

Mémoire sur la réorganisation du train de parc

Autor(en): **Herzog, H.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue Militaire Suisse**

Band (Jahr): **10 (1865)**

Heft (4): **Revue des armes spéciales : supplément mensuel de la Revue Militaire Suisse**

PDF erstellt am: **27.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-330527>

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 DES ARMES SPÉCIALES

SUPPLÉMENT MENSUEL

DE LA

REVUE MILITAIRE SUISSE

Lausanne, le 15 Février 1865.

Supplément au n° 4 de la Revue.

SOMMAIRE. — Mémoire sur la réorganisation du train de parc. — Du système actuel de selle de la cavalerie suisse. — Mémoire sur un nouveau mode de chargement des pièces d'artillerie. — Service d'instruction des aspirants et officiers du génie. — Démissions de l'état-major fédéral. — Avis.

MÉMOIRE SUR LA RÉORGANISATION DU TRAIN DE PARC.

Au département militaire fédéral. — Tit.

La question de la nécessité de la réorganisation de notre train de parc est d'une évidence telle qu'elle ne peut guère être discutée.

L'organisation du train de parc, telle qu'elle existe encore aujourd'hui à teneur de la loi de 1850, était un pis-aller dont il fallait se contenter alors, comme toute l'organisation de l'armée était à refaire.

Cette organisation, ainsi qu'elle est actuellement prescrite, n'existe dans aucune autre armée, et pour nous elle a l'inconvénient qu'en cas d'une mise sur pied considérable ses mauvais côtés se feront surtout sentir.

Le train de parc se compose à teneur de l'organisation de 1851 :

1^o Du train de parc *en ligne* pour la conduite des caissons de munition attachés aux bataillons d'infanterie, aux compagnies de carabiniers et de sapeurs, et pour la conduite des chariots de sapeurs, au nombre de :

386 appointés et soldats du train ;

604 chevaux de trait

pour l'élite et la réserve.

2^o Du train de parc pour les *parcs de réserve des divisions* au nombre de :

30 officiers ;

15 vétérinaires ;

138 sous-sous-officiers et trompettes à cheval ;

1007 appointés et soldats du train ;

12 maréchaux et selliers.

Total : 1202 hommes et .

45 chevaux d'officiers à fournir par eux ;
108 chevaux de selle pour sous-officiers et soldats montés, à
fournir par les cantons ;
1292 chevaux de trait ;

Total : 1400 chevaux pour l'élite et la réserve.

La troupe et les chevaux attachés au train de parc en ligne sont répartis aux corps dont ils conduisent les munitions et le matériel.

Le train de parc pour les parcs de réserve des divisions manque de toute organisation régulière, et la troupe y est, suivant les circonstances, formée en détachements qui sont alors composés d'hommes qui ne se connaissent pas entr'eux et que les officiers ne connaissent pas, de manière que cet esprit de corps, qui est si utile pour arriver à de bons résultats, ne peut exister. Les officiers, les sous-officiers et soldats sont isolés dans leurs cantons respectifs, et personne ne s'occupe d'eux qu'au moment où, par ordre supérieur, ils sont commandés tout à coup pour quelque service ; alors ils trouvent des officiers et soldats de différents cantons, auxquels ils sont réunis sans les connaître et sans les avoir jamais vus.

On comprend que dans des conditions pareilles il ne peut être que difficilement question d'un service bien réglé comme dans d'autres corps, d'autant plus que les éléments que l'on choisit pour cette arme sont défectueux, soit dans le recrutement qu'opèrent les cantons, soit dans les avancements qui ont lieu dans l'arme. En effet, au lieu de recruter les hommes du train parmi des individus intelligents et en qui on peut avoir confiance, on croit malheureusement trop souvent que tout est bon pour cette arme, idée bien fautive et préjudiciable au service, surtout pour ce qui concerne les soldats du train en ligne, qui devraient au contraire réunir les meilleures conditions.

Ces derniers peuvent souvent se trouver en campagne dans des positions très critiques, avec leur caisson de munitions, abandonnés à eux-mêmes, sans ordres ni surveillance supérieure, position où il leur est indispensable d'avoir de l'honneur à cœur pour se tirer d'affaire, pour éviter, par exemple, par tous les moyens possibles, que tout l'approvisionnement de munitions d'un corps ne soit perdu ou ne tombe au pouvoir de l'ennemi.

