

Sur l'organisation du bataillon prussien de chemins de fer [suite]

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue Militaire Suisse**

Band (Jahr): **20 (1875)**

Heft 10

PDF erstellt am: **15.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-347629>

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° 10.

Lausanne, le 19 Mai 1875.

XX^e Année.

SOMMAIRE. — Sur l'organisation du bataillon prussien de chemins de fer. (Suite.) — Loi fédérale concernant les pensions militaires et les indemnités. — Nouvelles et chronique.

SUPPLÉMENT (comme *Armes spéciales*). — Rapport du Département militaire fédéral sur sa gestion en 1874.

SUR L'ORGANISATION DU BATAILLON PRUSSIE DE CHEMINS DE FER.

Extrait du rapport présenté au Conseil fédéral, le 2 déc. 1873, par G. Naville, sous-lieutenant à l'état-major fédéral du génie. (Suite au n° 9.)

II. Effectif d'une compagnie d'exploitation (*Betriebs-Compagnie*.)

Une compagnie semblable peut exploiter une ligne de 15-30 milles (1 mille allemand = 7,5 kilomètres).

Capitaine.....	1
1 ^{er} lieutenant.....	1
2 ^{es} lieut ^s . comme chefs de stations.....	4
Total des officiers.....	<u>6</u>
Sergent-major.....	1
Sous-officiers.....	40
Appointés.....	20
Soldats.....	139
Soldats du train.....	6
Total... ..	<u>206</u>

Les domestiques d'officiers ne sont pas compris dans la liste ci-dessus.

Fonctions des sous-officiers :

Assistants de stations.....	4
Employé expéditeur.....	1
Conducteurs de locomotive.....	12
Chefs de train (<i>Zugführer</i>).....	7
Chefs emballeurs (<i>Packmeister</i>)... ..	7
Piqueurs de la voie (<i>Bahnmeister</i>).....	3
Télégraphistes.....	6
Total....	<u>40</u>

Fonctions des appointés :

Garde-trains (<i>Schaffner</i>).....	3
Chauffeurs.....	12
Surveillants de machines à vapeur fixe.....	2
Ouvriers de télégraphes.....	2
Ouvriers pour la voie.....	1
Total... ..	<u>20</u>

Fonctions des simples soldats :

Hommes d'équipe (Rangirer).....	4
Aiguilleurs	18
Graisseurs	4
Nettoyeurs de locomotives.....	2
Garde-voie.....	55
Garde-freins	35
Ouvriers de la voie	14
Ouvriers d'ateliers	7

Suivant la nature des lignes on institue pour 2 ou 4 compagnies d'exploitation une inspection d'exploitation dont l'état est le suivant :

Officiers :

Capitaine (le plus âgé).....	1
1 ^{er} lieutenant comme ingénieur (Baumeister).....	1
2 ^e lieutenant comme 2 ^e ingénieur.....	1
» » chef machiniste	1
» » assistant du machiniste	1
» » contrôleur d'exploitation	1

Sous-officiers :

Sergent-major.	
Sous-officier comme secrétaire.....	1
» » contre-maître (Werkmeister)	1
» » surveillant du matériel	1
» » conducteur (Wagenmeister).....	1
» » surveillant de magasin (Magazin- Aufseher	1
» » surveillant des télégraphes (Tele- graphen-Aufseher)	1
Télégraphistes.....	1
	Total... 13
Soldats du train	8
Chevaux	6

Pour tout ce qui concerne l'organisation supérieure de l'exploitation voir le règlement du service des étapes et des chemins de fer.

III. *Effectif d'une Abtheilung de remplacement (Ersatz-Abtheilung).*

Elle est divisée en deux compagnies et reste en dépôt dans la garnison du bataillon sans suivre les autres compagnies sur le théâtre de la guerre.

