

Du transport des troupes par les chemins de fer [suite]

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue Militaire Suisse**

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

Heft 5

PDF erstellt am: **27.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-328103>

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.

REVUE MILITAIRE

SUISSE



CONDITIONS D'ABONNEMENT : La *Revue militaire suisse* paraît deux fois par mois. Le prix pour le reste de l'année courante est fixé à 4 fr. 50. On s'abonne directement chez CORBAZ ET ROUILLER FILS, imprimeurs, Escalier-du-Marché, 20, à Lausanne. Pour ce qui concerne la rédaction, s'adresser à M. Ferd. LECOMTE, capitaine d'état-major fédéral.

SOMMAIRE. — Transport de troupes en chemin de fer (*suite*). — Histoire de la campagne de 1799 en Suisse (*suite*). — Rapport du Département militaire fédéral sur l'année 1855 (*suite*). — Nouvelles et chroniques.

DU TRANSPORT DES TROUPES PAR LES CHEMINS DE FER.

(*Suite*). Voir les nos 3 et 4.

CAVALERIE. — Les dispositions relatives à l'infanterie étant aussi applicables à la cavalerie en ce qui concerne le personnel, nous ne les répéterons pas ici.

Dispositions générales. — Une partie de la troupe s'embarque avec les chevaux, à raison de quatre hommes par waggon; un sous-officier et quatre cavaliers occupent chaque waggon à selles; le reste de l'effectif est transporté comme une troupe d'infanterie.

Les waggons à bœufs, dans lesquels on fait exclusivement le transport des chevaux, sont des caisses rectangulaires, couvertes, ayant leurs petits et leurs grands côtés pleins, mais ces derniers seulement jusqu'à un mètre du plancher, et à claire-voie au-dessus. Ils s'ouvrent par des portes à deux battants ou à coulisses, pratiquées sur le milieu des grands côtés. Les claires-voies sont fermées par des rideaux imperméables et mobiles.

Les dimensions de ces voitures varient :

Pour la longueur, de 4 mètres 12 cent. à 6 mètres 00 cent.

Pour la largeur, de 2 " 30 " à 2 " 50 "

Et pour la hauteur des

portes de 1 " 70 " à 1 " 92 "

Le tableau suivant indiquant la grosseur moyenne des chevaux et la hauteur du paquetage, peut servir à déterminer le nombre de chevaux chargeant à plein chaque waggon :

	INDICATION DES ARMES.	LARGEUR.	HAUTEUR.	POIDS.
Cavalerie de réserve	chevaux sellés . .	0 m ^{tre} 90 cent.	1 m ^{tre} 86 cent.	600 kil.
	chevaux dessellés	0 » 70 »		560 »
Cavalerie de ligne	chevaux sellés . .	0 » 80 »	1 » 80 »	506 »
	chevaux dessellés	0 » 65 »		473 »
Cavalerie légère	chevaux sellés . .	0 » 75 »	1 » 76 »	424 »
	chevaux dessellés	0 » 60 »		394 »

On voit par là que dans le cas le plus favorable, on pourra embarquer 9 chevaux dessellés de la cavalerie légère dans les waggons de 6 mètres de longueur, et dans le cas le moins favorable, seulement 4 chevaux sellés de la cavalerie de réserve dans les waggons de 4 mètres 12 cent. On voit de plus que les waggons qui ont 1 mètre 90 cent. de hauteur sous le linteau de la porte peuvent recevoir les plus grands chevaux sellés, tandis que ceux qui ont le minimum, 1 mètre 70 cent. ne peuvent recevoir que des chevaux dessellés.

Chaque waggon pour chevaux doit être muni d'une barre de fermeture provisoire qui se place intérieurement en travers de la porte et sert à empêcher les chevaux de reculer pendant que l'on enlève les ponts et que l'on ferme les waggons. Il est essentiel que les chevaux soient serrés les uns contre les autres et n'aient pas assez d'espace pour se mouvoir. Lorsque le dernier waggon n'est pas complètement rempli, il faut maintenir les chevaux serrés au moyen d'une barre analogue à la barre de fermeture et dont les extrémités s'adaptent aux parois longitudinales.

Des strapontins servent à asseoir les cavaliers embarqués dans les waggons à chevaux. Un strapontin est une planchette à dimensions déterminées, et percée aux quatre coins pour laisser passer quatre bouts de cordes arrêtés au-dessous par des nœuds.

