Zeitschrift: Das Rote Kreuz : offizielles Organ des Schweizerischen Centralvereins vom Roten Kreuz, des Schweiz. Militärsanitätsvereins und des Samariterbundes

Herausgeber: Schweizerischer Centralverein vom Roten Kreuz

Band: 48 (1940)

Heft: 14

Artikel: Les trains-hôpital anglais

Autor: E.A.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-973030

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: 11.12.2025

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

Jede Schwester besass ein ganz bestimmtes Amt. Zur Einhaltung der Jahrzeiten (die wiederkehrenden Sterbedaten) und zur Verwaltung und Verteilung der dazu bestimmten Gelder war das Jahrzeitamt bestellt; es setzte sich aus der Jahrzeitmeisterin und drei Schwestern zusammen. Naturalzinsen wurden ins Kornhaus geliefert; diesem stand die Kornhausmeisterin vor. Die Schaffnerin regelte die laufenden Ausgaben der Haushaltung; die Kammerin führte die Aufsicht über Mobiliar und Wäsche, die Kusterin betreute die Kirche. Die Schwestern legten — nachweislich in den Jahren 1444—1477 — teils jährlich, teils in grösseren Zeitabschnitten, genaue Rechnung ab.

Diese klösterliche Buchführung ist uns erhalten worden; die Aufzeichnungen gewähren guten Einblick in die Lebensweise der adligen Frauen von Klingental. Wer zwischen den Zeilen zu lesen versteht, wird beim Durchblättern der alten Dokumente köstliche Stunden verbringen.

Dass die Frauen gut lebten, beweisen zahlreiche Aufzeichnungen: Schon im Jahre 1448 bedeuteten Feigen und Mandeln auf der klösterlichen Tafel keine Seltenheit. An gewissen Feiertagen waren ganz bestimmte und auserlesene Speisen üblich; die bezüglichen Abrechnungen wiederholen sich durch Jahrzehnte an denselben Tagen.

Und wie kleideten sich die Klingentalerinnen? Ihr Ordensgewand bestand aus einem weisslinnenen Chorhemd, einem schwarzen Schleier und einer weissen Tunika.

Die gottesdienstlichen Verrichtungen des Klosters besorgten mehrere Priester; diese bewohnten ein besonderes Haus.

Neben dem Schaffner und Zinsmeister beherbergte Klingental noch einige Laienbrüder, die sich meist als Handwerker nützlich machten. Auch eine grosse Zahl Pfründer wohnten im Kloster, das ihnen gegenüber die Rolle der heutigen Rentenanstalten einnahm. Die Pfründer lebten in Zellen des Hospitiums; je nach Höhe des von ihnen eingebrachten Vermögens führten sie ein freies Leben oder mussten gewisse Pflichten übernehmen.

In der Mitte des 15. Jahrhunderts begann der Verfall klösterlichen Lebens. Die Sittenlosigkeit der Epoche ergriff auch von den Klöstern Besitz. Die alten strengen Ordensregeln wichen immer mehr einer bequemeren religiösen Auffassung, und die Gelübde des Gehorsams und der Keuschheit wurden entweder nicht gehalten oder erfuhren eine derartig dehnbare Auslegung, dass sie sich mit dem liederlichsten Lebenswandel in Einklang bringen liessen.

Früher hatte Klingental unter Aufsicht der Dominikaner gestanden. 1431 entband Papst Eugen IV. die Schwestern auf deren Bitten von dieser Aufsicht und unterstellte sie dem Bischof von Konstanz; dieser amtete als ihr Ordinarius.

Als im Jahre 1459 die gelockerte Lebensweise der Klingentalerinnen in strenggeistlichen Kreisen heftigen Anstoss erregte, gebot Papst Pius II. dem Bischof von Basel und den Aebten von Lützel, St. Alban und Himmelspforte «die Visitation des Klosters Klingental und seine Reformation an Haupt und Gliedern; denn sie seien von der regulären Observanz abgewichen, die klösterlichen Institutionen seien erschlafft, die Schwestern mischten sich ohne Scham unter die Leute und pflegten Umgang, der sich nicht gezieme».

Diese Interventionen blieben aber lange ohne Erfolg, und die Säkularisation (Versetzung aus einem geistlichen Stand in einen weltlichen) vollzog sich langsam. Frauen traten aus dem Kloster aus und verheirateten sich. Andere, die sich der Klosterregel nicht mehr unterziehen wollten, zogen zu ihren Verwandten. Die letzte Aebtissin starb im Jahre 1557; der letzten Klosterfrau wurde etwas später eine Rente zugesprochen.

Von da an besass der Rat von Basel das volle Verfügungsrecht über das Vermögen und die Güter des Klosters Klingental. 1692 wurden die Güter versteigert; ein Teil davon fiel an die Stadt.

Heute üben die Rotkreuzfahrerinnen über den Grabstätten der Klosterfrauen den Transport Verwundeter. Auch bei ihnen herrscht ein straffes Regiment. Wie verschieden sind aber Zweck und Ziel! Kloster Klingental — Sanitätskaserne; unbesorgtes Leben im Schutze der Mauern — Vorbereitung für einen gefahrvollen und schweren Dienst fürs Vaterland!

(Angaben aus: «Die Klosterkirche Klingental in Basel» von Dr. C. Burckhardt und C. Riggenbach, und «Das neue Stadt- und Münstermuseum im Kleinen Klingental», von Dr. Paul Roth, gütigst zur Verfügung gestellt vom Bureau der öffentlichen Basler Denkmalpflege.)

