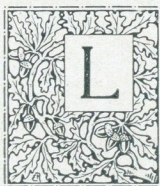


TRAIN SANITAIRE PERMANENT

LES TRAINS SANITAIRES SUR LE RÉSEAU P. L. M.



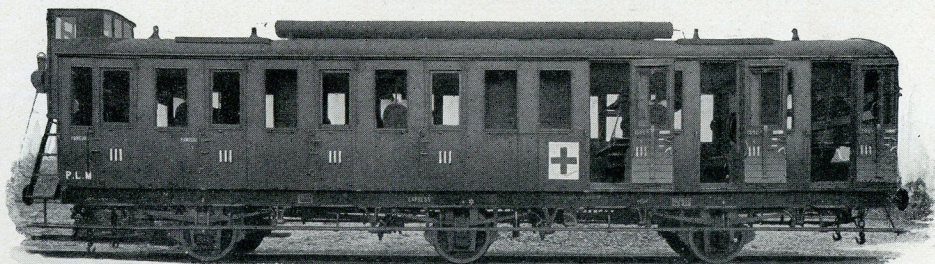
A prévision d'une organisation régulière d'évacuation des blessés de guerre, par trains spéciaux dits *trains sanitaires permanents*, placés sous la direction du Service de Santé militaire, remonte à 1889.

On décida la création, dès le temps de paix, de cinq trains complets, fournis par les réseaux français les moins exposés directement en temps de guerre : deux par le réseau P. L. M., deux par l'Orléans, un par l'Ouest. Ces trains, ayant en vue le transport des grands blessés, devaient être composés chacun de vingt-trois véhicules dont seize pour blessés couchés, deux pour le personnel de service (médecins et infirmiers), deux pour la pharmacie et les services de lingerie et enfin trois pour les services de cuisine et les provisions diverses.

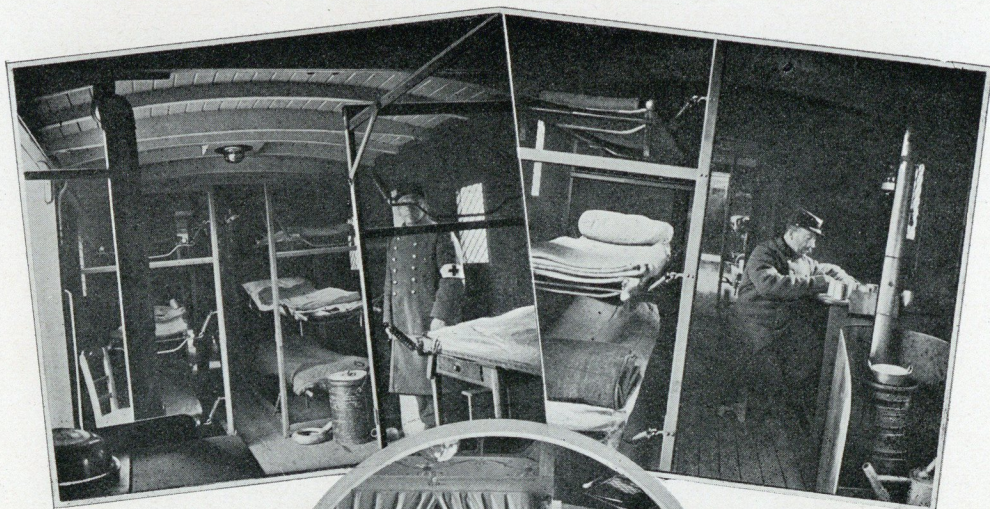
Les véhicules composant ces trains devaient être des fourgons des types courants préparés d'avance en vue de l'installation rapide, au moment voulu, des aménagements intérieurs nécessités par leur nouvelle destination, notamment des appareils de suspension à étages pour blessés, des fourneaux de cuisine, poêles de chauffage, armoires diverses de pharmacie, casiers pour médicaments, provisions, etc... Ces fourgons restaient, d'ailleurs, la propriété de leurs réseaux respectifs, qui pouvaient, en temps de paix, les utiliser comme fourgons ordinaires, sous la seule condition de les réunir et de commencer leur aménagement sanitaire cinq jours après l'ordre de réquisition de l'Autorité militaire et de les lui livrer, complètement agencés, dix jours plus tard.

