

# Bibliographie

Objekttyp: **BookReview**

Zeitschrift: **Revue Militaire Suisse**

Band (Jahr): **23 (1878)**

Heft 6

PDF erstellt am: **18.07.2024**

## **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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*  
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, [www.library.ethz.ch](http://www.library.ethz.ch)

<http://www.e-periodica.ch>

de la même manière, si l'habillement n'était pas conforme au modèle normal adopté en août 1876. On remettra à l'expert un état nominatif de toutes les recrues du détachement avant de commencer son travail.

Nous renvoyons pour le reste à la circulaire du Conseil fédéral du 28 janvier 1876 et aux articles de l'ordre général pour les écoles de recrues, relatifs à l'habillement.

MM. les instructeurs d'arrondissement s'entendront directement avec vous sur l'époque de l'habillement.

*Instruction pour les officiers d'instruction commandés pour assister à l'habillement des recrues d'infanterie.*

Article premier. Les instructeurs d'arrondissement commanderont à temps un à deux officiers d'instruction pour se rendre sur les places cantonales d'habillement et leur donneront les ordres suivants :

Art. 2. Les officiers doivent assister personnellement à l'habillement des recrues d'infanterie et refuser tous les effets qui ne seraient pas conformes aux prescriptions relatives à l'essai des effets d'uniforme de février 1877.

Art. 3. Ils refuseront de même les effets d'habillement et d'équipement qui ne seraient pas conformes au règlement d'habillement du 24 mai 1875 et des prescriptions ci-après rendues pour compléter ce règlement :

a. Détails de confection des effets d'habillement militaire, approuvés par le Conseil fédéral le 25 août 1876, du 1<sup>er</sup> février 1877 ;

b. Description de la coiffure militaire du 6 août 1875 ;

c. Description du sac, du 30 septembre 1875, avec supplément du 18 mars 1877 ;

d. Description des effets de propreté de l'homme, du 30 septembre 1875.

Exceptionnellement, on pourra admettre des effets d'habillement transformés, provenant d'approvisionnements d'anciennes ordonnances, si les fonctionnaires cantonaux d'habillement produisent à cet effet une autorisation spéciale de la section technique de l'administration du matériel de guerre fédéral sur l'admission de ces effets.

Art. 4. Dans le cas où les approvisionnements des cantons ne permettraient pas d'habiller la troupe convenablement, on établira un état des effets d'habillement non acceptables avec le nom du porteur. Ces effets doivent être échangés sans autre par les cantons pendant les premiers jours des écoles.

Art. 5. Le contrôle de la qualité du travail et des étoffes employées n'est pas du ressort des officiers commandés pour assister à l'habillement.

Art. 6. L'officier commandé donnera les ordres nécessaires aux recrues au sujet de l'entretien de leurs effets d'habillement et d'armement. Il prend le commandement du détachement équipé, le conduit sur la place d'armes fédérale et le présente au commandant de l'école pour l'inspection. Il fait un rapport par écrit au commandant de l'école sur la marche de l'habillement, rapport qui doit être joint au premier rapport que le commandant de l'école adressera au chef de l'arme sur l'équipement des recrues.

Art. 7. Les frais des officiers commandés sont à la charge des écoles.

Art. 8. On remettra aux officiers d'instruction commandés pour assister à l'habillement, les prescriptions et règlements mentionnés à l'art. 3.

Art. 9. Sur la demande des officiers d'instruction envoyés pour assister à l'habillement, les cantons devront leur remettre les modèles-types qu'ils ont reçus de la Confédération.

## BIBLIOGRAPHIE

*Die Französischen Eisenbahnen im Kriege 1870-1871 und ihre seitherige Entwicklung in militärischer Hinsicht*, von H. BUDDE. — (Les chemins de fer français pendant la guerre de 1870-1871 et leur développement actuel au point de vue militaire, par H. BUDDE, lieutenant au premier régiment d'infanterie hessois, n° 81.) — F. Schneider, Berlin, 1877.

