

péruvienne de la Croix rouge s'est donné un nouveau président, en remplacement de Mgr. Roca démissionnaire. Elle a mis à sa tête M. le Dr Manuel Odriozola, doyen de la faculté de médecine de Lima, et elle lui a adjoint, comme vice-président, M. le Dr Joseph-Georges Loayza. Ces nominations ont été portées officiellement à la connaissance de M. Henriod, commissaire extraordinaire du Comité international de la Croix rouge au Pérou.

M. Odriozola qui était précédemment vice-président de la Société péruvienne, a fourni à cette occasion les plus fermes assurances, qu'elle n'attendait qu'un concours de circonstances favorables pour reprendre activement ses travaux, mais il est malheureusement difficile de prévoir quand et comment la question politique, qui la tient en suspens, sera résolue.

RUSSIE

LES ÉVACUATIONS PAR CHEMIN DE FER

M. le comte Maurice Prozor qui, lors de la dernière guerre d'Orient, a figuré dans les rangs des serviteurs de la Croix rouge russe, et auquel nous devons les substantiels articles que nous avons publiés ¹ sur les travaux de cette société pendant la campagne de Turquie, a adressé, au Président du Comité international la lettre suivante :

à M. Gustave Moynier, Président du Comité international de la Croix Rouge, à Genève.

Monsieur,

Si je n'ai pas profité jusqu'à présent de votre aimable encouragement à vous écrire en dehors même du motif spécial auquel j'ai dû jusqu'à présent l'honneur de correspondre avec vous, c'est que je me suis fait conscience de vous dérober quelques-uns de vos précieux instants, sans avoir à vous parler d'un sujet digne d'attirer votre attention.

¹ Voir *Bulletin*, nos 42, (t. XI, p. 63), 46 et 47, (t. XII, p. 89 et 154).

Aujourd'hui, la réception du programme du concours ouvert pour l'étude des secours improvisés m'en fournit un, dont vous voudrez bien apprécier l'importance.

D'autres, plus compétents que moi et qui se sont plus spécialement occupés de la question, prendront part, je l'espère, à ce concours. En ce qui me concerne, n'ayant pas été à même de poursuivre, depuis la guerre de 1877-78, l'étude de l'œuvre des secours, autrement que par la confrontation des rapports ayant trait à cette campagne, je n'ai pu me former d'idées personnelles que sur l'ensemble des opérations et le système qui y présidait, en un mot sur les questions de direction. Quant aux questions bien plus pratiques et, pour ainsi dire, plus brûlantes qui sont soulevées dans le programme de concours, elles exigent une expérience moins imparfaite que la mienne, qui ne s'étend pas nommément à ces premiers secours sur le champ de bataille qu'il s'agit surtout d'improviser.

N'est-il pas néanmoins du devoir de chacun, si peu d'idées qu'il ait sur un sujet de cette nature, et n'en eût-il même qu'une, de ne pas la garder pour soi? La possibilité, même problématique, que quelques-unes des victimes de la guerre doivent un jour à cette idée un soulagement à leurs souffrances, en rend, à mon avis, l'émission rigoureusement obligatoire.

Or j'ai été dans le cas d'exprimer, devant une assemblée spéciale réunie à St-Petersbourg en 1879, une conviction profonde basée sur mon expérience des transports improvisés de malades et de blessés par chemin de fer. J'ai vu trop souvent des centaines de ces malheureux, que les nécessités stratégiques et administratives faisaient évacuer loin du théâtre de la guerre, et qu'on était obligé d'installer et de transporter dans des wagons de marchandises, qui avaient amené du contingent ou du matériel de guerre et s'en retournaient vides. On aura beau préparer, en vue de la guerre, des trains sanitaires spéciaux en grand nombre, on n'arrivera jamais à en avoir toujours sous la main au moment voulu, surtout au lendemain d'une grande bataille ou en cas d'épidémie. En eût-on même une réserve considérable, la conduite des opérations militaires restreindra forcément le nombre de ceux que l'autorité pourra laisser circuler sans gêner le mouvement des troupes et du matériel. A ce point de vue, l'utilisation des wagons

qui reviennent vides pour chercher de nouveaux approvisionnements ou des réserves, présente un avantage incontestable, que l'administration ne saurait perdre de vue. Il n'en est que plus regrettable que l'humanité ne puisse envisager sans tristesse une opération dont la stratégie ne saurait se départir à son profit. Qui sait d'ailleurs s'il ne vaut pas mieux, même au point de vue humanitaire, recourir à un moyen de transport quel qu'il soit, plutôt que de s'exposer aux maux sans nombre qui résultent de l'encombrement ?

