Zeitschrift: Revue Militaire Suisse

Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse

Band: 19 (1874)

Heft: 3

Artikel: Organisation et fonctionnement du service des étapes dans l'armée allemande [fin]

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-333736

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: 13.07.2025

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

Dans notre armée, la ration de viande est de 300 grammes ($^5/_8$ liv.), pesée crue ; elle n'est en France que de 250 grammes en temps ordinaire ; en Amérique, le soldat reçoit 625 grammes de viande de boucherie ou 375 grammes de porc frais ; en Angleterre, la ration équivaut à 400 grammes ; en Russie, à 200 ; en Italie, également à 200 grammes. On le voit, sous ce rapport, nos soldats ne sont pas au nombre des mieux partagés. Aussi, le projet de la commission fédérale chargée d'étudier la réorganisation du service sanitaire propose de la porter à 375 grammes ; en campagne et dans les grandes manœuvres, cette ration serait augmentée encore de 125 grammes, ce qui la ferait arriver à 500 grammes (1).

Ce serait ici le lieu de parler des salaisons et des viandes qui nous viennent d'Amérique et d'Australie. Je ne le ferai pas, car elle ne sont pas jusqu'ici entrées dans l'alimentation de notre armée. Je me borne à dire que le sel a des propriétés qui empêchent la putréfaction de la viande, dont l'albumine, les sucs et le goût qui lui est propre, passent dans la saumure. Comme l'a fait remarquer M. le docteur Champouillon, médecin principal de l'armée française, la saumure devient en quelque sorte un bouillon concentré ; à mesure qu'elle vieillit, les vertus antiseptiques du sel vont en s'affaiblissant et ne s'opposent plus dès lors à la transformation toxique des sucs animaux en solution dans le liquide (2). Les salaisons vieillies doivent donc être rejetées de l'alimentation. Entre toutes, c'est le lard qui se conserve le mieux.

L'usage longtemps continué des viandes salées amène une débilitation générale qui se traduit par le scorbut ; cette maladie résulte, on le sait, d'un régime uniforme et insuffisant ; la viande salée, ayant perdu par la préparation une partie de ses principes, est moins nourrissante que la viande fraîche ; en outre, le sel, absorbé à hautes doses pendant un certain temps, cause la diarrhée, facilite une décomposition du sang, qui devient plus fluide ; ce sont les raisons pour lesquelles c'est surtout sous l'influence de ce régime qu'on voit éclater le scorbut.

Les viandes conservées par la méthode Appert, c'est-à-dire exposées à une température de 100 degrés, en vases hermétiquement clos, n'ont pas les inconvénients des précédentes ; elles conservent leur saveur particulière et leurs qualités nutritives. *(A suivre).*

ORGANISATION ET FONCTIONNEMENT DU SERVICE DES ÉTAPES DANS L'ARMÉE ALLEMANDE.

(Extrait des *Militærische Blætter.*) *(Fin.)*

Si l'on se rend compte que pendant la plus grande partie de la campagne, l'armée allemande n'avait à sa disposition qu'une seule ligne de chemin de fer pour toute cette circulation, et que le pont de Fontenay

(1) Je rappelle en passant que des ouvriers anglais, qui travaillaient au chemin de fer de Rouen, consommaient, en accomplissant une grande somme de travail, deux livres de viande par jour. Assurément il serait onéreux d'entretenir ainsi le soldat ; mais il n'est pas besoin d'aller si loin, et une ration de viande qui n'est pas moindre d'une livre me paraît suffisante.

(2) *Recueil des mémoires de médecine et de chirurgie militaires*, 1871, nº 142.

avait été détruit le 22 janvier 1871, on ne sera pas surpris que le service des transports ne se soit pas fait sans frottements désagréables. Ici se présentent en outre des difficultés inhérentes au service des étapes lui-même, dont nous allons nous occuper.