Sur le réseau P. L. M., les deux trains sanitaires permanents prévus ont été constitués et prêts à entrer en service en 1892. On étudia à leur intention un nouveau type de fourgons de grande capacité pouvant se relier entre eux par passerelles et montés sur trois essieux à grand écartement. Ce furent, à ce moment, les plus grands fourgons en service sur les réseaux français et leur type, reconnu très satisfaisant, a été maintenu et, depuis, reproduit pour le service commercial en nombre considérable. Leur capacité permettait d'y installer, sur huit appareils de suspension, seize blessés couchés, soit le double de ce que pouvaient recevoir les fourgons des autres réseaux affectés aux trains sanitaires. Chaque train sanitaire permanent P. L. M. offre donc 256 places de blessés couchés, soit près du double de la capacité des trains analogues des autres réseaux.

La seule modification apportée à ces fourgons, dès leur construction, par rapport aux fourgons construits sur le même type pour le service commercial, fut l'adjonction



VOITURE DE 3^e CLASSE
AMÉNAGÉE



GRAND FOURGON TRANSFORMÉ
COUCHÉS SUR APPAREILS DE

POUR TRANSPORT DE BLESSÉS
SUSPENSION A ÉTAGES

d'un lanterneau sur
sur à la fois un
une aération suffi-
fut prévu un double
ressorts du service
à supporter de fortes
remplacés, lors de l'amé-
des ressorts plus faibles,
charge réduite constituée
un roulement aussi doux que

Ces fourgons ont tou-
veillance spéciale et d'un
la déclaration de la guerre
sanitaires permanents ont été constitués d'après le programme fixé.



VAGON-RESTAURANT TRANSFORMÉ POUR
TRAIN SANITAIRE
SALLE DE CONSULTATION

la toiture pour as-
éclairage intense et
santé ; de plus, il
jeu de ressorts, les
commercial, destinés
charges, devant être
nagement du train, par
mieux appropriés à la
par les blessés et assurant
possible.

jours fait l'objet d'une sur-
entretien minutieux et, dès
actuelle, les deux trains

L'expérience a conduit, depuis, à leur appliquer quelques perfectionnements de détail et à modifier leur fractionnement, afin d'en obtenir trois au lieu de deux, grâce à quelques véhicules complémentaires. Chacun d'eux a été doté notamment d'un fourgon spécial organisé en salle de pansements, avec matériel chirurgical, dont l'aménagement intérieur est dû à la générosité de certains groupements ou même de certains particuliers français ou étrangers.

* * *

Les trois trains dont il vient d'être question représentent ce qu'on a réalisé de mieux en France jusqu'à ce jour, avec leur personnel médical et infirmier installé à demeure, pouvant circuler facilement et en tout temps sur toute la longueur du train, surveiller, par suite, d'une façon ininterrompue les blessés ou malades et leur donner immédiatement les soins nécessaires ; ce sont de vrais hôpitaux roulants. Aussi sont-ils choisis de préférence pour le transport à grande distance des blessés les plus sérieux.

Mais tous les blessés de guerre ne sont pas, heureusement, de grands blessés et, d'autre part, les cinq trains sanitaires permanents eussent été loin de suffire pour des effectifs aussi importants et un front aussi étendu que ceux de la guerre actuelle. Il a donc fallu rapidement, dès le début des hostilités, leur adjoindre des trains sanitaires nouveaux en nombre considérable et l'on fit appel, dans ce but, au concours de tous les réseaux français.

On créa dès lors les trains sanitaires improvisés, en vue desquels le Service de Santé avait, dès le temps de paix, de grandes quantités d'appareils de suspension à

étages. L'Autorité militaire demanda la constitution immédiate de deux types de trains différents.

Le premier type, destiné *aux blessés assis ou peu grièvement atteints*, fut formé, sur notre réseau, de voitures de 1^{re} ou de 2^e classe à couloir latéral et intercirculation, encadrant un wagon-restaurant dont la cuisine servait de tisanerie et qui fut fréquemment utilisé comme salle de visite et de pansement. Le second type, destiné *aux blessés couchés*, fut formé de wagons couverts qui recevaient des appareils de suspension pour blessés, analogues à ceux des trains sanitaires permanents. Une ou deux voitures à voyageurs étaient ajoutées pour le personnel médical et infirmier et généralement aussi un wagon-restaurant, jouant le même rôle que dans les trains improvisés du premier type.

