

Zeitschrift:	Das Rote Kreuz : officielles Organ des Schweizerischen Centralvereins vom Roten Kreuz, des Schweiz. Militärsanitätsvereins und des Samariterbundes
Herausgeber:	Schweizerischer Centralverein vom Roten Kreuz
Band:	50 (1942)
Heft:	29: 2000 Jahre Genf
Artikel:	Mission au Congo belge
Autor:	[s.n.]
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-547418

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: 23.02.2026

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

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 incombe 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 notifiés 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 délégues. 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:

- Le but de la Fondation est l'exécution rétribuée ou non de transports de tous genres en rapport avec les tâches humanitaires confiées au Comité international de la Croix-Rouge par suite de la guerre actuelle.
- 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 Frölich, 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 pécuniers très réduits, ce qui lui rend

impossible tout financement; les donateurs doivent, en outre, se porter garants 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. Étant donné cette répartition, il me fallait combiner un voyage qui me permette 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'Ulumbura; 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 brûlantes, chargées de boue. Tout alentour on retrouve la grande forêt équatoriale. Le climat est chaud, humide, et l'air est chargé de brouillards.

Le gouverneur de la province me reçut très aimablement et je pus m'entretenir utilement avec lui de tous les sujets relatifs aux internés. Je décidai de poursuivre ma route et de remettre à mon retour dans cette région la visite des internés de Lulabourg, qui, au nombre de douze, constituent le camp le plus important de la province.

A Lusambo, il y avait un hôtel; je le quittai sans regret, car les gens y buvaient tard et l'on y dormait peu. Les trois jours suivants furent fatigants à cause des difficultés de la route qui, aussitôt le Congo franchi, devient très sinuueuse et accidentée. Le fleuve se passe sur un bac fait de pirogues; les pagaveurs mettent presque une heure pour le traverser. Il s'agit alors de franchir l'important massif montagneux qui sépare la vallée du Congo du lac Kivu. La route est taillée à travers un pays très accidenté, recouvert d'une forêt extrêmement dense; en plusieurs endroits, où l'on passe à gué de larges torrents, il faut arrêter le moteur et trouver des noirs pour pousser la voiture au travers du courant. Enfin, sur les 180 derniers kilomètres la route s'élève et franchit finalement un col à 3200 m. d'altitude, dans de grands pâturages. On redescend alors sur le lac Kivu, et, de là, l'on parvient par un chemin très sinuex au lac Tanganyika. Tout ce pays est parcouru par des éléphants dont on aperçoit constamment les traces.

Carnet de route:

1^{er} mai, Usumbura. — Ce matin, je suis allé visiter les internés. Ils ne sont pas nombreux, une vingtaine en tout. Certains étaient absents du camp. Dans la journée ils vont à leurs affaires. La plupart de ces Italiens sont d'anciens coloniaux qui ont passé de 15 à 20 ans au Congo. Le camp est installé un peu en dehors de la ville d'Usumbura dans un ancien siège minier; il est propre et assez confortable. Chaque interné m'explique tout au long ses petites affaires, certains très à fond, remontant jusqu'à leur jeunesse pour me faire comprendre leur cas.

A midi, j'ai été invité chez le gouverneur. Il est prêt à accepter mes suggestions. Deux internés sans ressources sont engagés le jour même dans des maisons de commerce de la place.

Cet après-midi, il y a eu, dans la salle du tribunal, une séance qui avait été organisée à l'intention de la population d'Usumbura. Chacun est venu s'adresser à moi pour me demander de noter les messages à faire parvenir par l'intermédiaire du Comité international de la Croix-Rouge à leurs familles en Belgique. Je décide de grouper toutes ces demandes de nouvelles en un seul télégramme dont répartira ensuite les frais entre les intéressés.

3 mai, Kindu. — L'avion m'a posé ici vers trois heures de l'après-midi. En quelques heures, il a survolé toutes les montagnes que j'avais mis deux jours à traverser, puis il est reparti vers le sud pour Elisabethville, où il arrivera ce soir; c'est un grand Juncker très confortable. J'ai deux jours à attendre, à Kindu, la correspondance qui va vers le nord et me mènera à Stanleyville.

Il fait terriblement chaud ici. Le poste, bâti sur les rives du Congo, comprend tout un quartier commerçant, où vit une nombreuse colonie portugaise. Il y a également quelques Suisses; ils me reçoivent de la manière la plus hospitalière. Hier, à Usumbura, je suis retourné voir les internés, qui étaient cette fois tout réunis. Je reste sous l'excellente impression de ce que j'ai vu à Usumbura; la question de l'internement y est traitée avec beaucoup de tolérance grâce à l'excellent esprit des autorités. Les Italiens le sentent; ils me l'on dit.

