

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Band: 17 (1872)
Heft: (1): Revue des armes spéciales : supplément mensuel de la Revue Militaire Suisse

Artikel: Quelques mots sur les chemins de fer pendant la guerre 1870-71
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-333024>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 15.10.2024

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

Le secrétaire lit un travail de la Direction de la *Revue* exposant les résultats obtenus pendant la dernière guerre par les compagnies d'ouvriers formées dans le but de rétablir les voies ferrées détruites par les Français ou même, ainsi que le cas s'est présenté aux environs de Metz, en établir de nouvelles.

Enfin M. le colonel Burnand appelle l'attention de la Société sur la question de savoir s'il ne serait pas utile d'avoir dans chaque commune un local mis à part où les soldats pourraient déposer leurs armes et où un préposé à cet effet serait, moyennant une faible rétribution, chargé de la garde et de l'entretien des fusils.

Il a été donné connaissance à la Société du mémoire rédigé par les officiers argoviens sur les nouvelles voitures de guerre proposées à une précédente séance de la Société et dont le projet leur avait été envoyé.

Avant de lever la séance, les officiers présents se sont occupés de la question des cours à donner pendant l'hiver aux officiers et sous-officiers du Canton qui en feraient la demande. Il a alloué un crédit à cet effet au comité, et un autre à la commission de la bibliothèque pour des achats d'ouvrages sur la guerre de 1870-71.

Le Comité avait adressé aux officiers d'état-major du génie et de l'artillerie de la Suisse romande une invitation pour assister à la réunion; malheureusement il n'y en a qu'un petit nombre qui ont pu répondre à l'appel, parmi lesquels nous citerons MM. les colonels Gautier et de Saussure et le major Sarasin de Genève.

A 4 1/2 heures un dîner fort animé succédait aux travaux sérieux de la matinée.



QUELQUES MOTS SUR LES CHEMINS DE FER PENDANT LA GUERRE 1870-71.

Plus la guerre s'est prolongée, plus les chemins de fer ont gagné en importance, car c'est eux seuls qui ont permis à l'armée allemande d'allonger ses lignes d'opération tout en conservant des effectifs très-considérables.

Il est intéressant de jeter un coup d'œil sur l'organisation générale du service des chemins de fer en temps de guerre chez les deux parties belligérantes, et de passer en revue les travaux principaux qu'a exigés l'exploitation des chemins de fer sur le théâtre même de la guerre.

Il serait facile dans le courant de ce travail de faire ressortir maintes lacunes de notre organisation militaire, mais nous préférons laisser ce soin à des hommes plus éloquents et nous contenter comme conclusion générale : que cette étude, comme toutes celles qu'on pourrait faire sur la guerre de 1870, prouve une fois de plus qu'on ne peut espérer de succès dans une guerre, que lorsque toutes les branches de service, sans exception, ont été longuement étudiées et préparées en temps de paix.

En France, le service des chemins de fer ne fut pas centralisé et resta entre les mains des puissantes compagnies qui se partagent le réseau français. Ce fut un grave inconvénient, car quoique toutes les

compagnies montrassent dès l'abord, beaucoup de zèle et de bonne volonté, l'absence de tout pouvoir central bien défini se fit sentir en maintes occasions et empêcha d'utiliser les chemins de fer autant qu'on l'aurait pu.

Afin de ne pas diminuer ses recettes, chaque compagnie chercha naturellement à faire passer les trains militaires en interrompant le moins possible le service ordinaire ; il en résulta souvent que ni l'armée ni le public ne furent bien servis, et que le personnel et le matériel de certaines compagnies furent surchargés outre mesure sans pouvoir recourir aux ressources des autres compagnies.

Le manque de direction centrale pour les chemins de fer français se serait fait bien autrement sentir si le théâtre de la guerre avait été transporté sur le territoire allemand.

Nous croyons que les causes qui contribuèrent le plus à établir ce fâcheux état de choses, furent :

1° La légèreté avec laquelle le gouvernement français considéra et conduisit les premières opérations militaires.

2° La puissance des compagnies et leur excellente organisation en temps de paix, qui rendaient difficile l'établissement d'une direction centrale.

3° Le peu de goût de l'état-major français pour les études techniques, qui le porta à laisser aux compagnies et à leurs ingénieurs le soin d'organiser les transports militaires.

Les étapes furent également laissées sur le même pied qu'en temps de paix ; il n'en fut point établi de nouvelles le long des lignes de chemin de fer ; aussi l'absence de police militaire et de commandement spécial dans les stations, même les plus importantes, ne contribua pas peu au relâchement de la discipline, surtout à cause du grand nombre de soldats qui voyageaient isolément.

