

# Rapport sur les mémoires de MM. le capitaine Mallet et le lieutenant Frossard de Saugy

Autor(en): **Saussure, T. de**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue Militaire Suisse**

Band (Jahr): **18 (1873)**

Heft 5

PDF erstellt am: **05.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-333395>

## **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 MILITAIRE SUISSE

N° 5.

Lausanne, le 18 Mars 1873.

XVIII<sup>e</sup> Année.

**SOMMAIRE.** — **Rapport sur les mémoires de MM. le capitaine Mallet et le lieutenant Frossard de Saugy.** (Présenté à la réunion de la société vandoise des officiers d'état-major du génie et de l'artillerie, du 7 décembre 1872.)  
— **Nouvelles et chronique.** (Correspondance.)

## RAPPORT SUR LES MÉMOIRES

de **MM. le capitaine Mallet et le lieutenant Frossard de Saugy.**

(Présenté à la réunion de la société vandoise des officiers d'état-major, du génie et de l'artillerie, du 7 décembre 1872.)

Messieurs,

Lors de notre réunion de l'année passée, vous avez nommé une commission pour examiner les mémoires qui avaient été présentés par M. le capitaine Mallet et M. le lieutenant Frossard de Saugy. Cette commission, composée de trois membres, ne s'est réunie qu'au nombre de deux par le fait d'une erreur dans la date de convocation, erreur dont le rapporteur se déclare aujourd'hui seul coupable. Le présent rapport a été communiqué à M. le lieutenant-colonel de Rham, qui, malgré toute la bonne volonté qu'il avait manifestée d'assister à la séance de la commission, n'a pu le faire, vu l'erreur en question. Il est donc en mesure d'y ajouter verbalement ses observations, s'il juge à propos<sup>(1)</sup>.

Nous rappelons que le mémoire de M. le capitaine Mallet traitait du *train de l'artillerie*, celui de M. le lieutenant Frossard de Saugy de *l'amélioration de la race chevaline*.

M. le lieutenant Frossard de Saugy, dont nous comptons examiner le travail, nous a, avant la réunion de la commission, fait savoir qu'il retirait son mémoire, parce que la création, dans la Suisse occidentale, d'une société pour l'amélioration de la race chevaline, satisfait au but qu'il avait en vue. Il n'y avait donc plus lieu de discuter le mémoire en question. Nous ne pouvons cependant pas écarter le sujet qu'il traite sans faire, à son endroit, quelques observations et quelques recommandations.

Les courses, dont la première a eu lieu à Yverdon, sont certainement une excellente chose au point de vue militaire, mais n'y aurait-il pas lieu, avant que leur règlement et leurs usages soient complètement fixés, de leur donner un caractère un peu différent? Ne conviendrait-il pas, par exemple, de les rendre un peu plus populaires? En tous cas, il faut éviter qu'elles deviennent des courses cosmopolites où les pur sang et les jockeys de tous pays se donnent rendez-vous. Il ne faut pas que la spéculation y prenne la première place. L'amélioration des races de chevaux réellement utiles pour notre

(1) M. le lieutenant-colonel de Rham n'a pas pu non plus assister à la séance générale de la société. Nous insérerons donc en notes quelques observations qu'il avait inscrites en marge du présent rapport.

pays ne doit jamais être perdue de vue. Ainsi, par exemple, il devrait être donné une large part, dans les concours, aux chevaux nés et élevés dans le pays. Aux courses attelées avec des chars très légers, on devrait plutôt substituer des courses avec des voitures ayant un certain poids, afin d'arriver à primer des chevaux qui peuvent rendre des services en entraînant rapidement et pendant un temps plus ou moins prolongé des charges un peu lourdes.