Ces trains sanitaires improvisés ne donnèrent pas toute satisfaction. Tout d'abord, la spécialisation des trains pour blessés assis ou blessés couchés était une complication dans le problème si délicat des évacuations dans la zone des opérations à proximité du front : on fut conduit à former des trains mixtes, comprenant à la fois les deux catégories de véhicules. D'autre part, l'emploi des wagons à marchandises, même en calfeutrant le plancher et les ouvertures inutiles, en installant des panneaux vitrés pour améliorer l'éclairage et des poêles pour le chauffage, ne pouvait être qu'un moyen de fortune. Enfin cette solution, avec des wagons isolés les uns des autres et sans communication possible, avait le défaut capital de ne pas permettre la surveillance constante des malades par le personnel du Service de Santé qui ne pouvait visiter les wagons que successivement, en profitant des arrêts pour passer de l'un à l'autre.

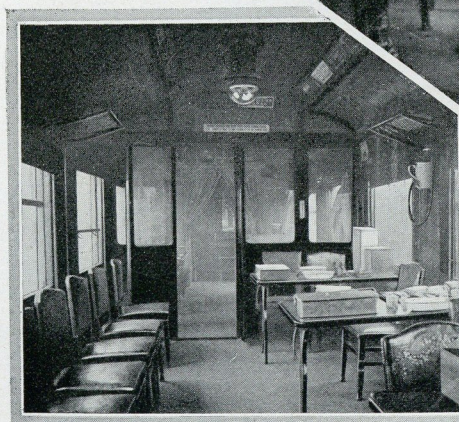
D'accord avec le Service de Santé, on fut amené à étudier le transport des blessés couchés dans des voitures à voyageurs, largement aérées et éclairées et faciles à chauffer en hiver par la vapeur. Le type de voiture choisi dans ce but sur le réseau P. L. M. — et le choix fut le même, pour les mêmes raisons, sur les autres réseaux français — fut la voiture de 3^e classe à sept compartiments, avec water-closet et passage latéral le long du compartiment, dont il existe, sur ce réseau, un très grand nombre d'exemplaires ; c'était d'ailleurs le seul type de voitures et à l'absence de cloisons longitudinales directes des blessés couchés sur que pour leur installation

se prêtant, grâce à ses portières latérales dinales intérieures, à l'introduction leur brancard qu'ils ne quittent définitive à l'hôpital.

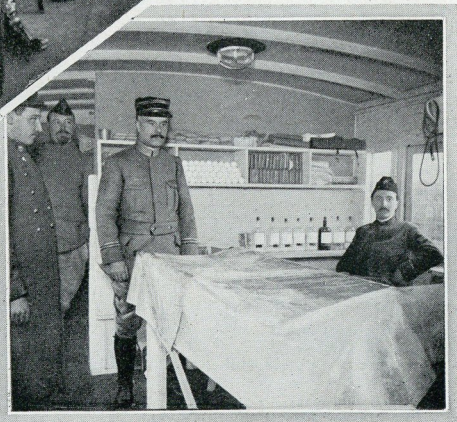


VAGON-RESTAURANT
TRANSFORMÉ POUR
TRAIN SANITAIRE

SALLE DE
PANSEMENT



VAGON-RESTAURANT TRANSFORMÉ POUR TRAIN SANITAIRE
SALLE DE PANSEMENT, AUTRE ASPECT



FOURGON AMÉNAGÉ EN PHARMACIE AVEC TABLE
POUR PANSEMENTS

FOURGON
AMÉNAGÉ EN
SALLE DE
PANSEMENT



chainettes amarrées à la partie supérieure de la voiture.

Le chargement des blessés couchés s'effectue de la façon suivante : le brancard sur lequel est étendu chaque blessé est introduit directement dans le compartiment par la portière et déposé sur le plancher ; il est ensuite soulevé et amarré à la hauteur voulue. Cette manœuvre se fait facilement, rapidement et sans secousse pénible pour le blessé.

Le garnissage très simple et lavable de ces compartiments permet de réaliser sa désinfection aussi complète que possible après chaque transport.