Nous voyons enfin l'armée française entrer en campagne sans aucun corps militaire chargé spécialement de la construction, du rétablissement ou de la destruction des chemins de fer ; ce n'est qu'à la fin du mois de juillet, que pour remédier à cette lacune, un décret impérial chargea la compagnie de l'Est de fournir le personnel et le matériel nécessaires pour la destruction et le rétablissement des chemins de fer.

En Allemagne, par contre, dès que la guerre fut déclarée, la Prusse reprit l'organisation qu'elle avait déjà employée avec succès en 1866, et qui fut également adoptée par les autres Etats allemands alliés à la Prusse.

Pendant la guerre, l'autorité supérieure en fait de chemins de fer est entre les mains de la *Direction centrale*, qui est présidée par un officier supérieur du ministère de la guerre et qui se compose d'un officier d'état-major, d'un officier de l'intendance et d'un conseiller de chacun des ministères de l'intérieur et du commerce.

La direction centrale désigne deux de ses membres qui forment sa *commission exécutive*.

Chaque ligne de chemin de fer est placée sous les ordres d'un *comité* spécial composé d'un officier d'état-major et d'un employé supérieur de la compagnie ; ce comité est chargé de l'exécution des ordres qui lui sont transmis par la commission exécutive.

La *commission des étapes* est chargée d'organiser et de surveiller tout ce qui a rapport à la police militaire, aux logements, aux subsistances, au chargement et au déchargement des wagons sur toutes les lignes de chemins de fer.

Enfin chaque corps d'armée est accompagné par un détachement spécial chargé de la destruction et du rétablissement des chemins de fer (*Feldeisenbahn Abtheilung*) dont une partie des cadres et des hommes est fournie par le bataillon de pionniers du corps d'armée.

En étudiant des deux côtés le rôle qu'ont joué les chemins de fer pendant la guerre de 1870, nous voyons en France la compagnie de l'Est faire les plus grands efforts dès le début de la campagne pour terminer les lignes de St-Dié à Schlestadt et de Remiremont à St-Amarin; ces lignes étaient en partie à peine tracées et devaient servir à compléter le réseau défensif de l'Alsace.

Nous ne savons pas si ces efforts aboutirent, en tout cas ils n'eurent aucun résultat sensible sur les opérations militaires.

Dès lors, nous voyons d'un côté les diverses compagnies continuer avec dévouement et souvent avec succès à se charger de l'organisation des transports militaires, tandis que de l'autre côté, le génie se charge de la destruction des travaux d'art à mesure que le territoire est envahi. Quoiqu'il n'y ait pas de graves fautes commises jusqu'à présent, il n'en est pas moins vrai que l'absence d'une direction centrale s'est vivement fait sentir et qu'une grande partie du matériel qui est tombé entre les mains des Prussiens ou qui a dû se réfugier sur territoire neutre, aurait pu être conservé si l'exploitation des chemins de fer avait été plus directement sous les ordres de l'autorité militaire.

L'absence de documents officiels français fait que nous ne donnons que nos appréciations personnelles, en nous réservant de les rectifier plus tard, si c'est nécessaire.

En Allemagne, la direction des chemins de fer, grâce à la centralisation de tout le personnel et de tout le matériel disponible, a pu résoudre avec succès le problème le plus difficile et le plus compliqué qui puisse jamais être posé en fait d'exploitation de chemin de fer.

Le service des étapes, de son côté, n'a rien laissé à désirer et a permis de maintenir, tant en Allemagne que dans les parties occupées du territoire français, l'ordre et la discipline militaire qui sont indispensables à toute ligne d'opération.

Comme détail, nous pouvons citer que tous les wagons servant aux transports militaires de l'armée allemande, sont pourvus d'une inscription durable portant le nombre d'hommes, de chevaux; etc., qu'ils peuvent contenir, tandis que dans les gares françaises, des employés eux-mêmes étaient incapables de donner des indications précises à ce sujet, lorsqu'il s'agissait de wagons transformés.

Les divers détachements de l'armée allemande chargés du rétablissement des chemins de fer, se sont montrés à la hauteur de l'organisation qui est à la tête de cette armée. Les travaux d'art détruits par le génie français ont été rétablis ou remplacés par des passages provisoires avec une telle rapidité qu'on en est venu à se demander, si dans la plupart des cas, on n'aurait pas mieux fait de s'abstenir de

destructions si onéreuses pour le pays et si peu préjudiciables à l'envahisseur.