En ce qui concerne les courses montées, nous croyons que la société vaudoise des armes spéciales devrait exprimer le désir qu'il fût donné une plus large part dans les courses de la Suisse occidentale à l'élément militaire<sup>(1)</sup>. On pourrait de cette manière, atteindre plusieurs buts à la fois. Et d'abord, cela pourrait contribuer à développer chez nous le goût de l'équitation, goût qui est malheureusement trop peu répandu. Il faudrait en arriver à ce que beaucoup de nos jeunes officiers montés tinsent à honneur d'avoir couru au moins une ou deux fois dans nos champs de courses. Les sociétés militaires pourraient, dans ce but, accorder des primes d'honneur en objets sans beaucoup de prix, mais pouvant se conserver, aux cavaliers qui se seraient distingués en montant des chevaux, même ne leur appartenant pas. Ces courses, exclusivement militaires, auraient aussi pour résultat d'écarter des cavaliers étrangers et de profession. Nous croyons aussi que le port de l'uniforme dans ces courses serait une bonne chose. L'uniforme efface les distinctions sociales qui se manifestent quelquefois par la recherche ou l'élégance du costume et il pourrait contribuer à rendre, comme ce serait désirable, nos courses un peu plus populaires. On pourrait aussi organiser des courses dans lesquelles les chevaux, bien que montés par des cavaliers quelconques, devraient être la propriété de militaires en activité de service. Cela pourrait encourager quelques militaires à se tenir de bons chevaux, tout en écartant encore les chevaux de courses proprement dits.

Nous recommandons toutes ces considérations aux membres de la nouvelle société pour l'amélioration de la race chevaline dans notre pays.

Passant maintenant au rapport de M. le capitaine Mallet, nous croyons devoir, avant tout, accorder un juste tribut d'éloges à ce mémoire qui est bien rédigé et qui témoigne chez son auteur d'un désir d'étudier sérieusement les questions intéressant notre organisation militaire. Il serait heureux que beaucoup d'officiers fissent de temps en temps des travaux de ce genre. Ces travaux ont d'abord une utilité directe pour leurs auteurs, puis ils poussent d'autres officiers et même les autorités militaires à approfondir des sujets importants sur lesquels on ne réfléchit pas assez, et ils peuvent enfin amener des améliorations réellement pratiques dans l'organisation de nos milices.

Nous en dirons autant du travail de M. le lieutenant Frossard de Saugy, alors même qu'il a été retiré et que nous n'avons plus à y revenir. Le fait déjà qu'il a été retiré est une preuve qu'il a eu son utilité.

(1) M. le lieutenant-colonel de Rham estime que l'élément militaire a une part assez large dans les courses; mais il voudrait voir les officiers courir à part, en tenue militaire ou civile.

Malgré les éloges que nous sommes en devoir d'accorder au mémoire de M. le capitaine Mallet, nous ne pouvons cependant pas omettre de dire qu'il est tombé dans certaines exagérations qu'il faut écarter d'emblée. Ainsi, par exemple, ne va-t-il beaucoup trop loin en disant que nos soldats du train sont, en général, « mal équipés, mauvais conducteurs, peu soucieux de leurs chevaux, incapables de se tirer d'un mauvais pas ou de réparer la moindre avarie de leurs attelages, etc. ? » Le reproche fait aux sous-officiers de manquer d'instruction et d'autorité est peut-être plus fondé. Mais nous croyons que si les sous-officiers sont faibles, cela tient souvent à ce que les officiers sont plus faibles encore. Beaucoup d'officiers, en effet, n'ont pas un esprit suffisamment militaire et ne comprennent pas bien leur rôle. Ils agissent par eux-mêmes au lieu de faire agir les sous-officiers, parce que cela est plus facile. Ils ne rendent pas suffisamment les sous-officiers responsables des détails pour ne s'occuper eux-mêmes que de l'ensemble. Le sous-officier, se sentant souvent à l'arrière plan, se néglige et ne se préoccupe plus d'obtenir de l'autorité sur la troupe. Il y a là une lacune qui a été souvent signalée dans nos milices. Mais, il faut aussi le reconnaître, depuis quelque temps les instructeurs d'artillerie ont l'œil sur cet inconvénient et s'efforcent de le faire disparaître en tâchant d'inculquer à tous les grades le sentiment de la portée de leur rôle.

M. le capitaine Mallet classe sous trois chefs les défauts qu'on peut reprocher à notre train d'artillerie et les réformes que ces défauts rendent nécessaires. Ces réformes sont relatives au personnel, aux chevaux, au harnachement et à l'équipement.

En ce qui concerne le personnel, nous ne sommes pas d'accord avec M. Mallet, lorsqu'il dit qu'on a négligé le train d'artillerie et qu'on ne lui a jamais accordé aucune sollicitude. Ceux qui ont connu le train d'artillerie il y a 30 ans et qui le voient aujourd'hui ne peuvent méconnaître qu'on lui a fait accomplir d'immenses progrès. Cela ne veut pas dire cependant qu'il n'y en ait pas encore beaucoup à faire. Il faut en particulier arriver à relever ce corps, afin d'obtenir des recrutements aussi bons que possible, d'autant plus que le service du train est, de tous, le plus pénible.