Il en est de même pour les soldats attachés aux parcs de réserve qui, par exemple, peuvent être chargés de chercher des caissons de munitions aux arsenaux pour approvisionner les parcs, ou de conduire des caissons depuis les parcs en ligne. Dans ce cas, un capital considérable en munitions, chevaux et matériel leur est confié.

Il est donc inutile de prouver ultérieurement que le recrutement

des soldats du train de parc des deux espèces doit s'opérer parmi des hommes intelligents, courageux et auxquels on puisse se fier.

Afin d'arriver à ce résultat, il serait peut-être bon d'élever la solde du train, solde qui devrait être plus en rapport avec ce service important et pénible ; de leur donner un meilleur armement, plus avantageux, qui rehausse cet important soldat aux yeux de ses camarades d'autres armes et vis-à-vis du public ; d'augmenter le nombre des appointés, de faciliter et hâter par là l'avancement. Le résultat immédiat serait que les recrues qui sont à préférer pour le train, comme des fils de campagnards aisés par exemple, entreraient plus volontiers dans cette arme qu'ils méprisent actuellement. Pour ce qui concerne l'avancement, il était impossible, avec l'organisation actuelle, qu'il eût lieu toujours d'une manière équitable, parce que l'on ne connaissait pas assez les hommes ; ces choix avaient lieu souvent au hasard ou d'après les données des listes de conduite des cours de répétition.

Il est notoirement impossible que les officiers ou le commandant d'un cours de répétition, avec la courte durée de ceux-ci, puissent faire une appréciation juste d'hommes qu'ils n'ont jamais vus, et il arriva par là souvent que des hommes furent portés pour l'avancement sans y avoir aucun titre.

Deux choses sont de toute nécessité pour parer à ces inconvénients :

1° Un meilleur choix dans les hommes destinés au service du train et une instruction plus soignée aux hommes désignés pour le service en ligne.

2° L'organisation en compagnies des hommes du train destinés au service des parcs.

La première instruction des deux classes aurait lieu en commun et ce n'est qu'après celles-ci que le commandant de l'école désignerait les hommes pour le service en ligne. Ceux-ci seraient séparés, une fois pour toutes, dans les cantons qui fournissent des deux espèces, de ceux affectés aux parcs, et feraient partie des corps auxquels ils sont attachés. Leur instruction de répétition aurait lieu dans des cours spéciaux dans lesquels le service qui les attend en ligne leur serait enseigné.

Ceci étant plutôt une affaire d'exécution qu'une affaire d'organisation, il n'y aurait plus rien à changer pour les hommes destinés au service en ligne.

Passons à la deuxième classe :

Elle se compose actuellement de 18 détachements cantonaux plus ou moins grands. Certains cantons ont des détachements composés d'élite et de réserve, d'autres ne fournissent que de la réserve. Ces

détachements devraient être formés en 14 compagnies ; chacun des parcs ci-après recevrait nécessairement une compagnie :

En cas de mise sur pied, les hommes de l'élite des compagnies seront les premiers appelés à marcher ; les hommes de la réserve ne seront levés que lorsque les troupes de la réserve devront aussi entrer en ligne ou suivant les besoins.

Pour 9 parcs divisionnaires, pour les neuf divisions d'armée.

Pour 3 parcs d'artillerie de réserve à 2 ou 3 brigades d'artillerie de réserve.

Pour 2 trains de pontons.

On formerait donc ainsi :

9 compagnies pour le service dans les parcs divisionnaires, savoir :

6 à 103 hommes,	618
3 à 105 »	315

933 hommes.

3 pour le service dans les parcs d'artillerie de réserve, savoir :

2 à 87 hommes,	174
1 à 109 »	109

283

2 pour l'attelage des trains de pontons, à 96

192

Total, 1408 hommes.

Il s'agira nécessairement de composer les compagnies, autant que faire se pourra, d'un même canton, ou tout au moins d'éléments homogènes au point de vue de la langue et du caractère national.

Cette organisation est la seule qui puisse avoir lieu, puisque les compagnies sont formées d'élite et de réserve, ou seulement de réserve.

En cas de mise sur pied, les hommes de l'élite des compagnies seront les premiers appelés à marcher ; les hommes de la réserve ne seront levés que lorsque les troupes de la réserve devront aussi entrer en ligne, ou suivant les besoins.

