

Transport de troupes en chemin de fer

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue Militaire Suisse**

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

Heft 9

PDF erstellt am: **27.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-328122>

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.

dans leurs mouvements ainsi que dans le développement de leurs forces supérieures.

En vue de contrebalancer ces chances défavorables, Jourdan invita Masséna à diriger tous ses efforts sur Feldkirch¹ et choisit pour lui-même la ligne du centre, entre le Danube et le lac de Constance, sur Osterach, direction qui était moins défavorable que les autres.

Les deux généraux ennemis avaient donc choisi la même ligne d'opération, tant il est vrai que les points stratégiques et les lignes d'opération sont irrévocablement tracés par la disposition du terrain.

TRANSPORT DE TROUPES EN CHEMIN DE FER.

Il est bien tard, sans doute, pour donner aux lecteurs de la *Revue militaire* des détails sur le premier essai fait en Suisse de l'emploi du chemin de fer pour le transport d'une troupe et d'un matériel d'artillerie. Cependant, comme ce sujet n'a été traité jusqu'ici dans ce journal qu'en théorie, et comme l'expérience dont nous parlons a été couronnée d'un plein succès, les lignes qui suivent mériteront peut-être encore l'attention de quelques personnes.

Le 4 juillet dernier, l'école de recrues d'artillerie, à l'instruction à Bière depuis le 1^{er} juin précédent, descendit à Morges, sous le commandement de M. le major Fornaro, assisté de MM. les instructeurs Le Royer, capitaine, d'Edlibach et Lucot, lieutenants à l'état-major d'artillerie, et des officiers de troupe. La compagnie était composée de détachements de Vaud, de Neuchâtel et de Genève, et forte de l'effectif fédéral de 175 hommes, avec 104 chevaux, conduisant 4 pièces de canon de 6 liv., 2 obusiers de 12 liv. et 6 caissons. Le fourgon transportait les fourrages, mais ne prit pas le chemin de fer; quant au chariot de batterie, à l'affût de rechange et à la forge de campagne, ils furent laissés à Bière, pour ne point trop allonger le convoi du chemin de fer.

Le trajet de Bière à Morges se fit au milieu d'une pluie assez forte pour qu'on dût songer un instant à renvoyer l'expédition à des temps meilleurs. Heureusement que le ciel s'étant éclairci vers dix heures, chacun reprit courage, et, la batterie ayant été conduite jusqu'auprès de la gare, l'embarquement eut lieu de la manière suivante :

A l'entrée de la gare, l'administration avait fait disposer un plan incliné, soit talus en terre, recouvert de gravier, communiquant directement et de niveau avec le dernier plateau ou truck destiné à recevoir les pièces et les caissons. Ces plateaux étaient au nombre de onze, placés à la file les uns des autres et formant un plancher continu. Les bahuts destinés à recevoir les chevaux étaient placés en avant des trucks.

A mesure qu'une pièce arrivait au pied du talus, ses chevaux étaient dételés et conduits par les soldats du train près des bahuts destinés à les recevoir. Le terrain en pente les amenait à la hauteur du plancher de ce bahut, et les six chevaux de

¹ On a vu comment Masséna avait opéré ensuite de ces ordres.

chaque pièce ou de chaque caisson étaient immédiatement embarqués dans un même wagon et dans l'ordre des attelages. Les soldats du train conducteurs restaient auprès de leurs paires. Les chevaux de selle, avec un certain nombre de soldats du train surnuméraires, étaient embarqués de leur côté. — L'embarquement de tous ces chevaux s'est fait avec une facilité remarquable et sans aucune résistance de leur part; leur inquiétude était néanmoins visible.

Une fois la première pièce dételée, les huit canonniers servants la conduisaient, en faisant le mouvement : « *Pour marcher en avant!* » et, après lui avoir fait gravir le talus décrit plus haut, la poussaient en avant jusqu'à ce qu'elle fût arrivée sur le plateau placé en tête, et immédiatement derrière le dernier wagon de chevaux. Après cette opération, les huit hommes retournaient prendre leur caisson et le plaçaient derrière la pièce. Dès que cela était fait, on commandait : « *Canonniers, montez!* » ce qui s'exécutait comme à la manœuvre. La seconde pièce faisait ensuite les mêmes mouvements, et ainsi de suite jusqu'à ce que toute la batterie se trouvât embarquée. Pour gagner de l'espace, des canonniers surnuméraires garnirent toutes les places disponibles; une pièce avec son caisson portait ainsi douze hommes, c'est-à-dire trois par coffre. — Le timon de chaque voiture reposait sur le corps de la voiture immédiatement précédente, et y était attaché au moyen des cordes qui se trouvent dans le tiroir du caisson. Pendant ce temps, les employés de l'administration fixaient les roues avec des cales qu'ils clouaient sur place.