Elle se compose en tout :

Officier d'état-major commandant.....	1
Capitaines (chefs de compagnies)	2
1 ^{ers} lieutenants (ingénieurs).....	2
2 ^{es} lieutenants (ingénieurs)	9
Médecin.....	1
Payeur.....	1
Sergents-majors	3
Sous-officiers.....	83
Clairon d'état-major (Stabshornist)	1
Appointés	40
Simple soldats	278
Armurier.....	1
Aides de lazareth (Lazareth Gehülfe).....	2

Il reste encore à noter l'Abtheilung d'ouvriers composée de cordonniers, tailleurs, selliers, etc.; en tout 106 hommes.

Nous nous sommes bornés à donner ici l'organisation du corps militaire de chemins de fer directement, en laissant de côté ce qui concerne la direction du service des étapes et des chemins de fer. Le règlement publié sur ce sujet donne tous les renseignements désirables.

On voit par ce qui précède qu'avec le système adopté l'armée allemande possède environ 3000 hommes organisés pour le travail et l'exploitation des chemins de fer. Si les besoins l'exigeaient on pourrait, comme nous l'avons vu, former immédiatement de nouvelles compagnies avec le reste de la réserve du bataillon non encore directement incorporé. La marche des opérations peut seule décider la nécessité de la formation de nouvelles compagnies d'exploitation. Ce n'est en effet que sur territoire ennemi que ces dernières trouvent leur emploi et ont à exercer leur activité.

Équipement.

La troupe du bataillon de chemins de fer est équipée exactement comme les pionniers de la garde. Son uniforme est le même et ne se distingue que par la lettre E marquée en long sur la pattelette de l'épaule à la place du numéro de régiment. Elle est armée du petit fusil à aiguille, modèle 1868 (Pionnier-Gewehr, syst. Dreyse), auquel le sabre-scie peut servir de baïonnette. Le fusil a 1^m098 de longueur et son calibre est de 15^m/_m43.

Instruction.

L'instruction des troupes de chemins de fer a lieu à Berlin, place de garnison du bataillon.

Les volontaires et les recrues entrés au service le 1^{er} octobre et le 1^{er} novembre reçoivent à partir de ce moment, jusque vers la fin de mars, un enseignement théorique donné par les sous-officiers. En outre, pendant ce temps, on fait d'eux des soldats en leur enseignant le service intérieur, l'école de soldat, de compagnie, de bataillon, le service de garde, etc.

L'enseignement théorique donné pendant la saison d'hiver se divise en deux classes :

La 1^{re} classe, dans laquelle les officiers instruisent les sous-officiers et les volontaires d'un an, dans les diverses branches du service technique ;

Et la 2^e classe, dans laquelle les soldats reçoivent leur enseignement des sous-officiers.

Les officiers sont seuls en possession des règlements et s'y conforment pour les cours qu'ils donnent aux sous-officiers.

Au printemps commencent les travaux techniques sur la place d'exercice du bataillon de chemins de fer. Cette place, située en dehors de Berlin, entre les chemins de fer d'Anhalt et de Potsdam, est d'une étendue assez considérable. Deux bâtiments en bois servent pour le moment, l'un de dépôt pour le matériel nécessaire aux travaux, l'autre de bureau pour les officiers. La troupe a ses quartiers dans des baraques en bois placées près de la gare de Hambourg. Elle est en conséquence obligée de faire environ une heure de marche pour se rendre à la place d'exercice. Mais tout cela n'est que provisoire et

dès le printemps 1874 on construira une caserne tout près de cette place d'exercice. De plus on construira en même temps une ligne de chemin de fer réunissant cet emplacement avec la place de tir de l'artillerie située à Tegel. Cette ligne, d'environ 7 milles, sera construite, à l'exception des travaux de terrassement, entièrement par le bataillon. Une fois livrée à l'exploitation elle sera desservie à tour de rôle par les quatre compagnies du bataillon de chemins de fer.

Cette ligne aura un embranchement avec chacun des chemins de fer de Potsdam et d'Anhalt et sur une partie de son parcours la voie se trouvera sur le même talus que le chemin de Dresde actuellement en construction.

