

## FRANCE

## COMITÉ DÉPARTEMENTAL DU LOIRET

Le Comité d'Orléans a développé une activité normale en 1892, et nous ne trouvons, dans le rapport sur ses travaux, aucun fait saillant à relever. Il a concouru, dans sa circonscription et pour sa bonne part, aux divers services que la Croix-Rouge française a organisés, soit en faveur des victimes de guerres passées soit en prévision de guerres futures. Son développement n'est cependant pas aussi satisfaisant que le souhaitent ses directeurs. Ses ressources sont trop restreintes pour qu'il puisse donner un libre cours à son zèle. Le nombre de ses membres n'est plus aussi élevé que jadis, relativement à celui des autres comités départementaux. Pour stimuler le zèle des dames, en particulier, le rapporteur leur a parlé de la « Société des dames prussiennes », qui compte, à elle seule, plus d'adhérentes que les trois sociétés françaises réunies, et dont les recettes sont bien supérieures aux leurs. Le rapport de l'an prochain nous fournira, espérons-le, la preuve que l'appel de M. le président Paulmier a été entendu, et que la prospérité de la Croix-Rouge dans le département du Loiret en a reçu une impulsion féconde.

## TRANSPORT DES BLESSÉS PAR TRAMWAYS

L'insuffisance des anciens moyens de transport pour les blessés est tellement notoire, et si grave en même temps, que, depuis bien des années déjà, on s'ingénie soit pour en accroître le nombre, soit pour en inventer de nouveaux. L'attention des chercheurs s'est portée, en particulier, sur les véhicules d'origine moderne pour l'usage civil, et l'on a étudié les moyens de leur donner une destination sanitaire répondant aux besoins des armées en campagne. De nombreux systèmes, par exemple, ont été proposés, pour l'adaptation des wagons de chemins de fer aux nécessités du service

de santé ; des essais ont été tentés, même avec la bicyclette <sup>1</sup> ; on n'a pas encore parlé des ballons, mais leur tour viendra. En attendant, on se préoccupe des ressources que peuvent offrir les tramways, si usités maintenant dans les grandes villes et dans leur banlieue. Nous avons déjà mentionné, l'an dernier <sup>2</sup>, des expériences et des arrangements faits à ce sujet par le Comité milanais de la Croix-Rouge. Aujourd'hui nous apprenons que des dispositions du même genre ont été prises en France, à Lyon, et il nous paraît utile de les signaler à nos lecteurs. Ici, ce n'est plus il est vrai la Croix-Rouge qui a pris l'initiative ; tout le mérite en revient au corps de santé militaire, mais cela importe peu. L'essentiel est la découverte de moyens pratiques pour se procurer un supplément de voitures, qui permettra d'opérer rapidement l'évacuation des blessés, dans des conditions favorables. Les idées nouvelles étant du domaine public, chacun sera libre d'en faire son profit.

Les réseaux de tramways sont généralement séparés les uns des autres par de grandes distances, et limités, à un faible parcours ; aussi ne peuvent-ils être utilisés que pour un service local ; mais, dans cette modeste sphère, l'appoint qu'ils sont capables d'apporter au matériel existant n'est pas à dédaigner. Il faut les envisager comme une sorte de prolongement des voies ferrées, sur lequel on pourrait transborder les blessés arrivant par grandes masses dans les gares, afin de les disséminer dans les hôpitaux urbains destinés à les recevoir. Tel est le point de vue du Comité de Milan.

A Lyon, on a visé un but plus immédiat, qui n'exigeait qu'un matériel restreint, mais rien ne serait plus aisé que de donner à la méthode adoptée des applications plus étendues, en cas de guerre.

Une voiture spéciale pour les soldats malades a donc été mise en circulation, dans la seconde ville de France, entre les quartiers de la Part-Dieu et du fort Lamothe et l'hôpital militaire d'instruction Desgenettes. En voici la description, telle que la donne, dans les *Archives de médecine et de pharmacie militaires* <sup>3</sup>, M. Charles Viry, médecin principal de deuxième classe.

