

<b>Zeitschrift:</b>	Das Rote Kreuz : officielles Organ des Schweizerischen Centralvereins vom Roten Kreuz, des Schweiz. Militärsanitätsvereins und des Samariterbundes
<b>Herausgeber:</b>	Schweizerischer Centralverein vom Roten Kreuz
<b>Band:</b>	45 (1937)
<b>Heft:</b>	2
<b>Artikel:</b>	Le transport des victimes des accidents routiers
<b>Autor:</b>	Stjernstedt, E.
<b>DOI:</b>	<a href="https://doi.org/10.5169/seals-974235">https://doi.org/10.5169/seals-974235</a>

### Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 16.01.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

## Le transport des victimes des accidents routiers.

Par le baron *E. Stjernstedt*,  
secrétaire général de la Croix-Rouge suédoise.

Depuis un certain nombre d'années, une trentaine de sociétés nationales de la Croix-Rouge ont établi des postes de secours sur route du type uniforme recommandé par la Commission internationale permanente des secours sur route. Ce système ayant fonctionné pendant une période assez longue a déjà pu prouver son efficacité et rendre des services appréciables.

Au cours du travail pratique effectué journallement par ces postes, de petits problèmes se sont présentés, qui n'avaient pu être prévus lors de l'établissement du plan général. Certains d'entre eux ont trouvé une solution immédiate; d'autres font encore l'objet d'études et d'expériences. Quelques-uns de ces problèmes ont un caractère purement local, étant donné les conditions particulières à chaque pays; d'autres par contre offrent un intérêt général et peuvent contribuer en tous lieux à augmenter la sécurité de la route.

Au nombre des problèmes qui n'ont pu, jusqu'à présent, trouver une solution satisfaisante figure le suivant: «Comment évacuer rapidement les victimes d'un accident vers le centre médical le plus proche?» La première réponse est toujours dans ce cas: «Par une ambulance alertée du poste même par téléphone.» Certains pays possèdent suffisamment d'auto-ambulances pour que cette solution puisse paraître satisfaisante; mais, ailleurs, dans la plupart des cas, l'appel d'une ambulance entraîne une assez grande perte de temps et des frais élevés. Il faut donc chercher une autre solution.

L'action de secours, résolue avec d'autres moyens de transport que les

automobiles, permet d'envisager différentes méthodes qui nous paraissent loin d'être irréalisables. Par exemple, la propagande faite à cet égard par la Croix-Rouge et les primes d'achat accordées par certains gouvernements ont encouragé la construction en série d'avions de tourisme transformables en porte-brancard. Les mêmes subventions accordées aux chemins de fer ont également permis la construction de wagons transformables en trains-hôpitaux. Pendant ce temps, des millions d'automobiles sillonnent nos routes, dont un nombre extrêmement minime permet l'introduction d'un brancard, voire d'une personne simplement allongée.

La Croix-Rouge ne pourrait-elle intervenir pour remédier à un état de chose aussi regrettable, de même qu'elle l'a fait dans la question des avions et des trains sanitaires?

Si la grande majorité des voitures étaient construites de manière à permettre d'y placer un brancard, le problème de l'évacuation des accidentés de la route serait grandement facilité.

Le principe d'avoir des voitures servant à un double usage n'est pas nouveau. Dans tous les pays, les grandes marques d'automobile ont déjà réussi à combiner des carrosseries qui permettent l'emploi de la voiture dans un but à la fois utilitaire et d'agrément. Chacun sait que, à la campagne, l'auto sert, pendant la semaine, au transport des produits de la ferme et le dimanche, grâce à une transformation facile et rapide, aux joies de la promenade familiale.

Pourquoi les constructeurs, qui ont réussi à appliquer la synthèse de l'utile et de l'agréable, ne pourraient-ils également trouver un type de carrosserie qui permette, tout en goûtant un plaisir personnel, de se rendre utile à autrui?

Il va de soi que l'on ne pourra contraindre une voiture transformable passant sur les lieux de l'accident, à se substituer à une ambulance, mais la plupart des automobilistes y consentiront certainement si le besoin s'en fait sentir. Du reste, ne pourrait-on, afin de faciliter la promptitude des secours, envisager l'obtention de certains priviléges ou facilités, telle qu'une réduction de taxe pour les propriétaires de voitures transformables qui s'engageraient à prêter leur concours en cas d'accident. Leurs voitures devraient, dans ce cas, porter un insigne spécial.

Il ne s'agit pas de révolutionner la construction des automobiles, mais simplement de soumettre à cette industrie l'étude d'un principe nouveau, et d'insister auprès d'elle en vue de la généralisation d'un système qui a, du reste, déjà été expérimenté depuis un certain temps.

Les constructeurs ne cherchent-ils pas à présenter chaque année à leur clientèle une innovation tant dans le mécanisme que dans la carrosserie, qui tente l'acheteur et rende l'automobile mieux adaptée aux besoins du jour? Ils lancent des devises ou des slogans à cette intention. On ne saurait trouver une formule qui corresponde mieux à un besoin aujourd'hui universellement reconnu, que celle-ci: «Pour chaque auto — un porte-brancard.»

