Les trains sanitaires et les ESM

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **La Croix-Rouge suisse**

Band (Jahr): **67 (1958)**

Heft 5

PDF erstellt am: **02.06.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-555822

Nutzungsbedingungen

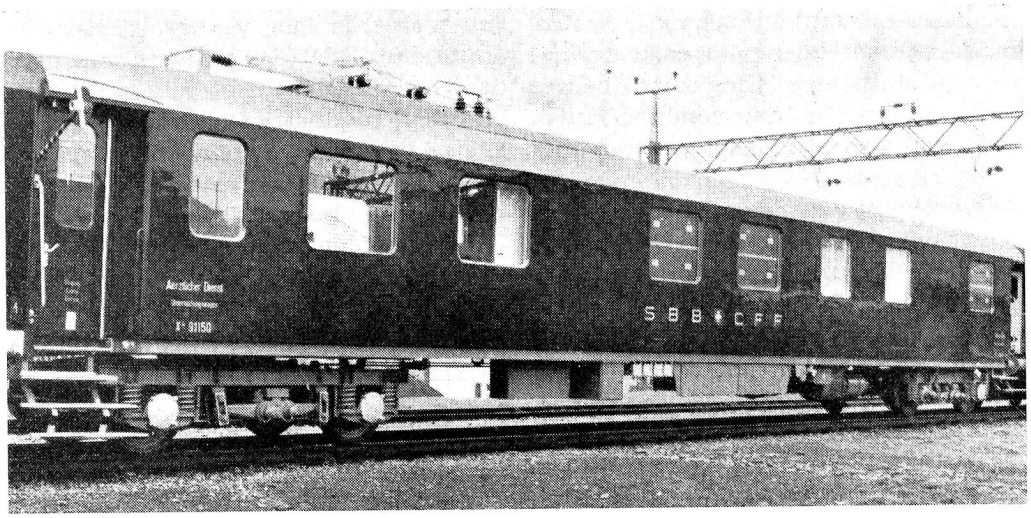
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung 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

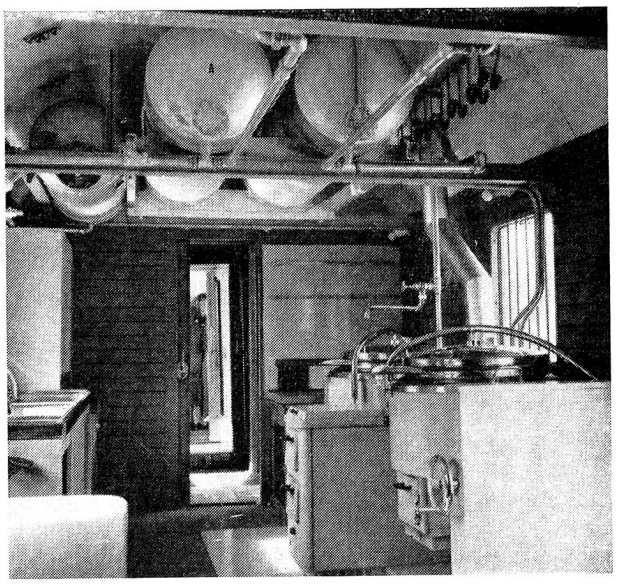


Wagon d'examen d'un train sanitaire. (Photo Chemins de fer fédéraux)

Avec nos détachements croix-rouge (II)

