

total : 2,500 blessés ou malades ; 52,435 journées de maladie ; et enfin :

4° Les maisons particulières, avec un passage de 3,097 Allemands et 55 Français ; en tout 3,152 hommes, et 88,863 journées de maladie.

Le nombre total des Allemands soignés dans les hôpitaux badois est donc de 24,957 ; celui des Français de 5,056 : en tout 30,013, et 696,178 journées.

Il faudrait ajouter à ces chiffres le nombre des malades qui ont été reçus dans les familles, et de ceux qui ont été envoyés à la station médicale de Baden.

BAVIÈRE

LA SOCIÉTÉ BAVAROISE PENDANT LA GUERRE DE 1870-1871.

Après avoir donné au fur et à mesure, en un certain nombre de feuilles détachées (*Nachweisungen* ; il y en a 29, sauf erreur) des communications régulières sur l'œuvre qu'il accomplissait pendant la guerre, le Comité central bavarois de secours vient de publier son compte rendu financier pour toute la période de ses opérations, c'est-à-dire pour les quinze mois de l'année de guerre, du 1^{er} juillet 1870 au 30 septembre 1871. Ce ne sont que des chiffres, et nous n'en reproduisons quelques-uns qu'à titre de renseignements.

Recettes. Au 31 mars 1870, trois mois avant la guerre, le Comité central avait, en caisse ou en portefeuille, la somme de 68,869 florins. Dès lors ce chiffre a été grossi par des ressources de diverses natures, dont voici la récapitulation.

a) Souscriptions particulières de Bavière . . .	Florins	19,349
b) Dons collectifs de corporations, sociétés, comités de secours indépendants, etc	»	45,008
c) Des Comités auxiliaires rattachés au Comité central	»	39,130
d) Vente de divers objets non employés . . .	»	6,914
e) De diverses contrées de l'Allemagne . . .	»	46,560
f) Dons venus de l'étranger	»	51,165
g) Intérêts et divers	»	5,674
Total, en y comprenant l'encaisse du précédent exercice,		282,672

florins (593,600 francs).

Le détail des dépenses, vu la position géographique de la Bavière et son éloignement du théâtre de la guerre, ne présente rien de bien particulier; ce sont essentiellement des secours envoyés à d'autres sociétés, à d'autres comités, ou à des dépôts formés au loin, à Mannheim, à Versailles, à Nancy; des expéditions de colonnes sanitaires, infirmiers, prêtres, médecins, religieuses, diaconesses, etc.

La seule catégorie de dépenses qui mérite une mention particulière, mais il vaut bien la peine qu'on s'y arrête quelques instants, c'est celle qui a eu pour objet la formation de trains hospitaliers, ou wagons-hôpitaux (*Spital-Züge*) ¹.

Cette institution a été décrite dans un mémoire spécial de cent pages in-quarto, avec douze planches, par l'homme qui en a été, sinon l'inventeur, au moins le metteur en œuvre le plus habile et le plus dévoué, M. l'ingénieur-constructeur Reinhold-Hirschberg.

Dans tous les temps, on s'est plus ou moins préoccupé du soin d'éloigner les blessés des champs de bataille, de les en éloigner le plus promptement possible, et dans des conditions de transport qui n'aggravassent pas leur situation. Mais on sait combien, jusqu'à ces dernières années, il était difficile d'atteindre à ce triple résultat; la bonne volonté s'éveillant à l'heure du danger, ne pouvait suffire; on finit par comprendre que c'était pendant la paix qu'il fallait organiser les secours pour les jours de la détresse.

¹ Voir sur l'institution analogue du Wurtemberg, Bulletin n° 5, p. 74, n° 8, p. 230, et n° 9, p. 49.

La première idée à laquelle on s'arrêta, fut de former des compagnies de porteurs, régies militairement, qui n'avaient autre chose à faire qu'à aller ramasser les blessés sur les champs de bataille. On en vint bientôt à comprendre qu'il serait bon, vu l'encombrement des locaux, d'organiser des trains pour évacuer les blessés à des distances considérables, et quelques essais furent faits, notamment sous la direction de M. le D^r Richter, médecin en chef de l'armée prussienne, qui introduisit dans les transports de notables améliorations.

Déjà, dans le *Kriegerheil* de 1867 (2^{de} année, p. 90), il se trouve quelques indications sur les procédés adoptés. Des wagons de 4^{me} classe (où les voyageurs sont debout), avaient été aménagés, sur le chemin de Hanovre, à la demande du ministre du commerce à Berlin, de manière à permettre de transporter dans chaque wagon douze malades grièvement blessés; ces wagons étaient construits un peu dans le genre américain; les lits ou civières étaient disposés par trois des deux côtés dans le sens de la longueur, et il y en avait deux l'un au-dessus de l'autre comme dans les cabines des vaisseaux.

M. le D^r Fichte, du Wurtemberg, et M. le D^r Löffler de Prusse, ouvrirent de nouvelles idées sur ce sujet, et déjà le 18 septembre 1867, à la suite de l'exposition de Paris, quelques wagons perfectionnés fonctionnaient en Allemagne.

