

Les manœuvres des pontonniers en 1864

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue Militaire Suisse**

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

Heft (10): **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-330553>

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 Mai 1865.

Supplément au n° 10 de la Revue.

SOMMAIRE. — Les manœuvres des pontonniers en 1864. — Méthode de dressage du cheval de troupe. — De l'école de batterie et de brigade. — Aide-mémoire portatif de campagne à l'usage des officiers d'artillerie (*suite*). — Règlement concernant les matières à exiger des sous-officiers d'artillerie pour être promus officiers.

LES MANŒUVRES DES PONTONNIERS EN 1864.

L'arme des pontonniers est assurément celle de notre armée qui est la moins connue en Suisse. Le petit nombre de troupes qui la composent, l'étendue limitée du territoire où ces troupes peuvent s'exercer, enfin la rareté des occasions où elles se trouvent réunies à d'autres armes, sont autant de causes qui empêchent les manœuvres fort intéressantes exécutées chaque année par les compagnies de pontonniers de profiter à d'autres officiers qu'à ceux du génie commandés pour les écoles et cours de répétition de cette arme.

C'est pour cette raison que M. le lieutenant-colonel Schumacher a cherché, dans la relation suivante sur les manœuvres de l'année dernière, d'une part, à rafraîchir dans la mémoire des camarades de l'arme du génie le souvenir de ce qu'ils ont vu et appris, d'autre part à offrir par ce moyen aux officiers des autres armes, désireux de s'instruire, quelque dédommagement au regret qu'ils peuvent éprouver de n'avoir que rarement ou même jamais l'occasion d'assister à des exercices de pontonniers.

Les écoles de recrues et les cours de répétition des pontonniers ont lieu régulièrement toutes les années à Brugg, pendant les mois d'avril, mai et juin.

Cette place d'armes possède un bon approvisionnement de matériel de ponts militaires, système Birago. La caserne, dont l'état d'entre-

tien est exemplaire, offre maintenant, à la suite d'arrangements récents, l'espace nécessaire pour loger 250 hommes.

La place d'exercice sur l'Aar, pourvue d'un emplacement pour le parc nouvellement construit, présente tous les avantages désirables pour les divers éléments de l'instruction.

Enfin, dans cette localité, la troupe est bien vue et bien traitée, et jusqu'ici rien n'est venu troubler le bon accord entre elle et les obligés habitants de Brugg.

Cette petite ville est pour ainsi dire le centre du territoire le mieux approprié aux exercices des pontonniers. Depuis cet endroit on peut, sans trop de frais, aller exécuter des manœuvres de quelque importance en profitant des trois modes de transport, l'eau, les routes et les chemins de fer, dont jouit cette contrée, circonstance d'un précieux avantage dans tel cas donné.

Dans ces dernières années les recrues, ainsi que les six compagnies de pontonniers, de l'élite et de la réserve, ont tiré parti de cet avantage de bien des manières différentes. En effet, chaque année et à chaque service, l'on entreprend toute espèce de constructions de ponts, aussi nombreuses qu'instructives, sur tous les points des cours d'eau voisins (l'Aar, la Reuss et la Limmat) qui peuvent présenter une importance militaire ou offrir, au point de vue technique, quelque chance d'exécution. Il nous suffira de rappeler ici les grands ponts construits ces dernières années à Bötstein, Döttingen, Klingnau, Gippingen et Waldshut, travaux dont plusieurs ont exigé les plus grands efforts et l'emploi de toutes les ressources disponibles en fait de bras et de matériel. Il n'en est pas un qui n'ait fourni d'utiles expériences à ceux qui les ont exécutés.

En 1864 il y eut plusieurs excursions semblables et nous allons dans les lignes qui suivent faire le récit de celles qui terminèrent le cours de répétition des deux compagnies de pontonniers d'Argovie, n^{os} 2 et 6.

Afin d'être plus clairs, nous ferons précéder cette relation de quelques détails sur la composition et la répartition de notre matériel de pont, ainsi que de la troupe.