Ces bouts de cordes étant réunis, on attache cet assemblage aux barres longitudinales des waggons, de telle manière que le siège se trouve à 0 m. 60 c. du plancher du waggon et légèrement incliné en arrière.

Chaque waggon pour chevaux renferme deux strapontins; les quatre cavaliers qui accompagnent s'asseient à tour de rôle.

Pour embarquer et débarquer les chevaux, on se sert d'une rampe ou pont de 5 m. de long et d'une largeur dépassant celle des portes du waggon. Cette rampe se pose sur un chevalet et se place devant l'ouverture du waggon de manière à raser le plancher. Dans ce cas, on peut faire passer successivement les waggons devant les ponts. Mais si la rampe repose sur le plancher du waggon, il faut la porter de waggon en waggon, ce qui est assez difficile en raison du poids de ce plateau.

Il faut établir autant que possible des garde-corps à droite et à

gauche du pont. Dans la prévision d'un accident en route, ou de la nécessité d'un débarquement hors d'une gare, un ou deux ponts doivent toujours accompagner chaque transport de cavalerie.

Les chevaux sont pourvus de foin pour la route : selon que le voyage dure moins de 12 heures, de 12 à 24 heures, ou plus de 24 heures, on distribue aux chevaux de la cavalerie de réserve, de l'artillerie et du train des équipages, 3, 5 ou 10 kil. de foin, et à ceux de la cavalerie de ligne ou légère, 2, 4 ou 8 kil.

Le foin est délivré réduit en bottillons du plus petit volume, on le place dans les waggons à chevaux, avant l'embarquement de ceux-ci. Une ou deux bottes de paille sont nécessaires pour litière.

On charge en outre une demi-ration de route d'avoine, en sac, pour faire manger le plus tôt possible après le débarquement. Les sacs sont placés soit dans un waggon à bagages, soit dans un waggon à selles.

Un point important à observer, c'est de n'embarquer les chevaux que deux heures au moins après qu'ils ont mangé.

Ceci est pour les chevaux une condition de docilité pendant la route et de sécurité pour les cavaliers de service enfermés avec eux.

L'ordre des voitures d'un convoi de cavalerie est le suivant : Un ou deux ponts de débarquement, les bagages, la moitié des selles et des chevaux, la troupe, les officiers, la seconde moitié des selles et des chevaux, les voitures particulières des officiers et des cantinières.

La troupe doit arriver au lieu désigné pour l'embarquement deux heures au moins avant le moment du départ.

Embarquement. — A proximité de la gare, le détachement à embarquer est formé en bataille sur un rang; les sous-officiers en serre-file entrent dans le rang et les officiers réunissent leurs chevaux à ceux de la troupe. — Le commandant fait numéroter les chevaux par fractions de 5, 6, 8, etc., selon la capacité des waggons, tandis qu'un officier fait inscrire sur chaque waggon le numéro de l'escadron et du peleton auxquels appartiennent les hommes, selles ou chevaux qu'il doit contenir.

Dès que la troupe est divisée par fractions, elle commence à desseller¹; les cavaliers numéros pairs tiennent les chevaux de leurs voisins de droite numéros impairs, et ceux-ci les aident à leur tour. L'opération terminée, les numéros pairs d'abord et les numéros im-

¹ A moins d'ordre formel, les chevaux sont toujours dessellés pour le voyage. Cette mesure est nécessaire pour améliorer les conditions hygiéniques du transport, éviter les détériorations au harnachement et tirer le plus grand parti possible du matériel propre à recevoir les chevaux. Cependant on ne débride que lorsque le convoi est en marche.

pairs ensuite, portent leur harnachement au sous-officier préposé au chargement des selles. Ce sous-officier a sous sa direction 4 cavaliers, dont 2, chargés de l'arrangement des selles, sont placés dans le waggon de chaque côté de la porte, et les 2 autres en dehors, chargés d'apporter les selles aux premiers. Les selles sont empilées les unes sur les autres; on place environ dix piles par waggon et cinq ou six selles par pile. La première selle repose sur un bottillon de paille cylindrique, afin qu'elle ne puisse pas se détériorer ou se déformer. Les paquetages des officiers sont mis à la partie supérieure.

Le sous-officier surveillant peut prendre telle disposition qu'il jugera propre à faire reconnaître à quels pelotons appartiennent les divers groupes de selles, afin de les rendre facilement à leurs cavaliers au point d'arrivée. Un moyen simple pour que chacun puisse immédiatement reconnaître sa selle lors du débarquement, c'est de passer dans la boucle du harnachement un petit carton ou papier portant le nom du cavalier.

