

Des convois militaires en temps de guerre

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue Militaire Suisse**

Band (Jahr): **26 (1881)**

Heft (21): **Revue des armes spéciales : supplément mensuel de la Revue Militaire Suisse**

PDF erstellt am: **27.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-335661>

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.

fait-on entrer en compte que décomposé en trois facteurs : 1^o écart moyen des 6 coups, 2^o nombre des éclats et 3^o nombre des projectiles pleins qui ont frappé les cibles.

Lieut.-colonel WILLE.

(*Schweiz. Zeitschrift für Artillerie und Genie.*)

Des convois militaires en temps de guerre.

(Extrait du *Journal des sciences militaires*).

Objet des convois. — Les convois comprennent le transport des munitions de guerre, subsistances, trésor, objets et outils de réserve, ambulances, réserve d'effets et de matériel administratif, bagages, et enfin équipages de ponts (quand ils ne sont pas avec la colonne de combat).

La conduite des prisonniers constitue aussi un genre particulier de convoi militaire.

Nature des convois. — Les convois peuvent se faire de quatre manières différentes :

- 1^o Par voitures ;
- 2^o A dos de mulets ;
- 3^o Par eau ;
- 4^o Par chemins de fer.

1^o CONVOIS PAR VOITURES.

Devoir du commandant du convoi. — Le commandant ne doit jamais perdre de vue que le but capital de sa mission est d'amener à bon port le convoi qui a été confié à sa garde. Il ne doit jamais prendre de commandement particulier et ne s'occuper que de l'ensemble des opérations ; il doit éviter autant que possible le combat et ne s'y résoudre qu'à la dernière extrémité, pour sauver le convoi. Avant le départ, il doit prendre tous les renseignements nécessaires sur la nature du pays à parcourir, l'état des chemins, passages difficiles, ponts, etc.

Autorité du commandant. — Elle s'étend d'une façon absolue sur les troupes de toutes armes qui composent le convoi, ainsi que sur les agents de transports et des équipages militaires.

Précautions à prendre avant le départ. — 1^o Examiner les rais, les jantes et les bandes de roue ;

2^o S'assurer du bon état des corps de voitures, des essieux, flèches, crochets d'attelages ; essayer les chaînes et sabots d'enrayage ;

3^o Se précautionner des pièces de rechange essentielles (roues, timons, traits), de graisse pour les voitures, de lanternes ou de torches pour les marches ;

4^o Former les attelages de chevaux de même taille et d'égale force, les plus forts au timon, les plus faibles au milieu ;

5^o Visiter les harnais, le ferrage et les objets de rechange qui y sont relatifs ; vérifier la longueur des traits ;

6^o S'assurer que le chargement est bien fait et qu'aucun objet non réglementaire ne s'y trouve ;

7° Numéroté les voitures suivant l'ordre dans lequel elles doivent marcher.

Etendue des convois. -- Cette étendue se déduit des dimensions des différentes voitures, y compris les attelages ; les données suivantes permettront de faire cette évaluation.

	Longueur.
Voiture régimentaire, à deux roues, attelée à 1 cheval	4 ^m ,60
Voiture du train, à 4 roues, attelée de 2 chevaux . . .	10 ^m ,00
Voiture de munitions d'infanterie (modèle 1858), à 4 chevaux	6 ^m ,00
Pièce de campagne avec avant-train, 6 chevaux . . .	15 ^m ,50
Caisson avec avant-train, 6 chevaux	15 ^m ,50
Chariot de batterie, attelé à 4 chevaux	6 ^m ,00
Chariot de parc, attelé à 2 chevaux	6 ^m ,00
Voiture de demi-compagnie de sapeurs-mineurs, attelée à 4 chevaux	9 ^m ,50
Prolonge de parcs du génie ou fourragère, attelée à 6 chevaux	13 ^m ,40
Forge de campagne, attelée à 4 chevaux	9 ^m ,90
Voiture de réquisition (charrette à 2 roues), 2 chevaux attelés en flèche	9 ^m ,00

Les voitures marchent sur 2 de front, à droite et à gauche de la route, à 2 mètres l'une derrière l'autre.

On admet, pendant la marche, un allongement maximum de 1/3.

Les longueurs suivantes sont indiquées pour divers convois (Général Lewal) ;

Convoi d'un régiment d'infanterie isolé	300 mètres ;
Convoi d'une brigade d'infanterie isolée	725 mètres ;
Convoi d'une division isolée	1660 mètres .

Ordre de marche. — Il doit être subordonné aux projets présumés de l'ennemi. En principe, les voitures dont la conservation importe le plus doivent marcher dans l'ordre le plus propre à les préserver du danger. Généralement, l'ordre de succession sera le suivant :

- Munitions de guerre ;
- Ambulances ;
- Trésor ;
- Subsistances ;
- Effets ;
- Bagages.

