

Zeitschrift: La Croix-Rouge suisse : revue mensuelle des Samaritains suisses : soins des malades et hygiène populaire

Herausgeber: Comité central de la Croix-Rouge

Band: 27 (1919)

Heft: 3

Artikel: Comment se préserver en cas d'accident de chemin de fer

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-682486>

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: 24.12.2025

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

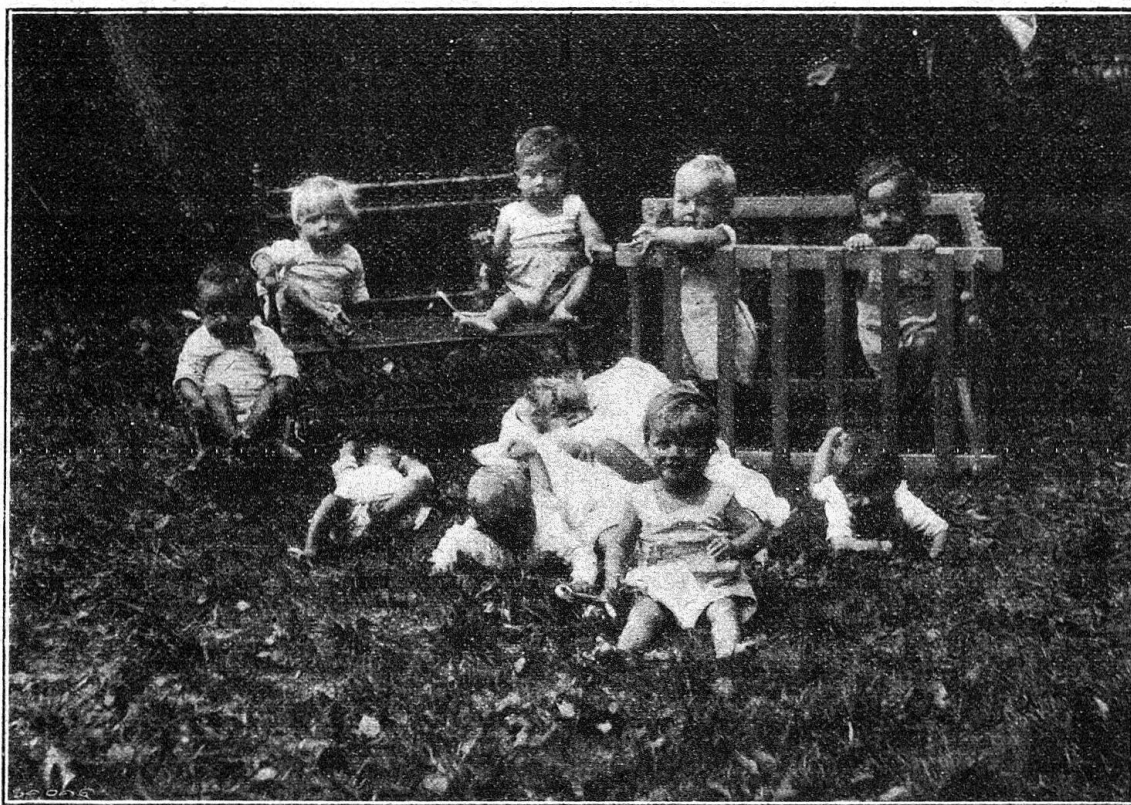
continuer à aller de l'avant, équilibrer notre budget.

Nous commençons par demander des dons — aussi importants que possible — pour boucher le trou et créer un petit fonds de réserve.

D'ici quelque temps nous nous permettrons d'inviter ceux qui s'intéressent à notre œuvre à se faire admettre comme membre-soutien de la Pouponnière. Nous

Paudex est placée sous la surveillance de M. le D^r Delay, chef du service de santé cantonal à Lausanne, et que les dons seront reçus — et avec quelle reconnaissance! — soit par la directrice, Sœur Henriette Bersot à Paudex, soit par la trésorière, Madame F. Depierraz, Riant-Mont 5, à Lausanne.