Reste donc à envisager en face un fait inévitable, et à le conditionner de façon à ce qu'il blesse le moins possible les intérêts dont la Croix rouge a pris la garde.

A cet effet, comparons d'abord un train comme celui dont je viens de parler avec tel autre, non des trains sanitaires modèles, qu'on ne pourra jamais posséder qu'en petit nombre, mais des trains spécialement appropriés, dès le début d'une campagne, au service d'évacuation. Quel est le point de contraste le plus saillant ?

Sont-ce les wagons ? Non : les deux trains sont composés de wagons de marchandises exactement semblables.

Est-ce la façon dont les malades sont couchés ? Certes, on ne peut contester l'avantage qu'offre l'installation de chaque malade dans une couchette spéciale. Mais quiconque a fait l'épreuve des systèmes de couchettes qui peuvent être employées dans les trains sanitaires *ordinaires*, certifiera que ces couchettes n'atténuent pas les secousses dans une mesure beaucoup plus considérable que ne le fait une forte couche de paille disposée sur le plancher du wagon. Ce n'est pas encore là que la différence se fera vivement sentir. D'ailleurs on trouverait peut-être le moyen d'exécuter un plan, adopté par l'assemblée que j'ai nommée plus haut, et consistant à préparer, dans les stations centrales d'évacuation, des dépôts d'appareils, qu'on installerait dans les wagons la veille ou le jour même du départ d'un convoi dans un train non-approprié.

S'agit-il du personnel médical et sanitaire ? Mais, Dieu merci, dans la dernière campagne, ce personnel se trouvait en assez grand nombre pour qu'on pût faire accompagner chaque convoi par un ou deux médecins et par autant de sous-aides ; les sœurs de charité n'auraient pas manqué, et, pour la grosse besogne, l'administration avait mis à la disposition de l'œuvre sanitaire, du moins en

arrière du champ d'opérations, un nombre de soldats suffisant pour desservir tous les trains. Il est permis de croire que ces ressources ne manqueront pas non plus à l'avenir.

Enfin, en ce qui concerne les provisions, la pharmacie et même une cuisine de campagne, le projet adopté par l'assemblée comporte la présence, dans les stations d'évacuation, d'un certain nombre de wagons organisés, qu'on attacherait aux trains, et qui seraient ensuite ramenés au dépôt à la première occasion. Je veux bien admettre qu'il n'y ait là aucune utopie et que cette mesure soit d'une exécution facile.

Nous voici donc en présence d'un appareil contre lequel je n'ai rien à dire, et qui d'ailleurs pourrait être perfectionné. Médecins, sœurs, infirmiers, provisions, remèdes, bandages et même couchettes portatives, nous avons tout. Essayons cependant de faire marcher le dit appareil ; il ne fonctionnera pas, et les malades et blessés seront dans un état presque aussi pitoyable que si on n'avait rien fait pour eux. Pourquoi ? Simplement parce qu'ils seront inaccessibles, parce que, les wagons étant isolés les uns des autres, toute surveillance sera impossible.