La garde formant l'avant-garde, les trompettes et les sous-officiers montés étaient placés dans deux voitures de freins, placées l'une en tête, l'autre en queue du train. Un wagon renfermait les officiers. Le convoi tout entier se composait donc comme suit :

Wagon	1
Voitures de freins	2
Plateaux portant les canonniers et le matériel . . .	12
Bahuts renfermant les soldats du train et les chevaux	17
Total . .	<u>32</u>

Le convoi était remorqué par deux locomotives placées en tête.

Il fallut un peu moins de trois quarts d'heure pour embarquer la batterie tout entière; les mouvements se firent sans confusion et sans encombrement; ajoutons que chacun y mettait un entrain qui les facilita sensiblement.

Le trajet de Morges à Lausanne s'effectua en 25 minutes et de la façon la plus heureuse.

Quant au débarquement, il exigea près d'une heure, et cela s'explique parce que, vu la situation de la gare, le déchargement, au lieu de se faire sur deux points en même temps, comme le chargement, ne pouvait se faire que par une seule issue. Malgré ce retard relatif, il y a lieu d'être très satisfait de l'ordre et de la régularité qui ont présidé au débarquement, dont les difficultés sont plus grandes, peut-être, que celles de l'opération inverse.

Nous aurions maintes observations à présenter au sujet de l'essai que nous venons

de décrire ; bornons-nous pour le moment à faire remarquer que, dans un pays de peu d'étendue, comme la Suisse, et par le fait même que nos troupes ne sauraient être appelées à faire des expéditions lointaines, il sera toujours possible, lorsqu'un corps d'artillerie devra user d'un chemin de fer, de faire monter, comme cela s'est fait à Morges, les canonniers sur leurs pièces, au lieu de leur affecter des voitures spéciales, comme cela se fait en France. L'on gagne ainsi du temps et de la place. Quant au système employé, le 4 juillet dernier, pour l'embarquement du matériel, il est d'une simplicité qui ne laisse rien à désirer ; en augmentant quelque peu le nombre des plateaux destinés à supporter les voitures, l'on évite les agencements compliqués en usage dans l'artillerie française ; la pièce reste sur son avant-train, repose sur ses quatre roues, comme sur une route ordinaire. L'augmentation qui en résulte dans la longueur du convoi est amplement compensée par la place que l'on gagne en faisant monter les canonniers sur leurs pièces. En somme, il faut moins de temps et de peine qu'avec le système français, et le résultat est le même, à la condition cependant, nous le répétons, que le trajet à parcourir ne soit pas trop long.

Nous n'avons point à nous étendre sur les événements ultérieurs qui signalèrent la course faite par l'école de recrues. Mais nous dirons en terminant que, si l'essai dont nous venons de parler a réussi, cela provient non-seulement du zèle et de la discipline de la troupe, mais aussi, et en grande partie, des dispositions prises par l'administration du chemin de fer de l'Ouest. L'excellent et vaste matériel de cette Compagnie a parfaitement soutenu une épreuve décisive, et l'emploi en a été habilement dirigé par M. d'Albenas, remplissant les fonctions de chef du trafic et du mouvement.

ÉCOLE CENTRALE.

L'école centrale s'est terminée le 31 août, après avoir été inspectée en détail par M. le colonel Rilliet.

— Mercredi et jeudi, l'école a été visitée par le directeur du département militaire fédéral, M. Frey-Hérosé, et par M. le conseiller fédéral Fornerod, accompagnés du secrétaire du département, M. le lieutenant-colonel Finsterwald.

— Le domestique d'officier, prévenu de vol, a été jugé par le conseil de guerre le 28 août, et condamné à un an de réclusion. La défense a été présentée par M. le capitaine d'état-major Burry.

— La section de l'état-major du génie, composée de M. le lieutenant Mercier et M. le sous-lieutenant Imhof, s'est particulièrement distinguée cette année, sous la direction de M. le major Gautier. L'inspecteur de l'école en a fait les plus grands éloges devant le corps d'officiers ; on cite entr'autres comme des travaux remarquables de ces deux officiers un dessin d'un projet d'attaque d'un front Cormontaigne et le dessin d'un front Noizet.

RÉUNION DE TROUPES A YVERDON.

Le plus grand nombre des officiers de l'état-major étaient déjà arrivés avant le 2 septembre. Les cadres des six bataillons Hermenjat et Paschoud (Vaud), Nickles et Mayer (Berne), Colomb (Neuchâtel) et Schorderet (Fribourg), ainsi que la belle compagnie de guides de Genève, au grand complet, sont arrivés le 3 septembre, les