L'étude du lieutenant H. Budde sur *les chemins de fer français* a pour but de comparer l'état actuel des voies ferrées françaises, au point de vue militaire, à ce qu'il était pendant la guerre de 1870. La plupart des renseignements qu'il publie à ce sujet sont extraits des *Indicateurs des chemins de fer*, pour l'exploitation des nouvelles lignes, et des règle-

ments du 1<sup>er</sup> juillet 1874 et du 23 décembre 1876 pour l'organisation du service des transports en temps de guerre. Puisés à des sources tout à fait officielles, ils ne peuvent manquer de présenter le plus vif intérêt ; ils montrent, en outre, les nombreuses lacunes que la France a encore à combler, malgré les immenses travaux exécutés dans ces six dernières années, aussi bien dans le réseau de ses voies ferrées que dans le système défensif qui doit protéger ses frontières.

L'ouvrage du lieutenant Budde contient 2 cartes de chemins de fer et 10 croquis dans le texte ; il se divise en deux parties principales : 1<sup>o</sup> Utilisation militaire des chemins de fer français pendant la guerre de 1870-1871 ; 2<sup>o</sup> Développement actuel du réseau français au point de vue militaire.

La première partie, qui avait déjà été publiée dans les *Jahrbücher für die deutsche Armee und Marine*, comprend une introduction et 4 chapitres.

L'introduction donne un aperçu sommaire du réseau des chemins de fer français et de leur matériel en 1870, et montre comment, malgré les travaux de la *Commission centrale des chemins de fer*, instituée le 15 mars 1869, et par suite de la mort du maréchal Niel, aucun changement n'avait encore été apporté au service des transports militaires par voies ferrées, lors de la déclaration de guerre.

Les deux premiers chapitres traitent de la mobilisation et de la concentration de l'armée en 1870 : par suite d'un système de centralisation exagérée, la période de la mobilisation fut absolument confondue avec celle de la concentration ; cependant, malgré les graves désordres et les grandes difficultés qui en résultèrent, malgré l'absence complète d'organisation militaire, la compagnie de l'Est réussit à obtenir des résultats considérables, à cause de son nombreux personnel, de ses immenses ressources, et de l'unité de direction sur toute l'étendue du réseau.

Les deux chapitres suivants décrivent l'emploi des voies ferrées pendant les opérations de la guerre, d'abord depuis le 15 juillet 1870 jusqu'à l'armistice du 28 janvier 1871, puis pendant la période qui s'est écoulée depuis l'armistice jusqu'à l'évacuation du territoire français ; ils font ressortir, d'une part, le manque de cohésion et de préparation dans les ordres de transports et d'approvisionnements de l'armée, et, d'autre part, la puissance de ressources que les cinq grandes compagnies de chemins de fer français déployèrent, malgré la perte d'une notable partie de leurs lignes et de leur matériel roulant.

La deuxième partie de l'ouvrage contient les renseignements les plus nouveaux sur les chemins de fer français et sur l'organisation militaire de ce service ; elle se divise en trois chapitres :

Le premier chapitre indique le développement du réseau des voies ferrées en France ; depuis l'année 1871 jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 1877, 5285 kilomètres de plus ont été livrés à la circulation ; mais, d'après les décrets, il en reste encore plus à exécuter, et, sur un total de 22540 kilomètres, il n'y a que 7700 kilomètres environ de lignes à deux voies. Les principaux ports du littoral de la France ont été reliés entre eux et avec l'intérieur ; sur 77, il n'y en a plus que 11 (3 sur la Manche, 6 sur l'Océan, 2 sur la Méditerranée) qui n'ont pas de chemin de fer. — 92 forts ou forteresses, sur 112, et 159 garnisons, sur 167, sont desservies par des voies ferrées. — A l'intérieur, on s'est efforcé de réunir les grandes lignes par de nombreuses ramifications, de manière que l'on ne soit plus obligé de passer par Paris ; de là, la création des ceintures successives qui entourent la capitale. Telles sont la ceinture formée de l'ancienne ligne de Rouen à Châlons par Amiens, La Fère, Laon et Reims, et complétée par les lignes nouvelles de Rouen à Dreux, Orléans, Mon-