Nous sommes persuadés que ce n'est pas en vain que nous aurons reproduit



Autre groupe de pensionnaires de la Pouponnière de Paudex

comptons sur vous. Nous comptons sur tous. Et nous savons que, grâce à votre collaboration, nous réaliserons nos projets.»

Nous ajoutons que la Pouponnière de

cet appel, et que les bourses de nos lectrices — et de nos lecteurs — vont s'ouvrir largement en faveur des petits déshérités de Sœur Henriette. D^r M^l.

Comment se préserver en cas d'accident de chemin de fer

La plupart des personnes qui ont assisté à un accident de chemin de fer, s'accordent à dire que c'est la partie inférieure des wagons qui offre le plus de dangers.

Au moment d'une collision, le choc suivi de l'arrêt brusque des voitures, est tel que les banquettes sur lesquelles les voyageurs sont assis, sont souvent arrachées et pré-

cipitées les unes contre les autres. C'est là l'origine des fractures de jambes et de cuisses, malheureusement si fréquentes. Bien que les toits des wagons soient parfois soulevés et brisés, la partie supérieure des voitures souffre moins en général; elle est par conséquent moins dangereuse que le plancher.

Un voyageur qui, par trois fois, a subi des accidents de chemin de fer, disait: « C'est toujours le tiers inférieur des wagons qui est le plus malmené. Lors de mon premier accident, j'ai été blessé aux jambes; au second j'ai pu m'élancer dans le filet à bagages, et je suis resté indemne alors que mes compagnons de voyage ont été sérieusement blessés. La dernière fois j'ai pu faire de même; le wagon fut démoli, la toiture soulevée, mais on me retira sain et sauf — quoique évanoui — du filet dans lequel j'avais pu me hisser ».

Peu de voyageurs, sans doute, sont des acrobates pouvant, à la force de leurs poignets, aller se nicher au-dessus de la tête des autres, mais tous peuvent lever les jambes, les replier sur la banquette, de façon à courir ainsi moins de risques.

Un ingénieur des chemins de fer conseille par contre de se laisser glisser sous les banquettes, celles-ci formant alors une

sorte de pont protecteur au-dessus de l'individu couché sur le plancher de la voiture. Mais l'accident survient en général si subitement et d'une manière si inattendue, que cette opération offre peut-être plus de danger que de sécurité!

Les Anglais, placides et tranquilles en face du danger, recommandent de rester en place, immobile, en se tenant ferme, en s'arc-boutant, pour supporter le choc. Ils ont observé que les blessures les plus graves proviennent du fait d'être précipité en avant, en arrière ou sur les côtés du wagon; il importe donc de se raidir, de « se caler dans sa place », afin de ne pas être chaviré.

Quoiqu'il en soit, un fait reste certain: les wagons placés dans le milieu du train souffrent moins que les autres accouplés en tête ou en queue du convoi, et dans chaque wagon les places les moins exposées sont au centre de la voiture. Il faudrait donc, pour se mettre le plus possible à l'abri d'un sinistre, en cas de collision ou de déraillement, choisir sa place au milieu du wagon le plus central du train.... Nous connaissons des voyageurs qui pensent à cela et qui prennent leur places en conséquence.

Cent grammes de viande, pas davantage!

Depuis que nous entrevoyons la paix prochaine, nous pensions que les restrictions multiples qui, depuis des années, sont notre lot, allaient peu à peu être levées. Il n'en est rien encore, et nous apprenons au contraire que l'Office fédéral de l'Alimentation sera peut-être obligé de nous imposer des jours sans viande.

La Suisse ne produit pas tout le bétail de boucherie qu'il lui faut pour nourrir

ses 4 millions d'habitants. Avant la guerre, elle importait un très grand nombre de bœufs, mais cette source a complètement tari dès 1914. Nos récoltes de foin ont été peu abondantes, les tourteaux nécessaires pour engraisser le bétail font défaut, d'autres raisons encore ont fait diminuer le bétail de boucherie — moins chez nous cependant que chez les nations belligérantes.