**Zeitschrift:** Revue Militaire Suisse
**Herausgeber:** Association de la Revue Militaire Suisse
**Band:** 23 (1878)
**Heft:** 23

**Artikel:** Les chemins de fer français et allemands
**Autor:** [s.n.]
**DOI:** https://doi.org/10.5169/seals-334929

**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:** 15.07.2025

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

Si l'on doit admirer sans réserve la discipline, la valeur et la persévérance des troupes impériales, il est de toute justice de témoigner un sentiment de respect pour ce peuple qui, dans la défense de son indépendance menacée, combat tant que le dernier homme peut tenir une arme.

Pour terminer cet exposé de la guerre en Bosnie et en Herzégovine, donnons quelques renseignements sur les pertes des troupes austro-hongroises.

| | |
|---|---|
| Pertes d'après les listes ministérielles . . . . | 3795 |
| Pertes portées dans les dépêches officielles mais non encore publiées sur les listes ministérielles. . . . . | 2500 |
| Total, | 6295 morts, |

blessés ou disparus.

Le corps qui a le plus souffert est le 22e régiment d'infanterie (Trieste) qui a eu 352 hommes morts, blessés ou disparus dans les combats de Banyaluka et de Kljuc.

D'après les listes ministérielles, on trouve par le rapport entre les pertes en officiers et en soldats : Morts ou disparus : 1 officier sur 3 sous-officiers ou caporaux et 12 soldats. Blessés : 1 officier sur 5 sous-officiers ou caporaux et 21 soldats. Si le rapport entre l'effectif des officiers et celui de la troupe est admis à 1 : 45, ou 50, les officiers ont eu des pertes triples de celles de la troupe.

---

## Les chemins de fer français et allemands.

Le correspondant allemand de l'*Avenir Militaire* adresse à ce journal les lignes suivantes, qui, nous en sommes persuadés, intéresseront nos lecteurs :

En France, comme en Italie, un développement considérable du réseau ferré est à l'étude. Le développement projeté est de 13,000 kilomètres en France et de 6,000 en Italie. Au commencement de la guerre de 1870, les chemins de fer avaient, en Allemagne et en France, un développement à peu près égal. En effet, au 1er janvier 1870, il y avait, en fait de voie ferrées :

17,322 kilomètres en Allemagne,
16,954 » France.

Mais de 1870 à 1878, les deux réseaux ont subi un développement fort inégal, savoir :

12,981 kilomètres en Allemagne,
6,424 » France.

De sorte qu'au 1er janvier 1878, le réseau exploité se monte, dans les deux pays, à :

30,303 kilomètres en Allemagne,
23,384 » France.

Dans ces chiffres sont comprises les petites lignes locales, dont il existe 2,500 kilomètres en France et 600 en Allemagne. Mais les lignes locales, comme on sait, n'ont aucune valeur au point de vue stratégique, ce qui augmente encore l'infériorité de la France qui, finalement, a un tiers de parcours ferré de moins que l'Allemagne.

Au point de vue de la longueur du réseau, comme à celui de l'importance des lignes, l'Allemagne a donc sur la France une avance considérable.

Un autre avantage du réseau allemand sur les lignes françaises se trouve dans la direction des grandes voies ferrées. En France, l'ensemble du réseau a la forme d'une série de rayons convergeant vers Paris. En Allemagne, les grandes lignes vont presque toutes parallèlement du cœur de l'empire vers la frontière. En 1870, les armées allemandes se servirent pour effectuer leur rapide concentration de neuf de ces voies ferrées courant vers le Rhin. Depuis ce temps, deux nouvelles lignes ont été créées dans cette direction, de sorte que le nombre des voies ferrées pouvant servir à une concentration de l'armée allemande sur la frontière française s'élève à onze, tandis que la France ne possède pour cela que six lignes ferrées.

Un nouvel avantage du réseau allemand consiste en ce fait qu'à part le royaume de Saxe, la partie de beaucoup la plus dense du réseau se trouve du côté de la frontière et surtout en Alsace-Lorraine. J'ai eu, en effet, souvent à signaler, dans le *Reischland*, la construction de nombreuses *Erbswurstbahnen* (*lignes de saucisses aux pois*); c'est le nom que le malin paysan alsacien donne à ces chemins de fer purement militaires dont M. de Moltke a sillonné le pays, en l'absence ou en dépit de tous les intérêts locaux ou généraux de la contrée. Dans les provinces rhénanes, dans le Palatinat bavarois, dans la Hesse, dans le pays de Bade, le réseau n'est pas moins serré. En France, la richesse de votre frontière de l'est en bonnes lignes militaires est à cent piques d'atteindre le même degré.