Dans les cours de répétition, le train de parc sera appelé par compagnie, pour les premiers jours les hommes de l'élite seulement, et ceux de la réserve seulement pour la seconde moitié du cours.

De cette manière les officiers et la troupe apprendront à se connaître et l'on verra naître un esprit de corps comme dans les autres armes.

Le service marchera plus facilement et mieux, parce que officiers, sous-officiers et soldats s'habitueront à servir ensemble.

En outre, les officiers et les sous-officiers auront l'occasion de se familiariser avec la comptabilité et avec d'autres branches du service qui actuellement leur sont souvent étrangères.

L'avancement aura lieu par compagnie sur la proposition du commandant du cours et des officiers de compagnie, en ayant égard aux différents cantons qui forment la compagnie.

Comme l'échelle actuelle du contingent à fournir par les cantons pour le train et les attelages ne serait pas suffisante pour la formation des 14 compagnies, en ce que l'échelle du contingent en hommes ne comporte que 1202 hommes et 1400 chevaux, tandis que les besoins exigent, d'après le présent calcul, 1408 hommes et 2140 chevaux, les détachements des hommes du train à fournir par les cantons devraient être augmentés et les chevaux manquants fournis par la Confédération, attendu qu'il n'est guère possible de charger davantage les cantons sous ce rapport.

Nous estimons que les cantons s'y soumettraient volontiers, car ainsi il y a pour eux économie en frais d'armement et d'instruction, puisqu'il faut admettre qu'on devra réduire d'autant d'hommes le contingent qu'ils ont à fournir.

La Confédération devrait se résoudre à fournir les chevaux, si elle ne veut se trouver dans le même embarras qu'en 1847, où les trains de pontons devaient être en partie trainés par des vaches et des bœufs.

La composition de la compagnie serait la suivante :

Hommes : 2 officiers (3 aux trains de pontons).

1 vétérinaire.

2 maréchaux-des-logis.

6 brigadiers.

11 à 15 appointés.

2 trompettes.

2 maréchaux.

1 sellier.

1 frater.

58 à 76 soldats du train.

Chevaux : 10 chevaux de selle.

120 à 152 chevaux de trait, sans compter ceux des officiers qui doivent les fournir eux-mêmes.

Le nombre des conducteurs est calculé de manière qu'il reste encore quelques surnuméraires pour soigner les chevaux des officiers et comme remplaçants des hommes hors de service ou de cuisine.

L'un des maréchaux-des-logis remplirait les fonctions de sergent-major et de fourrier.

Pour les officiers de train de pontons, 3 officiers ne nous parais-

sent pas de trop, attendu que dans ce service, notamment en face de l'ennemi, une plus grande surveillance est nécessaire que dans les divisions de parc de réserve.

Quelques officiers et vétérinaires surnuméraires trouveraient leur place dans le dépôt de remonte des attelages.

De deux tabelles annexes et contenant :

1° Des détails plus précis sur le calcul des besoins en hommes et en chevaux ;

2° *a, b, c.* La composition des compagnies par cantons, calcul des hommes et des chevaux manquant ;

3° Le résumé des deux tabelles précédentes ;

il résulte que pour arriver à la complète organisation des 14 compagnies du train de parc projetées, les cantons devraient fournir en plus 222 hommes et la Confédération 738 chevaux, soit 35 chevaux de selle et 703 chevaux de trait.

D'un autre côté, les cantons auraient comme surnuméraires :

3 officiers.

3 vétérinaires.

1 maréchal-des-logis.

1 trompette.

8 soldats du train.

Plusieurs cantons auraient en outre à fournir, quoique avec le même nombre d'hommes, des individus de grades différents de ceux qu'ils étaient appelés à fournir avec l'organisation actuelle.

Agréez, etc.

Aarau, le 21 novembre 1864.

(Signé)

H. HERZOG,

colonel inspecteur d'artillerie.

DU SYSTÈME ACTUEL DE SELLE DE LA CAVALERIE SUISSE.

La selle hongroise, qui jusqu'en 1859 fut la selle d'ordonnance de la cavalerie suisse, avait subi tant de remaniements et de changements qu'elle n'avait plus guère, à ce moment, conservé de son origine que le nom.

Source de beaucoup de plaintes chez les officiers et les soldats, elle fut le point de départ d'une série de propositions et de modèles nouveaux.

En 1859, le département militaire, sur le préavis du colonel de la cavalerie, ordonna un essai pratique de différentes selles-modèles