Un petit incident, plutôt comique, s'est produit au sujet de la nourriture. Celle-ci est fournie au camp par les deux hôteliers de la place; ils sont Grecs l'un et l'autre, et se détestent. Chacun à son tour, pendant un mois, prépare les repas pour les internés. En ce moment, c'est celui chez qui je ne loge pas qui a la commande, et on lui reproche de livrer des vivres de mauvaise qualité. Les autorités l'ont menacé de lui retirer son contrat; elles m'ont prié d'aller, en compagnie du directeur du camp, visiter ses cuisines. Nous avons été goûter toutes les sauces (qui n'étaient, du reste, pas mauvaises) et nous avons sérieusement admonestié le patron. Celui-ci, voyant en moi non seulement le délégué de la Croix-Rouge, mais aussi un client risquant de lui chapper, avait l'air très piteux.

Le voyage de Kindu à Stanleyville, dans le petit Focker à six places, dure environ cinq heures. L'avion est terriblement bruyant et trépidant. Même en criant de toutes ses forces on ne pourrait pas entendre le son de sa propre voix. On survole à basse altitude, tantôt le fleuve, tantôt la grande forêt équatoriale. Les «trous d'air» sont fréquents et il semble parfois qu'on va piquer du nez dans les arbres. Cette forêt est si dense qu'on ne distingue jamais le sol.

Carnet de route:

7 mai, Stanleyville. — Je repars demain de Stanleyville. Les deux journées que j'y ai passées ont été bien remplies. Le camp des internés est loin du centre de la ville; l'hôpital où quelques Italiens sont en traitement est également assez distant, mais dans la direction opposée. Le climat est pénible pour tous, et plus spécialement pour ceux qui doivent loger sous des toits de tôle dans de petites maisonnettes mal aérées. Aussi je comprends que les internés que j'y rencontre n'ont pas le bon moral de ceux d'Usumbura. Tous voudraient pouvoir être

So helfen die Samariter

1936 verirrte sich ein Schulflugzeug aus Deutschland und zerschellte in den Felsen oberhalb Orvin. Samariter und Feuerwehrleute haben die verunfallten Flieger unter grösster Lebensgefahr in dunkler Nacht und bei heftigem Schneesturm geborgen. Besondere Begleitpersonen mussten die Füsse der Träger von einem Felsabsatz auf den andern aufsetzen und halten, um die Gefahr des Ausrutschens und Abstürzens zu verhindern. Der Transport dauerte trotz verhältnismässig kurzer Strecke mehrere Stunden.

Helfen können die Samariter aber schliesslich nur dann, wenn ihnen die nötigen Geldmittel zur Verfügung stehen. Der Ertrag aus der Bundesfeieraktion ist für sie bestimmt. Darum, Schweizerinnen und Schweizer, kauft Bundesfeiermarken und -karten.

transférés à Elisabethville. Je le leur déconseille et je tâche de les persuader qu'à bien des égards il vaut mieux endurer la chaleur en petit comité que d'être dans un camp où le climat est meilleur, mais entassés à plusieurs centaines. J'espère obtenir des autorités qu'on améliore ici sans tarder les conditions de logement. J'ai passé plusieurs heures dans différents bureaux du gouvernement à examiner les dossiers des internés, ainsi que des pièces de comptabilité concernant leur ravitaillement.

On trouve difficilement de la place pour se loger ici; le nombre des passagers est considérable. Stanleyville est devenu un important nœud de communications et des avions y affluent de toutes parts: des diplomates qui avaient quitté les Balkans pour se rendre au Portugal sont arrivés pendant mon séjour; il passe aussi des généraux anglais et des financiers américains. Tout ce monde est reçu par le gouverneur de la province, qui a fort à faire et n'a pu m'accorder qu'un court entretien.

8 mai, Coquilhatville. — L'avion (toujours le même) nous a amenés ici vers 3 heures de l'après-midi; il avait quitté Stanleyville vers 7 heures ce matin. Nous avons survolé toute la journée le Congo, qui s'élargit de plus en plus, multiplie ses bras et atteint par endroits 40 km. de largeur. La journée a été chaude, et la forêt, vue d'en haut, était recouverte de petits flocons de vapeur. Cette forêt est d'ailleurs, le plus souvent, inondée sur d'immenses étendues; on ne s'en aperçoit qu'en voyant le reflet du soleil sous les arbres.

