Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 4 (1859)
Heft: (3): Supplément au No 3 de la Revue Militaire Suisse

Artikel: Travaux des pontoniers au rassemblement du [i.e. de] Luziensteig
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-328825

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: 02.07.2025

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

criptions grecques et latines, c'est là une rare fortune, c'est la fortune qui vous attend, ami lecteur.

Le travail du général Jacquemin n'était pas destiné à la publicité ; le manuscrit est encore pur de tout contact avec l'imprimerie. Mais l'accueil bienveillant fait à ce manuscrit par des membres éminents de l'Institut, par des artistes, des savants et des hommes du monde, enfin la *mention très honorable* de l'Académie semblent avoir déterminé le général Jacquemin à publier ses études sur le harnachement.

Interprète, en cette circonstance, des vœux de la cavalerie française, le *Moniteur de l'Armée* joint sa voix à celles des savants, des lettrés et des artistes.

TRAVAUX DES PONTONIERS AU RASSEMBLEMENT DU LUZIENSTEIG.

La compagnie de pontoniers n° 3 de Berne, capitaine Lutz, est arrivée à Ragatz le 18 septembre et y a été cantonnée. La veille de ce jour l'équipage de ponts, contenu dans les magasins de Zurich, nous était parvenu par le chemin de fer et les sapeurs avaient été occupés à le transporter sur le bord du Rhin, près de la place choisie pour effectuer le passage. L'on se tromperait, toutefois, si ce mot d'équipage laissait sous-entendre que le matériel convoyé par le chemin de fer était régulièrement chargé sur le nombre de haquets prescrit par le règlement ; malheureusement non ; les magasins de Zurich sont, comme tous les autres, en arrière à cet égard, et, pour vingt travées de tablier, ils n'avaient pu nous expédier que 9 haquets, 6 du nouveau modèle et 3 de l'ancien : il en aurait fallu règlementairement 50 à 60 pour un pont de cette longueur. Malheureusement aussi, le matériel se trouvait mélangé d'ancien et de nouveau système, le tout compliquant fort la manœuvre, et prouvant surtout les déplorables difficultés que rencontrent les principaux officiers de l'arme pour compléter les équipages de ponts fédéraux. Les expériences faites à Bâle l'année dernière n'ont décidément pas encore réussi à donner à cette importante branche du service l'impulsion désirable ; espérons qu'un jour la lumière se fera sur ce sujet.

Par bonheur que cette fois la station de Ragatz se trouvait assez près de l'emplacement du pont pour que les matériaux qui devaient servir à sa construction pussent être, sans trop de difficultés, *portés à dos d'homme* jusque sur le bord du fleuve, et qu'aucun pont de grande dimension ne dût être construit ailleurs. Il eût fallu en pareil cas de nombreux secours aux troupes du génie pour pouvoir l'exécuter.

Presque tous les haquets disponibles furent en effet employés le 21 septembre, lors de la première occasion où les pontoniers eurent à jouer un rôle dans les manœuvres. Il s'agissait de forcer le passage de la Landquart, rivière qui avait arrêté la veille au soir les efforts de la division Salis et qui séparait pendant la nuit les deux lignes d'avant-postes. Un peloton de pontoniers fut à cet effet mis à la disposition de la division ennemie et partit de Ragatz avant le jour avec le matériel

nécessaire pour franchir cet obstacle, à quelques cents mètres en amont de l'Oberzollbrücke.

On sait qu'en présence de l'ennemi, une tentative de ce genre est très hasardée et qu'elle exige avant tout un grand mystère. Dans ce cas particulier, diverses circonstances favorisaient éminemment l'opération et lui donnaient une apparence de vraisemblance. Sur la rive gauche de la Landquart le train de pontons trouva un chemin parallèle au lit du torrent et bordé de taillis épais, ensorte que les haquets purent être amenés, dételés et déchargés sans être vus de l'autre bord. Aucune sentinelle sur la rive droite ne se trouva placée de manière à découvrir les travailleurs, lorsque les pontoniers commencèrent la culée du pont et mirent à l'eau le ponton qui devait leur servir à dresser leurs chevalets et à supporter ensuite la dernière travée. Leur manœuvre s'exécuta en entier sans donner l'éveil à l'adversaire, ensorte que le passage de la division put s'effectuer sans coup férir, et la fusillade ne commença que lorsque les troupes de la division Salis, ayant franchi le torrent, eurent découvert quelqu'un des avant-postes de la division fédérale.