En premier lieu, les rapports hiérarchiques des étapes ne favorisaient pas la marche régulière des affaires dans toutes les directions. Les rapports de l'inspection générale des étapes avec le grand quartier-général étaient trop peu intimes, au lieu d'être bien nettement définis, ils étaient plutôt de nature conventionnelle. La conséquence était que les inspections générales des étapes des diverses armées n'avaient pas assez de liens entr'elles ; cette liaison manquait aussi dans les diverses branches du service, tels que le télégraphe, le chemin de fer, la poste et les hôpitaux. Cet inconvénient se fit sentir d'autant plus que tous les transports de l'armée durent s'effectuer depuis le commencement de novembre 1870, sur un espace restreint et une seule voie ferrée, ce qui dut amener inévitablement des conflits entre les fonctionnaires des diverses étapes.

Tandis que les liens qui unissaient les inspecteurs des étapes avec le commandant de l'armée étaient trop lâches, ceux qui les reliaient avec les commandants des corps n'étaient pas assez élastiques. Ces derniers portaient naturellement leurs regards en avant, tandis que les premiers devaient diriger leur attention en arrière pour maintenir les communications avec les sources d'approvisionnement et de renfort, et s'efforcer de se procurer de nouvelles ressources, en profitant de toutes les occasions qui pouvaient se présenter, sans avoir toujours le temps de se munir des autorisations nécessaires. Sous ce rapport, les inspecteurs d'étapes manquaient de la liberté nécessaire et étaient gênés dans leurs opérations ; en outre, les chefs de corps étaient tentés de s'adresser pour leurs réquisitions directement à l'inspecteur de l'étape, et celui-ci ne pouvait pas obtempérer sans autre à leurs désirs, puisqu'il devait tenir compte des besoins de l'ensemble de l'armée ; de là une nouvelle source de conflits.

La nouvelle instruction sur le service des étapes, qui a été publiée le 30 juillet 1872, se basant sur les expériences de la dernière guerre, est destinée à corriger les défauts constatés. Elle place au grand état-major le siége du commandant général des étapes et du chemin de fer, elle rend plus facile les rapports entre les inspecteurs des étapes et les chefs de corps ; enfin, elle réunit entre les mains d'un chef chacune des grandes branches du service des communications, afin que l'on puisse tenir compte de l'ensemble des besoins de l'armée lors de la répartition des ressources entre les différents corps. Pour arriver à ce but, l'ordonnance du 20 juillet 1872 institue un inspecteur général des étapes et des chemins de fer, attaché au grand état-major. Sous sa direction, les inspecteurs d'étapes sont chargés du service dans chaque armée ou dans chaque corps d'armée, opérant isolément ; à côté de lui, le chef des chemins de fer et l'intendant général ont chacun la direction de leur service ; le médecin en chef est chargé de mettre son service en harmonie avec les autres branches et de se maintenir en communication avec la mère patrie, il doit en particulier se mettre en rapport avec les ambulances volontaires ;

le chef de la télégraphie militaire et le directeur des postes ont pour mission l'établissement et la surveillance des communications télégraphiques et postales entre l'armée active et sa base d'opération. On doit observer en outre que les inspections d'étapes pour les corps d'armée qui n'opèrent pas isolément ont été complétement supprimées, parce que l'expérience a fait voir qu'elles étaient inutiles et par conséquent gênantes dans cette administration déjà suffisamment compliquée.

Un autre inconvénient beaucoup plus grave provenait de ce que les chefs d'étapes étaient chargés exclusivement de l'organisation de l'exploitation et de la protection des chemins de fer, et de ce que ceux-ci étaient tout-à-fait insuffisants. Les expériences de 1870-71 ont prouvé que les occupations des bureaux d'étapes étaient trop nombreuses pour les charger encore du service des chemins de fer, que lors de la concentration de plusieurs armées sur une seule ligne, cas qui s'est présenté souvent, des conflits s'élevaient entre les différentes inspections, d'où résultaient des retards dans le service. L'ordonnance du 20 juillet 1872 y a paré en réunissant le service des chemins de fer, aussi bien ceux du pays que ceux du théâtre de la guerre, dans une seule main qui dirige ce service de haut et l'organise systématiquement au point de vue de l'intérêt général.

