

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: 53 (1945)

Heft: 52

Artikel: Mission médicale à Paris de l'ambulance de la Section des Samaritains du Locle

Autor: Desarzens, G. / Gygax, F.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-548874>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 18.03.2025

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

Mission médicale à Paris de l'ambulance de la Section des Samaritains du Locle

(20 au 26 septembre 1945).

Départ du Locle, jeudi 20 septembre 1945, à 5.00 h. direction Besançon. La tâche, confiée par la Croix-Rouge suisse, consistait à chercher une malade à l'Hôpital Poincaré-Foch à Suresnes et à la conduire à l'hôpital d'Estavayer-le-Lac (Fribourg). La fille et le beaux-fils de la malade nous accompagnaient.

Aux Brenets-Route, arrêt: douane, contrôle des passeports et des papiers de la voiture, formalités diverses. 100 m. plus loin, entrée en France, simple visa des passeports.

L'autorisation de sortir de Suisse avec une certaine quantité d'essence ne nous étant pas parvenue à temps, il s'agira de se débrouiller en cours de route.

A Besançon, nous arrivons en plein dans un parc de camions automobiles d'une colonne de Marocains. Nous entamons immédiatement des pourparlers avec un officier pour nous procurer l'essence nécessaire. A la préfecture, où nous arrivons avant l'ouverture des bureaux, on nous octroie enfin, après délibérations et sur présentation de notre «Ordre de mission», deux bons de dix litres. Avec cela nous n'irons pas loin, mais le Q. G. heureusement se montre plus généreux. Nous partons avec un grand retard et il est 13.00 h. en arrivant à Langres.

Ici nous sommes dans la zone américaine où plus de 3000 prisonniers allemands sont occupés à remettre en état des moteurs de tous genres. Nouvelles démarches pour l'obtention d'essence; réussite immédiate. C'est avec la gazoline que nous allons rouler maintenant; sur l'ordre d'un soldat américain, un prisonnier fait le plein de notre réservoir. Notre voiture suscite une certaine curiosité parmi les soldats dont nous sommes bientôt entourés. A partir de Langres, nous roulerons sur la R. N. 19 jusqu'à Paris, en passant par Chaumont, Troyes, Nogent, Provins, etc.

Le temps est superbe et chaud. Après avoir couvert près de 400 km., un bruit insolite nous force à arrêter. C'est le pneu gauche arrière qui se décolle et il faut recourir à la roue de secours. L'échange se fait à un prochain garage et nous repartons sans perdre de temps, car l'heure avance (16.00 h.). Nous traversons Troyes sans arrêt. A 5 km. environ de cette ville, un pont sauté nous oblige à un petit détour sur un chemin que nous aurions souhaité meilleur. Nous roulons avec précaution et rejoignons bientôt la bonne route, lorsqu'une détonation nous oblige à stopper immédiatement. Le pneu de la roue que nous venons d'échanger a éclaté. C'est la panne irrémédiable, n'ayant plus de roue de rechange.

Il est 17.00 h.; impossible de rester ainsi au bord de la route. Il faut prendre une décision rapide et énergique. Une voiture arrive, roulant en direction de Troyes. Je l'arrête et elle nous remorque. A la police militaire américaine, par l'entremise d'un interprète, j'expose mon cas et sollicite la délivrance d'un pneu pour atteindre Paris. Une «Jeep» stationnée devant le Q. G. me conduit dans différents bureaux et dépôts à la recherche de ce fameux pneu. Il est près de 20.00 h. quand je suis ramené au Q. G. après des démarches inutiles auprès des Croix-Rouges française et américaine. Là je retrouve mon chauffeur qui a profité de ce temps pour remettre en place la roue avec pneu dégonné. Il me reste une dernière chance à tenter: m'adresser aux autorités de police. Je me rends au Commissariat où je présente mon «Ordre de Mission». Ce sera là le «Sésame, ouvre-toi», qui me libérera du poids qui m'opprime, car notre mission est bien compromise, les démarches précédentes n'ayant pas abouti. Le commissaire donne des ordres à l'un de ses officiers et le téléphone commence à marcher. Ce ne sera pas long et un ordre de réquisition est aussitôt donné. Un garagiste, possédant une voiture avec des pneus de même grandeur que les nôtres, reçoit l'ordre de mettre sa roue de secours à notre disposition. La police donne elle-même les ordres au gardien du garage où nous arrivons quelques instants plus tard. La roue dont la jante ne correspond pas aux nôtres est tout de suite démontée et le pneu mis en place sur notre jante. Nous voilà donc sauvés et la continuation de notre voyage assurée. Je retourne ensuite à la «Military Police» où une agréable surprise m'attendait: notre chauffeur n'avait pas perdu son temps et, grâce à notre interprète, avait de son côté réussi à obtenir le pneu de jeep que j'avais tout d'abord sollicité, et qu'il était précisément en train de monter sur la roue. Nous voilà donc mieux montés que nous n'espérions, mais le temps a passé; nous devrions être à Paris ou du moins dans son voisinage.