En 1870, le 18 juillet, le ministre de la guerre, baron de Prankh, donna l'ordre de prendre les mesures nécessaires pour la formation de quatre trains complets de wagons-hospitaliers. Chaque train devait, à l'état normal, se composer de quarante wagons, dont la moitié étaient destinés aux blessés capables d'être transportés assis, l'autre moitié à ceux qui devaient être couchés. Il devait y avoir un wagon de première classe, quatre de deuxième, quinze de troisième (tous avec des sièges), et vingt wagons américains avec lits.

La direction des transports s'aboucha immédiatement avec la Commission centrale des chemins de fer, et une convention fut conclue avec la maison Rathgeber, de Munich, pour la construction et l'établissement de ces trains-hospitaliers. Les travaux furent poussés avec une telle activité, que trois semaines après, le 7 août, le premier de ces trains se mettait en route sous le commandement d'un capitaine, pour aller recueillir les blessés des batailles

de Weissembourg et de Woerth Les trains suivants partirent les 8, 11 et 26 du même mois, faisant le trajet de Munich au champ de bataille et retour. Plus tard, le théâtre de la guerre s'étant avancé dans l'intérieur de la France, l'itinéraire des trains dut être modifié, et plusieurs convois bornèrent leur circulation au territoire occupé.

Il y eut ainsi 36 voyages effectués, chacun ramenant un nombre de blessés qui variait naturellement d'un train à l'autre, depuis les chiffres de 870 et 881 (les plus considérables), jusqu'à ceux de 114, 112 et même 22 ; la moyenne était de 3 à 400.

Pour l'aménagement de ces trains, ce fut la Commission centrale des chemins de fer qui se chargea des premiers frais et de l'installation des lits ; quant au reste, au mobilier, à l'approvisionnement, au personnel sanitaire, le Comité central bavarois fut chargé d'y pourvoir. Une fois le train bien équipé, les frais d'un voyage, aller et retour, ne s'élevaient guère en moyenne qu'à la somme de 2,000 à 2,500 francs (de 606 à 1,221 florins).

Sans entrer dans les détails de l'aménagement, ni suivre M. Hirschberg dans le récit fort captivant qu'il nous donne de deux ou trois des voyages qu'il fit en qualité d'administrateur en chef du matériel d'un de ces convois (le convoi II), nous croyons devoir indiquer sommairement quelle était la disposition générale d'un train de blessés.

Vingt wagons de quatrième classe, avons-nous dit : tous ces wagons étant établis sur le même modèle, la description d'un seul suffira. Il y avait place pour quatre lits dans chaque wagon ; éventuellement pour cinq. Les matelas étaient de crin, de paille ou de plume, suivant la nature du mal de celui qu'on transportait. Le lit reposait sur deux ressorts destinés à amortir les chocs du voyage. Un petit banc, dans chaque wagon, permettait aux infirmiers de s'asseoir, mais non de s'endormir, dans les moments où ils n'étaient pas occupés. Les objets nécessaires à l'ameublement d'une chambre de malade étaient placés sous les lits, sous le banc ou suspendus aux parois du wagon.

Après deux ou trois essais, on reconnut que des convois de quarante voitures étaient trop longs de moitié, et qu'il convenait de les diminuer dans l'intérêt même du service. En outre, on dut adjoindre à chaque train un magasin avec cuisine. Il fallait

à chaque instant de l'eau chaude; il fallait aussi des provisions de bouche pour tant de personnes, des médicaments, du linge, des cordiaux, de la literie. Le major Göbel qui a dirigé plusieurs de ces convois, a provoqué d'heureuses améliorations dans diverses branches du service matériel ou sanitaire, et M. Hirschberg, en entrant dans beaucoup de détails minutieux sur tout l'ensemble de cette organisation, a eu pour but de prévenir, en cas de besoin pour l'avenir, les tâtonnements et les pertes de temps, qui sont inséparables d'un début.

Laissant aux hommes spéciaux la tâche d'étudier de plus près, au point de vue technique et pratique, l'œuvre nouvelle inaugurée par ces trains hospitaliers, et si brillamment administrée par les Comités bavaois, nous avons cru devoir attirer sur cette création, l'attention des personnes compétentes, et la signaler d'une manière spéciale, comme un grand progrès accompli dans le sens du soulagement des blessés et des malades victimes de la guerre.

BELGIQUE

L'ŒUVRE BELGE EN 1870-1871.

Parmi les ouvrages reçus, mentionnés dans notre dernier *Bulletin*, il en est deux qui, par leur caractère, méritent notre attention spéciale.

Le premier et le plus important est le *Compte rendu* des opérations du Comité de Bruxelles pendant la guerre. C'est un fort volume grand in-8°, de 280 pages, imprimé avec luxe, et destiné, nous le croyons, à exercer une certaine influence, non point, peut-