Les défauts que l'on a constatés dans le service des chemins de fer proviennent presque tous des lacunes qui se trouvent dans la loi datant de 1851 et maintenant vieillie, sur les prestations militaires des chemins de fer. Tandis que l'Etat, en cas de guerre, peut disposer absolument des habitations, de la propriété et même de la personne des citoyens, il n'a imposé aucune prestation aux chemins de fer. En Suisse, le pays de la liberté, ces prestations sont imposées depuis longtemps ; elles le sont maintenant en Allemagne, ensuite de la nouvelle loi sur cette matière, mais en 1870 l'armée n'était qu'un client sur les chemins de fer privés, et les conditions de son admission étaient réglées par une grande commission où l'état-major général, les ministres de l'intérieur et du commerce, ainsi que les directeurs des diverses lignes étaient représentés et siégeaient sur un pied d'égalité complète.

Quoiqu'on doive reconnaître que, dans la première période de la lutte, les chemins de fer ont fait pour le transport de l'armée tout ce que l'on pouvait en attendre, cette bonne volonté ne se soutint pas et faiblit après les premiers efforts. Il va sans dire que l'administration militaire indemnisait les compagnies pour les services rendus, et même fort largement; malgré cela, comme l'Etat n'était pas propriétaire, il ne pouvait pas disposer à sa guise du chemin de fer. Les inconvénients de cette fausse position ne tardèrent pas à se faire sentir.

En dehors des immenses fournitures destinées à l'approvisionnement de l'armée et que nous avons énumérées plus haut, et qui ont presque toutes emprunté la voie de Paris-Strasbourg, cette ligne a transporté une immense quantité de marchandises privées. On ne put pas légalement empêcher les compagnies d'accepter les fournisseurs qui leur procuraient un bénéfice, et ceux-ci se précipitaient

comme une bande de sauterelles sur les fonctionnaires et sur chaque homme en particulier auquels ils supposaient de l'argent, pour placer leur marchandise. Cette circulation importante, que l'on n'avait pas prévue et qu'il était difficile de contrôler, compliqua la surveillance des transports militaires, fut cause de bien des irrégularités, ouvrit même la porte à des infidélités. Le service des ambulances volontaires et le transport des dons à l'armée ne fut guère moins gênant ; malgré le respect que l'on doit au but poursuivi, on doit reconnaître que ces éléments furent une source d'embarras et de désordre. Chaque délégué d'une société ou d'une congrégation, chaque comité qui avait recueilli des dons volontaires dans les mille garnisons de l'Allemagne, voulait accompagner son envoi jusqu'à destination, chacun voulait évincer l'autre, chacun, dans la meilleure intention du monde, usait de moyens de corruption et n'arrivait qu'à semer le désordre ou à surcharger outre mesure l'administration. Ce n'est qu'en régularisant le service et en échelonnant les trains à égale distance que l'on peut obtenir d'un chemin de fer son maximum de rendement. La variété des exigences ne pouvait que retarder les expéditions. Le résultat de tout cela fut que, au commencement de février, après la conclusion de l'armistice, un grand nombre de corps furent obligés d'envoyer des officiers rechercher, soit dans les gares du théâtre de la guerre, soit jusqu'en Allemagne, divers objets d'équipement attendus depuis quatre mois et plus, qui étaient égarés on ne sait dans quel coin et y pourrissaient tranquillement. L'auteur de ces lignes, chargé d'une mission semblable, a retrouvé les trois quarts de son expédition à Lagny, près de Paris, un huitième à l'arsenal de Metz, le dernier huitième a peut-être été dirigé sur Bordeaux, en passant par l'Angleterre, il a été impossible de savoir ce qu'il était devenu. Quelques corps de troupes eurent la précaution de placer des officiers aux points de croisement des lignes, pour éviter que les envois attendus ne prissent une fausse direction.