Après avoir absorbé un succulent café au lait et des sandwiches offerts par les policiers américains, nous nous demandons ce que nous allons faire. Coucher à Troyes ou poursuivre notre voyage de nuit, sur une route excellente, il est vrai, mais à travers un pays qui nous est totalement inconnu. Nos compagnons de voyage ont cherché des chambres, mais vers 23.00 h. ils reviennent dire qu'ils n'ont trouvé de

place nulle part. Notre interprète, qui s'est dépensé sans compter pour nous aider, nous conseille de continuer notre route, jugeant impossible de nous trouver un logis. C'est ce que nous faisons après avoir donné quittance de prêt provisoire pour les deux pneus que nous devons rendre à notre retour.

La nuit nous enveloppe, mais il y a clair de lune. Nos passagers se sont endormis, tandis que le chauffeur et moi causons pour rester éveillés. Les heures passent et il est près de trois heures du matin, ce vendredi 21 septembre, lorsque nous arrivons à Nogent-sur-Marne. La première étape de notre voyage doit se terminer à Villemomble où nous sommes attendus chez des parents de nos accompagnants. Mais nous ne savons quelles routes prendre. Arrêtés sur la place de Nogent où l'église seule paraît ne pas avoir souffert de la guerre, alors que des ruines et des tas de pierres l'entourent, nous nous demandons quelle direction suivre. A une cycliste qui passe nous demandons notre chemin; un peu plus loin nous croisons un camion militaire que nous arrêtons. Les indications des occupants sont contradictoires mais nous continuons néanmoins en direction de Rosny-sous-Bois où des sergents de ville nous indiquent enfin la bonne direction. Lorsque nous atteignons Villemomble, quatre coups résonnent du clocher de l'église. Après avoir trouvé la rue où l'on est censé nous attendre, nous sommes obligés, à une heure aussi matinale, d'appeler plusieurs fois pour nous faire ouvrir la porte. Des dispositions rapides sont prises pour nous reposer un peu.

A 7.00 h. nous repartons pour Paris, le chauffeur et moi, et nous allons prendre contact avec la Croix-Rouge suisse, Secours aux enfants. Il avait été convenu que nos accompagnants nous rejoindraient le dimanche matin à l'Hôpital de Suresnes pour prendre notre malade, sauf contre-ordre téléphonique de la Croix-Rouge. La traversée de Paris s'effectue parfaitement bien, car nous avions préparé notre itinéraire avec soin. Il est environ 8 h. 30 lorsque nous nous annonçons au siège de la Croix-Rouge, 3, rue Spontini, où nous sommes reçus par M. Nussbaumer, directeur administratif. Il suit avec grand intérêt le récit de nos ennuis au sujet des pneus et, après avoir pris connaissance de notre «Ordre de Mission» et de l'attestation de prêt de la Police américaine de Troyes, prend énergiquement notre cause en mains. Le téléphone marche, une entrevue est accordée à M. Nussbaumer en fin d'après-midi. Celui-ci doit se rendre à Air-France pour y reprendre un passager arrivant en avion de Genève ou Zurich et nous demande de l'y conduire. Heureux de lui rendre ce léger service, nous accédons à son désir. Mais par un fâcheux concours de circonstances, au moment précis où nous nous engageons dans une rue voisine du siège de la Croix-Rouge, le chauffeur constate que l'embrayage du moteur patine. Une odeur de chauffé, une fumée insolite se font remarquer. Nous rentrons à la rue Spontini mais au moment de changer de vitesse pour entrer dans la cour de l'immeuble, il n'y a plus rien à faire: le disque d'embrayage a grillé. Quel ennui! Cet accident de moteur va nous immobiliser pour combien de temps?

