix-Rouge par suite de la guerre actuelle.
- b) A cet effet, la Fondation peut se procurer des moyens de transports, en particulier des bateaux, notamment sous forme d'achat, d'affrètement, de location ou de prêt.

La Fondation est dirigée par un Conseil se composant de 3 à 7 membres, citoyens suisses et nommés par le Comité international de la Croix-Rouge.

M. le Dr Frœlich, directeur de la Compagnie suisse de réassurances à Zurich, mandataire administratif pour l'assurance des transports contre le risque de guerre par la Confédération suisse, M. le professeur Haab à Bâle, rédacteur de l'arrêté du Conseil fédéral concernant la navigation maritime sous pavillon suisse, M. le professeur Logoz à Genève, membre du Comité international de la Croix-Rouge, M. Bernhard Sarasin, banquier à Bâle, et M. Ernst Widmer, ancien négociant, ont bien voulu accepter de constituer le Conseil de la Fondation. Ainsi, cet organe composé de juristes et d'économistes hautement qualifiés, offre toutes les garanties de compétence nécessaires.

Si les pouvoirs conférés à cette Fondation paraissent étendus, il ne faudrait toutefois pas conclure que le Comité international a créé de ce fait une entreprise commerciale. En effet, la création de la Fondation n'a été motivée que pour satisfaire aux clauses de la loi maritime suisse et pour permettre l'acquisition des bateaux par un organisme d'une responsabilité financière nettement distincte de celle du Comité international. Il convient de souligner que la Fondation ne dispose que des moyens pécuniaires très réduits, ce qui lui rend

impossible tout financement; les donateurs doivent, en outre, se porter garant de toute obligation résultant de la possession et de l'exploitation du bateau.

La Fondation ne possède ni le capital ni l'organisation technique nécessaires pour assumer l'exploitation des moyens de transports mis à sa disposition. Aussi s'est-elle adressée à une société de navigation déjà existante, la *Schweizerische Reederei A.-G.*, à Bâle. Les frais occasionnés à la *Schweizerische Reederei* lui seront remboursés par le revenu des contrats de transports. En raison du but humanitaire visé, la société a renoncé revendiquer un bénéfice d'exploitation. Quoiqu'organismes distincts, la Fondation et la *Reederei* sont, pour l'accomplissement de leur tâche, sous le contrôle direct du Comité international. En outre, le Comité international entreprendra des démarches diplomatiques nécessaires pour assurer aux bateaux leur libre navigation.

Le Comité international de la Croix-Rouge espère que la création de ce nouvel organisme permettra de rendre encore plus efficaces les efforts très grands des Sociétés nationales de Croix-Rouge tendant à secourir les victimes de la guerre par des envois de vivres et de médicaments.

## Mission au Congo belge

La rédaction de la *Revue internationale* a prié M. Robert Maurice, à son retour en Suisse, de lui donner un récit du voyage qu'il avait fait au Congo belge pour accomplir une mission dans cette vaste contrée. On trouvera ci-dessous le récit de ce délégué avec des extraits de son carnet de route.

\*

Je voudrai rappeler ici quelques-unes des impressions que j'ai ressenties au cours de ma tournée générale d'inspection de camps d'internement au Congo belge, effectuée en avril et mai 1941.

Sur la base de renseignements généraux fournis par les autorités de la colonie, j'avais pu établir dans ses grandes lignes l'itinéraire qui serait à parcourir pour visiter les camps d'internés qui m'étaient signalés dans les diverses provinces du Congo belge.

Selon ces informations, des internés italiens se trouvaient détenus à Lusambo, Usumbura, Stanleyville, Coquilhatville et Léopoldville. Etant donné cette répartition, il me fallait combiner un voyage qui me permit de visiter tous ces camps en un mois, délai maximum dont je pouvais disposer.

Les moyens de transport usuels dans ce pays sont généralement lents, qu'il s'agisse de bateaux fluviaux, de chemins de fer ou d'autocars. Les correspondances entre ces services de transport sont le plus souvent défectueuses, et il y a beaucoup de localités qu'on ne peut atteindre par aucun d'entre eux. Quant à l'avion, s'il est relativement rapide, il ne permet pas de sortir du circuit Elisabethville—Usumbura—Stanleyville—Léopoldville.

Dans ces conditions, il ne restait plus qu'à utiliser ma voiture, et, quittant le Katanga, à traverser la province de Lusambo, puis le fleuve Congo et gagner ensuite les montagnes du Kivu pour redescendre vers le lac Tanganyika à Usumbura. A partir de cette dernière localité, il serait possible d'effectuer par avion la suite du voyage; c'étaient au total 5500 km. environ à parcourir en automobile et 6000 autres en avion. A cette époque de l'année, comme on est encore dans la saison des pluies, les routes et les pistes d'automobiles sont détrempées; je devais donc prévoir d'éventuels retards au cours du trajet.

Je partis le 24 avril, ayant devant moi sept jours pour parcourir les 2750 km. qui me séparaient d'Usumbura; je devais m'arrêter en cours de route pour visiter les internés de Lusambo. Il me resterait ainsi deux jours à passer à Usumbura avant de prendre l'avion où ma place était réservée.

Extraits de mon carnet de route:

25 avril. — Mauvaise journée; je ne suis arrivé qu'à 11 heures du soir à Luisa; on m'avait indiqué une mauvaise route, ouverte depuis peu. Un gros orage m'y surprit: la terre est devenue molle et la voiture, freinée par la boue, mit six heures à franchir 60 km. Si cela continue, je n'arriverai pas après-demain à Lusambo. Mon boy se demande la raison d'une telle randonnée.

27 avril, Lusambo. — Il n'y a malheureusement pas d'internés ici... on m'avait donné des renseignements inexacts. J'ai tout de même pu examiner les dossiers mis aimablement à ma disposition. C'est un bon moyen pour se faire d'avance une idée sur les gens qu'on aura à visiter. Il y a, dans la province, une vingtaine d'internés disséminés dans six localités différentes, séparées les unes des autres par plusieurs centaines de kilomètres.

Je restai un jour et demi à Lusambo, petit chef-lieu de province, établi sur la rive droite du Sankuru, qui est une large rivière aux eaux brunâtres, chargées de boue. Tout alentour on retrouve la grande forêt équatoriale. Le climat est chaud, humide, et l'air est chargé de brouillards.