Pour exprimer la force d'un équipage et pour répartir tout le matériel existant on se sert chez nous de *l'unité de pont*. On entend par là le matériel que portent trois chariots ou *haquets* et qui est nécessaire pour faire 2 travées ou 44 pieds de pont. Deux haquets renferment le tablier — savoir les poutrelles et les madriers — et se nomment *haquets à poutrelles*; le troisième est le *haquet à chevalets*, qui renferme les supports fixes, savoir les chevalets et les culées ou corps-morts. Chaque haquet porte, en outre, une partie de ponton,

des cordages et l'attirail de navigation. Pour les ponts d'une certaine importance on transporte avec l'équipage un *chariot d'outils* et une *forge de campagne* renfermant les instruments et approvisionnements nécessaires pour la réparation du matériel et la confection de pièces de rechange avec des bois trouvés sur place. La forge de campagne est, en outre, chargée de 6 ancres supplémentaires et de la nacelle de sauvetage.

Cette divisibilité du matériel de pont en unités élémentaires offre le grand avantage de pouvoir proportionner la force de chaque train aux besoins du moment et de pouvoir s'arranger de manière à ne pas occasionner de transports inutiles.

Quant au service des ponts militaires, le règlement fixe à 3 officiers, 8 sous-officiers et 74 soldats l'effectif normal d'une division de pontonniers, laquelle se répartit en 8 sections de forces différentes selon les diverses fonctions que réclame la construction d'un pont. Cette répartition normale peut naturellement subir des modifications lors d'une construction anormale, telle que le serait par exemple celle d'un pont d'une longueur exceptionnelle; dans ce cas il serait indispensable de doubler plusieurs sections.

Si l'on compare l'effectif normal indiqué ci-dessus avec l'effectif actuel de nos compagnies de pontonniers de l'élite et de la réserve, l'on voit que les premières sont trop fortes et les dernières trop faibles. Ces effectifs ne se basent donc point sur l'emploi spécial de cette arme, et n'ont évidemment de raison d'être qu'au point de vue administratif.

Malgré cela, il a été décidé, dans le temps, par la majorité de la commission du génie, de proposer pour chacune de nos compagnies de pontonniers la création d'un équipage de 10 unités de pont, correspondant à une longueur de 440 pieds, et de munir chaque équipage d'un chariot d'outils et d'une forge de campagne. Ces acquisitions ordonnées sur ces bases nous ont procuré trois équipages complets exécutés de la manière la plus satisfaisante.

Il est assez difficile de résoudre la question de savoir combien il faut de matériel de pont *transportable* pour les besoins de l'armée suisse. Cette question, de laquelle dépend naturellement l'effectif des troupes, est subordonnée à bien des considérations. Il ne faut entr'autres pas perdre de vue que le système Birago est disposé de manière à se combiner avec du matériel de circonstance, ce à quoi l'on exerce aussi nos pontonniers. Il faut ensuite tenir compte du fait que tous les ponts situés en arrière, sur la ligne d'opération, et qui doivent être maintenus pendant un certain temps, peuvent être établis en matériaux de circonstance, que l'on trouve partout en abondance et assez promptement.

Il se pourrait que l'on manquât de supports flottants, lacune qui ne laisserait pas que d'être fort sensible. Il serait donc désirable et nécessaire de voir notre matériel s'accroître d'un certain approvisionnement de pontons avec leur attirail, mais sans haquets. Ces acquisitions fourniraient un matériel suffisant pour toutes les éventualités et que l'on tiendrait en réserve à proximité du lieu probable de son emploi. Pour l'attelage des équipages de pont l'on n'a pu jusqu'ici avoir recours en Suisse qu'à des chevaux de réquisition, voir même quelquefois à des bœufs et à des vaches ! On peut à la rigueur prendre son parti d'un semblable mode de transport, lors d'un rassemblement de troupes ou dans d'autres occasions semblables, où le défaut de mobilité du train ne peut avoir de conséquences fâcheuses ; mais en temps de guerre les retards peuvent avoir, on le sait, des suites incalculables.