Les dépôts et magasins contenant le matériel des compagnies de construction seront également établis en forme de gare de marchandise à la tête de la ligne dont le but principal est de permettre à un moment donné le chargement rapide et le départ des convois de troupes de chemins de fer.

L'établissement et l'exploitation de cette ligne sera d'un grand secours pour l'instruction de la troupe à tous les points de vue. Néanmoins, pour les hommes destinés plus tard à faire partie des compagnies d'exploitation, ce service serait tout à fait insuffisant. Aussi envoie-t-on, chaque année, quelques hommes (16 à 20) servir comme employés civils dans les compagnies de chemins de fer.

De plus on renvoie chaque année dans leurs foyers environ 40 hommes après deux ans de service. Leur état civil étant généralement tout à fait en accord avec leur service technique militaire, le perfectionnement de leurs connaissances peut se faire plus à fond dans la pratique qu'au bataillon.

En été, de mars en novembre, le bataillon travaille pendant environ 6 heures. Divisés par troupes sous la direction des officiers, les sous-officiers sont exercés au piquetage des lignes (droites et courbes), nivellement, tracés divers, à prendre des croquis rapides, etc.

Les travaux exécutés par les soldats sous la surveillance des officiers et sous-officiers sont les suivants :

Pose de la voie de systèmes divers (Oberbauarbeiten) ;

Construction des tunnels ;

Construction des ponts ;

Etablissement de télégraphes et de signaux ;

Installation des gares ;

Destruction de la voie, du matériel d'exploitation, etc.

Les officiers reçoivent de temps à autre des travaux spéciaux à exécuter. Ce sont en général des projets de chemins de fer dont ils doivent faire les travaux préparatoires. Les questions sont posées par le commandant du bataillon auquel les rapports sont ensuite adressés.

En outre, à la demande des compagnies de chemins de fer ayant des lignes en construction, les 4 compagnies du bataillon sont souvent envoyées à tour de rôle pour exécuter la pose de la voie (Oberbaulegen).

Pour ce travail le corps de chemins de fer est fort recherché des compagnies de chemins de fer. La rapidité et la précision qu'il met à son ouvrage présentent pour ces derniers un avantage incontestable sans compter l'économie d'ouvriers qui en est la conséquence.

Le commandant du bataillon n'accepte en effet de la part des compagnies de chemins de fer qu'une rétribution minime pour chaque soldat, ne voulant pas que ce travail, destiné à leur instruction, devienne une aubaine trop recherchée. La durée de ces travaux est en général de 6 semaines à 2 mois.

C. DU MATÉRIEL.

Le bataillon de chemins de fer possède un matériel complet d'outils et d'instruments divers pour l'armement des 8 compagnies de construction. (Les compagnies d'exploitation n'en ont naturellement pas besoin.) Ce matériel, enmagasiné à Berlin dans des dépôts encore provisoires, sera plus tard placé dans un grand bâtiment situé sur la place d'exercice du bataillon au bord de la nouvelle ligne dont nous avons parlé.

Ce bâtiment sera divisé en 8 magasins, dans chacun desquels doit être déposé l'outillage complet destiné à une compagnie.

Au moment d'une entrée en campagne, les compagnies de chemins de fer sont tenues de fournir au corps militaire des chemins de fer les locomotives et wagons nécessaires à son transport et à celui de son matériel.

Chaque compagnie reçoit ainsi son train (locomotive et wagons) qu'elle conserve toujours. Ce train est destiné au transport d'une compagnie avec son matériel complet.

Les dispositions seront prises au dépôt général à Berlin pour que chaque train puisse être chargé le plus aisément et le plus rapidement possible et c'est dans ce but que le bâtiment du dépôt a été divisé en 8 magasins d'après le nombre des compagnies.

Un officier (capitaine) et un sergent sont chargés de l'administration de ce matériel. Ils restent à Berlin au dépôt et doivent en temps de guerre, au fur et à mesure des besoins, remplacer aux compagnies l'outillage usé ou détérioré.