Le pont qui leur avait servi de moyen de passage consistait en 6 travées, de 22 pieds chacune, donnant une longueur totale de 130 pieds. Les supports consistaient en quatre chevalets Birago, placés dans le lit pierreux et encaissé de la Landquart avec un ou deux pieds d'eau, et en un ponton placé près de la rive droite où l'on atteignait 3 à 4 pieds de profondeur.

Aussitôt les troupes passées, les pontoniers replièrent leur pont et rechargèrent leurs haquets : il s'agissait en effet de rallier promptement le second peloton de la compagnie, resté près de Ragatz, et de construire en commun, pour la division fédérale cette fois, un pont sur le Rhin qui devait être franchi le soir même par une partie de son effectif. Quelque considérable que fût leur tâche, les pontoniers ne s'en acquittèrent pas moins avec un zèle et une dextérité méritant de vrais éloges. Dès avant 4 heures le pont sur le Rhin était terminé et l'avis expédié au colonel que la communication était établie entre les deux rives du fleuve. Il faut dire toutefois que les pontoniers furent vaillamment secondés dans ce travail par une partie de la compagnie de sapeurs zuricois, et que pendant les derniers jours de la semaine précédente la compagnie tessinoise avait également contribué aux préparatifs du passage, en rendant viable la partie non inondée du lit du Rhin.

Dans cette portion de son parcours, le Rhin, comme on sait, est un torrent, non encore réglé par aucun lac, dont l'ampleur et la direction varient constamment avec les circonstances atmosphériques. Dans les temps très pluvieux, il acquiert une grosseur et une rapidité qui le rendent impropre à toute navigation, et qu'aucun batelier ne se hasarderait à affronter. De belles digues ont été construites dans les temps modernes pour le contenir ; mais elles laissent encore un champ libre suffisamment vaste à ses crues, qui viennent parfois, et très subitement, remuer profondément le sol sur lequel roulent ses flots rapides et qui en changent constamment la forme. L'emplacement choisi pour les opérations militaires était situé à 100 mètres environ en aval du beau pont couvert, qui sert au chemin de fer de Ror-

schach à Coire. Dans cet endroit le lit du fleuve peut atteindre une largeur de plus de 1000 pieds pendant les hautes eaux. Lorsqu'elles se retirent, une vaste étendue reste à sec, en partie couverte de gros gravier, en partie de sable et de vase. Sur la rive droite cet espace est bordé par le ruisseau de Mayenfeld, qui, non loin de son confluent, a une trentaine de pieds de largeur et quatre à cinq pieds de profondeur. La principale masse d'eau du fleuve coule près de la rive gauche, parfois en une seule nappe, parfois en plusieurs bras, d'inégale force. Au moment d'y établir notre pont elle était unique et de profil à peu près régulier. Sa largeur était de 360 pieds, sa profondeur maxima d'environ 8 pieds, et sa rapidité de 7 à 8 pieds par seconde. La berge de la rive gauche était suffisamment élevée pour pouvoir établir la culée au bord même du fleuve; sur la rive droite au contraire le banc de gravier se raccordait avec le lit du fleuve sous une pente insensible, et nous obligea à construire une rampe d'arrivée d'une certaine longueur, avec des matériaux de divers genres, pour aboutir jusqu'au tablier du pont.

Décrivons maintenant la communication établie par le génie pour franchir l'obstacle entier en partant de la rive gauche. De la digue, qui borne le lit du fleuve de ce côté, une chaussée coudée conduisait au bord de l'eau, où était fixée la culée du grand pont. Les cinq premières travées étaient supportées par les chevalets Birago amenés de Zurich et dont 4 avaient servi le matin même sur la Landquart. Venaient ensuite les 5 pontons doubles, nouveau modèle, portant comme les chevalets des travées de 22 pieds. Après eux se placèrent quatre pontons, ancien modèle, ne portant que des travées de 18 pieds et suivis par des supports construits avec des matériaux de circonstance. Deux de ces supports, un chevalet belge et un chevalet de maçon furent encore placés dans l'eau, les autres reposaient sur le sec et formaient la rampe d'arrivée dont nous avons parlé plus haut. Les supports étaient d'abord des chevalets de maçon très bas, puis de gros troncs de sapin étendus sur le sol. En somme le tablier du grand pont atteignait une longueur de 420 pieds.

