3° Tourner l'avant-train du fourgon n° 2 dans sa position normale; remettre le timon, amener le fourgon n° 2, l'arrière-train en avant, sur le truc auxiliaire. Retourner l'avant-train du fourgon n° 1, remettre le timon;

4° Relier les deux trucs au quai, faire sortir les fourgons des trucs, le timon en avant; remettre les timons de rechange, enlever les ponts volants.

Observations. — L'emploi de la deuxième méthode n'est pas limité au cas de deux fourgons et de deux trucs. Elle est applicable à un nombre quelconque de fourgons à embarquer sur un groupe de trucs. On charge le premier truc de droite au moyen du second, comme il vient d'être indiqué, puis le second au moyen du troisième et ainsi de suite, chaque truc servant successivement, comme truc auxiliaire d'abord, comme truc de chargement ensuite, ainsi qu'il est prescrit à l'Appendice III, pour le matériel d'artillerie. Arrivée au dernier truc de gauche, on y placera un fourgon avec une voiture qu'on peut introduire directement comme un caisson ou une voiture à deux roues.

On sera toujours libre, d'ailleurs, d'assembler des voitures d'espèces différentes sur le même truc, de la manière la plus commode, à la condition de n'employer que le plus petit nombre de trucs possible.

APPENDICE V.

Dispositions concernant les trains sanitaires improvisés et les infirmeries de gare.

I. — TRAINS SANITAIRES IMPROVISÉS.

CHAPITRE PREMIER.

DEVOIRS DES COMMISSIONS OU COMMANDEMENTS DE GARE.

Art. 1er. — Choix des wagons.

Le service des chemins de fer livre au service de santé, dans les gares déterminées à cet effet, les trains composés conformément à l'article 92 du règlement sur les transports stratégiques.

Les wagons sont choisis de préférence parmi ceux qui possèdent des moyens d'aération (fenêtres, volets, etc.) et qui se trouvent dans le meilleur état possible. Ils sont pourvus des appareils d'éclairage admis pour les transports de troupes.

La désinfection des véhicules, lorsqu'elle est reconnue indispensable par le service de santé, doit être effectuée avant l'installation des aménagements; elle est toujours exécutée à la diligence de ce service, ainsi qu'il va être dit ci-après.

Art. 2. — Formation du train.

Parmi les 35 voitures dont se compose, au maximum, chaque train improvisé, quelques-unes sont utilisées pour le transport du personnel (médecins et infirmiers), des effets et des vivres.

Le tableau suivant indique l'ordre dans lequel doivent être placés, autant que possible, les divers véhicules :

1 fourgon de service;
6 wagons de malades ou blessés;
1 wagon (pour l'équipement, les effets, le linge sale);
6 wagons de malades ou blessés;
1 wagon (pour les médecins et le comptable);
5 wagons de malades ou blessés;
1 wagon (pour les vivres, les médicaments et les couvertures);
6 wagons de malades ou blessés;
1 wagon pour le couchage de réserve et pour les infirmiers;
1 fourgon de service (1).

(1) Les fourgons de service peuvent être utilisés, en cas de besoin, pour le transport des effets d'équipement et du matériel de couchage de réserve.

Les trains sanitaires improvisés sont assimilés aux trains de voyageurs en ce qui concerne le nombre et la position des freins (1).

L'attelage des wagons et la mise en marche ainsi que le ralentissement de la machine doivent être l'objet d'une attention spéciale, afin d'éviter les secousses au moment du départ et de l'arrêt des trains.

La formation des trains, ainsi que la désinfection des wagons dont il est parlé à l'article précédent, peuvent s'effectuer dans une gare voisine de la station tête d'étapes de guerre, s'il doit en résulter des facilités pour le service.

Art. 3. — Observation générale.

Les règles tracées ci-dessus (articles 1 et 2) doivent être observées chaque fois que les circonstances le permettent.

En cas d'urgence et sur l'ordre du directeur général des chemins de fer et des étapes, des trains ou fractions de train qui auront servi au transport des troupes pourront être utilisés, tels qu'ils sont formés, pour les évacuations de malades et de blessés. Les wagons recevront seulement les aménagements nécessaires. Les trains ainsi organisés serviront de préférence aux évacuations à courte distance.

CHAPITRE II.

DEVOIRS DU SERVICE DE SANTÉ.

Art. 4. — Prescription générale.

Le service de santé prend livraison des trains dans les formes prévues par les règles 1, 7 et 8 de l'Appendice I. C'est à lui qu'incombe le soin de faire nettoyer et désinfecter, s'il y a lieu, les wagons, de les aménager, d'embarquer les malades et blessés et d'assurer le service médical pendant la route.