Dans certains États, le train prend la droite dans les compagnies d'artillerie. Il a le pas sur les canonniers. Dans d'autres, tout artilleur doit être d'abord canonnier pendant ses premiers temps de service. Plus tard, on le met à cheval et on en fait un soldat du train. Il se considère comme ayant monté d'un degré, lorsque, de servant des pièces, il devient conducteur. Tout cela ne serait naturellement pas possible chez nous ; mais, ce qui pourra contribuer à relever la position du soldat du train sera une bonne chose.

M. Mallet n'a, selon nous, pas complètement résolu la question en proposant une augmentation de solde et le remplacement des effets usés au service. Ces deux choses paraissent de toute justice ; mais, il y a là un écueil. Dans certains cantons, on habille complètement les soldats du train, parce que le recrutement de ce corps y est difficile. Mais, il en résulte malheureusement que ce sont les hommes les plus pauvres et souvent les jeunes gens peu rangés qui entrent dans

le train, uniquement pour obtenir gratuitement une paire de bottes et d'autres effets d'habillement qu'ils usent ensuite dans la vie civile.

Néanmoins, l'augmentation de solde doit être recommandée, non à cause des quelques centimes de plus que les hommes auront à dépenser par jour, mais parce qu'une solde forte indique que celui qui la reçoit fait partie d'un corps d'élite. Il en est de même des marques distinctives ajoutées à l'uniforme. Ainsi, le sabre de cavalerie, parfaitement inutile en lui-même et surtout peu commode à porter, a contribué à améliorer les recrutements du train.

Quant à la manière défectueuse dont les batteries sont mises sur pied, nous sommes parfaitement d'accord avec M. Mallet. Selon nous, la mise sur pied d'une batterie devrait commencer deux jours à l'avance. Le premier jour, on ne devrait convoquer que le train et procéder à l'organisation des attelages, sans avoir à s'occuper des canonniers. Nous abondons aussi dans l'idée d'écarter complètement les fournisseurs de la reconnaissance et de l'estimation des chevaux. Les chevaux devraient être amenés dans les cours des casernes et attachés en ligne, puis les propriétaires et même ceux qui ont amené les chevaux devraient être écartés. Les officiers de la batterie alors seraient appelés à faire leur choix. Il faudrait aussi veiller à réformer un abus qu'on a vu se produire, c'est que parmi les experts appelés à taxer les chevaux il se trouve souvent des fournisseurs.

Pendant que les chevaux se choisissent, se taxent et se harnachent, un officier pourrait s'occuper de la reconnaissance du matériel.

Le second jour de la mise sur pied, on appellerait les canonniers et on en établirait le contrôle, ce qui serait vite fait et pourrait être terminé à midi, en sorte que l'après-midi la batterie pourrait partir. Pendant cette matinée du second jour, les voitures pourraient être attelées et faire une sortie d'une demi-heure, pendant laquelle on pourrait revoir le harnachement et changer de place certains chevaux qui ne marchent pas bien là où on les a placés primitivement. De cette façon, on aurait des batteries qui se mettraient en route organisées d'une manière passable.

Malgré ce que nous avons dit plus haut, nous devons reconnaître que les sous-officiers du train ne sont pas généralement ce qu'ils devraient être. M. Mallet voudrait qu'au lieu de leur faire perdre leur temps dans des écoles où ils ne font que le service de simples soldats, on les appelât à une école de quinze jours à Thoun. Cette école aurait lieu en hiver, on y utiliserait les chevaux de la régie et on donnerait aux sous-officiers une instruction sur les objets suivants :

« Connaissance raisonnée du harnachement et du cheval, instruction vétérinaire élémentaire, ferrage, harnachement et surtout »  
» paquetage des chevaux de sous-officiers, équitation, service d'écurie, »  
» quelque peu de comptabilité, exercices pratiques et répétitions fréquentes sur ces diverses branches. »

Nous croyons que tout cela ne pourrait pas être enseigné d'une manière bien approfondie dans quinze jours. De plus, si on se plaint avec raison que les sous-officiers n'ont pas d'autorité sur la troupe, ce n'est pas le moyen de leur donner l'autorité voulue que de les séparer complètement de leurs subordonnés.