Dès que tous les cavaliers sont revenus à leurs chevaux, l'embarquement s'opère dans tous les waggon disponibles à la fois, et de la manière suivante: le premier cavalier de chaque fraction dirige son cheval, en lui faisant baisser la tête, sur le milieu de la porte du waggon.

Aussitôt entré, il fait appuyer son cheval sur la droite, contre la paroi latérale de ce côté, la tête étant opposée à l'entrée du waggon.

Le second cavalier suit le premier en faisant appuyer son cheval à gauche; le troisième appuie le sien contre celui du premier; le quatrième contre celui du second. Le premier et le second cavaliers prennent les chevaux du troisième et du quatrième: ceux-ci, se plaçant dans l'espace laissé vide et maintenant leurs chevaux dans la position pour que l'entrée du waggon demeure libre, saisissent la longe des chevaux suivants et les font entrer dans le waggon.

Il est essentiel d'exécuter ces divers mouvements avec ordre et rapidité, afin de ne pas laisser aux premiers chevaux embarqués le temps de se mettre en travers du waggon. On compte environ cinq minutes pour embarquer les chevaux d'un waggon; un escadron bien exercé s'embarque en moins de demi-heure.

Route. — Les cavaliers placés près des chevaux leur font manger le foin pendant la marche du convoi, les soutiennent par le licol dans les chocs et oscillations du waggon et les rassurent à tous les coups de sifflet de la locomotive. En cas d'accident, ils font un signal extérieur au moyen d'un mouchoir. — A la station qui précède immédiatement le point d'arrivée, le chef de la troupe donne l'ordre de brider,

de ramasser le fourrage qui ne serait pas mangé et d'en former une botte par waggon.

Pendant les haltes, les cavaliers gardes-d'écurie sont relevés.

En temps ordinaire, les chevaux ne sont abreuvés que si la durée du trajet est de moins de 12 heures; dans ce cas même, ils ont besoin de peu d'eau et un sceau de dimension moyenne suffit pour deux chevaux. L'avoine n'est distribuée qu'après le débarquement.

On peut dire, en général, que les chevaux sont dociles pendant le trajet; il se manifeste chez eux plus encore d'étonnement que de frayeur, rassurés qu'ils sont par la présence de leurs cavaliers. — On ne cite que deux accidents sur environ 30,000 chevaux ou mulets transportés ainsi dans les ports du Midi pour l'armée d'Orient, l'un d'un cheval vicieux qui endommagea la paroi d'un waggon; l'autre, d'un cheval qui, par un brusque écart, sauta de côté en dehors du pont volant et tomba entre le quai de débarquement et le waggon.

Débarquement. — Dès que les ponts sont placés, les cavaliers font sortir les chevaux dans l'ordre inverse à celui dans lequel ils sont entrés.

Si la tête des chevaux est opposée au quai de débarquement, on fait sortir les deux premiers en reculant et les autres par un demi-tour. Les chevaux débarqués sont formés sur un ou sur deux rangs, à portée des waggons à selles; trois cavaliers sur quatre vont chercher le harnachement, le quatrième tient les chevaux. Les chefs des waggons à selles désignent les pelotons qui peuvent emporter leurs paquetages les premiers et appellent successivement les autres. Les chevaux étant sellés, la troupe monte à cheval et se rend sur le point désigné pour s'y reformer.

E. R.

(*La suite au prochain numéro.*)

CAMPAGNE DE 1799, EN SUISSE ET EN ALLEMAGNE,

D'APRÈS L'ARCHIDUC CHARLES, LES GÉNÉRAUX MASSÉNA, JOMINI, ETC.

(*Suite.*)

Ce qui contribuait à rendre la position de Masséna et particulièrement celle de Lecourbe des plus périlleuses, c'était la disproportion des forces des deux armées. Les corps de Lecourbe et de Dessolles ne comptaient que 6 demi-brigades formant à peine 10,000 hommes, tandis que l'armée autrichienne du Tyrol et les milices du pays formaient un total de 50,000 combattants.

SYSTÈME DE DÉFENSE ADOPTÉ PAR LES AUTRICHIENS POUR LE TYROL.

Les Autrichiens adoptèrent pour système de défense du Tyrol de garder tous les passages par des postes renforcés par les arquebusiers