Les voitures autorisées à suivre le convoi marchent toujours les dernières.

Quand un convoi est considérable, il faut le partager en plusieurs divisions et attacher à chacune d'elles un petit détachement d'infanterie, pour maintenir l'ordre, surveiller les convoyeurs et aider dans les passages difficiles.

Conduite du convoi. — Les voitures doivent parcourir 4 kilomètres par heure, marcher sans à-coup et reprendre leur distance sans trotter. Dans les montées et les descentes ordinaires, les conducteurs descendent

de cheval et laissent plus de 2 mètres d'intervalle entre les voitures. Si la montée est rapide, il faut doubler les attelages, monter en deux fois, et caler les roues de temps en temps pour laisser souffler les chevaux. Enfin, si c'est la descente qui est rapide, les conducteurs du timon restent à cheval et les autres conducteurs descendent : ces derniers empêchent leurs chevaux de tirer et enrayent au besoin.

Si une voiture verse, on la décharge de suite, pour la relever plus commodément, on la tire hors de la route, et elle prend la queue du convoi. Si elle casse, on la tire de même hors de la route pour la réparer, et après elle se place à la suite. Si la réparation est impossible, on répartit le chargement sur les autres voitures et on emploie les chevaux disponibles comme renforts.

Les convois doivent éviter les lieux habités et les défilés de toute espèce. Si ces passages sont imposés, il faut diviser le convoi en sections de 30 voitures environ ; les sections passent alors successivement.

Sur les ponts mobiles ou peu solides, faire passer les voitures une à une, les conducteurs à pied soutenant les chevaux.

Marches de nuit. — Les marches de nuit exigent une grande surveillance. On doit maintenir un silence absolu, les conducteurs restent toujours à cheval et soulèvent les traits de temps en temps, pour s'assurer que les chevaux ne sont pas empêtrés, surtout après les temps d'arrêt.

Haltes. — D'heure en heure, on s'arrête quelques instants, autant que possible en plaine ; dans tous les cas, au delà des ponts et de tous les endroits à traverser susceptibles d'apporter du retard dans la marche. On profite de ce temps pour faire reprendre aux voitures leurs distances et leur rang, pour ressangler les chevaux, ajuster les couvertures et rétablir les chargements dérangés.

Il n'est fait que très rarement de grandes haltes. Lorsqu'elles sont indispensables, comme pendant les longues marches ou par les fortes chaleurs, ne les faire que dans les lieux reconnus à l'avance, sur un terrain découvert, près de l'eau, si c'est possible ; parquer les voitures comme pour le combat, ou au moins les doubler ; faire fouiller préalablement les couverts et villages environnants.

En un mot, se garder militairement.

Faire boire et donner l'avoine aux chevaux, sans les dételer.

Parcs. — C'est surtout pour passer la nuit qu'il est essentiel de bien choisir un emplacement pour la défense. On s'établit de préférence loin des lieux habités, si le pays qu'on traverse est ennemi ou mal disposé.

Pour parquer, les voitures sont habituellement placées sur plusieurs rangs, essieux contre essieux, les timons dans une même direction ; on laisse les rues assez larges entre les rangs pour que les chevaux puissent y circuler librement. Si l'on craint une attaque, le parc est formé en carré, les roues de derrière tournées vers l'extérieur, les chevaux dans l'intérieur du carré, ainsi que les caissons à poudre. On ne détèle pas les chevaux pour les faire boire et manger.

Au départ, chaque section ne bride qu'au moment où elle doit suivre le mouvement de la section qui la précède.

Protection des convois. — Que l'ennemi soit éloigné ou qu'il soit dans le voisinage, on conduira un convoi avec une extrême prudence, principe de tous les moments. La protection sera assurée : 1^o par la garde du convoi, se composant des hommes qui y sont attachés à un autre titre que celui de conducteurs de voitures, tels sont les artificiers, boulangers, infirmiers, etc.; 2^o par l'escorte, comprenant de l'infanterie et de la cavalerie.

La cavalerie, extrême avant-garde, éclaire le terrain à 4 ou 5 kilomètres en avant et sur les flancs, fouille le pays, les endroits couverts, les défilés, etc., et tient le commandant de l'avant-garde au courant de tout ce qui intéresse la marche du convoi. L'infanterie détache une *avant-garde*, une *arrière-garde*, et des *flanqueurs*; le reste, constituant *le gros* de l'escorte, est concentré au point jugé le plus convenable par le commandant. L'avant-garde, à laquelle il convient de joindre un détachement de sapeurs et 3 ou 4 cavaliers, est chargée d'aplanir les difficultés locales qui arrêteraient la marche du convoi, ou de former au besoin quelques obstacles défensifs; elle se tient en rapport avec le commandant du convoi, à l'aide des cavaliers indiqués plus haut.