Dans les trains sanitaires *ordinaires*, il y a pour chaque wagon un infirmier (dans les trains qui circulaient en Roumanie, il était très-avantageusement remplacé, pendant la dernière campagne, par un soldat). Ces infirmiers sont surveillés par les sœurs, qui s'assurent qu'ils accomplissent la besogne qui leur est confiée, et exigent qu'ils viennent les avertir chaque fois qu'il y a quelque soin spécial à donner à un malade. Les sœurs sont au nombre de trois ou quatre par train, et se partagent les wagons entre elles. Pendant la dernière campagne, un train était ordinairement composé de vingt wagons et desservi par quatre sœurs, dont chacune avait, de la sorte, cinq wagons sous sa surveillance. Dans tous les cas où la conduite des gens de peine appelle quelque mesure de rigueur, elles portent plainte au commandant militaire du train, et sont assurées d'une répression immédiate garantissant le bon ordre du service. Les sœurs sont guidées par le médecin. Celui-ci, dès que le train est chargé, d'après un système qui consiste à partager les sujets en trois catégories, ceux qui sont gravement atteints, ceux qui le sont légèrement et une classe moyenne, fait la revue diagnostique de tous les malades et blessés. Cette opération

modifie sensiblement le résultat de la première, qui ne peut que se ressentir de la hâte avec laquelle elle doit être accomplie.

En procédant à ce groupement et à cet examen, le médecin, qui a reconnu le cas de chaque malade, prescrit le traitement qui lui convient, et, quant aux blessés, le genre de pansement ou d'opération que leur état exige. Mention en est faite sur la feuille confiée à la sœur, après quoi celle-ci n'a qu'à se pourvoir à la pharmacie et au magasin des médicaments et des bandages respectifs, à en faire emploi, puis à attendre le moment où le médecin viendra faire l'opération résolue, constater l'effet du traitement prescrit, et se rendre compte de la façon dont la sœur se sera acquittée de sa tâche.

Tout cela s'accomplit pendant que le train est en marche. C'est aussi pendant ce temps que se prépare la nourriture et qu'elle est en partie distribuée, car il n'est pas possible de fixer strictement cette distribution aux moments d'arrêt, dont le choix et la durée ne dépendent pas de la direction du convoi, et sont subordonnés aux nécessités supérieures qui régissent le mouvement des trains. Comme je l'ai dit plus haut, c'est le commandant du train qui doit veiller à ce que les soldats chargés de ce service, de la propreté des wagons, de l'éclairage, des réparations, etc., remplissent strictement leur tâche, obéissent aux sœurs, et c'est lui qui doit les maintenir dans une constante et rigoureuse discipline. Il agit en cela de concert avec le délégué de la Croix rouge, qui répond, en outre, de la présence sur le train de toutes les provisions et autres objets que la Société s'est engagée à fournir. Quelque chose manque-t-elle, il télégraphie, aussitôt qu'il en est prévenu par le médecin et par les sœurs, à une des agences établies dans les principales stations, et il est aisé de remédier ainsi, grâce à la facilité de fonctionnement de la Croix rouge, à des défauts que les formalités administratives ne permettraient jamais de corriger à temps.

Il est évident que, pour que ce mécanisme puisse fonctionner, et il l'a fait pendant la dernière campagne plus régulièrement qu'aucun autre, il faut que toutes ses parties soient coordonnées entre elles et que, dans son ensemble il soit indépendant des éventualités extérieures. Autrement il arriverait qu'il serait, ou accidentellement broyé par elles, ou systématiquement rejeté, si on avait la prétention de l'imposer, à l'encontre des nécessités stratégiques.

Or, si un train sanitaire ne se trouve pas exposé à ce fâcheux dilemme, c'est uniquement parce que, les wagons communiquant entre eux, il n'a à se préoccuper ni de la régularité de marche, ni du lieu et de la durée des haltes, parce que tout le temps du trajet peut être utilisé pour le service, et aussi parce que le personnel des employés peut disposer d'intervalles libres pour réparer, par un instant de repos, des forces qui ne sauraient résister à une tension incessante.