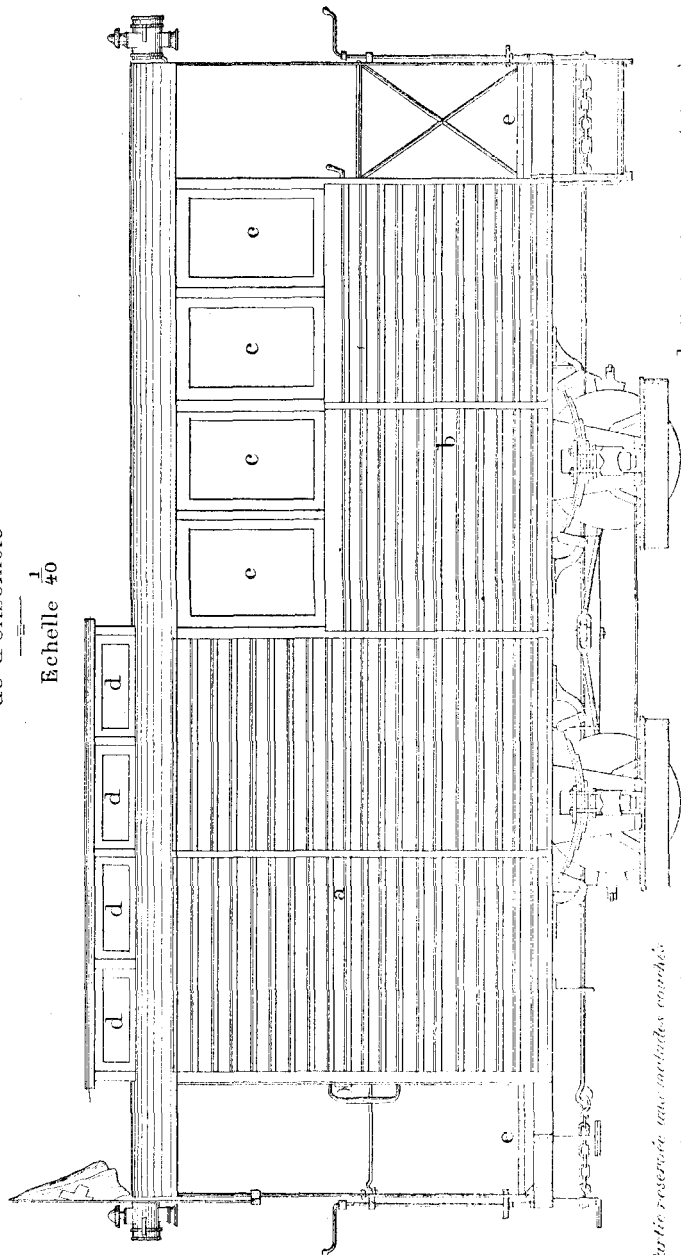
<sup>1</sup> Voy. *Bulletin* n° 93, T. XXIV, p. 15.

<sup>2</sup> *Bulletin* n° 92, T. XXIII, p. 225.

<sup>3</sup> N° 9. Septembre 1893, p. 194

Vue d'ensemble

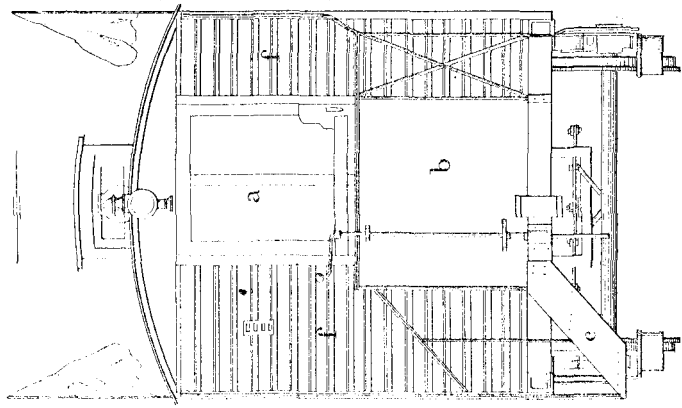
Echelle 1/40



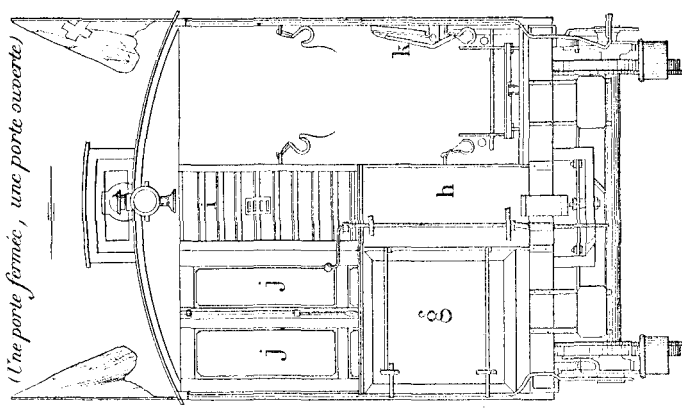
a Partie réservée aux cartouches ramées  
 b ...  
 c ...  
 d ...

d ...  
 e ...