Pour beaucoup de ponts, par exemple, la destruction ordonnée et préparée au dernier moment, n'a été que partielle et par suite n'a pu retarder l'ennemi que quelques heures.

En général, il sera toujours plus avantageux pour la défense de concentrer sur un seul point les moyens de destruction, de n'interrompre une voie ferrée qu'en un seul endroit bien choisi, mais de l'y interrompre aussi complètement que possible.

Le tunnel de Nanteuil, de 945 mètres de long, entre deux ponts sur la Marne, est le seul point où la ligne directe d'Allemagne ait été détruite à fond par le génie français et où il n'ait pas été possible à l'armée allemande de rétablir la circulation ; toutes les autres interruptions sur cette ligne ont été plus ou moins inoffensives, et c'est en grande partie à la destruction de ce tunnel que Paris a dû d'être pendant plus de trois mois à l'abri d'un bombardement.

Ce qui menaçait le plus d'entraver les communications de l'armée allemande, était l'habile disposition des voies ferrées françaises qui de la frontière aboutissaient toutes à des forteresses de premier rang. Mézières, Metz, Toul et Strasbourg.

Cette circonstance avait été l'objet de l'attention toute spéciale de l'état-major prussien et le plan de campagne, longuement étudié en temps de paix, prévoyait la nécessité de tourner par des voies ferrées construites *ad hoc*, les deux forteresses de Metz et de Toul.

Nous terminerons cet article par quelques données sur le chemin de fer de campagne construit pour tourner le camp retranché de Metz, ce travail étant sans contredit aussi remarquable par la hardiesse de sa conception que par la rapidité de son exécution.

Les riches collections de documents topographiques et les nombreux travaux de reconnaissance que l'état-major prussien avait soigneusement amassés en temps de paix, lui avaient permis, dès que les premiers succès eurent assuré la réussite de son plan d'invasion, de déterminer d'une manière générale la direction du chemin de fer à construire.

Voici, d'après le *Militair Techniker*, quelques détails sur sa construction.

La petite station de Remilly, à 22 kilomètres au sud-est de Metz, devait être le point de départ, et la petite ville de Pont-à-Mousson sur la Moselle, à 26 kilomètres au sud de Metz, le point d'arrivée.

A vol d'oiseau, la ligne qui joindrait les deux points extrêmes, a une longueur d'environ 30 kilomètres ; elle traverse deux fleuves, la Seille et la Moselle, et deux lignes de partage d'eau ; celle de la Nied à la Seille, et celle de la Seille à la Moselle ; ces lignes de partage, même à leurs points les plus bas, sont encore à 60 mètres au-dessus des vallées ; le terrain, principalement aux points de départ et d'arrivée, présente des pentes rapides et des formations très-difficiles.

En un mot, on pouvait prévoir que, même en étant très-modeste sur les conditions de la traction, il fallait attaquer l'ouvrage avec de grandes forces si l'on voulait le terminer en quelques semaines.

C'est dans ce sens que la commission exécutive des chemins de fer (lieut.-colonel de Brandenstein et conseiller privé Kinel) prit ses dispositions.

La direction militaire fut confiée au capitaine Golz de l'état-major du ministre de la guerre, la direction technique aux chefs des I^{re} et IV^e subdivisions des chemins de fer de campagne (conseiller Dirksen et ingénieur en chef Menne). En dehors de l'effectif de leurs deux subdivisions, savoir : 8 ingénieurs avec leurs aides et 450 hommes habitués aux travaux des chemins de fer, on leur adjoignit les 2^e et 3^e compagnies de pionniers des III^e et IV^e corps d'armée (en tout 800 hommes) avec un escadron de cavalerie pour les services de patrouilles et de réquisitions, et un parc de 250 voitures; de plus on prit toutes les mesures pour réunir un corps de 3,000 mineurs de Saarbruck que la guerre réduisait à un chômage forcé.

Avant d'entreprendre le travail, il fallut encore réparer la ligne principale de Saarbruck à Remilly, qui avait été détruite en plusieurs endroits, en sorte que ce ne fut que le 14 août qu'on entreprit la première reconnaissance pour le choix du tracé.

Sur une partie du tracé, le piquetage suivit immédiatement la reconnaissance; sur d'autres parties, par contre, on rencontra de grandes difficultés. Notamment les hauteurs qui séparent les vallées de la Seille et de la Moselle, vallées qui sont fort rapprochées l'une de l'autre, étaient garnies d'une épaisse forêt de hêtre très-fournie de sous-bois, ce qui rendit le nivellement très-long et incertain; les mêmes difficultés se représentèrent à la sortie de la vallée de la Nied et entre Remilly et Lupy, ainsi que pour le choix du point de passage sur la Moselle.