L'arrière-garde, si les derrières du convoi sont menacés, est chargée de rompre les ponts, de barricader et de détériorer les chemins, et d'opposer à l'ennemi le plus d'obstacles possibles; elle est aussi reliée au gros à l'aide de 3 ou 4 cavaliers.

Force de l'escorte. — Napoléon fixait comme *minimum* des troupes d'escorte d'un convoi :

- 2 hommes d'infanterie par voiture;
- 1 éclaireur à cheval par 8 voitures;
- 1 pièce de canon pour 120 voitures.

On peut estimer à 1 compagnie d'infanterie (environ 250 hommes) et 20 ou 25 cavaliers, l'escorte nécessaire pour assurer la sécurité d'un convoi de 50 à 60 voitures.

Défense d'un convoi. — Dès que le commandant du convoi est averti de la présence de l'ennemi, il fait serrer, le plus possible, les files de voitures, et continue la marche rapidement et en ordre. Il ne doit arrêter et parquer qu'après s'être assuré que les forces de l'ennemi sont de beaucoup supérieures aux siennes.

Dans ce cas, les voitures doublent les files, si elles ne se trouvent déjà dans cet ordre, et se forment perpendiculairement à la direction suivie, le timon placé en dedans de la route, les chevaux se faisant face; quand la largeur de la route ne le permet pas, les voitures sont serrées l'une contre l'autre, les chevaux tournés du côté opposé à l'attaque. Les conducteurs des voitures sont à pied, à la tête de leurs chevaux, pour mieux en être maîtres. Les conducteurs qui voudraient fuir sont à la disposition absolue des officiers et des sous-officiers.

Les tirailleurs tiennent l'ennemi le plus longtemps possible loin du convoi; ils sont soutenus par les autres troupes de l'escorte, qui attaquent énergiquement au moment opportun. La cavalerie de l'escorte charge vigoureusement, sans se désunir et sans s'abandonner à une poursuite qui pourrait l'attirer dans le piège d'une retraite simulée.

Dans le cas où le feu prend au convoi, il faut, s'il est parqué, s'occuper d'écartier les voitures enflammées, ou, si on ne le peut, éloigner les voitures de munitions d'abord, puis celles qui se trouvent sous le vent. Sur une route, on renverse dans le fossé les voitures en combustion.

On essaie de faire filer un certain nombre de voitures, si la tournure que prend le combat rend ce moyen extrême nécessaire, et si la nature du pays et la proximité d'un poste en favorisent l'exécution. Quelquefois, le commandant abandonne à l'ennemi une partie du convoi pour sauver l'autre ; dans ce cas, il laisse de préférence les voitures chargées de vin ou d'eau-de-vie, et ne sacrifie les munitions de guerre qu'à la dernière extrémité.

Lorsque, après une défense opiniâtre et la perte de la majeure partie de sa troupe, le commandant se sent trop faible pour résister plus longtemps et qu'il ne peut espérer aucun secours, il fait mettre le feu au convoi ; puis il tente, par une action vigoureuse, de se frayer une issue et d'emmener ses chevaux d'attelage ; il les tue plutôt que de les abandonner à l'ennemi.

Attaque d'un convoi. — La cavalerie légère est l'arme la plus convenable pour ces attaques rapides ; elles doivent être exécutées par des troupes braves et déterminées.

L'ennemi, pour surprendre un convoi, choisit le moment où il est en marche dans un défilé, dans une sinuosité de route, dans une montée ou engagé dans un bois, etc. L'attaque porte sur plusieurs points à la fois, en tête, en queue, etc.

Un moment avantageux pour l'attaque est encore celui de la grande halte, quand les hommes et les chevaux se reposent ; l'heure du matin, quand le convoi n'est pas encore organisé pour la marche.

Pendant qu'une partie de la troupe assillante cherche à disperser l'escorte, les autres prennent pour objectif le convoi lui-même, harcèlent la réserve, visent les attelages, quelques groupes se dirigent sur les premières et des dernières voitures du convoi, pour les mettre en travers de la route et empêcher les autres d'avancer ou de rétrograder.

Après le succès, détruire tout ce qu'il n'est pas possible d'emmener avec soi.

2° CONVOIS A DOS DE MULETS.

Prescriptions générales. — Les devoirs du commandant du convoi et de l'escorte restent les mêmes que ceux indiqués pour les convois de voitures.

Longueur du convoi. — Quatre mulets sur deux files, les conducteurs à même hauteur, occupent 7 mètres de longueur.

Marche. — Le convoi n'acquérant aucun avantage de la formation en carré, quand il s'agit de le parquer ou de le défendre, on lui fait tenir le moins de place possible en le disposant en colonne, les bêtes de somme marchant sur deux de front.