Les longues écoles de sous-officiers dégoûtent les hommes rangés et laborieux de prendre des galons, surtout dans les cantons industriels ; on risque de voir, avec le temps, les grades de sous-officiers revêtus seulement par des hommes qui n'aiment pas le travail et qui saisissent toutes les occasions pour s'y soustraire. Nous pourrions même citer un canton où, pour satisfaire aux exigences fédérales relativement aux écoles, on a des sous-officiers surnuméraires qui font métier d'aller à Thoune où ailleurs lorsque la Confédération exige que ce canton y envoie des hommes gradés. Les véritables sous-officiers, ceux sur lesquels on compte réellement, sont dispensés des écoles de cadres.

Il faudrait en arriver à ne pas exiger beaucoup plus de temps de service du sous-officier que du soldat. D'ailleurs, des écoles de recrues de six semaines sont évidemment trop courtes pour former un bon soldat du train. Il conviendrait de porter la durée des écoles de recrues à au moins neuf semaines, comme pour la cavalerie. Au bout de quatre ou cinq semaines, on nommerait brigadiers ceux qui auraient montré le plus d'aptitude et ils prendraient immédiatement le service de ce grade. Ils feraient ainsi quatre ou cinq semaines de service comme sous-officiers, semaines qui correspondraient à celles qu'on leur fait passer aujourd'hui dans les écoles de cadres, et beaucoup de jeunes gens très-capables qui, dans l'état actuel des choses, n'acceptent pas de galons pour éviter des services supplémentaires, deviendraient très volontiers sous-officiers, une fois que cela ne les dérangerait pas dans leur carrière civile.

On a proposé quelquefois de supprimer le grade d'appointé. Nous croyons que ce grade est nécessaire dans le train. Souvent on est obligé de détacher trois ou quatre attelages. Dans ce cas, il convient que, parmi les conducteurs détachés, il y ait un homme responsable du détachement. Cet homme ne peut être qu'un appointé.

Cependant nous voudrions que l'appointé ne fût pas considéré comme sous-officier, mais seulement comme soldat en premier. En tous cas, il ne devrait être astreint à aucune école supplémentaire. On pourrait ainsi choisir, pour les faire appointés, les hommes pouvant avoir quelque autorité, tandis qu'aujourd'hui on est souvent obligé de prendre ceux qui consentent à faire une école supplémentaire de six semaines, sans avoir égard à leurs aptitudes.

La seconde partie du mémoire de M. Mallet roule sur la fourniture des chevaux des batteries. Là certainement, le critique peut trouver beaucoup à dire. M. Mallet, cependant, estime que depuis une dizaine d'années il y a progrès. C'est peut-être vrai d'une manière générale. Et pourtant, on ne voit plus ces beaux attelages qu'avaient les batteries vaudoises, il y a une vingtaine d'années <sup>(1)</sup>. En revanche, beaucoup de chevaux en Suisse, depuis le développement donné aux écoles fédérales, ont passé quelque temps au service de l'artillerie, en sorte qu'il n'est pas rare de voir des batteries dont à peu près tous les chevaux sont accoutumés au feu et exécutent les manœuvres d'une manière satisfaisante.

(1) M. le lieutenant-colonel de Rham estime que la qualité des fournitures de chevaux n'a en général pas baissé.

Mais, on pourrait désirer encore beaucoup mieux et il est hors de doute que nos attelages renferment beaucoup de chevaux mal conformés, ne trotant pas bien ou ne pouvant pas supporter de longues fatigues. Que faut-il faire? M. Mallet voudrait une intervention plus sérieuse et plus suivie de l'Etat. La chose en elle-même est difficile. Ainsi, la Confédération a pu amener dans le pays de très bons étalons qui ont donné de bons produits; mais, il a été constaté que presque tous les poulains ainsi obtenus avaient été vendus pour l'étranger, en sorte que c'est à peu près comme si l'on n'avait rien fait. Cependant, l'Etat peut quelque chose. Ainsi, les dragons vaudois sont, en général, bien montés, et cela tient peut-être à ce que l'Etat de Vaud s'est depuis longtemps déjà préoccupé de l'amélioration de la race chevaline. Mais, nous croyons que les résultats obtenus par l'Etat sont rarement en proportion des frais faits. Nous estimons que c'est plutôt aux sociétés particulières à agir et nous ne pouvons que les encourager à travailler et à étendre leur influence.