Entrée du tramway



Extrémité par laquelle on introduit les brancards



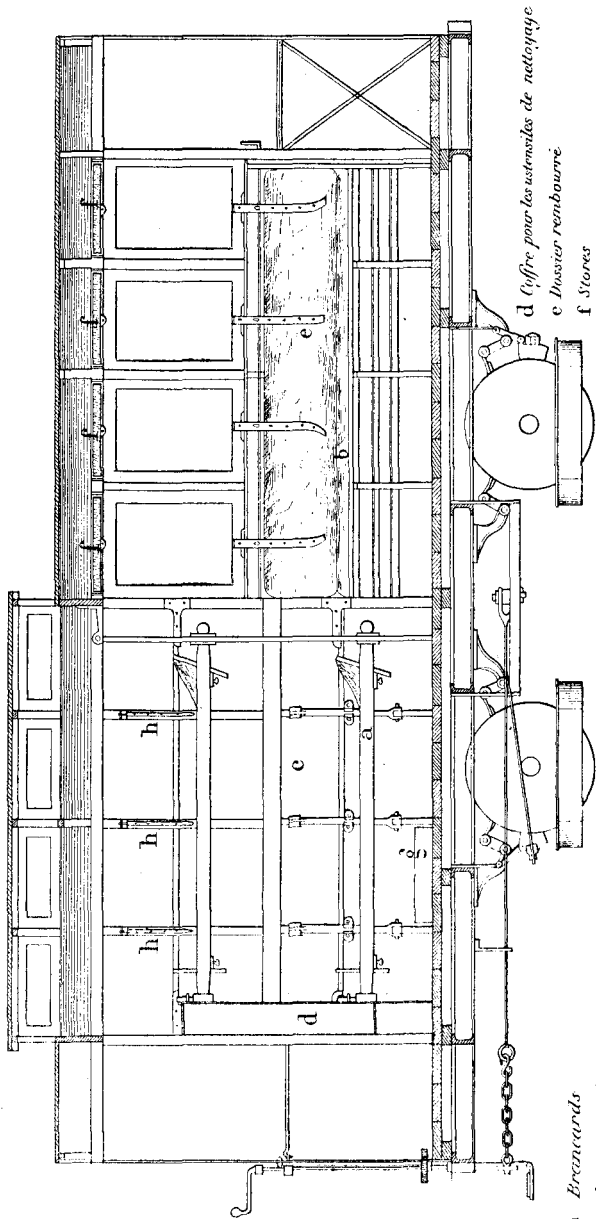
(Une porte fermée, une porte ouverte)

Echelle  $\frac{1}{40}$

- a Porte roulante
- b Gardi-corps pour le conducteur
- c Escalier
- d Lanterne
- e Judas
- f Parties fixes
- g Porte garde-corps
- h Gardi-corps fixe
- i Partie fixe
- j Porte s'ouvrant pour l'introduction
- k Banquette mobile
- l Chariot pour l'introduction des brancards