Pour parer à ces désordres, la nouvelle instruction sur le service des étapes statue qu'en temps de guerre tous les chemins de fer, sans exception, passeront au service et sous le contrôle de l'armée, et que, sur le théâtre des opérations, celle-ci sera en outre chargée de leur exploitation. A cet effet, les lignes sont partagées, par des gares dites de transition, en deux sections, dont l'une restera confiée à l'exploitation privée et l'autre passera sous le contrôle militaire ; des stations dites de rassemblement (Sammelstationen) séparent les portions de cette seconde section, dont l'exploitation reste aux compagnies de celle du théâtre des opérations, où l'exploitation elle-même est confiée à l'armée. Le service est réparti comme suit : Le bureau d'étape d'origine reçoit tout ce qui est destiné à l'armée, aussi bien les fournitures que les ambulances libres et les dons volontaires, il les fait parvenir aux stations de rassemblement, qui sont comme les régulateurs du service de transport et des réservoirs pour les besoins de l'armée ; c'est là que l'on forme les trains de subsistances, qu'on les classe et qu'on les expédie aux différents corps, qu'on fait la répartition des envois postaux, qu'on prépare les transports pour les malades et les blessés, qu'on achemine vers l'armée

les convalescents et les troupes de remplacement, etc., etc. Les stations de rassemblement sont en outre comme un rocher de bronze contre lequel viennent s'arrêter tous les convois privés. Partant du principe que, « sur le théâtre de la guerre, les chemins de fer sont interdits à la circulation civile, et que tout ce qui est destiné à l'armée doit être remis entre les mains de l'administration militaire, au plus tard à la station de rassemblement [1], » tout ce qui est en avant de celle-ci est considéré comme appartenant à l'armée. Les envois qui ne portent pas le nom de l'expéditeur sont déchargés en plein champ sans miséricorde et les propriétaires sont punis. On peut espérer que, dans ces conditions, le service des chemins de fer pourra fonctionner d'une manière satisfaisante.

Enfin, une dernière cause d'irrégulatité et d'interruption dans le service dont, il est vrai, les administrations des chemins de fer étaient complétement innocentes, provenait des coups de mains exécutés par les francs-tireurs et les bandes de Garibaldi. Partant de la Côte-d'Or, Langres et Dijon, Auxerres et Montargis, ils inquiétèrent la ligne de *Blesme-Châtillens-Nuits-Sens (Corbeil)*, *et empêchèrent l'emploi de* cette voie dès le milieu de décembre, où elle aurait pu commencer à servir à l'armée allemande, jusqu'à l'armistice. Chaque jour, les fils télégraphiques étaient coupés, les patrouilles surprises, les rails enlevés et les gares attaquées, comme cela eut lieu à Châtillon, à St-Florentin, à deux reprises à Brienon et à Laroche, à Pont-s/Yonne, à Villeneuve-s/Yonne, à Joigny et à Villeneuve-la-Grange. Enfin, le 22 janvier 1871, Menotti Garibaldi réussit à faire sauter le pont de Fontenay, sur la ligne de Paris à Strasbourg, au cœur de l'occupation allemande.

Les chefs d'étapes, qui étaient responsables de leur service, faisaient tous leurs efforts pour pourvoir à la sûreté des communications, fatiguaient souvent leurs troupes par de fausses alarmes, et retenaient pour leur service des hommes des convois de remplacement et affaiblissaient ainsi les renforts. Il paraît que bien des abus ont été commis sous ce dernier rapport, puisque la nouvelle ordonnance interdit absolument aux commandants d'étapes de retenir sous aucun prétexte les officiers et les troupes en passage pour les besoins du service de l'étape.