Il est prouvé que les haras d'Etat n'ont jamais complètement atteint leur but. Quant à la régie fédérale des chevaux, ses moyens sont bien limités. On lui reproche d'acheter ses chevaux à l'étranger au lieu de s'adresser avant tout aux éleveurs du pays. Nous croyons savoir que lorsqu'elle fait appel à ces éleveurs, ils ne répondent pas. Ils aiment mieux vendre aux particuliers. On nous a même affirmé qu'une fois des publications avaient été faites pour engager les gens du pays à présenter des chevaux pour être rachetés par la régie et qu'il n'avait été présenté en tout que deux chevaux (1).

L'institution de la régie est cependant une bonne chose et il faudrait lui donner autant d'extension que possible. Lui demander, comme le voudrait M. Mallet, d'avoir toujours des chevaux pour monter les sous-officiers de cinq ou six batteries, n'avancerait cependant pas beaucoup les affaires. Ces chevaux feraient le tour des écoles et il ne se formerait point de chevaux de sous-officiers à côté d'eux. Lors donc qu'il s'agirait de mettre sur pied nos 50 batteries à la fois, l'avantage ne serait pas bien grand. C'est peut-être même un des inconvénients de la régie que de limiter le nombre des chevaux de selle propres au service. Ainsi, beaucoup d'officiers montés qui pourraient se tenir des chevaux à l'année, qui les dresseraient au service et les auraient sous la main à un moment donné, se dispensent de le faire parce qu'ils savent qu'en temps de paix ils peuvent compter sur la régie.

Il vaut peut-être mieux qu'on prenne les chevaux de sous-officiers un peu à droite et à gauche, parce qu'on en forme ainsi un plus ou moins grand nombre qui peuvent se retrouver à un moment donné et qui alors ont déjà un peu l'habitude du service.

Ce qu'on pourrait peut-être demander, c'est que la régie devînt un établissement de dressage de chevaux, que les officiers pussent y mettre leurs montures en pension quelques mois par an et qu'elles y fussent montées au feu et devant la troupe. Peut-être aussi les cantons pourraient entretenir là et faire dresser un certain nombre de chevaux

(1) M. le lieutenant-colonel de Rham estime qu'il ne faudra pas se laisser décourager par ce premier insuccès et continuer à faire des publications chaque année; elles finiront par avoir un résultat.

qu'ils n'auraient alors pas besoin de louer au moment des écoles et des cours de répétition.

Nous le reconnaissons, du reste, cette question des chevaux pour la troupe sera toujours une grosse question en Suisse et mérite d'être étudiée. En attendant, nous croyons comme M. Mallet, qu'il faut que les cantons fassent de bons cahiers des charges pour les fournitures des chevaux et soient sévères vis-à-vis des fournisseurs.

M. Mallet traite encore, dans son mémoire, du harnachement des chevaux d'artillerie. Il signale des réformes à faire sur ce point, mais, dans une note ajoutée à ce mémoire au moment où il a paru dans la *Revue militaire*, il reconnaît que la plupart des réformes réclamées par lui viennent d'être accomplies.

Quant à celles sur lesquelles il insiste encore, nous ne saurions, pour la plupart, les appuyer. La suppression du fourreau et la substitution des traits de cuir à des traits de cordes ne nous paraît pas une heureuse idée. De même, nous désirons la conservation du licol indépendant de la bride. Si bride et licol sont réunis, la bride se détériore trop vite. De plus, elle peut se casser pendant la nuit au bivouac. S'il y a une alerte le matin, le soldat n'aura plus qu'une bride dont il ne pourra pas se servir (1).

Enfin, M. Mallet émet le vœu qu'on étudie les changements à faire aux harnachements, et qu'on en établisse, une fois pour toutes, sur une ordonnance solide, légère et pratique. Ainsi, selon lui, on éviterait les changements perpétuels et partiels. Il voudrait une commission qui fit des essais et arrivât à un règlement qu'on ne changerait pas avant huit ans au moins.

Nous lui ferons observer d'abord que la commission d'artillerie s'occupe essentiellement de ces objets-là, qu'elle a nommé, à diverses reprises, des sous-commissions de harnachement qui, après de longs essais, ont fait des propositions qui ont été adoptées. Mais, les essais ne peuvent pas se faire chez nous sur une grande échelle, puis, lorsqu'une ordonnance est adoptée, on lui découvre quelquefois, au bout d'un an ou deux, des inconvénients. Faut-il alors déclarer qu'on ne changera rien parce que l'ordonnance a été fixée après avoir été étudiée à fond par des hommes compétents? Faudra-t-il, pour cela, se soumettre pendant 8 ou 10 ans aux mêmes inconvénients sans chercher à y remédier?