Coupe suivant l'axe longitudinal

Echelle  $\frac{1}{40^e}$

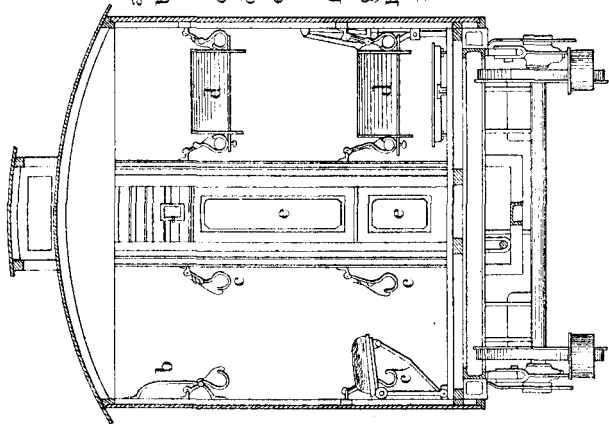


- a Brancards
- b Bielle fixe
- c Bielle mobile

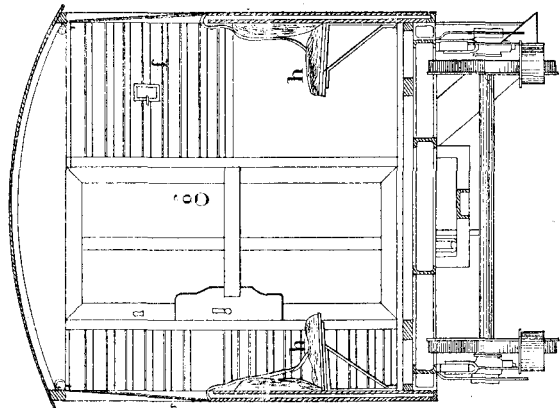
- d Cylindre pour les usinités de nettoyage
- e Bassin rebourré
- f Stores
- g Visier pour chariot des brancards
- h Courroies et tûches de roussin matelés

Coupe suivant un plan vertical perpendiculaire à l'axe  
 dans la partie réservée aux malades couchés.  
*L'autre moitié de brancards; l'autre moitié de banquettes baissées.*

Coupe suivant un plan vertical perpendiculaire à l'axe  
 dans la partie réservée aux malades assis.



Echelle  $\frac{1}{40}$



- a Banquette mobile rabattue
- b Coussin-matelas pour le brancard supérieur
- c Crochets supports de brancards
- d Brancards
- e Coffre pour les ustensiles de nettoyage
- f Parties fixes
- g Porte roulante
- h Banquettes fixes
- i Dossiers rambourrés

« Cette voiture <sup>1</sup> est constituée par un coffre monté sur quatre roues, pouvant marcher sur rails présentant l'écartement normal des voies ferrées de Lyon. A ses deux extrémités existent des plates-formes devant chacune desquelles on peut atteler deux chevaux.

« La longueur du véhicule est de 5<sup>m</sup>, 80; la largeur du coffre est de 1<sup>m</sup>, 398; sa hauteur, des roues à la couverture, est de 2<sup>m</sup>, 05; une partie est surmontée d'un lanterneau de 25 centimètres de haut, depuis la couverture.

« L'intérieur de la voiture est divisé en deux compartiments : l'un d'eux contient deux banquettes fixes, sur lesquelles peuvent s'asseoir huit hommes se faisant face quatre par quatre. Il est muni de huit vasistas (quatre de chaque côté) à glace mobile avec store s'élevant et s'abaissant à volonté. On y entre par la plate-forme, à laquelle on accède à l'aide d'un escalier à rampe, ménagé de telle sorte que le conducteur peut placer sur la plate-forme un siège mobile. Une porte, glissant dans des rainures, ferme la voiture à cette extrémité.

« L'autre compartiment est copié sur l'intérieur de la voiture réglementaire de transport de blessés, à quatre roues. On peut y placer quatre brancards suspendus sur deux rangs ou bien huit malades assis sur deux banquettes mobiles autour de charnières et pouvant se rabattre contre les parois de la voiture pour faire place aux brancards.

« Afin de rendre possible l'introduction des brancards par la plate-forme qui commande cette extrémité de la voiture, le garde-corps de la plate-forme est mobile et s'ouvre comme une porte; on accède à la plate-forme par un marchepied, qui se rabat pour la manœuvre des brancards et se relève pendant la marche de la voiture. La plate-forme est séparée du coffre par deux portes à deux vantaux, assez larges chacune pour le passage d'un brancard. Ceux-ci se manœuvrent absolument comme dans la voiture réglementaire de transport à quatre roues, et sont suspendus par un dispositif semblable à celui adopté pour cette voiture.

« Les deux compartiments du tramway ne sont séparés par aucune paroi.

« Le compartiment destiné aux brancards n'est pas percé de vasistas, mais pourvu d'un lanterneau qui court sur la partie

<sup>1</sup> Voir les quatre planches ci-jointes.

médiane de la couverture, sur toute la longueur de ce compartiment. Les vitres du lanterneau peuvent s'ouvrir et ont des stores mobiles.