On traversait le grand banc de gravier, d'abord en suivant une chaussée, arrangée par les sapeurs, puis en passant sur un pont bas, du même genre que la rampe d'arrivée tout à l'heure décrite, mais entièrement construite en matériaux de circonstance et destinée à franchir une partie vaseuse du lit du fleuve. Venait enfin une nouvelle chaussée aboutissant au petit pont de deux travées, jeté sur le ruisseau de Mayenfeld et terminant la communication militaire sur la rive droite.

C'est en sens inverse de celui où nous venons de la décrire, que les troupes de la division fédérale commencèrent à la traverser dans la soirée du mardi 21 septembre, après l'épreuve ordinaire faite par les pontoniers qui franchirent le pont, les rangs doublés et les files serrées. L'artillerie de 12 liv. entr'autres, envoyée au bivouac sous Ragatz, passa le pont sans l'altérer le moins du monde, et fut suivie d'un détachement d'infanterie. Un seul accroc se présenta quelques moments plus tard, mais servit à montrer mieux encore l'adresse de nos pontoniers. Un char de paille mal dirigé par son conducteur vint heurter la tête d'un pied de chevalet Birago et la brisa net. Sans produire d'arrêt dans la circulation, ce pied fut enlevé et

remplacé, et la communication resta ouverte toute la nuit. Le lendemain matin toute la division fédérale la traversa pour aller à la rencontre de la division ennemie, qui avait franchi le Tardisbrücke. La résistance se fit surtout, comme on sait, sur la belle position en avant de Ragatz, sur la rive droite de la Tamina. Désirant multiplier ses moyens de retraite au-delà de ce torrent, le commandant en chef donna l'ordre d'y jeter un pont, non loin de son embouchure dans le Rhin. Deux travées suffirent pour cela, et elles étaient posées sur un ponton-support placé au milieu du courant, au moment même où deux officiers du génie, envoyés en reconnaissance pour choisir le meilleur emplacement de pont, revenaient faire leur rapport au commandant de l'arme et lui indiquer comme préférable le lieu même où ils trouvaient la communication établie.

Cette célérité, l'activité manifestée la veille par la troupe et en général sa bonne volonté et son zèle rendus plus intenses par le sentiment de travailler sous les regards de plusieurs notabilités de notre armée, particulièrement sous ceux de MM. le colonel Aubert, inspecteur du génie, et lieutenant-colonel Wolff de la même arme, venus en visiteurs au rassemblement, tous ces éléments, accrus par la bienveillance du commandant en chef, ont valu à notre troupe une brillante récompense. Dans un ordre du jour final, le colonel Bontems a bien voulu lui accorder ses précieux éloges, éloges qui complètent et embellissent l'excellent souvenir qu'officiers et soldats ont emporté de l'intéressant service accompli sous ses ordres.

Le 23 septembre les deux ponts furent rompus; d'autres projets existaient pour le jour suivant, mais la pluie qui commença à tomber abondamment pendant la nuit vint y mettre son holà. Le 24, de bonne heure, l'ordre fut expédié de rétablir le pont sur le Rhin pour servir au passage de la division fédérale retournant dans ses quartiers du camp. En moins d'une heure, la communication fut ouverte, toutes les troupes la passèrent, et dans l'après-midi elle fut de nouveau rompue, le matériel de pont arrangé sur la rive gauche du Rhin pour, le lendemain, être chargé sur les chariots du chemin de fer.

Le lundi 27, la compagnie de pontoniers rentrait à Berne après avoir franchi dans la journée la distance de Ragatz à la ville fédérale. **

ADOPTION DU FUSIL PRÉLAT-BURNAND.

Dans sa séance du 21 janvier, le Conseil national a adopté les résolutions suivantes concernant l'introduction de fusils rayés pour l'infanterie :

1° Les fusils à l'ordonnance actuelle seront transformés d'après le système Prélat-Burnand et cela en nombre suffisant pour pouvoir donner des fusils perfectionnés à tous les hommes de l'élite et de la réserve fédérale qui actuellement sont armés de fusils. Cependant cette mesure ne s'étend pas aux compagnies qui doivent être pourvues du fusil de chasseur;

2° Les frais de transformation d'après le nouveau système, ceux de transport à l'atelier où se fera l'opération et le retour, *ainsi que ceux de transformation des munitions*, seront supportés par la Confédération. Cependant les cantons devront sup-