

cessives, dont deux ont été adressées au colonel Famin, à La Canée, pour l'infanterie de marine, le troisième à l'amiral Pottier, pour les fusiliers marins débarqués à Spinalonga ; il a dépensé pour le tout une somme de 1000 francs.

Ces envois sont tous parvenus à destination, suivant les accusés de réception qui ont été reçus. Dans l'île, où souvent l'eau potable manque et où les fièvres typhoïdes sont fréquentes, les soldats ont besoin de réconfortants, et les dons de toute nature qui leur sont adressés sont pour eux de bienvenus adoucissements aux rigueurs du climat et aux fatigues de la campagne.

INFIRMERIES DE GARE

Le 31^{me} *Bulletin* de la Société française de secours aux militaires blessés nous avait fourni, en 1897, un article ¹ sur la « Nouvelle instruction ministérielle concernant les infirmeries de gare ». Le 37^{me} *Bulletin* de cette Société renferme quelques détails complémentaires sur le fonctionnement de ce service.

Les gares où l'organisation de ces infirmeries est actuellement prévue sont au nombre de soixante-neuf. Les trains de malades et de blessés entre lesquels se fait la répartition des invalides à évacuer, soit trains sanitaires permanents organisés d'avance, soit trains sanitaires improvisés, soit enfin simples convois de malades formés avec des voitures, partent de la station tête d'étape de guerre pour arriver, au bout de six heures environ, à la première infirmerie de gare. Informé télégraphiquement de cette arrivée, le commissaire militaire, chef de la Commission d'infirmerie de gare, en donne avis au médecin chef de l'infirmerie, qui fait préparer, par les soins de la Société de secours, les repas légers destinés aux blessés. Des brancards sont tout prêts sur le quai ; une salle est aménagée pour recevoir ceux qui ne pourront pas continuer la route. A l'entrée du train en gare, les mannes sont garnies et les infirmiers distribuent les repas légers, suivant les inscriptions apposées sur les wagons par le médecin commandant le train

¹ Voy. T. XXVIII, page 191.

d'évacuation. Pendant ce temps, les pansements sont renouvelés, les appareils sont replacés, et l'on transporte dans la salle *ad hoc* les blessés incapables de continuer le voyage. Puis, le matériel ayant servi à l'alimentation est remis dans les mannes, vérifié par les infirmiers, et au bout d'une heure de stationnement le train doit être prêt à repartir.

Parmi les blessés dont le voyage a dû être interrompu, les uns se trouvent, quand des soins appropriés leur ont été donnés, en état de poursuivre leur route par le train suivant. Les autres sont hébergés dans l'établissement hospitalier le plus voisin, et le comptable de l'infirmierie tient un registre d'entrée et de sortie des malades.

Là où existent des embranchements de lignes, la gare devient gare de répartition, et le nombre des lits de l'infirmierie est porté à quinze. A chacune des infirmieries suivantes le même service se reproduit, avec cette différence que les repas légers sont distribués à tous les blessés, les plus atteints ayant déjà dû être laissés en arrière. Chaque train devant évacuer 1200 blessés, on peut se faire une idée de l'étendue et de l'importance de ce service d'infirmierie de gare, ainsi que des bienfaits qui doivent découler de son bon fonctionnement. L'organisation en sera achevée dans le premier semestre de cette année.

ITALIE

LE SOUS-COMITÉ DE PALERME

C'est après avoir vu rentrer tout le personnel [et] le matériel qui avaient pris part à la campagne d'Afrique, que le Sous-comité de Palerme présente son rapport sur l'année 1896. Sa part des contributions et dons versés pour l'assistance des blessés dans cette guerre s'est élevée à 43,169 francs, sans compter une somme de 2405 francs employée à l'acquisition de l'ambulance de montagne n° 4, qui s'est distinguée après la journée d'Adoua.

La situation financière du Sous-comité est néanmoins en pleine