targis, Sens, Troyes et Châlons, et concentriquement à elle, la ligne qui part de Dreux, passe par Gisors, Beauvais, Soissons, Epernay, Nogent, Montereau, Malesherbes, pour revenir à Orléans, et relie tout le réseau nord-ouest avec le réseau nord-est. Orléans, carrefour important au point de vue stratégique, a été ainsi doté de quatre lignes nouvelles (Chartres, Malesherbes, Montargis et Gien) et possède actuellement 7 voies différentes ; de même, Tours, point stratégique de deuxième ligne, s'est aussi enrichi des deux nouvelles voies de Vendôme et des Sables-d'Orlonne (celle de Châteauroux est encore à l'état de projet). — Le point capital de Châlons-sur-Marne se trouve parfaitement relié au sud-ouest, tandis qu'en 1870, il fallait faire un détour énorme pour y arriver sans passer par Paris. — Les lignes du Nord et de l'Est sont réunies par la ligne de Hirson, Sedan, Verdun, Lérrouville, Pagny, Neufchâteau, Chaumont, Châtillon-sur-Seine et Nuits. — Dans l'Est, on a ouvert les lignes de Verdun à Metz, de Nancy à Château-Salins et Vic, de Saint-Dié à Saint-Léonard, Fraize et Laveline par Bruyères, et de Charmes à Rambervillers. Quant aux lignes de Gondrecourt-Neufchâteau-Épinal, de Remiremont à St-Maurice et de Longuyon à Pagny, dans la vallée de la Moselle, elles ne sont point encore terminées ; de même, ce n'est qu'en 1883 que sera ouverte, parallèlement à la frontière allemande, la ligne directe d'Amiens à Dijon, passant par Compiègne dans la vallée de l'Ourcq, puis par Port-aux-Perches, Château-Thierry, Esterny, Romilly, Troyes, Châtillon, Recey et Is-sur-Tille, avec embranchement de Recey sur Langres et de Is sur Gray et Gy, et réunissant ainsi directement Belfort et Paris.

L'auteur note 7 lignes qui doivent traverser la frontière franco-allemande après l'achèvement du réseau ; sur ce nombre, 6 sont achevées ; mais la troisième seule est à deux voies sur tout son parcours :

1<sup>o</sup> Ligne de Mézières-Sedan-Montmédy et Thionville, se reliant par Hirson avec le nord de la France et avec Paris ;

2<sup>o</sup> Ligne de Reims-Verdun et Metz, se reliant par Laon avec le nord de la France et avec Paris ;

3<sup>o</sup> Ligne de Paris-Châlons-Frouard.

4<sup>o</sup> Ligne de Paris-Troyes-Chaumont-Neufchâteau-Épinal, se reliant avec Orléans (inachevée de Neufchâteau à Épinal) ;

5<sup>o</sup> Ligne de Port-d'Atelier-Epinal, se reliant à Chalindrey-Dijon ou à Vesoul-Besançon.

6<sup>o</sup> Ligne de Gray-Vesoul-Belfort, se reliant à Dôle ou Dijon ;

7<sup>o</sup> Ligne de Besançon-Belfort, se reliant à Dôle et Châlons ou Lons-le-Saulnier.

Quatre lignes principales relient Paris à la frontière :

1<sup>o</sup> Paris-Soissons-Sedan-Hayange ; distance, 378 kil. ; trajet de 17 heures et demie avec une vitesse moyenne de 21 k., 6 par heure ;

2<sup>o</sup> Paris-Avrincourt ; distance, 410 kil. ; trajet de 18 h., avec une vitesse moyenne de 23 kil. par heure ;

3<sup>o</sup> Paris-Troyes-Belfort ; distance, 443 kil. ; trajet de 21 h., avec une vitesse moyenne de 21 kil. par heure ;

4<sup>o</sup> Paris-Dijon-Besançon-Belfort ; distance 502 kil. ; trajet de 21 h., avec une vitesse moyenne de 24 kil. par heure.

Toutes ces lignes sont protégées par des forteresses ou des forts d'arrêt, qui constituent le système défensif actuel de la France sur la frontière allemande.

Dans le deuxième chapitre, l'auteur décrit l'organisation actuelle du service militaire des chemins de fer en France, et donne une analyse détaillée du *Règlement général*, du 1<sup>er</sup> juillet 1874, pour les transports militaires par voie ferrée, qui comportent les transports ordinaires (mi-

litaires isolés, corps constitués, matériel) et les transports stratégiques en deçà et en delà de la base d'opération.