Ce n'est pas tout : la proportion des lignes à double voies, dont le rendement est si notable, est bien plus forte dans le nouvel empire que dans la nouvelle république. Vous n'avez qu'une ligne, entre le cœur du pays et la frontière, qui soit dans toute sa longueur à deux voies. L'Allemagne en avait quatre dès 1870.

Enfin le matériel roulant en Allemagne est bien supérieur à celui de la France au point de vue du service militaire des voies ferrées. L'Allemagne possède, en matériel, de quoi transporter quarante corps d'armée en un seul voyage, à supposer qu'il fallut par corps d'armée 100 trains de 50 voitures. De plus, les wagons allemands se prêtent beaucoup mieux au transport des troupes que les voitures françaises, si basses et si exiguës, que les chevaux n'y peuvent pas être transportés tout sellés.

Le seul point faible du réseau allemand, au point de vue militaire, c'est que tandis qu'en France, à la réserve des petites lignes d'intérêt local, tout le réseau appartient presque exclusivement à sept grandes compagnies, en Allemagne, l'administration de la guerre est obligée de compter avec 59 directions, dont 19 seulement relèvent de l'Etat. Mais, même à cet égard, l'empire allemand est en progrès, puisque dès aujourd'hui, 19,000 kilomètres, presque l'équivalent de tout le réseau français, sont sous la direction de l'Etat, et vous pouvez être certain qu'on ne s'en tiendra pas là.

Déjà, en effet, les journaux annoncent que 4500 kilomètres de nouvelles voies sont à l'étude et ne tarderont certainement pas à être mis en construction, car en Allemagne, — il faut leur rendre cette justice — étudier une question n'est pas synonyme de l'enterrer.

D'un autre côté, l'acquisition des chemins de fer privés par l'Etat recommence aussi à occuper la presse allemande. Ce sont, d'après les journaux prussiens, les grandes lignes partant de Berlin qui seraient rachetées les premières. Déjà des pourparlers ont été entamés entre le gouvernement prussien et la ligne de Berlin-Potsdam-Magdebourg. Aujourd'hui, le bruit court que la ligne de Berlin-Anhalt suivrait de près sa rivale. Ces deux lignes qui relient Berlin au midi de l'Allemagne, l'une par Halle, la vallée de la Saale et la Thuringe, l'autre par Magdebourg et le Hanovre se font une concurrence qui prend souvent, parait-il, un caractère assez

aigu. Berlin-Anhalt aurait vu, avec appréhension, les avances faites à l'Etat, par Berlin-Magdebourg. L'Etat, de son côté, aurait jeté son dévolu sur Berlin-Anhalt. De là, ces négociations.

De tous ces faits, il me semble que la France doit pouvoir tirer des conclusions qu'il serait bon pour elle de mettre à profit à l'occasion des travaux de longue haleine qu'elle va entreprendre pour l'amélioration de son réseau ferré. Au point de vue militaire les lignes françaises se trouvent, en effet, vis-à-vis des lignes allemandes dans un état d'infériorité dont la révélation me semble être un devoir pour la presse française. De même, le premier devoir du gouvernement, avant même de voir si les chemins de fer projetés satisfont au point de vue commercial et industriel, est de s'assurer s'ils concourent à remédier à cette infériorité qui est, pour la France, dans l'éventualité toujours à prévoir d'une guerre avec l'Allemagne, la source des plus graves dangers.

L'importance de cette question des chemins de fer, considérée au point de vue militaire, est d'ailleurs si grande qu'en Allemagne on n'a négligé l'étude d'aucune des faces sous lesquelles elle peut être envisagée. Témoin le *Militär Wochenblatt*, qui consacre, dans un numéro du mois dernier, son article de tête à la *tactique des lignes ferrées*.

Vos lecteurs me sauront certainement gré de leur donner dans cette lettre une idée de cet important travail.

L'auteur commence par établir quels sont les éléments qui dans une ligne ferrée doivent être l'objet de l'attaque ou de la défense. Ces éléments sont :

La voie elle-même,
Les gares avec leur matériel,
La ligne télégraphique et les appareils à signaux,
Le matériel roulant.

En ce qui concerne la voie, il est clair que le simple arrachement des rails, même sur une assez grande longueur, ne constitue qu'une dégradation insignifiante, quand la partie adverse dispose des moyens de réparation nécessaire. La destruction d'un pont important et d'un grand tunnel mettent au contraire la voie hors de service pour des semaines. La destruction d'une bifurcation a aussi une grande portée.