(1) M. le lieutenant-colonel de Rham approuve ces idées. Cependant, si l'on veut faire un changement, il serait pour l'introduction des harnais à bricoles. On a pu juger de la valeur de ce mode d'attelage dans l'armée de Bourbaki, où les blessures de garrot étaient relativement très-rares. Quelques harnais à bricoles sont du reste, paraît-il, à l'essai; mais il conviendrait de faire des expériences sur une plus large échelle.

Les autres membres de la commission s'étaient occupés de la question des harnais à bricoles, bien qu'on ait omis d'en parler dans le rapport pour ne pas trop l'allonger. Ils estiment que dans un pays accidenté comme le nôtre, le harnais à collier vaut mieux. Le fait qu'on l'a conservé chez nous pour tous les attelages civils semble le prouver. Du reste, en France, beaucoup d'officiers d'artillerie voudraient qu'on en revînt au collier, tout au moins pour les chevaux de timon; la courroie par laquelle on fait supporter le bout du timon, lorsque le harnais est à bricole, gêne un peu les chevaux, surtout ceux qui, comme c'est souvent le cas en Suisse, ont l'encolure basse.



Enfin, n'oublions pas que nos budgets sont limités et que les changements ou plutôt les améliorations ne peuvent pas se faire toutes à la fois. Il faut que les changements ne portent que graduellement sur les nouvelles acquisitions afin de les répartir sur un certain nombre de budgets. On ne peut donc pas établir un moment où tout devra être remanié. A peine peut-on faire cela pour les armes à feu où cependant la chose paraît indispensable.

Telles sont nos observations sur le mémoire de M. Mallet. Si nous nous sommes surtout appliqués à en réfuter certains points, cela prouve justement que ce mémoire méritait d'être examiné sérieusement. Il renferme des parties que nous approuvons pleinement; si nous ne les avons pas mises assez en relief, nous en demandons pardon à l'auteur. Notre but a été seulement de relever celles qui nous paraissaient prêter à la critique. En tout cas, nous remercions encore M. le capitaine Mallet d'avoir soulevé beaucoup de questions très intéressantes à discuter, et si elles ne sont pas résolues immédiatement, l'initiative prise par lui peut contribuer à les amener à une solution.

Th. DE SAUSSURE,  
lieutenant-colonel fédéral d'artillerie.

---

### NOUVELLES ET CHRONIQUE.

Le Département militaire fédéral a adressé aux autorités militaires des Cantons les circulaires suivantes :

*Berne, le 17 février 1873.*

Nous avons l'honneur de vous informer que dans le but de faire donner aux maréchaux-ferrants des batteries du train de parc et de la cavalerie une instruction technique approfondie, nous avons institué pour eux des cours spéciaux de maréchalerie et commandé à cet effet un personnel d'instruction composé d'hommes du métier. Ces cours, qui feront l'objet d'un enseignement théorique et pratique sur le ferrage, auront lieu cette année comme suit :

#### A. Artillerie.

1° Cours pour *tous les recrues de maréchaux-ferrants de langue allemande à Aarau, du 22 mars au 3 mai.*

Jour d'entrée : 23 mars. Jour de licenciement : 4 mai.

2° Cours pour les maréchaux-ferrants de *langue allemande* des batteries et du train de parc, à *Aarau*, du 15 avril au 3 mai.

Jour d'entrée : 14 avril. Jour de licenciement : 4 mai.

3° Cours pour *tous les recrues maréchaux-ferrants de langue française*, à *Thoune*, du 14 juillet au 25 août.

Jour d'entrée : 13 juillet. Jour de licenciement : 24 août.

4° Cours pour les maréchaux-ferrants de *langue française*, des batteries et du train de parc, à *Thoune*, du 4 au 23 août.

Jour d'entrée : 3 août. Jour de licenciement : 24 août.

Les deux premiers cours auront lieu conjointement avec l'école de recrues de train de parc, à Aarau, et les deux derniers conjointement avec celle qui aura lieu à Thoune (voyez le tableau des écoles).

#### B. Cavalerie.

1° Cours pour *tous les recrues maréchaux-ferrants de langue française*, à *Bière*, du 16 avril au 27 mai.

Jour d'entrée : 15 avril. Jour de licenciement : 28 mai.