Par téléphone nous demandons une dépanneuse au Commissariat principal de Police pour nous conduire au garage le plus proche. Deux braves agents arrivent peu après et nous y remorquent. Mais là, après examen du cas, la réparation s'avère impossible. Que faire? Arrêter la première jeep qui nous conduira au Q. G. américain. La première ne peut nous prendre, mais un sergent de ville en faction au bout de l'Avenue Foch en arrête une autre et à toute allure nous arrivons à l'Hôtel Majestic. Là après bien des démarches et présentation de nos passeports et de notre «Ordre de Mission» on nous renvoie au garage où se trouve notre voiture et où doit nous rejoindre quelqu'un de la Croix-Rouge américaine. Nous nous y rendons en toute hâte et un chauffeur nous y attend. Heureusement il parle un français impeccable mais, après avoir été mis au courant de notre cas, il dit ne rien pouvoir faire. Il nous propose d'entrer en relations avec le Comité international de la Croix-Rouge et offre de nous y conduire. Naturellement nous acceptons. Là nous sommes très aimablement reçus par M. Boniface qui nous accompagne tout d'abord dans un garage de réparations de cet organisme, puis ensuite à celui où sont rangés les grands camions blancs qui ont déjà tant roulé sur les routes d'Europe. C'est un de ces camions qui prendra notre voiture en remorque dans le courant de l'après-midi pour la conduire au garage du C. I. C. R., où deux ouvriers ont consenti à travailler pour faire la réparation nécessaire.

Dès notre arrivée, le travail est entrepris et on nous promet la voiture pour lundi soir. Entretemps, M. Nussbaumer a réussi à obtenir un bon pour livraison de deux pneus et deux chambres à air neufs à toucher aux établissements Michelin, où nous nous rendons immé-

diatement. Mais il est passé 17 h. et nous les trouvons fermés. La personne qui aurait dû nous les remettre ne s'y trouve plus et nous sommes forcés d'attendre à lundi matin.

Nous profitons de ce temps de répit pour visiter la Foire de Paris le dimanche matin et l'après-midi le Trocadéro et la Tour Eiffel. Bien qu'occupée par les Américains, l'accès y est autorisé ce jour jusqu'au deuxième étage.

Lundi matin, 24 septembre, nous nous rendons au garage pour surveiller la réparation; tout a l'air de marcher normalement et, en effet, à 18.00 h. nous prenons possession de notre voiture et la conduisons rue Spontini, d'où nous partons le lendemain matin à 4.00 h. après avoir absorbé un petit déjeuner. Nous sommes attendus à Surresnes à partir de 5.00 h. Mais en roulant en direction de l'hôpital, le chauffeur a l'impression que tout ne va pas au mieux. Nous sentons une odeur de brûlé et, contrairement à l'assurance du garage de pouvoir rentrer en Suisse, nous n'irons pas loin. Nous arrivons néanmoins à l'hôpital, installons notre malade dans la voiture et reprenons la direction de Paris où nous devons retrouver la fille et le beau-fils à la gare de l'Est à 0.45 h.

Mais la malchance nous poursuit; arrivés à l'Arc de Triomphe, le disque d'embrayage est de nouveau hors de service. Que faire à une heure si matinale avec notre malade dans la voiture? Nous roulons encore jusqu'à la hauteur du Petit-Palais, avenue des Champs-Élysées. Par métro, je me rends à la gare de l'Est où l'accueil est plutôt glacial au récit de nos mésaventures. En métro nous retournons auprès de notre malade à laquelle le chauffeur a tenu compagnie. La pluie s'est mise à tomber avec force, ce qui complique encore notre situation. Au Commissariat principal de Police on se montre compréhensif. Une ambulance municipale vient chercher la malade pour la conduire dans un hôtel de la ville pendant la réparation de notre voiture. Le garage du Poteau est avisé de cette nouvelle panne et vient nous reprendre en remorque. Jusqu'à l'arrivée de la voiture de secours, nous visitons vite un petit sous-marin de poche allemand exposé au Rond-Point des Champs-Élysées. Nous ne cachons pas notre mécontentement de la façon dont la réparation avait été faite, mais on nous assure avoir fait au mieux. Il faudrait changer la pièce entière, mais il faut en trouver une. Les démarches recommencent; je consulte le