* * *

En même temps que l'on préparait l'aménagement spécial de ces voitures, le Service de Santé désirant développer les avantages offerts pour la surveillance des malades par les fourgons à intercirkulation des trains permanents, prélevait sur notre effectif des véhicules de même modèle un certain nombre de fourgons destinés à recevoir les appareils de suspension pour grands blessés. C'est avec ces divers éléments que furent constitués les trains dits *semi-permanents*, qui sont maintenant les plus fréquemment employés et qui appartiennent à deux types.

Les uns sont composés, en dehors des fourgons de service d'avant et d'arrière, de dix-sept voitures à voyageurs dont dix sont des voitures ordinaires modernes, et les sept autres sont les voitures de 3^e classe à aménagement spécial dont il a été question plus haut.

Les autres sont composés pour partie de fourgons à passerelles, communiquant entre eux, avec appareils de suspension pour blessés couchés, et pour le reste de voitures modernes pour blessés assis.

Toutes les voitures sont à couloir et water-closet, éclairées au gaz, chauffées à la vapeur ; les trains des deux types comprennent dans leur composition un vagon-restaurant tisanerie.

Le nombre des blessés pouvant être transportés par les différents trains est de :

1 ^o Train permanent	256
2 ^o Train semi-permanent {	composé de voitures (suivant le
	nombre de voitures).. 317 à 524
	{ composé de fourgons et voitures.. 276
3 ^o Train improvisé.. .. .	333

Ces voitures sont aménagées de façon à permettre d'installer, dans chaque compartiment, deux brancards placés l'un au-dessus de l'autre, contre l'une des cloisons transversales ; la banquette adossée à l'autre cloison est affectée aux blessés assis. Une de nos figures montre comment les brancards sont soutenus à la fois par des supports fixés sur les cloisons et par des



INSTALLATION DE
BRANCARDS DANS
UNE VOITURE DE
3^e CLASSE

Au 1^{er} août 1915, le réseau P. L. M. offrait à la disposition de l'Autorité militaire :

3 trains permanents, composés de fourgons sanitaires ;

50 trains semi-permanents, dont 10 avec fourgons pour blessés couchés ;

14 trains improvisés.

L'ensemble représentant 718 voitures, 251 fourgons de service ou tisanerie, 92 fourgons pour blessés couchés, 42 wagons couverts de service, 448 wagons couverts pour blessés couchés, soit **1551 véhicules P. L. M.**

C'est dire toute l'importance de l'effort fourni par notre Compagnie pour distraire pareil nombre de véhicules de son service d'exploitation, en dehors des questions de circulation des trains chargés de blessés, assurés avec toute la régularité possible, du retour des trains vides, de leur désinfection et de leur garage d'attente.

* * *

Pour être complet, il convient d'ajouter que les trains sanitaires de tout type, sauf ceux qui sont temporairement en garage pour un temps prolongé, sont pourvus en permanence du personnel médical et du matériel de pharmacie et de pansement nécessaires.

Chacun d'eux est un véritable hôpital roulant, autonome comme gestion. Les blessés y sont déposés dans une gare d'évacuation ou une gare régulatrice et transportés directement jusqu'à une gare de répartition de blessés, qui leur assigne l'hôpital où se poursuivra leur guérison. Souvent, arrivant ainsi près du terme de sa course, le train sanitaire est décomposé en deux ou trois tronçons allant chacun à une destination différente ; ces éléments de trains se retrouvent ensuite, après leur libération, pour être envoyés au centre de désinfection voisin. Le train est alors nettoyé à fond, reformé correctement après menues réparations et remplacement de voitures qui demandent un séjour plus long en atelier, et envoyé dans une gare de garage où il attend un nouvel ordre de départ sur le front.

Telle est l'organisation des trains de blessés sur un grand réseau, organisation qui présente un intérêt de premier ordre dans une guerre qui dépasse, en intensité et en durée, tout ce que l'on pouvait prévoir.

Les progrès réalisés depuis le début de la guerre, dans l'évacuation des blessés, ont valu au Service des Chemins de fer les félicitations de la Commission consultative supérieure du Service de Santé, dans sa séance du 20 mai 1915, pour l'organisation des trains sanitaires et les conditions de rapidité des évacuations par voies ferrées.

Juillet 1915.



FOURGON
AMÉNAGÉ
EN
CUISINE



VAGON-RESTAURANT
AMÉNAGÉ POUR
TRAIN SANITAIRE
SALLE DE CANTINE

Cliches Vérascope Ricbard.