Art. 5. — Désinfection.

Les wagons sont d'abord balayés et lavés à grande eau à l'intérieur et à l'extérieur. On procède ensuite, si les circonstances le permettent, à une désinfection sommaire, en employant l'un des procédés ci-après :

Si l'on dispose d'une locomotive avec tuyau d'ajutage, des jets de vapeur surchauffée ou d'eau bouillante sont dirigés sur les parois des wagons et notamment dans tous les coins. Ce procédé simple, expéditif et efficace sera, autant que possible, employé de préférence à tout autre.

On peut utiliser, dans le même but, soit le chlorure de zinc liquide du commerce (5 p. 100), soit l'acide phénique (5 p. 100), soit le sublimé (1 p. 1000), soit le lait de chaux (20 p. 100), soit le crésyl (5 p. 100). Toutes les parties des wagons sont lavées avec ces solutions, au moyen de brosses à manche ou de balais ordinaires (2).

Tout train d'évacuation doit d'ailleurs être désinfecté à destination avant de servir à de nouveaux transports comme il est dit dans le dernier alinéa de l'article 89 du règlement sur les transports stratégiques.

(1) Les wagons à marchandises munis de freins ne peuvent être employés pour le transport des malades et blessés, en raison des trépidations occasionnées par la manœuvre des freins au moment des arrêts.

(2) Voir la notice sur les désinfections. (Règlement du 25 novembre 1889 sur le service de santé.)

Art. 6. — Aménagement des wagons de malades et de blessés.

Les aménagements pour coucher les malades ou blessés sont réunis à l'avance. On emploie, à cet effet, les brancards ordinaires munis de paillasses ou de matelas et disposés sur les appareils de suspension dont la description figure dans la notice jointe au présent appendice.

En cas d'urgence, des aménagements de fortune peuvent être employés en observant les précautions suivantes :

Afin d'éviter les inconvénients inhérents à l'emploi de la paille de couchage répandue sur les planchers des wagons, on peut faire usage de paillasses.

Les coins des paillasses, laissés vides, sont ficelés de manière à servir de poignées.

Les brancards ordinaires placés directement sur le plancher des wagons constituent un mode de couchage qui ne doit être employé qu'en cas de nécessité. Pour éviter la transmission des trépidations de la voiture, il faut, autant que possible, interposer entre le brancard et le plancher un objet élastique. A cet effet, les extrémités des hampes peuvent être appuyées soit sur deux bottillons de paille, soit même sur deux fagots de bois.

Les paillasses ou brancards sont toujours disposés selon l'axe du wagon, trois de chaque côté. Chaque wagon peut ainsi recevoir six hommes couchés; en cas de besoin, on transportera un septième malade en plaçant une couchette perpendiculairement à l'axe du wagon, la tête appuyée contre une des portes latérales. Cette septième place est réservée pour l'homme le moins gravement atteint.

Art. 7. — Ustensiles à placer dans chaque wagon de malades ou de blessés.

Le train sanitaire reçoit, indépendamment des aménagements décrits à l'article 6, un matériel spécial du service de santé déterminé par la nomenclature de l'approvisionnement de train sanitaire improvisé et notamment les ustensiles ci-après (à raison de un par wagon de malades ou blessés) :

Seaux d'aisances inodores, avec un approvisionnement de sulfate de fer ou de tout autre désinfectant;
Bassins de lit;
Urinoirs;
Crachoirs;
Seaux contenant de l'eau pure;
Seaux contenant de la tisane;
Pliants de campement;
Gobelets et pots à tisane.

Art. 8. — Aménagement des wagons destinés au personnel et au matériel.

Les wagons destinés au transport du personnel (médecins et infirmiers), des vivres et des effets, ne comportant pas d'aménagements spéciaux, le comptable fera placer le matériel dans les véhicules désignés à cet effet, d'après les instructions du médecin qui commande l'évacuation.

Le premier wagon est exclusivement réservé au linge sale et aux effets des malades et blessés, ces effets ne devant rester, en aucun cas, dans les wagons aménagés pour les hommes.

En cas de besoin, un baquet contenant un liquide désinfectant est installé dans ces wagons pour recevoir le linge sale. Les pièces de panse-

ment souillées sont apportées au mécanicien au moment des arrêts et brûlées dans le foyer de la locomotive.

Le deuxième wagon, destiné aux médecins et au comptable, doit être de préférence une voiture à voyageurs de 1re ou de 2e classe.