Nous avons appris qu'à l'occasion de la dernière répartition de l'armée il a été question de donner aux équipages de pont des soldats et des chevaux du train, de manière que si cette mesure vient à être adoptée nous serons à même de satisfaire à cet égard à toutes les exigences de la guerre moderne.

Les transports par eau s'effectuent, soit au moyen d'un *bateau de transport* à trois parties, soit à l'aide d'un *train de bateaux*. Le premier est formé du matériel d'une unité, le second en comprend deux, mais sans les haquets. Il va sans dire que ce mode de transport ne s'emploie pas lorsque l'ennemi occupe l'autre rive ; mais dans la plupart des autres cas il offre des avantages incontestables, ainsi pour les exercices en temps de paix, où il s'agit surtout d'éviter les fortes dépenses qu'entraîne le transport par terre d'un nombreux équipage ; les transports par eau, qui ne coûtent rien, sont par contre facilement autorisés.

Passons maintenant de ces digressions aux excursions faites depuis Brugg, et mentionnées déjà plus haut. Ces manœuvres eurent lieu sur la Reuss les 21, 22 et 23 juin, depuis Bremgarten en aval jusqu'à l'embouchure de cette rivière dans l'Aar. Sur ce parcours d'environ 5 lieues, *Bremgarten*, *Mellingen* et *Fahrwindisch* avaient été choisis comme principaux points de passage de détachements de troupes chargés de traverser de la rive gauche à la rive droite, supposée inoccupée par l'ennemi. On avait aussi supposé insuffisants ou détruits par l'ennemi en retraite les ponts permanents de ces diverses localités.

Les dispositions de détail relatives au temps et au lieu d'exécution de ce plan furent arrêtées chaque fois par les ordres du jour. Nous allons les résumer ici :

21 juin. Construction d'un pont près de Bremgarten, pour 5 heures du soir; après en avoir fait usage : repliement de ce pont sur la rive droite et bivouac sur cette rive.

22 juin. A midi, passage d'un bataillon et de deux compagnies de carabiniers en amont de Mellingen, à l'aide d'un pont volant de moyenne grandeur; de plus, avant 4 heures de l'après-midi, construction d'un pont en aval de Mellingen. Le soir, repliement du pont sur la rive droite et bivouac sur cette rive.

23 juin. Tenir prêt pour midi, près de Fahrwindisch, un grand pont volant destiné au passage de : un bataillon, une compagnie de carabiniers, quatre pièces attelées et une compagnie de dragons. Après cela repliement du pont, chargement du matériel sur les haquets et retour à Brugg.

Une reconnaissance faite sur le parcours susmentionné avait constaté qu'en fait de matériel de circonstance l'on n'y trouverait point de bateaux de commerce, mais qu'en revanche on pourrait facilement s'y procurer des bois pour poutrelles et madriers.

L'on avait reconnu, en outre, que sur tous les points choisis pour cela la Reuss pouvait être franchie aisément à l'aide de 7 unités de pont; enfin qu'à partir de Bremgarten, en aval, le transport par eau, avec le secours de bons bateliers de *rivière*, s'effectuerait sans danger, malgré plusieurs passages difficiles.

Par ce moyen l'on réalisait une notable économie sur les frais de transport, sans porter le moindre préjudice aux manœuvres, et l'on évitait de dépasser les allocations du budget, chose, dit-on, assez rare et difficile.

L'équipage, composé de 21 haquets et d'une forge de campagne, partit donc de Brugg le 21 juin dès l'aube, à l'aide d'un bon attelage de chevaux de réquisition. Au bout de 4 heures et demie de marche l'on atteignit Bremgarten, après avoir passé par Mülligen, Birrhard, Mellingen et Göslikon.

(A suivre.)

MÉTHODE DE DRESSAGE DU CHEVAL DE TROUPE (*)

Dans un article publié en 1863 dans la *Revue militaire*, nous avons mentionné une nouvelle méthode d'équitation, mise en usage, avec succès, dans la division de cavalerie de Lyon, par M. Bonnie, capitaine au deuxième lanciers.

(*) Ministère de la guerre, méthode de dressage du cheval de troupe. — Paris 1864. Librairie militaire de J. Dumaine.