

# Du transport des troupes par les chemins de fer

Autor(en): **E.R.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue Militaire Suisse**

Band (Jahr): **1 (1856)**

Heft 3

PDF erstellt am: **27.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-328097>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

d'armes et le carré, par exemple), et, d'autre côté, plusieurs cantons n'ont instruit encore qu'un petit nombre de leurs troupes au nouveau système. Ceux qui sentent la déféctuosité des nouveaux règlements et qui, néanmoins, veulent les faire adopter définitivement par cette raison que les recrues de leur canton sont déjà formées, ne ressemblent-ils pas au renard de la fable, qui voulait que ses collègues coupassent leur queue parce qu'il avait perdu la sienne à la bataille? Il serait, d'ailleurs, peu loyal d'introduire de la sorte ces nouveaux règlements; car ils n'ont été admis et pratiqués jusqu'à présent que parce qu'ils se présentaient comme *provisoires*, comme *essai*, et que dans le militaire, comme ailleurs, on peut, pour bien faire, *essayer* toutes choses et retenir ce qui est bon; or, les rendre *définitifs* seulement parce qu'ils ont été admis *provisoires*, et cela quand, après deux ans d'expérience, des experts les reconnaissent défectueux, serait un procédé que nous ne voudrions pas qualifier.

---

## DU TRANSPORT DES TROUPES

PAR LES CHEMINS DE FER.

L'établissement de voies ferrées en grand nombre sur le territoire suisse va profondément modifier tout ce qui a trait aux mouvements des troupes. Dès maintenant, les transports d'hommes et de matériel, au moyen des chemins de fer, seront la règle, et les marches prolongées l'exception. Mais pour que ce mode de transport satisfasse aux conditions de célérité, de sécurité et de bon ordre, il importe qu'il soit régularisé. Quelque chose a déjà été fait dans ce but.

Un opuscule de 7 pages, publié par les soins de Monsieur le commissaire des guerres du canton de Vaud, en juillet 1855, donne quelques directions générales sur la matière.

Mais ces prescriptions, peu détaillées et relatives au personnel seulement, ne sauraient être envisagées que comme provisoires en attendant l'adoption de quelque chose de plus complet par le Département militaire fédéral.

En France, les nécessités créées par la guerre d'Orient ont attiré forcément l'attention de l'administration de la guerre sur cette partie du service. Si l'on réfléchit que, durant deux années, des régiments entiers d'infanterie et de cavalerie, des batteries d'artillerie sur le pied de guerre, d'immenses quantités de matériel, de vivres, de munitions et d'approvisionnements de tout genre se sont succédé presque jour par jour sur la route de Paris à Marseille, on comprendra sans peine que l'ordre, la régularité et une direction intelligente, ont

pu seules assurer le succès d'opérations aussi vastes que difficiles<sup>1</sup>.

Aussi, ce n'a pas été sans efforts ni persévérance que l'administration française est arrivée à d'aussi beaux résultats. — Bien des expériences ont été faites, beaucoup de difficultés se sont présentées et ont été l'objet d'études et de solutions qui viennent de trouver place dans des règlements spéciaux approuvés par le maréchal Vaillant, ministre de la guerre, et publiés par son ordre. Ils forment un véritable code complet sur la matière (75 pages in-8<sup>o</sup>). Les devoirs de chacun, depuis l'officier jusqu'au soldat, y sont définis avec netteté et réglés avec précision. Quatorze figures explicatives ajoutent encore à la clarté de ces règlements, dont nous pensons utile et intéressant de résumer le contenu.

Ils se divisent en quatre parties principales :

- 1<sup>o</sup> Directions adressées aux généraux et aux intendants militaires;
- 2<sup>o</sup> Règlement sur le transport des troupes d'infanterie;
- 3<sup>o</sup> Règlement sur le transport des troupes de cavalerie;
- 4<sup>o</sup> Règlement sur le transport des troupes d'artillerie, du train des équipages militaires et des équipages de pont.

Chacune de ces trois dernières parties est elle-même divisée en quatre ou cinq sections renfermant soit des prescriptions générales, soit celles relatives à l'embarquement, à la route et au débarquement.

E. R.

*(La suite au prochain numéro.)*

---

## RAPPORT

DU DÉPARTEMENT MILITAIRE FÉDÉRAL SUR L'ANNÉE 1855<sup>2</sup>.

### INTRODUCTION.

Pendant l'année 1855, le Conseil fédéral s'est efforcé de développer toujours plus les dispositions contenues dans la loi sur l'organisation militaire fédérale, du 8 mai 1850, et de pourvoir à son exécution, sans qu'on ait dû recourir à aucune nouvelle disposition réglementaire pour atteindre ce but. La grande majorité des cantons et de leurs autorités militaires y ont prêté sincèrement la main, et partout l'on paraît être convaincu que les plaintes qui se sont fait jour de divers côtés contre les trop fortes allocations aux budgets pour affaires militaires, avaient pour cause bien moins les lois fédérales que les mesures introduites par les cantons eux-mêmes.

<sup>1</sup> On est même parvenu à ce point de rapidité, qu'il a été possible de transporter, dans un seul jour, jusqu'à 4,000 hommes de Paris à Lyon, tandis qu'en 1853, un mouvement de 18,000 hommes et de 5,000 chevaux effectué en 12 jours sur le chemin de fer de St-Petersbourg à Moscou, et un autre en Autriche de 7,000 hommes, de Vienne à Prague, qui avait exigé 3 jours, étaient cités comme des faits exceptionnels,

<sup>2</sup> Nous publierons in-extenso ce rapport, vu son importance comme document de statistique et de législation militaire. Il renferme en outre plusieurs détails intéressants et des aperçus nouveaux sur lesquels nous aurons occasion de revenir. Les tableaux seront publiés à part.