Pendant la reconnaissance et le piquetage, on établit les baraques, cuisines et magasins nécessaires aux ouvriers et l'on chercha à rassembler le matériel fixe nécessaire à l'établissement de la voie. Le poids total de ce matériel s'élève à plus de 175,000 quintaux.

Une partie fut fournie par les hauts fourneaux et les dépôts de Saarbruck et de Forbach, une autre partie fut empruntée aux dépôts de la compagnie de l'Est, trouvés entre Nancy et Metz, et près de Courcelles et de Château-Salins, enfin le solde fut arraché sur les voies qui ne pouvaient être utilisées par l'armée.

Ce matériel fut transporté en chemin de fer à Remilly, et de là fut transporté par colliers tout le long de la voie, car si l'on voulait avancer il fallait commencer sur plusieurs points à la fois.

Ce transport par colliers fut une des plus grandes difficultés de l'entreprise, et outre le parc de voitures, on dut y employer les équipages de ponts des VII^e et VIII^e corps d'armée cantonnés devant Metz.

Le 17 août, jour de l'arrivée de la première équipe un peu nombreuse de mineurs, peut être considéré comme celui de l'ouverture des chantiers, et ce fut le 23 septembre que le dernier crampon fut fixé, de sorte, qu'en retranchant 5 jours pendant lesquels des pluies torrentielles arrêtaient tous les travaux, le travail entier fut accompli en 33 jours.

Le 23, après midi, la voie fut parcourue sur toute sa longueur par la locomotive, et le 26 commença l'exploitation régulière.

Le chemin construit a une longueur d'environ 38 kilomètres, quatre grands ponts ou viaducs durent être établis.

1° Un viaduc sur une gorge près de Remilly, longueur 15^m, hauteur 3^m,75.

2° Un viaduc sur une prairie entre Remilly et Béchy, longueur 150^m, hauteur 7^m,20.

3° Un pont sur la Seille, longueur 15^m.

4° Un pont sur la Moselle, longueur 90^m.

Sur un assez long parcours, il n'avait pas été possible d'éviter des mouvements de terre assez considérables et sur 5 1/2 kilomètres on avait dû traverser une forêt très-touffue.

Une fois terminé, le chemin de fer présente trois stations d'arrêt et de croisement, la plus forte rampe est de 25 ‰.

Le plus petit rayon de courbure est de 190^m, et le tracé a été fait de façon que les parties défectueuses puissent être facilement corrigées si le chemin de fer devait être conservé en temps de paix.

NOTE SUR LA FORTIFICATION.

M. le général Frossard, commandant du 2^e corps français de l'armée du Rhin, vient aussi de publier sa brochure sur la campagne de 1870. C'est la première partie d'un rapport officiel, comprenant les événements depuis la déclaration de guerre jusqu'au blocus de Metz. Cet écrit, fort intéressant et des plus instructifs, renferme entr'autres une note sur la fortification que nous désirons faire connaître à nos lecteurs. Les vues qui y sont exprimées ont d'autant plus de poids que l'auteur est non-seulement un général distingué mais un officier du génie fort habile.

Après avoir décrit la bataille d'Amanvilliers, ou de Gravelotte selon la dénomination prussienne, et la retraite de l'armée française sur Metz, le général Frossard ajoute :

« L'armée avait donc fait un pas en arrière; ce n'était plus un appui extérieur qu'elle demandait à Metz, *place de manœuvres*, c'était un refuge qu'elle venait chercher, sous la protection des forts, dans le *camp retranché* de Metz.

Nous exposerons avec détails, dans la seconde partie de notre rapport, ce qu'étaient les forts de Metz, au nombre de quatre seulement, entrepris depuis dix-huit mois et à peine en état, alors, de résister à une attaque brusquée. Le 14 août, jour du combat de Borny, ceux de la rive droite, mal fermés à la gorge, armés de quelques pièces incomplètement approvisionnées, n'ayant pas encore leurs escarpes à l'abri de l'escalade, n'étaient pas en situation de tenir contre un coup de main vigoureux, préparé par une cannonade prussienne. Ces forts offraient certainement moins de garantie à leurs défenseurs que ceux que nous avons enlevés de vive force aux Russes à Sébastopol dans plusieurs circonstances. Si donc, le 14 août, l'attaque faite par l'ennemi n'avait pas rencontré devant elle une partie de notre armée, et si cette attaque eût été poussée résolument, comme une de celles