Le troisième wagon contient : 1° la cantine médicale, les couvertures, le linge de corps, etc.; 2° un approvisionnement de vivres de réserve (bouillon concentré, conserves de viande, de lait, vin, café, etc.) pour le cas où le train subirait un retard prolongé avant l'arrivée à une infirmerie de gare; 3° une marmite de campagne et une petite provision de combustible comme en-cas.

Le quatrième wagon contient quelques brancards ou paillasses, ou au besoin des bancs mobiles. Il sert au transport des effets des infirmiers, et reçoit en outre les hommes qui ne sont pas de service auprès des malades. En règle générale, les infirmiers sont répartis dans les wagons de malades ou blessés à raison d'un par wagon.

A l'exception de la cantine, des couvertures et du linge, qui font partie de l'approvisionnement du train sanitaire improvisé, tous les objets de matériel indiqué ci-dessus seront fournis par l'hôpital d'évacuation duquel dépend le train sanitaire.

Art. 9. — Personnel du train.

Le personnel nécessaire à la conduite d'un train sanitaire improvisé varie avec l'état des hommes évacués et la nature des maladies ou des blessures. Les fixations suivantes répondent à la moyenne des besoins :

Médecin	1	
Médecin auxiliaire	1	
Pharmacien	1	
Comptable	1	
Infirmier commis aux écritures	1	
Infirmiers d'exploitation	2	sous-officiers,
	2	caporaux,
	30	soldats.
Infirmiers de visite	1	caporal,
	3	soldats.

Le médecin chef de l'hôpital d'évacuation décide, au départ du train, si ce personnel doit être renforcé ou diminué et donne les ordres nécessaires.

Chaque train est accompagné d'un serrurier (1).

Art. 10. — Aération des wagons de malades et blessés.

Pour assurer l'aération des wagons de malades et blessés, dans des conditions aussi satisfaisantes que possible, les volets, quand ils existent, sont ouverts d'un côté. On cloue sur les ouvertures, au moyen de baguettes en bois, un morceau de gaze pliée en deux et rendue incombustible, ou un morceau de toile métallique; cette disposition évite l'introduction dans les wagons de la poussière et de la fumée souvent mêlée d'étincelles. Toutefois, il est des cas exceptionnels où le montage des appareils à suspension ne permet pas de l'appliquer.

Pendant les arrêts de quelque durée, on ouvre les deux portes des wagons, si l'état de la température extérieure le permet.

(1) Ce serrurier n'est pas fourni par le service des chemins de fer.

Art. 11. — Chauffage des wagons de malades et blessés.

Le chauffage des trains improvisés peut être assuré au moyen des bouillottes en usage sur les réseaux de chemins de fer.

Si le froid est rigoureux et si les approvisionnements disponibles sont suffisants, on place une bouillotte sous chaque brancard. Habituellement, quatre bouillottes installées aux quatre coins de chaque wagon suffisent. En cas de nécessité, les hommes les plus gravement atteints reçoivent des bouteilles ordinaires, dont on renouvelle l'eau chaude.

Toutes les fissures des wagons sont bouchées avec soin au moyen de papier, de paille ou de linge, etc.; une couverture est clouée sur l'une des deux baies latérales.

Art. 12. — Inscriptions et signes distinctifs.

Chaque wagon porte une inscription à la craie, indiquant son numéro d'ordre dans le train et son affectation. Ces inscriptions sont faites conformément aux prescriptions de la règle 9. (Appendice I.)

Le fanion de la convention de Genève, accompagné du fanion national, sera arboré sur la première voiture, ainsi qu'il est dit à l'article 92 du règlement sur les transports stratégiques. En outre, chaque wagon portera sur l'une de ses faces latérales l'insigne de la convention de Genève (soit une plaque de tôle préparée à l'avance, soit un carré d'étoffe blanche portant une croix rouge).

Art. 13. — Embarquement des malades et blessés.

Le médecin qui commande l'évacuation se concerte, au point de départ, avec le commandant ou commissaire de gare, afin que l'embarquement des malades et blessés soit effectué, autant que possible, sur un quai abrité, en utilisant, au besoin, les salles d'attente des voyageurs comme dépôt provisoire.

Les malades qui peuvent marcher sont conduits par les infirmiers, qui les aident à monter en wagon et les font coucher immédiatement aux places assignées.

Quant aux malades et blessés couchés, chacun d'eux est embarqué sur un brancard, qu'il conserve pendant tout le trajet. Quatre infirmiers sont nécessaires pour la manœuvre de chaque brancard.

Les médecins ont soin de faire placer dans les wagons du milieu du train les hommes dont l'état exige l'assistance médicale pendant la route.

