Navire-hôpital... et requins

Autor(en): **Gouzy, René**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **La Croix-Rouge suisse**

Band (Jahr): **59 (1949-1950)**

Heft 12

PDF erstellt am: **08.08.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-558648

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Navire-hôpital . . . et requins

PAR RENÉ GOUZY

Au mois de juillet dernier, on s'en souvient peut-être, un bateau-hôpital américain, le Benevolence, qui faisait une dernière course d'essai avant de partir pour la Corée, a été abordé au large de San-Francisco par un cargo. Le Benevolence a coulé en quelques minutes, faisant de nombreuses victimes.

Dans le cas particulier, c'est d'un sinistre maritime provoqué par le brouillard — épais au moment de la collision — qu'il s'est agi, et l'enquête à laquelle on a procédé a démontré que l'on n'avait point eu à faire à la malveillance. Personne, disait le communiqué publié à ce sujet, ne se proposait d'empêcher le Benevolence d'aller jouer son rôle bienfaisant en Extrême-Orient. Par contre, il semblerait que le cargo de la puissante compagnie Luckenbach (qui compte de nombreux bateaux) ou plutôt son capitaine, aurait manqué de prudence en marchant par temps bouché à une allure trop rapide — 12 nœuds! — et en n'actionnant pas assez fréquemment sa sirène. Remarquons en passant que le même reproche pourrait peut-être s'adresser au commandant du Benevolence.

Il semble d'autre part — et la chose étonne un peu — que le navire-hôpital, un bâtiment neuf paraît-il, n'était point pourvu du radar, grâce auquel la collision fatale aurait certainement pu être évitée. C'est tout au moins ce que prétend un quotidien d'outre-Atlantique en donnant une description de ce grand navire-hôpital muni, dit-il, de tous les perfectionnements modernes et comptant un nombreux personnel — en majorité chirurgiens, ce qui s'explique aisément — ainsi que des nurses et des infirmières.

Il y avait sur ce bâtiment, qui repose aujourd'hui au fond du Pacifique, au large des côtes de Californie, de spacieuses salles d'opération conçues selon les principes les plus modernes, de même que des installations de radiologie admirablement équipées. Cela sans parler des multiples laboratoires pour analyses, des locaux de transfusion — il y avait à bord de grandes quantités de sang desséché — de la pharmacie abondamment pourvue et des autres locaux, tous protégés par des moyens efficaces de désinfection. Rien, donc, n'avait été négligé dans ce domaine et l'on peut se rendre compte, en lisant cette brève description, combien a été regrettable la disparition de ce bâtiment.

*Il peut être intéressant, cependant, de signaler ici l'observation que faisait à ce propos un chirurgien dans une revue médicale des Etats-Unis. Ce praticien regrettait que le Benevolence n'ait pas été pourvu d'une installation destinée à éliminer ou tout au moins à atténuer le tangage et le roulis, qui peuvent causer — ce dernier surtout — de graves inconvénients lorsqu'il s'agit d'une opération, parfois urgente, à bord *. Aujourd'hui, hélas, la chose n'a d'ailleurs plus d'importance, ajoutait-il.*

Détail assez macabre: le Benevolence emportait dans ses cales un certain nombre de cercueils, chacun avec ses saumons de plomb, pour l'immersion des patients ayant succombé au cours d'une traversée. Lors de ces lugubres cérémonies, c'est l'un ou l'autre des chapelains du bord qui officie.

Rien de plus impressionnant que ces immersions auxquelles j'ai assisté plusieurs fois, au cours de mes navigations. Elles m'ont laissé une profonde impression. Ainsi, je garderai toujours dans la mémoire le souvenir d'une de ces tristes cérémonies, au large des côtes du Brésil. Les prières dites par le capitaine, le corps, enveloppé d'un linceul et alourdi par des plaques de plomb fixées aux pieds, fut basculé par-dessus bord. Et l'on assista alors à un spectacle horrible. La mer, dans ces parages, est infestée de requins, suivant pour ainsi dire les navires à la trace. A peine le «ballot» eut-il touché l'eau qu'une bande de ces squales incroyablement voraces se précipita sur lui et le mit en pièces. Les eaux se teintèrent de sang et les assistants, horrifiés, détournèrent les yeux. Si le malheureux — un soutier victime d'un grave accident — avait été mis dans un cercueil, cet affreux spectacle aurait été évité. Mais, à bord des cargos, «on ne fait pas tant d'histoires!»... me déclarait assez cyniquement le «Master», un vieux loup de mer endurci qui en avait vu bien d'autres...

---

* *Un médecin de la marine avec lequel je discutais de la question, à Philadelphie, me disait cependant que dans les salles d'opération, à bord, les tables étaient munies d'un système à cardan permettant d'éviter les secousses. J'ignore s'il en est vraiment ainsi.*