« Les banquettes sont toutes revêtues de coussins mobiles, formés de crin contenu dans une solide toile imperméable et revêtus, à leur partie extérieure, de moleskine très solide. En outre, les malades assis dans leur compartiment à vasistas, peuvent s'appuyer contre un dossier, rembourré et revêtu de la même façon que les coussins. Pour ce dossier et pour les coussins, il n'a été admis ni boutons ni coutures, afin de faciliter le nettoyage et la désinfection.

« Outre les coussins des banquettes, il en existe deux autres qui sont suspendus, à l'aide de courroies, au plafond du compartiment des malades assis. Ils sont destinés à être placés, si besoin est, sur les brancards, ainsi que les deux coussins des banquettes mobiles, de telle sorte que chacun des quatre brancards peut recevoir un coussin, de longueur et de largeur convenables.

« Les brancards sont du modèle réglementaire à compas. Lorsqu'ils ne sont pas employés, ils sont roulés et placés chacun sous une banquette.

« Une petite armoire, placée entre les deux portes de l'extrémité d'entrée des brancards, renferme les objets nécessaires au nettoyage du véhicule. De petits judas, percés à chaque extrémité, permettent de correspondre de l'intérieur avec le conducteur.

« En hiver, la voiture sera chauffée à l'aide de quatre bonillottes. L'intérieur est peint à l'huile en couleur acajou. Le plancher a été passé à l'huile de lin bouillante ; il est couvert d'un plancher mobile à claire-voie, également passé à l'huile de lin bouillante, de telle sorte que toutes les parties de la voiture sont facilement lavées et désinfectées. L'extérieur est peint en vert clair. Sur chacun des grand côtés se trouve l'inscription : *Place de Lyon. Service de santé militaire*. La voiture porte les fanions tricolore et de la Convention de Genève, qui la font distinguer de loin par les conducteurs des autres tramways. Elle possède des lanternes à feux vert et rouge, usitées pour les tramways de la Compagnie. Ce tramway a été inauguré, le 4 avril 1893, par le gouverneur militaire de Lyon qui y a pris place à la Part-Dieu, en même temps que les premiers malades transportés, avec ses officiers d'ordonnance, le directeur du service de santé du XIV<sup>e</sup> corps d'armée et le médecin chef de de l'hôpital militaire Desgenettes. Depuis ce jour, il a fonctionné régulièrement chaque matin.



« La circulation a été autorisée par la Compagnie des tramways, moyennant une redevance annuelle de 200 francs. La voiture marche sans être soumise à un horaire fixe, et il n'en résulte aucun inconvénient pour la circulation des voitures à voyageurs. Aussi peut-on espérer que d'autres quartiers de Lyon bénéficieront un jour d'un mode de transport assurément favorable pour les malades et blessés.

« Malheureusement, la topographie de Lyon ne permettra pas de transporter en tramway les malades depuis les infirmeries de tous les forts jusqu'à l'hôpital Desgenettes, ni de diriger par voie ferrée, jusqu'à la porte de cet établissement, ceux qui se rendent à l'hôpital Villemanzy (Colinettes), situé sur les hauteurs de la Croix-Rousse; mais il sera possible, cependant, de réunir la majorité des malades en des lieux de concentration bien choisis, et d'amener au pied de la colline ceux qui devront être hospitalisés à Villemanzy, lorsque le réseau parcouru par la voiture-tramway sera plus étendu.

« Le devis de la dépense de l'installation actuelle a été établi de la façon suivante :

Frais de matériel d'ameublement de la voiture-tramway. . . . .	fr	800	—
Frais de construction de la voiture-tramway . . . . .	»	1,977	—
Frais d'établissement des raccords militaires avec les voies existantes et aiguillages. . . . .	»	8,267	60
TOTAL. . . . .	fr.	10,044	60

« Il convient d'y ajouter une dépense d'environ 1,000 francs pour une amélioration de la voie, dont l'expérience a démontré la nécessité.

« La voiture a été prise en charge par l'hôpital Desgenettes, qui fournit chaque jour un gradé chargé de la conduire, d'assurer son nettoyage, de veiller à son entretien, d'y placer les malades et de les assister, s'il y a lieu, pendant la route. Le cavalier du train chargé de la conduite des chevaux prend ses repas à l'hôpital, et l'heure du départ du tramway, de l'hôpital pour le remisage de la Part-Dieu, est fixée chaque jour par le médecin chef, afin de permettre les nettoyages et désinfections jugés nécessaires par ce dernier. »