LES TRAINS SANITAIRES ET LES ESM

Mais comment, en temps de guerre, les patients rejoindraient-ils ces ESM cachés dans nos vallées? Par le *train sanitaire,* que voici enfin entré en scène, sur roues et sur rails, s'allongeant sur ses 110 mètres et puis par les *ambulances.* Faisons à nouveau, bien que ce soit l'heure du repos en chambre et non celle de la théorie, un peu de calcul mental: les quatre corps de l'armée suisse disposent chacun de deux trains sanitaires, tous composés de 12 wagons, ce qui fait huit trains sanitaires de 12 wagons, dont la moitié seraient réservés au transport des blessés couchés, à raison de 36 par voiture, et les six autres à la cuisine, au personnel du matériel, aux malades assis et au centre opératoire. De combien de wagons dispose-t-on donc en Suisse? Eh! bien: 8 × 12...: 96... Halte, c'est faux. Car, eh! bien non, il y en a en tout 108, étant donné qu'en Suisse on prévoit toujours une réserve supplémentaire de tout. Chaque train est conçu de telle sorte qu'il puisse au besoin se partager en deux et former des demi-trains. C'est simple. Oui, mais il fallait y penser et surtout les prévoir en conséquence. La cuisine, un bijou dont la ménagère la plus exigeante saurait se contenter, disposant d'un stock de 2000 litres d'eau, chaude, froide, courante, éclaboussante aussi, dans les virages. Ces 108 wagons ne sont pas des militaires de carrière. En temps de paix ils sont réservistes et exercent une activité civile en servant tout bonnement au transport des voyageurs tels que vous et moi. Ils ne diffèrent guère des wagons habituels, si ce n'est qu'ils disposent de portes plus larges permettant le passage des brancards. Aussi si vous êtes curieux et qu'il vous arrive de vous déplacer de Genève à Zurich ou de Bâle à Berne, regardez bien le numéro de votre voiture. Nos réservistes portent les matricules 9901 à 9988 (les autres sont des fourgons que nous ne fréquentons généralement pas). Bien assis sur votre banquette, vous vous imaginerez qu'en un tournemain les spécialistes, les dites *« équipes d'installateurs de trains sanitaires »,* les auront déboulonnées, enlevées, et reboulonné à leur place des couchettes superposées sur trois plans. Tourne-main est peut-être trop dire, il faut 500 heures de travail fournies par une équipe de huit hommes (deux spécialistes des C. F. F. et six hommes détachés des colonnes croix-rouge)



La cuisine et son stock de 2000 litres d'eau...
(Photo H. Tschirren)

pour monter le train complet. Sachant tout cela, il y a ici matière à s'occuper pour ceux qui ont la passion de la statistique. Cinq cents heures divisées pas 12 et puis par huit, combien faut-il d'heures de travail par wagon et par homme?

*

Tout a été prévu et dans les moindres détails pour que blessés et malades puissent être transportés dans les meilleures conditions. Arrivés au terme de leur voyage, c'est-à-dire à proximité d'un ESM, les patients sont pris en charge par les ambulances et voici qu'entrent en scène les SCF conductrices, stylées, parfaites, aussi à l'aise au volant de leur ambulance qu'à celui de la plus coquette trottinette, qui habilement, doucement, installent les blessés dans leurs voitures et plus doucement encore repartent en direction de l'ESM.

Infirmières d'un détachement croix-rouge dans un wagon d'un train sanitaire. (Photo H. Tschirren)

ALERTE A L'ESM

Dans notre ESM de paix tout est calme en cette après-dîner. Tout paraît désert. Mais ne nous y trompons pas. Dans l'ombre, dans le secret du PC (poste de commandement) se prépare un grand événement... Une alarme qui vers 16 heures doit venir surprendre chacun. Surprendre? Peut-être... Mais vrai ou pas vrai chacun en tout cas fait semblant de ne rien savoir.

En réalité, il sera un peu plus de 16 heures lorsqu'elle retentira cette fameuse alarme. Mais peut-on jamais prévoir l'heure X, l'heure H, l'heure du danger, celle où précisément il faut être prêt?

Les officiers ont été convoqués très, très secrètement. Evidemment, puisque c'est secret personne n'en sait rien, absolument rien. Mais pourquoi donc, infirmière Untel, pendant que vos compagnes, dans leur cantonnement, font leur correspondance, avez-vous déjà changé de souliers? C'est trop tôt encore... l'ordre de s'équiper n'a pas été donné.

Soudain le PC se vide, les officiers sortent en courant, casqués. Le chef du détachement