bottin et j'y trouve l'adresse de la General Motors avec laquelle je prends contact. Malheureusement son stock a été repris par les Américains et se trouve dans un de leurs magasins au Fort de Vincennes où l'on n'entre pas facilement. Par l'entremise de notre Légation de Suisse qui téléphone à l'autorité militaire de Vincennes, nous apprenons qu'elle a des disques de rechange, qu'elle m'en remettra un, à condition d'apporter la pièce défectueuse à remplacer. Au garage du Poteau où je vais chercher cette pièce, une joyeuse surprise m'attend: le chef d'atelier a découvert un disque d'embrayage neuf d'avant-guerre. J'en avise notre Légation et m'excuse du dérangement occasionné. Cette fois, nous sommes tranquilles, notre voiture est en état de reprendre la route.

Mercredi matin, 26 septembre, à 7 h. 30, nous sommes au garage avec les parents de notre malade. Après un dernier essai de notre machine, nous allons à l'Hôpital Laennec où notre malade avait été conduite en attendant, puis départ pour la Suisse. Un chauffeur du garage nous pilote à travers la ville jusqu'à la route nationale 19 que nous devons suivre.

Notre départ s'effectue vers les 9.00 h. et c'est à 21.00 h. que nous arrivons à la frontière suisse des Verrières. En passant à Troyes, nous avons rendu les pneus prêtés et refait notre plein d'essence.

Sitôt la frontière franchie, nous téléphonons à nos familles pendant que la gendarmerie remplit les feuilles de contrôle d'entrée.

Nous allons donc encore à Estavayer remettre notre malade, en passant par Ste-Croix, Yverdon, Yvonand et arrivons à destination à 23.00 h. Après un substantiel repas, nous repartons vers les 1.00 h. pour Le Locle que nous atteignons à 2.50 h., fatigués du voyage mais heureux d'avoir pu, malgré les difficultés rencontrées, remplir notre mission.

Nous tenons à relever ici, en terminant, l'amabilité des instances civiles et militaires auxquelles nous nous avons dû avoir recours. Tous se sont dépensés sans réserve et nous remercions tout spécialement M. Nussbaumer, directeur administratif de la Croix-Rouge suisse, Secours aux enfants, pour le temps et les moyens accordés dès notre prise de contact. Nous avons acquis la certitude que, grâce à lui l'institution et le pays qu'il représente jouissent dans la Ville Lumière d'une considération dont nous lui sommes grandement redevables.

G. Desarzens. F. Gyggax.

Die Schweiz hilft!

Als Folge einiger Zeitungsartikel, die über das Elend der Kinder von Le Havre erzählten, sammelte unser Volk in spontaner Güte Schuhe und Winterkleider für jene bedürftigen Kinder. Das rasche Geben ermöglichte dem Schweizerischen Roten Kreuz in Zusammenarbeit mit der Schweizer Spende, schon heute einen ersten Transport mit Schuhen und Kleidern als Weihnachtsgabe nach Le Havre abzusenden.

In Dünkirchen und Bergues im Departement du Nord ist man zurzeit im Begriff, Baracken der Schweizer Spende aufzustellen, welche als Säuglingsheime dienen sollen. Anfangs Dezember ging das zur Inneneinrichtung benötigte Material von Basel ab und bald wird eine Equipe der Kinderhilfe des Schweiz. Roten Kreuzes folgen. Sie setzt sich aus 15 Personen zusammen. Es befinden sich darunter eine Aertzin, Krankenschwestern und Kindergärtnerinnen. In diesen Zentren können 40—50 Kinder Aufnahme finden. Die Teilnehmer der Equipe werden voraussichtlich mindestens sechs Monate an Ort und Stelle bleiben und ihren Dienst bei den Kindern versehen. Drei ähnliche Stationen von Kinderheimen und Kindergärten werden in Wiltz, Diekirch und Echternach im Grossherzogtum Luxemburg errichtet.