Le troisième chapitre est relatif à la création d'une troupe de chemins de fer : d'après la loi sur les cadres, du 13 mars 1875 et le règlement du 23 décembre 1876, le corps du génie a créé quatre compagnies d'ouvriers de chemins de fer, qui, en temps de mobilisation, peuvent former chacune un bataillon de 1000 hommes; en outre, les six grandes compagnies de chemins de fer ont formé huit sections d'ouvriers, formant un personnel de 8784 hommes, ce qui donne en tout un personnel de 12784 hommes pour le service des chemins de fer en temps de guerre.

L'auteur conclut en faisant ressortir que l'organisation de ce service était bien plus facile en France qu'en Allemagne; tandis que, dans l'empire allemand, le réseau des voies ferrées est morcelé et divisé entre de nombreuses compagnies, en France, il n'appartient qu'à six grandes compagnies, qui sont mieux habituées, par suite, aux grands mouvements de troupes et de matériel, et qui ont fourni à la commission supérieure des ressources presque inépuisables.

Enfin, on trouve, à la fin de l'ouvrage, 3 tableaux, donnant, à titre d'exemples : le premier, la préparation du mouvement du 1<sup>er</sup> corps d'armée dans sa concentration sur Mézières; le deuxième, la marche des trains sur la ligne A pour le transport du 1<sup>er</sup> corps sur Mézières; le troisième, le transport des troupes de Lille, etc., sur Mézières.

En résumé, l'ouvrage de M. le lieutenant Budde, ainsi que celui de M. l'ingénieur français Jacquemin, paru il y a quelques années, sont précieux à consulter pour cette partie spéciale du service des états-majors.

### NOMINATIONS

Le Conseil fédéral a appelé au commandement de la première brigade d'infanterie (I<sup>re</sup> division), M. le colonel de Guimps (d'Yverdon); de la seconde brigade (I<sup>re</sup> division), M. le colonel de Cocatrix (de St-Maurice); de la sixième (III<sup>e</sup> division), M. le colonel Wynistorf (de Berne); de la huitième (IV<sup>e</sup> division) M. le colonel Troxler (de Bâle); de la treizième (VII<sup>e</sup> division), M. le colonel Diethelm (de Lachen).

Dans la landwehr, il a nommé commandant de la première brigade d'infanterie, M. le colonel Fonjallaz (de Cully); de la troisième, M. le colonel Lambelet (de Neuchâtel), et de la quinzième, M. le colonel Hold (de Coire).

MM. de Guimps, Cocatrix, Wynistorf, Troxler et Lambelet, qui étaient lieut.-colonels, ont été en même temps promus au grade de colonel.

Il a désigné comme chef du onzième régiment L, M. le lieut.-colonel Marti (de Berne).

Dans l'arme du génie, il a promu au grade de colonel M. le lieut.-colonel Ott (de Berne); au grade de lieut.-colonels : MM. les majors Guillemain (de Lausanne); Pictet-Mallet (de Genève); Blaser (de Zurich); Schmidlin (de Bâle).

Il a nommé commandants du premier bataillon du train de landwehr, M. le major Ch. Mallet (de Chavannes-les-Bois), et du deuxième bataillon, M. le major de Constant (de Lausanne).

Ont été promus dans l'état-major général au grade de lieutenants-colonels, MM. Bühler (de Winterthour), Emile Baldinger (de Baden), Fahrlænder (d'Aarau), Zurcher (de Berne).

Ont été promus au grade de major, parmi les officiers appartenant à la Suisse romande, MM. Edmond De la Rive et Camille Favre (de Genève).

Dans la cavalerie, ont été promus au grade de lieut.-colonels, MM. de Sury (de Soleure) et Ch. Boiceau (de Lausanne). Dans l'artillerie, ont été promus au même grade : MM. Bovet (de Neuchâtel); E. Brocher (de Genève). Enfin M. Pictet-Mallet (de Genève), lieut.-colonel du génie, a été nommé ingénieur de la I<sup>re</sup> division.

GENÈVE. — Le Conseil d'Etat, dans sa séance du 5 mars courant, a nommé M. le premier lieutenant Ricou (Félix), au grade de capitaine dans l'infanterie d'élite.