Il me semble superflu d'insister sur le contraste qui existe, entre ces conditions de fonctionnement et celles auxquelles l'œuvre médicale se trouve réduite par l'absence de communications entre les wagons, et il me serait difficile d'exprimer combien ce contraste était attristant pendant la dernière campagne. Les médecins les plus consciencieux m'ont affirmé qu'il leur était souvent matériellement impossible de faire la visite des malades. Lorsque, par hasard, ils venaient à disposer d'un arrêt suffisant, ils ne pouvaient que formuler quelques prescriptions, et ne se trouvaient pas à même d'en contrôler l'exécution. Leur rôle se trouvait, par conséquent, réduit à néant. De même pour les sœurs, qu'on finit par ne plus attacher au service des trains dits militaires, attendu que, lors même que ces vaillantes femmes, au prix de fatigues sans nombre, grimant de wagon en wagon pendant les arrêts, parvenaient à panser un certain nombre de blessés, elles se trouvaient dans l'impossibilité absolue de prêter secours à tous ceux qui en réclamaient, et le résultat se trouvait, en somme, absolument disproportionné avec les sacrifices et les efforts qu'il nécessitait.

On voulut alors établir des stations de pansement avec des arrêts forcés. Cet essai se réduisit au maintien d'un seul de ces arrêts, à Bucharest, à une heure à peine du point de départ de Fratesti, l'œuvre sanitaire disposant sur ce point d'une ligne de rails spécialement affectée à son service. Partout où il n'en était pas ainsi, les nécessités de la circulation ne permettaient pas de donner une marche régulière aux trains en question et de fixer d'avance le lieu et la durée des longs arrêts, ce qui rendit cette combinaison impossible à exécuter. L'état de choses que je viens d'indiquer se prolongeait ainsi pendant deux jours, de Bucharest à Yassy, où les malades arrivaient sans aucune des indications qui auraient pu faciliter la tâche de la commission de triage et d'évacuation, établie

sur ce point. En compliquant cette tâche, le vice organique dont la suppression nous occupe ralentissait la marche de l'évacuation, et neutralisait ainsi, même au point de vue stratégique, les avantages retirés de l'emploi de wagons vides.

Je ne veux pas fatiguer votre attention en développant plus amplement les arguments de fait qui aboutissent à cette conclusion, que je crois pouvoir vous soumettre dès à présent :

La communication des wagons entre eux est la clef de voûte de l'œuvre sanitaire appliquée à l'évacuation par voie ferrée.

J'espère ne pas m'abuser en supposant que vous voudrez bien admettre cette conclusion, et considérer que, si la communication dont il s'agit existait partout, l'aménagement intérieur des wagons ne serait plus qu'une question de perfectionnement. Les trains sanitaires et les trains dits *militaires* appartiendraient à un même ordre de choses, pourraient être administrés de la même manière, tandis que, dans les conditions actuelles, la distance qui les sépare est celle de l'ordre au chaos, du bien-être à la misère.

C'est le poids considérable dont ce principe de *communication* pèse dans le service d'évacuation (la partie la plus importante peut-être, de l'œuvre des secours), qui me paraît de nature à provoquer une mesure générale, proportionnée à la gravité du problème.

Il me semble que, si les gouvernements et les sociétés ont tous un égal intérêt, tant stratégique qu'humanitaire, à donner une base rationnelle à l'évacuation des malades et des blessés loin du théâtre de la guerre, ils devraient s'entendre à ce sujet, et réaliser avant tout, d'un commun accord, une condition sans laquelle ce but ne saurait être atteint. Cette condition, je viens de l'indiquer, et sa résolution étant nécessaire devrait, à mon avis, être obligatoire. Je m'explique : *j'estime qu'en vue de l'éventualité d'une guerre et d'une réquisition de wagons de marchandises pour l'armée, tous ces wagons devraient être obligatoirement munis de portes, pratiquées dans le sens longitudinal et condamnées en temps de paix. Tous les gouvernements qui ont adhéré à la Convention de Genève devraient s'engager, par acte spécial, à introduire un règlement ad hoc dans leurs pays respectifs.*

En émettant cette idée dans un de mes articles publiés par le

*Bulletin international*¹, j'ajoutais que, à qui voudrait arguer contre ma proposition des inconvénients d'une entrave imposée à l'industrie, je pourrais objecter qu'une entrave analogue est imposée, dans un but bien moins digne d'intérêt, aux constructeurs des navires de commerce, qui sont tenus de rendre ces navires éventuellement appropriables à l'usage de la guerre.