Coquilhatville est exactement sous l'équateur. Le poste est bâti sur une langue de terre bordée d'un côté par le fleuve et partout ailleurs par les marécages. Dès 8 heures du matin et jusqu'à 5 heures de l'après-midi, on est dans un bain de vapeur en s'y promenant.

En arrivant, j'ai été à la recherche de mes internés. Ils ne sont heureusement que cinq. Trois sont logés dans une prison délicieusement fraîche, deux autres sont à l'hôpital. Ils semblent tous assez contents de leur sort. Dans la journée, ceux qui sont valides travaillent dans des bureaux et circulent librement. Ce soir, j'ai été invité à dîner chez le gouverneur, dont la résidence est admirablement située, juste au bord du fleuve, entourée d'immenses arbres. Tout le paysage est extraordinairement vert, excepté l'eau du fleuve, qui est rougeâtre. Le seul moyen de transport dans ce pays est le bateau. Il est possible de remonter de Coquilhatville huit rivières différentes, affluents du Congo, ce qui représente des centaines de kilomètres de navigation. J'écris ces lignes sous ma moustiquaire, qui est bien nécessaire ici. Je suis satisfait à l'idée que j'arriverai demain à Léopoldville, terme de mon voyage. Il est vrai qu'il faudra refaire en sens inverse le même chemin...

Mes notes de voyages s'arrêtant ici, je vais raconter en quelques lignes la fin de ma randonnée. Je passai à Léopoldville cinq jours à attendre l'avion qui devait me ramener vers Stanleyville. Cet arrêt ne fut pas trop long; je n'eus que le temps de rendre visite aux internés, qui occupaient à ce moment-là deux camps différents, et d'avoir des entretiens avec les autorités provinciales, et avec celles du gouvernement général; il me fut également possible de discuter longuement de la question de l'internement avec le représentant de la Puissance protectrice, le consul général de Portugal.

Enfin au cours de ce séjour, son Excellence le Gouverneur général voulut bien m'accorder une audience.

A Léopoldville, j'eus le plus grand plaisir à faire la connaissance de la nombreuse colonie suisse et de son sympathique consul.

Le voyage de retour fut une course rapide, qui, par les mêmes étapes qu'à l'aller, me ramena à Usumbura, où je retrouvai ma voiture et mon boy.

Je repris aussitôt la route, et, de virage en virage, de bac en bac, j'arrivai en cinq jours à Luluabourg. Je visitai les 12 internés qui s'y trouvaient.

Je garde de ce dernier camp une bonne impression.

Ces internés étaient logés dans une grande maison construite en ancien style colonial avec une vaste toiture en chaume.

Jemand fragte einen Weisen:

«Worin besteht Klugheit?»
«In Menschenkenntnis.»
«Und worin besteht Tugend?»
«In Menschenliebe.»

Mo Dse.



Das amerikanische Rote Kreuz

verteilt Nahrungsmittel an die Kinder einer von Hunger heimgesuchten Stadt in China.
— Des petits Chinois reçoivent un repas de la Croix-Rouge américaine.

Ils étaient à raison de deux par chambre et semblaient très bien s'entendre entre eux. Ils me reçurent dans une grande galerie qui leur servait de réfectoire.

J'étais moi-même si poussiéreux et si fatigué que j'enviai presque leur existence tranquille, et j'aurais donné beaucoup pour rester ainsi une journée à jouer aux cartes avec une fiasque de chianti sur la table.

Malheureusement j'avais encore trois longues journées d'automobile à abattre pour retrouver mon domicile et mes travaux de prospection.

Une fois encore, je fis le plein d'essence et je partis.

Kleine Nachrichten - Petites communications Piccole comunicazioni

Internationales Rotes Kreuz.

Ein Bericht der «Times» aus Konstantinopel zollt heute der Arbeit des Internationalen Komitees vom Roten Kreuz einen herzlichen Tribut. «Es ist», heißt es da, «nur recht und billig, dem Internationalen Komitee, dessen sechstausend Beamte auf der ganzen Welt allen Kriegsführenden unschätzbare Dienste auf humanitärem Gebiete leisten, die höchste Anerkennung auszusprechen. Nach der unermüdlichen Tätigkeit, welche die Vertreter des Genfer Komitees in Konstantinopel entfalten, kann man sich leicht vorstellen, was diese hochgesinnten und tapferen Männer an anderen Stellen leisten.»