Une modification déjà adoptée dans la construction de certaines voitures consiste à permettre l'enlèvement du support

entre les deux portières; par cette ouverture un brancard peut être introduit d'un côté de la voiture et posé sur les sièges dont le dossier est rabattu. Une autre modification apportée sur quelques «Oldsmobiles» — modèle 1935/1936 — consiste à ménager une ouverture dans le coffre à bagages, qui permet l'introduction d'un brancard par l'arrière de la voiture, après soulèvement de la moitié du siège-arrière et abaissement du dossier du siège-avant.

Ce genre de carrosserie pourrait d'ailleurs également servir à d'autres buts, par exemple à l'installation d'un lit de camp, qui permettrait à l'automobiliste d'utiliser sa voiture pour le camping. Cette possibilité ne manquerait pas d'éveiller l'intérêt des automobile-clubs, et surtout de l'Association internationale des automobile-clubs reconnus, qui les groupe, et qui étudie ce genre de questions au sein de son comité de tourisme.

Pour qu'une voiture conçue sur ces bases ait toute son utilité, il faut pouvoir, au moment voulu, disposer d'un brancard. Ceci ne peut en aucun cas, constituer une objection étant donné que le problème du brancard peut être facilement résolu par le fait qu'il existe actuellement des brancards pliants pour lesquels il ne serait pas difficile de réservier une place déterminée, dont l'encombrement ne saurait nuire à l'utilisation quotidienne de la voiture.

Actuellement, il est possible, moyennant peu de frais, d'appliquer ces modifications aux voitures ordinaires, mais elles ne deviendront réellement efficaces que lorsque la majorité des voitures faites en série seront construites selon ces principes, et cela sans augmentation de prix. Ces voitures ainsi carrossées rendront des services, non seulement en cas d'accidents de la route pour l'évacuation des

blessés, mais encore pour le transport des malades non accidentés. L'acheteur, s'il a le choix, préférera sans aucun doute jeter son dévolu sur une automobile qui lui permettrait, en cas de besoin, d'amener les siens à la clinique ou à l'hôpital, plutôt que de faire appel à une ambulance dont les services se paient fort cher.

Cette idée n'est pas neuve. A la demande du gouvernement, la Croix-Rouge suédoise a déjà participé à la rédaction des lois et décrets édictés en 1921, 1922 et 1928 qui, suivant certaines conditions, fixaient l'attribution de subventions gouvernementales pour l'achat, l'usage et l'entretien des automobiles construites de manière qu'un malade couché puisse y être introduit et transporté.

Par ailleurs, la Ligue des sociétés de la Croix-Rouge, la Commission internationale permanente des secours sur route et la Commission internationale de

standardisation du matériel sanitaire ont, de leur côté, envisagé cette solution à apporter au problème du transport des malades et blessés. Lorsqu'un problème d'utilité générale se présente, des projets de solutions surgissent de différents côtés indépendamment les uns des autres, et il importe peu de savoir à qui revient le mérite de la priorité. Ce qui s'impose, c'est assurer la diffusion des solutions proposées.

La Croix-Rouge, en sa qualité d'organisation internationale particulièrement expérimentée en matière de secours, semble tout à fait désignée pour attirer l'attention des constructeurs d'automobiles sur un problème nouveau qu'ils se doivent d'étudier et dont la solution sera accueillie avec satisfaction par tous ceux qu'intéresse le développement de la circulation routière combinée avec le maximum de sécurité.

## Das Blut und seine Aufgaben.

Das Blut hat die Aufgabe, die einzelnen Zellen des Körpers, mögen sie auch noch so fern von den Organen der Nahrungsauaufnahme liegen, mit Arbeits- und Nahrungsmaterial zu versorgen. Das vom Herzen in die Gefäße hinausgetriebene und im Körper kreisende Blut kommt nun zum Teil selbst mit den Zellen in Berührung, zum Teil aber scheidet es eine Flüssigkeit in die Gewebsspalten und Hohlräume ab, die Gewebeflüssigkeit, aus der dann jede einzelne Zelle ihren Bedarf schöpfen kann. Aber außer dieser reinen Ernährungsfunktion hat das Blut in unserem Körper noch eine grosse Zahl anderer Aufgaben, die wir im folgenden kurz besprechen wollen.

Wie man aus eigener Erfahrung weiß,

ist das Blut eine rote Flüssigkeit. Wenn man sich verletzt, so tritt aus der Wunde das Blut aus, doch im allgemeinen nur kurze Zeit. Sehr bald sieht man, wie die rote Flüssigkeit zu einer roten, festen Masse erstarrt. Wir nennen diesen Vorgang die Blutgerinnung. Sie ist für uns von allergrösster Bedeutung; denn würde das Blut nicht gerinnen und die Wunde verschliessen, so würden wir ja in kürzester Zeit unser Blut verlieren, verbluten. Nicht immer aber kann die Blutgerinnung eintreten. Wenn ein grösseres Blutgefäß verletzt ist, so strömt das Blut, durch die Kraft des Herzens getrieben, mit grosser Geschwindigkeit aus, reisst die sich bildenden Blutgerinnsel immer wieder fort und die Blutung kommt nicht