Lorsque j'ai présenté mon projet à l'assemblée citée plus haut, les représentants de la Croix rouge ne se trouvèrent pas disposés à prendre une initiative qui, disaient-ils, dépassait leur compétence et regardait les gouvernements. Tout au contraire, les représentants du Ministère de la guerre, conviés à prendre part aux délibérations, prêtèrent à la proposition une attention sérieuse, et me déclarèrent, à l'issue de la séance, qu'il y avait là un germe utile qu'il importait de ne pas laisser périr.

Malheureusement, ce n'est pas ma voix qui pourrait soutenir efficacement une thèse qui, pour triompher, aurait besoin d'un promoteur et d'un défenseur autorisé. C'est cet appui que je prends la liberté d'invoquer, en vous soumettant, Monsieur, le projet que je viens d'énoncer et de motiver, intimément convaincu qu'il contient le seul remède qui puisse mettre fin à un mal trop connu de ceux qui ont vu la guerre et ses suites. Encore une fois, il s'agit de remplacer le chaos par une organisation, et d'assurer, à un degré plus ou moins grand, des secours à tous les évacués par chemin de fer, au lieu de créer une catégorie de favorisés, en dehors de laquelle l'accès à la bienfaisance publique est matériellement impossible.

Je ne me permettrai pas de vous indiquer une forme d'appui quelconque, pour le cas où mon idée trouverait auprès de vous un accueil hospitalier. Comment intéresser le public et les gouvernements ? De quelle façon utiliser la presse influente ? Ce sont là des questions que votre bienfaisante activité a plus d'une fois résolues, et que je m'abstiendrai d'aborder, heureux toutefois d'apprendre que vous croyez devoir adopter mon projet et donner suite à cette adoption.

Quelle que soit votre résolution à ce sujet, j'ose croire que vous voudrez bien me pardonner la longueur des développements où

¹ N° 46, avril 1884, t. XII, p. 99.

m'a entraîné mon sujet, et user d'indulgence envers un zélé serviteur de l'œuvre qui vous doit tant.

Veillez agréer, Monsieur, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

M. Prozor.

Stockholm, 15 janvier 1882.

Le Comité international, à l'appréciation duquel son président a soumis la lettre qu'on vient de lire, a reconnu que les idées de M. le comte Prozor sont dignes d'attirer la plus sérieuse attention des gouvernements et des sociétés de secours, et à cette fin il a voté leur impression dans son *Bulletin*. Il espère, d'autre part, que l'auteur profitera de la prochaine conférence de Vienne, pour provoquer une discussion à leur sujet.

DE L'ÉTAT SANITAIRE DES TROUPES RUSSES ET DE LEURS PERTES
DANS LA CAMPAGNE DE 1877-78, PAR KÖCHER

La publication d'un rapport officiel sur l'état sanitaire de l'armée russe pendant la guerre de 1877/78 a été retardée, à cause des longs travaux que cette œuvre nécessite. En attendant, M. Köcher a publié une petite brochure, dont le but est de renseigner ses lecteurs sur le même sujet ¹. Il parle successivement des deux armées russes, celle du Danube et celle du Caucase. Il démontre, par des chiffres effrayants, que les soins donnés aux soldats russes pendant la guerre furent loin d'être suffisants, parce que la diététique est encore peu avancée en Russie. M. Köcher prouve, par des comparaisons avec les Allemands et les Turcs, qu'il est possible d'obtenir un meilleur état sanitaire. Ce qu'il reproche surtout à l'intendance militaire, c'est la négligence constatée vis-à-vis du typhus charbonneux qui a fait de nombreuses victimes. Le résumé des observations de M. Köcher est qu'un changement fondamental dans la diététique est absolument nécessaire. Il indique lui-même les moyens dont il convient d'user, et recommande plusieurs livres excellents dans lesquels il y a d'utiles renseignements à puiser.

¹ Voir aux *Ouvrages reçus*.