Les outils et instruments proviennent des meilleurs fournisseurs et l'on estime à pas moins de 250,000 thalers la somme dépensée pour l'équipement de ces 8 compagnies. Il est vrai que l'excellence des matières premières, comme la perfection de l'exécution, ne laissent vraiment rien à désirer.

L'équipement des compagnies en outils et instruments est déjà arrêté par le règlement quoiqu'il ne soit pas et ne doive pas être livré à la publicité. Il ne reste plus à fixer que le mode de chargement des chariots d'ustensiles.

Pour le cas où la compagnie serait forcée de s'éloigner de la ligne, une partie de son matériel est chargée sur 2 chariots (dits Utensilien-Wagen), un char à échelle et un char de bagage (Packwagen) pour le bagage des officiers, la caisse et la comptabilité de la compagnie. De plus un cabriolet, que nous décrirons plus loin, est destiné au service particulier des officiers.

II. Rôle des troupes de chemins de fer.

Préliminaires :

Le corps de chemins de fer se composant de compagnies dites de construction et de compagnies dites d'exploitation, il faut étudier séparément le rôle de ces deux catégories de troupes.

En temps de guerre en effet, quoique sous le commandement du même chef, ayant sa place, comme nous l'avons vu, auprès du grand état-major général, ces deux classes de compagnies ont un service absolument différent.

Les compagnies de construction (Bau-Compagnien), munies de leur matériel complet, ont pour unique mandat :

- 1° La destruction de lignes déjà établies, (voie, ouvrages d'art, stations, matériel roulant, signaux, matériel d'exploitation, etc.);
- 2° La construction de lignes nouvelles et surtout le rétablissement et la mise en état d'exploitation de lignes détruites par l'ennemi.

Les compagnies d'exploitation sont, comme leur nom l'indique, chargées de l'exploitation (traction, entretien, etc.) des lignes situées sur territoire ennemi.

Comme les autres armes le bataillon de chemins de fer aura un règlement pour l'exécution des divers travaux qu'il doit accomplir. Ce règlement spécial traitant des différentes branches de la construction, du service, ainsi que de la destruction des chemins de fer, renferme de très nombreux emprunts au fameux traité des chemins de fer de Heusinger de Waldegg.

Il a pour titre :

Technische Dienst-Instruction für das Königliche Prussische Eisenbahn-Bataillon et se divise en plusieurs parties (Abschnitte) formant chacune un petit volume in-8° de 80 pages environ avec un certain nombre de planches. Ces parties sont les suivantes :

Bahnkörper (Vorarbeiten).

Oberbau.

Tunnelbau.

Brückenbau.

Telegraphen und Signalwesen.

Bahnhof-Einrichtungen.

Betriebs-Matérial.

Betriebs-Dienst.

Les deux paragraphes du chapitre qui va suivre contiennent l'exposition et le récit des travaux auxquels il m'a été donné d'assister ainsi que quelques remarques sur les projets de règlement. On verra que dans la pratique les officiers sont souvent obligés de se séparer des règlements et c'est du reste un trait caractéristique de ce genre de travaux que les instructions officielles sont plutôt des directions que des règles parfaitement fixes.

A. TRAVAUX DE CHEMINS DE FER.

Pour suivre l'ordre des diverses parties du règlement relativement aux travaux de chemins de fer, il faut commencer par ce qui a rapport à l'établissement de la plateforme (Bahnkörper) de la voie.

Plateforme de la voie (Bahnkörper).

Les travaux préliminaires, c'est-à-dire le tracé de la ligne est fait par les officiers et sous-officiers d'après des règles prévues par le règlement.

Les travaux de terrassement seront exécutés autant que possible par des ouvriers civils ou des troupes d'autres armes (infanterie, artillerie, etc.).

Dans la pratique, il est fort rare que des troupes de chemins de fer aient des lignes complètement neuves à établir. Dans la règle il s'agit plutôt de rétablir des voies détruites par l'ennemi et par conséquent (à moins que l'interruption ne se trouve dans des courbes et à des endroits en pente) le tracé n'offrira pas de difficultés.