Das französische Departement Haute-Saône zeichnet sich durch sein gesundes Klima und eine verhältnismässig günstige Versorgungslage aus. In diesem Gebiet werden daher von der Schweizer Spende nach Plänen, die vom Präfekten des Departementes ausgearbeitet wurden, Kinderkolonien eingerichtet. Die Aktion erfolgt in Zusammenarbeit mit der Aide frontalière neuchâteloise.

Gegenwärtig befinden sich in Membrey, Choye und Maiszières, drei Ortschaften im Gebiet von Vesoul, zehn Schweizer Baracken im Bau, durch welche die bereits bestehenden Gebäulichkeiten erweitert werden sollen. Ausser den Baracken liefert die Schweizer Spende die Inneneinrichtung sowie das für den Betrieb der Kinderheime notwendige Material. Als erste Gäste der drei Kolonien werden 300 Kinder im Alter von 2—14 Jahren eintreffen. Weiter befinden sich in einem Lazarett in Graisse 50 pflegebedürftige Deportierte und Rückwanderer. Dieses Lazarett wurde von den lokalen Behörden aus eigenen Mitteln erstellt. Die Schweizer Spende lieferte dazu drei Baracken.

Anfangs Dezember verliess ein Zug der Schweizer Spende mit 27 für Holland bestimmten Baracken Pruntrut. Sechs Wagen enthielten überdies Kleidungsstücke aus den Warenlagern der Schweizer Spende. Die Baracken werden unter der Aufsicht von Schweizer Fachleuten in den Provinzen Brabant und Limburg aufgestellt, damit einige völlig zerstörte Dörfer über den Winter nicht evakuiert werden müssen. Ferner ist ein Convoy der norwegischen Gesandtschaft abgegangen. Von der aus 21 Autos bestehenden Kolonne sind 16 mit Kleidern, Wäsche, Schuhen, Medikamenten und Verbandstoffen der Schweizer Spende beladen. Sie sind für die notleidende Bevölkerung Norwegens und Finnlands bestimmt. Von Kopenhagen aus wird die Gabe für Norwegen über Helsingborg nach Oslo gelangen, während die Güter für Finnland auf dem Seeweg weiter nach Helsinki transportiert werden. Dem Zug mit polnischen Heimkehrern, der am 1. Dezember in St. Margrethen abging, hatte die Schweizer Spende zwei Wagen mit 17 Tonnen Kleidungsstücken für die Warschauer Bevölkerung beigegeben.

Aus allen Berichten, die aus den kriegsgeschädigten Ländern an uns gelangen, ragt als unheimlichste Bedrohung die ungeheure Anzahl und stete Zunahme der Tuberkuloseerkrankungen hervor. Zu den vielen Erkrankten in den Ländern selbst kommen noch die unaufhaltsam zurückströmenden Heimkehrer und Kriegsgefangenen, von denen ein grosser Teil ebenfalls tuberkulös ist.

Der Aufenthalt in Konzentrationslagern, langjährige Unterernährung, Hunger, Kälte, mangelnde Bekleidung, Wohnungsnot, das enge Zusammenleben in dürtigsten Notbehausungen sind die hauptsächlichsten Faktoren, die diese Krankheit in allen ihren Variationen zum Ausbruch brachten und die Ansteckung unaufhaltsam weitertragen. Die Widerstandskraft der noch Gesunden ist untergraben und gebrochen, unzählige erliegen früher oder später der unvermeidlichen Uebertragungsgefahr.

Als Beispiel sei hier eine Meldung aus Polen angeführt: «November 1945. Im befreiten Polen sterben monatlich rund 10'000 Menschen an Tuberkulose; ganze Dörfer sind bereits ausgestorben, und die furchtbare Krankheit verbreitet sich immer weiter. Unter der polnischen Bevölkerung, deren Zahl heute um etwa 10 Millionen unter dem Vorkriegsstand von 35 Millionen liegt, sind zwischen Januar und