Les trains-hôpital anglais

Au nombre des préparations des quatre grandes compagnies de chemins de fer britanniques, en prévision de la guerre, on peut ranger — en collaboration avec le Gouvernement — la création d'un certain nombre de trains-hôpital pour les forces militaires, une partie de ces trains étant destinée à circuler en France. Alors qu'en 1914—1918, les compagnies de chemins de fer chargées de fournir les trains-hôpital mettaient à disposition de l'armée des trains complets, aujourd'hui, chacune des quatre compagnies ne fournit que certains types de voitures. Celles-ci prêtes, elles sont dirigées sur un point central pour la formation des trains. Cette spécialisation présente un grand avantage pour les usines affectées à la transformation des véhicules, en ce sens, que non seulement elle permet une accélération des travaux, mais aussi une économie financière appréciable.

Le London Midland Scottish Railway (L. M. S.) avait été chargé déjà avant la guerre de tous les détails techniques applicables aux trois autres compagnies relatifs aux divers types de voitures.

Toutes les voitures à transformer pour les trains-hôpital ont été choisies dans le matériel roulant du L. M. S. et dirigées sur les usines des quatre compagnies ensuite d'un ordre du Railway Executive Committee. Le L. M. S. avait déjà procédé à l'achat et à l'emmagasinage de tout le matériel nécessaire pour la transformation des voitures. Ce matériel fut réparti aux usines intéressées dans le délai de quelques heures. Les usines affectées à ce travail au nombre de sept appartiennent aux réseaux du L. M. S. même, du Great Western Railway (G. W. R.), du London and North Eastern Railway (L. N. E. R.) et du Southern Railway (S. R.).

Tous les véhicules sont des voitures à bougies à 4 essieux, de 17 mètres 38 de long. Moins de trois semaines, après la déclaration de la guerre, les quatre compagnies livrèrent déjà aux autorités militaires six trains complets, représentant 82 voitures de différents types, tandis que la préparation d'autres trains était poussée à un rythme accéléré. Les trains-hôpital pour le service intérieur, sont composés de 9 voitures de 7 types différents, tandis que ceux destinés au service en France le sont par 16 voitures de 9 types différents. Des anneaux et des dispositifs spéciaux ont été montés sur châssis des voitures, afin de faciliter leur transport sur les ferry-boats de la Manche.

Tous les trains, pour l'intérieur comme pour la France sont peints en couleur khaki verdâtre. Sur le toit des voitures vernis en blanc se détachent des croix rouges bien visibles qui figurent aussi sur les côtés des voitures. Toutes les vitres extérieures sont peintes en noir. L'éclairage électrique a été laissé tel que dans les divers intérieurs, seules les ampoules normales des couloirs ont été remplacées par des ampoules bleues. Les voitures ont toutes été équipées de radiateurs à vapeur, réglables. Il y a de plus un système de chauffage indépendant dans les voitures du personnel médical, du service et dans les voitures-hôpital proprement dites, pour le temps durant lequel aucune locomotive n'est attelée au train. On a, du reste, équipé les trains destinés au service en France, du type spécial de couplage des tuyaux de chauffage en usage dans ce pays inconnu en Grande-Bretagne. Dans toutes les voitures se trouvent des ventilateurs électriques, fixes et portables, ainsi que des grands réservoirs d'eau. Chaque train comprend des voitures affectées au personnel médical, qui dispose de compartiments-lits, compartiments-restaurants et de salles de bain. L'administration des trains-ambulances de Grande-Bretagne est logée dans «l'administrative-car»; celle des trains-ambulances continentaux dans le «pharmacy-car». Les voitures d'administration (administrative-cars) sont des voitures de troisième classe, à couloirs, où se trouve le bureau du médecin administrateur; le compartiment pharmacie, le compartiment pour les officiers malades, un dépôt pour les médicaments, un autre pour le linge usagé, les effets neufs, etc.

Les «pharmacy-cars» eux aussi, sont d'anciennes voitures de troisième classe et comprennent, outre que le bureau, un compartiment-pharmacie, une salle de traitement, un dépôt de linge, un dépôt de médicaments, etc. La salle de traitement, contiguë à la pharmacie, est pourvue d'une table d'opération et de tout l'équipement nécessaire. Une grande porte à coulisses permet l'accès à cette salle des blessés amenés sur les civières. La transformation de ces voitures a exigé la suppression des cloisons transversales et le déplacement de la cloison longitudinale du couloir pour créer l'espace nécessaire au passage des civières. Les voitures-hôpital proprement dites, à compartiment unique, contiennent 36 brancards, 7 avec les matelas à ressort, disposés longitudinalement, soit 18 de chaque côté par rangées de trois. En cas de nécessité, la rangée du milieu peut être supprimée pour y recevoir 40 à 50 patients assis, mais en général des voitures spéciales sont réservées à ces patients. Ces dernières voitures ont de plus deux compartiments rembourrés destinées aux malades aliénés. A part ces voitures, chaque train comprend aussi un wagon pour les malades contagieux. Ce compartiment se trouve à une des extrémités de la voiture. Enfin, les trains-hôpital continentaux comprennent chacun une voiture-provisions, avec un compartiment-lits pour les sous-officiers et deux voitures-cuisines avec chauffe-eau. L'une d'elles a aussi un compartiment pour officiers malades, en état de voyager assis et des dépôts de linge, provisions de tout genre, etc.

Quant aux dispositions de sécurité, les trains-hôpital pour l'intérieur sont munis de freins à vide, — adoptés en général en Grande-Bretagne, tandis que pour les trains-hôpital continentaux on a dû prévoir les installations nécessaires pour les freins à air comprimé système Westinghouse en usage en France. *E. A.* (Londres).