La destruction de la plate-forme pour l'interruption d'une ligne présentera souvent d'assez grands avantages. Dans les endroits où la voie forme un talus élevé, on pourra la couper, soit en la faisant déblayer à la main, soit en la faisant sauter au moyen de mines. Le premier moyen, lorsque l'on dispose d'assez d'hommes, est souvent le plus rapide. Si la voie est en tranchée on la détruira soit en faisant sauter les talus du bord, soit en établissant des barricades. L'établissement de dispositifs de mines considérables reste toujours l'affaire des mineurs des compagnies de pionniers.

N'ayant assisté à aucun travail de ce genre, je me borne à annexer au rapport les notes que j'ai pu me procurer du règlement y relatif.

Pose de la voie (Oberbaulegen).

La plate-forme étant terminée, la pose de la voie succède à ce premier travail. Ayant eu, comme je l'ai dit dans l'introduction, l'avantage d'assister pendant 8 jours à des travaux de pose de la voie, je crois à propos d'insister quelque peu sur ce sujet que j'ai été à même d'étudier de près. Pour que la pose de la voie puisse avancer avec la rapidité et la régularité voulues, il faut avant tout disposer d'un nombre d'hommes suffisant. En outre, il est fort important que la plate-forme se trouve déjà convenablement préparée. En effet, du moment que l'on est obligé de prendre la pelle et la pioche pour terminer le nivellement complet de la voie, il en résulte une perte de temps assez grande. En outre, il est aussi indispensable que le transport des matériaux (rails, traverses, éclisses, crampons, etc.) à la place de pose, se fasse régulièrement et sans interruption.

D'après le projet de règlement sur la voie (Oberbau) la pose de celle-ci a lieu naturellement de différentes manières suivant le système de rails adopté. Le règlement qui traite des différents systèmes de rails s'étend plus particulièrement sur l'établissement d'une voie avec rails à patins (système Vignole) et à doubles champignons (Stuhlchienen).

Devant aussi rendre compte de la manière dont la compagnie de chemins de fer que j'ai eu l'honneur de voir travailler cet automne, exécute la pose de la voie, il ne sera pas inutile de développer ici quelques-unes des prescriptions du règlement. Ces règles, comme on le verra, ne peuvent pas toujours être suivies scrupuleusement et c'est en cela que consiste le talent des officiers, de savoir se plier aux circonstances de la manière la plus avantageuse pour le succès des travaux à exécuter.

Le règlement prescrit que la ligne sur la plateforme doit être piquetée de cent en cent mètres dans les parties droites, et de 25 en 25 mètres dans les courbes par des pieux de 1 mètre à 1^m20 de longueur et de 8 à 10 centimètres carrés de section, plantés en terre exactement dans l'axe de la voie, de telle sorte qu'ils dépassent de quelques centimètres seulement le niveau du bord supérieur des rails.

On pratique à ce pieu une entaille à la scie à la hauteur du niveau d'arasement des rails. Pour déterminer l'axe de la voie entre les deux rails on perce un trou dans le pieu qui lui-même est planté exactement dans l'axe comme nous venons de le dire. Ces piquets doivent être vernis en blanc et, si possible, protégés par un triangle formé de 3 piquets plantés en terre et réunis par des traverses.

Les piquets indiquant le milieu des courbes, les points de tangence des courbes et les points où l'inclinaison change (Brechtunkte der Gradienten) dépassent de 10 centimètres le niveau de la voie, et sont marqués d'un T, d'un C ou d'un B, suivant la lettre commençant le nom du point qu'ils marquent. Ce travail doit être fait avec beaucoup de soin, car c'est de lui que dépend la position définitive des rails que l'on peut commencer à poser une fois ce travail achevé. Le système de rails à patins étant le plus généralement répandu, nous en parlerons plus en détail.

Lorsqu'il s'agit de la pose de rails Vignole, à base large, ce travail, d'après le règlement, exige pour l'exécuter :

1 officier,
7 sous-officiers,
84 hommes.