Art. 14. — Service médical.

Le médecin qui commande l'évacuation règle le service de tout le personnel qui accompagne le train.

Avant le départ, il s'assure notamment que chaque homme est installé dans les meilleures conditions, que les seaux à tisane et à eau, ainsi que le baquet destiné au linge sale (si ce baquet a été jugé nécessaire) sont remplis et que les listes d'évacution sont régulièrement établies. Il fait les recommandations les plus expresses pour que les seaux d'aisances ne soient jamais vidés pendant la marche.

Pendant les arrêts, il passe une revue rapide des malades et blessés; il désigne ceux qui, ne pouvant continuer leur route, doivent être laissés aux infirmeries de gare; il fait remettre aux commandants ou commissaires de gare les corps des hommes décédés, après que l'acte de décès a été établi par le comptable qui accompagne le train. Il veille à ce que les malades qui peuvent descendre des wagons soient conduits par les infirmiers, soit aux latrines, soit au réfectoire. Il prend des mesures pour qu'aucun homme ne sorte de la gare.

II. — ORGANISATION DES INFIRMERIES DE GARE.

Art. 15. — Personnel.

L'exécution du service dans les infirmeries de gare (dont l'organisation est prévue à l'article 88 du règlement sur les transports stratégiques) est, en général, confiée à la Société de secours aux blessés, conformément à l'article 2 du décret du 3 juillet 1884.

Dans le cas seulement où cette Société ne pourrait y pourvoir, le service de santé militaire en assurera le fonctionnement.

Ces infirmeries comportent un personnel variable, suivant l'importance du mouvement d'évacuation. Les fixations suivantes répondent aux besoins ordinaires :

Médecin	1
Médecin auxiliaire	1
Comptable	1
Infirmiers commis aux écritures	1
— d'exploitation	1 sous-officier, 1 caporal, 8 soldats.
— de visite	1 caporal, 1 soldat.

Lorsqu'il y a lieu de renforcer ce personnel, le médecin chef du service de santé des étapes ou le directeur régional du service de santé, suivant la circonstance, provoquent les ordres nécessaires.

Art. 16. — Emplacement.

L'infirmerie de gare est installée dans un des bâtiments disponibles de la gare, ou, à défaut, sous tentes ou sous baraques.

Elle comprend :

1° Un cabinet pour le médecin ;
2° Une salle d'attente pour les malades ;
3° Une salle pour les malades ou blessés grièvement atteints ;

Cette dernière doit contenir 5 ou 6 lits pour les infirmeries de gare ordinaires ;

4° Une cuisine-tisanerie ;
5° Un réfectoire.

On recherche pour les salles des malades des locaux bien aérés ; en cas de besoin, on assure la ventilation en pratiquant des lanternaux dans le faîtage. La capacité normale de ces salles est calculée à raison de 20 mètres cubes par homme.

Art. 17. — Service alimentaire.

Dans les infirmeries de gare organisées par la Société de secours aux blessés, le service de l'alimentation des évacués est assuré par cette Société :

Soit au moyen de marchés spéciaux passés avec les bufletiers,
Soit par gestion directe.

Il est pourvu à ce service dans les mêmes conditions, lorque c'est le service de santé qui est chargé du fonctionnement de l'infirmerie de gare.

NOTE DU 22 MARS 1889.

NOTICE

concernant l'installation des appareils de suspension de brancards sur deux étages dans les trains sanitaires improvisés.

Description des appareils.

(Pl. 1 ci-contre, page 114.)

Les trains sanitaires improvisés sont formés de wagons à marchandises dans lesquels on place, de chaque côté de la porte, deux paires de traverses superposées et suspendues à l'extrémité d'un système élastique.

Chaque paire de traverses est destinée à recevoir trois brancards de blessés sur des emplacements indiqués par des tasseaux fixés aux traverses et disposés de manière que les têtes soient placées dans le fond du wagon.

Chaque traverse est suspendue par ses extrémités, au moyen d'un appareil élastique composé d'un ressort à boudin double maintenu dans une chape articulée sur une tête de suspension à œil.

La tête de suspension à œil est attachée par un boulon avec écrou à queue à un support en fer plat qui, lui-même, est fixé au moyen de deux boulons avec écrous à queue contre les parois du wagon.

Les traverses de tête portent en outre :

1° Sur leur longueur, six étriers qui embrassent les pieds des brancards et retiennent ceux-ci sur les traverses ;

2° A chaque extrémité, un piton à vis qui coulisse verticalement dans un guide rivé au support en fer plat.

Ce système permet de suspendre jusqu'à douze brancards de blessés dans un wagon.