In jüngster Zeit haben sich, wie aus dem Berichte hervorgeht, die Bemühungen vor allem darauf gerichtet, den hungernden Griechen auf den Inseln Hilfe zukommen zu lassen. Ein täglich wachsender Flüchtlingsstrom aus allen Teilen Griechenlands stellte die türkische Regierung, deren Gebiet gegen diese Unglücklichen nicht einfach abgesperrt werden konnte, vor ein Problem, das offensichtlich besser in Griechenland selber zu lösen war als auf türkischem Boden. Es galt daher, Nahrungsmittel für die hungrende Bevölkerung nach Griechenland zu schicken, was nun mit dem Einverständnis der britischen und griechischen Regierung einerseits und der italienischen und deutschen Regierung anderseits, vor allem aber auch der Türkei geschehen wird. Zunächst sollen etwa fünfhundert Tonnen Nahrungsmittel nach den griechischen Inseln Chios, Mytilene, Samos und Nicaria zur Verteilung an die Bevölkerung geschickt werden. Die ganze Hilfsaktion wird vom Delegierten des Internationalen Komitees vom Roten Kreuz, Dr. Courvoisier, geleitet, der selber nach den Inseln gehen wird.

In Athen und im Piräus wird gegenwärtig unter den Auspizien des Internationalen Roten Kreuzes an die Minderbemittelten täglich eine Spende von 600'000 Tellern Suppe verteilt. Vertreter des Internationalen Komitees überwachen in der Türkei und in Griechenland die Sendungen dieser Nahrungsmittel auf dem türkischen Dampfer «Dumlupinar».

Dse Gung fragte den Meister:

«Ihr liebt es, vor einem grossen Flusse zu stehen und ihn zu betrachten. Darf ich fragen, warum Ihr das tut?»

Kung Dse antwortete ihm: «Das Wasser lässt sich mit einem Edlen vergleichen. Wohin es kommt, ist es freigebig, ohne selbstsüchtig zu sein, es gleicht somit der Kraft des Geistes. Ueberall, wohin es gelangt, schafft es Leben, dort, wohin es nicht gelangen kann, entsteht Tod, es gleicht somit der Güte. Sein Fliessen nimmt Rücksicht auf die Erhöhungen und Vertiefungen des Geländes, es gleicht somit dem gerechten Sinn. Es geht zu tiefen Abgründen hin, ohne sich zu besinnen, es gleicht somit dem Mute. Es gleitet ebenmässig dahin und bildet grosse Tiefen, es gleicht somit der Weisheit. Es muss viele Schwierigkeiten, die sich ihm feindlich entgegenstellen, überwinden, es gleicht somit der Verträglichkeit. Es muss es über sich ergehen lassen, schmutzig zu werden, bemüht sich aber, sich sogleich wieder zu reinigen, es gleicht somit der Fähigkeit, sich immer wieder zu erneuern. Es füllt alle Vertiefungen gleichmässig an, es gleicht somit der Rechtlichkeit. Es nimmt niemals mehr Platz ein, als es tatsächlich bedarf, es gleicht somit der Mässigung. Es mag sich in seinem Fliessen unzählige Male in alle Richtungen hin winden, läuft aber trotzdem immer geradeaus, es gleicht somit der Zielbewusstheit.»

Das ist es, was mich einen grossen Fluss gerne betrachten macht. Li Gi.

Une formation medicale britannique pour la Chine.

Une formation sanitaire destinée à la Chine a été organisée en mai dernier par la Croix-Rouge britannique. Cette équipe, qui travaillera dans un hôpital de 600 lits, dont la Croix-Rouge chinoise assure le fonctionnement, comprend 7 médecins, une infirmière-chef, 12 infirmières et un secrétaire-comptable. Le chef de cette formation, ainsi que plusieurs de ses collaborateurs, ont vécu longtemps en Chine et parlent chinois.

Le secourisme nautique en Allemagne.

De récents accords intervenus entre la Croix-Rouge allemande et l'Association allemande de sauvetage mettent au point les modalités de collaboration des deux institutions en ce qui concerne l'organisation des secours sur les lacs et les cours d'eau.

Les tâches des deux institutions sont réparties de la manière suivante: 1. Formation de nageurs-sauveteurs par l'Association de sauvetage, auxquels la Croix-Rouge enseignera les premiers secours; 2. Participation des secouristes de la Croix-Rouge au service des postes de secours appartenant à l'Association de sauvetage et vice-versa.