Ces derniers sont divisés en 7 troupes dirigées chacune par un sous-officier, savoir :

I.	Troupe.	Troupe des traverses...	1	sous-officier	12	hommes
II.	»	Troupe des rails.....	1	»	12	»
III.	»	Troupe des éclisses....	1	»	7	»
IV.	»	1 ^{re} troupe des cloueurs.	1	»	9	»
V.	»	2 ^{me} troupe des cloueurs	1	»	10	»
VI.	»	Troupe d'alignement...	1	»	15	»
VII.	»	Troupe de bourreurs...	1	»	25	»
			7	sous-officiers	84	hommes

Sans entrer maintenant dans les détails qui seront donnés plus loin sur la manière dont s'exécute en réalité le travail, il est bon de remarquer tout de suite ce qui suit sur la manière de travailler de ces diverses troupes :

I^{re} troupe : Les traverses, préparées et entaillées d'avance, sont amenées sur les wagons aussi près que possible du chantier en construction. De là les ouvriers de la première troupe les prennent à deux sur l'épaule et vont les jeter à la place marquée d'avance par leur chef.

II^e troupe : Les porteurs de rails les portent à six au moyen des crochets porte-rails et les placent sur les traverses dans le prolongement des précédents, en laissant aux joints l'espace nécessaire à la dilatation. Ils se servent à cet effet des plaques de dilatation (Dilatations-Bleche).

III^e troupe : Des poseurs d'éclisses, l'un répartit les éclisses et les boulons aux joints et les autres les adaptent.

IV^e et V^e troupes : La première troupe des cloueurs cloue les joints et la traverse du milieu. Sur les 9 ouvriers, un homme répartit les clous ; 4 soulèvent au moyen des leviers la traverse pendant qu'on la cloue pour que les chocs répétés ne courbent pas le rail ; les 4 autres enfoncent les crampons.

La seconde troupe des cloueurs fixe les rails aux autres traverses ; 2 hommes munis d'une mesure marquent à la craie sur les rails la place exacte des traverses ; 4 soulèvent légèrement les rails et les 4 autres enfoncent les crampons.

VI^e troupe : La troupe d'alignement est destinée à fixer définitivement la position horizontale et verticale des rails.

VII^e troupe : La troupe des bourreurs, par subdivisions de 5 hommes, travaillant à la fois à la même traverse, bourre le dessous de ces dernières avec du ballast.

Au besoin, le nombre des ouvriers des V^e, VI^e et VII^e troupes peut être diminué.

Telle est la méthode prescrite par le projet actuel du règlement, mais en pratique, dans presque toutes les occasions, on modifiera quelque peu le nombre des ouvriers par troupe, bien que la subdivision reste cependant sensiblement la même.

La répartition des outils aux différentes troupes est fixée par le règlement.

Après avoir en quelques mots indiqué les prescriptions du règlement sur les poses de la voie, je passe au récit des travaux auxquels j'ai eu l'avantage d'assister près de Gross-Heringen en Thuringen.

Une Abtheilung du bataillon de chemins de fer avait été envoyée à la demande de la compagnie de chemins de fer de la Saal, pour poser la voie sur cette ligne à partir de la petite ville de Gross-Heringen. La plate-forme (Bahnkörper) était déjà terminée depuis un an à peu près et le tracé marqué par des piquets placés tous les 100 mètres au bord extérieur du rail de droite en venant de Gross-Heringen. Le niveau supérieur de la voie était marqué par des pointes fixées horizontalement dans le piquet à la hauteur requise.

La compagnie de chemins de fer fournissait les matériaux au fur et à mesure des besoins et devait les faire transporter aussi près que possible de la place de travail où ils étaient déchargés sur les côtés de la voie. Le ballast devait aussi être chargé et amené par les ouvriers civils de la voie. L'Abtheilung envoyée dans ce but était une des compagnies du bataillon, dont l'effectif, fort réduit à ce moment de l'année par les départs des volontaires, des hommes en congé, etc., ne s'élevait guère au-dessus de 200 hommes.