Dans les gares, ce qu'il importe le plus de détruire, ce sont les réservoirs à eau et les dépôts ou ateliers de réparation du matériel. La destruction de ces réservoirs et de ces dépôts ne tarderait pas à compromettre gravement la circulation.

La destruction du télégraphe (celle des appareils est plus efficace que celle des conducteurs) compromet aussi très sérieusement la marche régulière, sûre et rapide des trains.

En ce qui concerne le matériel roulant on le détruit plus sûrement par l'incendie ou par la rupture des roues, des essieux.

La tactique de l'attaque doit consister à détruire les lignes ferrées de l'ennemi aussi complétement que possible. Pour cela l'on sera conduit à attaquer de préférence les gares, les tunnels, les ponts. Mais, comme ces points sont en général solidement gardés, les moyens de l'attaque doivent être proportionnés à ceux de la défense. Quand le but à atteindre est d'interrompre le service d'une manière passagère, il vaut mieux s'en prendre à la voie. Quelques hommes, avec les moyens dont on dispose aujourd'hui, suffisent pour cela. Tenir l'expédition secrète et s'arranger de manière que le défenseur s'aperçoive de la destruction le plus tard possible.

Quant à la défense, voici les mesures à prendre :

1. Les points importants (gares importantes, bifurcations, tunnels, ponts) reçoivent une forte garnison et seront fortifiés.

2. Les points d'importance secondaire (petites gares, ponceaux, talus, tranchées) sont militairement occupés, avec un blockhaus ou deux ou des maisons organisées pour la défense comme appui.

3. Tous ces points sont reliés par des patrouilles d'infanterie et de cavalerie.

4. Toute la longueur de la ligne est surveillée au moyen de groupes installés dans des observatoires (maisons, arbres élevés, clochers), qui correspondent entre eux au moyen de patrouilles et de signaux optiques.

5. Le matériel roulant disponible, des approvisionnements de houille, de rails, de traverses, de ponceaux, d'outils de toute espèce, des équipes d'ouvriers, un train de réparation constamment tenu prêt à partir, sont réunis dans l'enceinte fortifiée qu'on aura élevée autour des points les plus importants de la voie. Une colonne d'infanterie, de cavalerie et d'artillerie est constamment tenue prête à être portée sur un point menacé.

6. Les mesures militaires ont d'autant plus d'importance que le terrain est plus accidenté.

Telles sont, à grands traits, les règles de l'attaque et de la défense des voies ferrées, d'après l'étude du *Militär Wochenblatt*. L'objectivité de cette étude montre combien il est important de ne pas négliger ce côté de la question des chemins de fer, qui semble un peu secondaire en France, ce qui m'a déterminé à consacrer toute cette lettre à l'important sujet que je viens de traiter.

---

## BIBLIOGRAPHIE

*Note sull' ordinamento défensivo della regione alpina, del tenente G. Zavattari*, une brochure in-8 de 23 pages. Voghera Carlo. Rome, 1878.

Sous ce titre ont paru quelques pages fort intéressantes sur la question si importante pour l'Italie de la défense des Alpes. Nous donnerons un aperçu de cette brochure en en citant les traits principaux.

Au début, l'auteur pose les traits suivants :

« Les Alpes forment une *région transitoire de mouvement* dans les théâtres de guerre compris entre le Pô, le Rhône, le Rhin et le Danube ».

« Les Alpes forment un *échiquier tactico-logistique* spécial ».

« Le passage simultané, à travers la ligne des Alpes, de plusieurs colonnes réunies derrière les montagnes et leur arrivée simultanée dans la plaine, constituent l'idéal d'une opération militaire bien conduite ».

Ceci établi, l'auteur pose ainsi sa tâche : « Trouver une organisation défensive de la frontière alpine qui réponde à l'importance militaire de cette ligne d'obtacle et qui soit en harmonie avec la situation militaire générale du pays ». La ligne de plus grande importance de la frontière militaire terrestre de l'Italie n'est pas en tous ses points un obstacle militaire uniformément distribué. Il s'en suit donc :

« Que la ligne des Alpes, au point de vue militaire, se décompose en plusieurs échiquiers, puisque les grandes lignes d'obstacle fixent le nombre et la direction des grandes lignes de mouvements militaires.

» Que ces échiquiers, ayant chacun leur caractère militaire propre, réclament chacun aussi une organisation défensive spéciale.

» Qu'il est nécessaire, dans les conditions où se trouve la défense générale de la frontière terrestre, de répartir les moyens de défense de cette ligne pour amener les forces principales de l'attaque à se heurter contre des défenses également fortes. »