Il est juste de reconnaître que ces officiers sont chargés d'une tâche presque impossible. Ils avaient à maintenir la sécurité des lignes avec des détachements de 40 à 60 hommes de landwehr par étape (et encore on ne put fournir garnison qu'aux stations les plus exposées) ; cette poignée d'hommes devait faire la plupart du temps une véritable guerre d'Indiens, souvent surpris par des centaines de francs-tireurs, il ne leur restait d'autre ressource que de se barricarder dans les gares et d'y résister pendant des vingt-quatre heures, au risque d'y être enfumés. Il nous semble qu'il est impossible d'assurer la sécurité des communications sur un long parcours de chemin de fer par une

[1] Le principe est peut être commode pour l'armée, mais est bien rude pour les pauvres habitants du pays envahi, qui voient se joindre la souffrance de l'isolement à toutes les misères qu'ils ont déjà à subir par le fait des nécessités de la guerre. *(Réd.)*

chaîne de petits détachements d'infanterie, même appuyés de quelques cavaliers, surtout si l'on avait affaire à une armée régulière et non pas seulement à des partisans. Si ceux-ci sont parvenus à interrompre les lignes latérales et menacent la ligne principale, où une rupture est d'autant plus fâcheuse qu'elle est plus en arrière, il sera indispensable d'employer, pour assurer la sécurité des lignes, de forts détachements de cavalerie. On n'a, il est vrai, jamais vu depuis la guerre d'Amérique la cavalerie employée à ce service, mais ce n'est pas une raison pour qu'on ne doive pas le faire. L'éloignement des étapes entre elles justifie l'emploi de cette arme ; sur un parcours de trois milles, c'est-à-dire la distance ordinaire entre deux étapes, une patrouille d'infanterie ne pourrait pas prévenir à temps la station prochaine d'une rupture de ligne, à combien plus forte raison serait-elle impuissante à assurer la sécurité sur un long parcours.

Malgré tout, la protection la plus efficace est une vigoureuse offensive. C'est en lançant en avant de fortes patrouilles et de gros détachements et en faisant avec sa cavalerie des attaques de flanc sur les communications de l'ennemi que l'on assure le mieux les siennes propres.

NOUVELLES ET CHRONIQUE.

Russie. — Le czar vient d'établir en Russie le service militaire obligatoire pour tous ; il a publié à cet effet le manifeste suivant :

Par la grâce de Dieu, Nous Alexandre II, empereur et autocrate de toutes les Russies, roi de Pologne, grand-duc de Finlande, etc., etc.

A nos fidèles sujets savoir faisons :

Dans notre constante sollicitude pour assurer le bien-être de notre empire et le doter des meilleures institutions, nous n'avons pas pu nous dispenser de tourner notre attention vers le mode qui régit actuellement les prestations militaires. Au terme des lois existantes cette obligation pèse exclusivement sur la classe des bourgeois et celle des paysans, et une partie considérable des sujets russes est affranchie de ce devoir, également sacré pour tous. Ce régime, né sous un ordre de chose différent de celui qui est en vigueur actuellement, est contraire aux conditions actuelles de l'Europe et ne correspond plus aux exigences militaires de notre époque. Les événements contemporains prouvent que la force des nations ne consiste pas seulement dans la valeur numérique de leurs armées, mais aussi et surtout dans leurs qualités morales et intellectuelles, qualités qui n'arrivent à leur complet développement que lorsque la défense de la patrie devient l'œuvre commune de la nation, et lorsque tous, sans distinction de rang ou de classe, s'unissent pour l'accomplissement de ce devoir sacré.

Ayant jugé indispensable de réformer l'organisation des forces militaires de l'empire sur les bases indiquées par l'expérience des temps, nous avons ordonné en 1870 au ministre de la guerre d'élaborer des propositions pour un mode perfectionné de recrutement pour notre armée, étendant à toutes les classes l'obligation du service militaire.

L'empressement que nos fidèles sujets ont toujours montré à se sacrifier pour le bien de la patrie, nous donnait l'assurance que notre appel trouverait un écho sympathique dans tous les cœurs russes. Nos espérances n'ont point été trompées.

Notre vaillante noblesse ainsi que les autres classes exemptes du service militaires nous ont témoigné, par de nombreuses manifestations, leur vif désir de partager avec le reste de la nation, le poids du service militaire obligatoire.