Cette compagnie se composait donc de :

2 officiers, 5 sous-officiers, 50 hommes.

Le commandant de cette Abtheilung avait reçu de la compagnie de chemins de fer un profil en long de la ligne, un plan de situation, des dessins de ponts et des tableaux renfermant diverses données pour faciliter la construction de la voie. Ces tableaux devaient être remis aux sous-officiers chefs de troupes. Ils avaient la forme de grandes tabelles d'après le modèle ci-dessous.

N ^o de station de 100 en 100 ^m .	Rayons de courbures.	Longueurs des arcs.	Eloignement des rails.	Surélévation du rail extérieur.	Nombre de rails courts.	Nombre de rails longs.

(Les stations distantes de 100 mètres étaient numérotées à partir d'un point déterminé.)

La ligne nouvelle de la Saal part de la Thuringischen Eisenbahn à la petite station de Gross-Heringen, pas loin d'Apolda ; elle suit le cours de la Saal pour rejoindre au midi la ligne Gera-Eichicht. A l'exception d'un pont sur la Saal, tout près de l'endroit où elle se sépare du chemin de fer de Thuringen, cette ligne ne présente pas sur son parcours d'ouvrages d'art considérables. Les troupes de chemins de fer ont commencé leur travail environ 100 mètres en deçà du pont de la Saal. Elles ont posé la voie sur la plate-forme sans avoir mis auparavant la couche de ballast de 15 c. environ sur laquelle doivent reposer définitivement les traverses. Le matériel de la compagnie avait été apporté de Berlin et se composait de l'outillage jugé nécessaire pour le travail en question.

Cantonnés chez les bourgeois, ces 50 hommes prenaient leurs repas dans l'auberge de l'endroit, suivant un arrangement pris d'avance entre le chef de l'Abtheilung et l'hôte. Aucun service de garde n'était organisé. Un homme de corvée nommé pour un nombre de jours déterminé servait d'aide à l'aubergiste pour le service de l'ordinaire. En outre chacun des deux officiers avait son domestique.

(A suivre.)

LOI FÉDÉRALE CONCERNANT LES PENSIONS MILITAIRES ET LES INDEMNITÉS

(Du 13 novembre 1874. — Entrée en vigueur le 26 février 1875.)

I. Conditions qui donnent droit à une indemnité.

Art. 1^{er}. Une indemnité est accordée de droit à tout militaire qui, à la suite de blessure, de mutilation ou de maladie, devient incapable de gagner sa vie pendant un certain temps ou d'une manière permanente. Cette indemnité est accordée dans le cas où le militaire infirme vivait en tout ou en partie de son travail et lorsque la blessure, la mutilation, la maladie ou l'infirmité sont les conséquences du combat, de fatigues, d'accidents ou d'influences morbides pendant un service fédéral.

Sont réservées les prescriptions de l'art. 4.

Art. 2. Si le militaire a été tué dans le combat ou s'il est mort des suites de ses blessures ou de maladie contractée au service fédéral, sa famille a droit à une indemnité (article 3), s'il est prouvé que le défunt subvenait en tout ou en partie à son entretien au moyen de son travail.

Art. 3. Ont droit à une indemnité :

- a) les veuves,
- b) les enfants.

La veuve et les enfants ont également droit à une pension alors même que le mariage n'aurait été contracté qu'après les blessures ou la maladie ayant amené la mort de l'invalidé.

- c) les parents,
- d) les frères et sœurs,
- e) les grands-parents.

Les veuves ont droit à une pension en premier lieu ; s'il n'en existe pas ou si, pour un motif quelconque, elles n'y ont plus droit, celui-ci passe aux autres ayant-droit dans l'ordre qui précède, c'est-à-dire aux enfants à l'exclusion des parents, etc.

Dans des cas particuliers, les ascendants peuvent être reconnus participants à la pension de la veuve ou des enfants.

La veuve n'a aucun droit à la pension si elle était divorcée ou séparée de son