Défense. — Les dispositions générales sont analogues à celles déjà indiquées. L'ennemi choisissant de préférence, en terrain plan, le moment

où le convoi est encore parqué, l'escorte, placée à une certaine distance sur le flanc le plus menacé, prendra position derrière quelque pli de terrain ou abri naturel et cherchera à soustraire, le plus possible, les animaux à l'effet des projectiles ; une partie de l'escorte restera d'ailleurs auprès des animaux.

Quand le terrain présente quelque pli favorable, on y parquera les bêtes de somme, et l'on utilisera la ligne des bâts et les bagages comme abri pour les défenseurs.

Attaque. — En pays accidenté, on attaque le convoi quand il traverse un col, un défilé, etc., et, s'il s'agit d'une hauteur, à l'instant où le convoi se trouve en partie sur chacun des deux versants. User surtout de la mousqueterie pour effrayer les animaux et faire débander le convoi.

3^o CONVOIS PAR EAU.

Protection du convoi. — Lorsqu'on utilise les cours d'eau pour le transport des approvisionnements, il faut, indépendamment d'une escorte volante qui éclaire le terrain des rives, assurer la sécurité permanente du parcours aux convois de bateaux, en interdisant à l'ennemi tous les débouchés transversaux ou obliques qui permettent d'approcher. On occupe, dans ce but, de bonnes positions sur les flancs, avec des postes et des embuscades retranchés.

Ne pas laisser à l'ennemi la disposition de l'une ou l'autre des deux rives ; marcher toujours avec une certaine avance sur la tête du convoi, et, suivant la largeur du cours d'eau, n'occuper qu'une rive ou tenir les deux ; placer un petit détachement sur chaque bateau, en protégeant les hommes contre les projectiles au moyen d'abris improvisés ou de simples couverts avec des meurtrières. Etablir toujours une communication facile entre le convoi et chaque rive.

Attaque. — Les points particulièrement favorables à une attaque de convoi par eau sont : les endroits où le courant se rapproche très près de l'une ou l'autre rive ; les divers confluent, s'ils sont encaissés ou cachés par des arbres, des buissons ; les endroits où la rive est bordée de bois épais ; les points où le cours d'eau forme un coude très prononcé ; ceux où viennent aboutir les canaux, dans le voisinage surtout des ponts et des écluses.

4^o CONVOIS PAR CHEMINS DE FER.

Organisation du convoi. — Les prescriptions sur les transports de troupes et de matériel sur les lignes ferrées et l'organisation des convois sont détaillés dans l'instruction ministérielle du 1^{er} juillet 1874.

La protection des lignes ferrées, comme celle des cours d'eau, consiste surtout en une surveillance rigoureuse de la voie et en une organisation défensive permanente des abords des gares, etc.

Défense d'un convoi. — En cas d'une attaque subite du train en marche, si la voie est libre, le machiniste donne toute la vapeur ; dans le cas contraire, il laisse à la troupe embarquée le temps de se préparer à tirer, en faisant de fausses manœuvres, battant en retraite, puis faisant marcher la machine en avant. Le train s'arrêtant, la troupe sort rapidement des wa-

gons par les portières opposées au côté de l'attaque. Elle se forme à l'abri du train et prend ses dispositions de combat.

Attaque d'un convoi. — L'attaque des trains en marche rentre dans les opérations rapides de guerre : surprises, embuscades, coups de main, raids, etc. Aucune règle ne peut être formellement donnée à ce sujet. On choisira généralement pour ces attaques un défilé dans une forêt, une tranchée, un tunnel, etc. Si ces points étaient gardés, on aurait recours à une attaque en plaine, en établissant les troupes en embuscade, derrière des plis du terrain ou des couverts quelconques qui les déroberaient jusqu'au moment d'agir.

5^o CONVOIS DE PRISONNIERS.

Devoirs de l'escorte. — L'escorte des prisonniers exige une grande vigilance, de la prudence et de la fermeté. Les officiers prisonniers sont séparés de leurs soldats. Les prisonniers sont placés en colonne, par deux ou par quatre, en ordre serré et entourés de troupe d'escorte. Défendre toute conversation entre les prisonniers et les hommes d'escorte ou avec les habitants.

Faire charger les armes au départ, en présence des prisonniers, les prévenir que toute tentative de résistance sera réprimée avec la dernière sévérité.

Haltes. — Pour les repos ou pour l'emplacement du bivouac, on recherche des terrains découverts et éloignés des habitations, des bois, des grands blés, etc. Si le convoi doit être cantonné, renfermer les prisonniers dans de grands bâtiments qui sont toujours éclairés. Une porte seule reste ouverte et une garde y est établie ; le reste de l'escorte est réparti très à proximité.

Cas d'attaque. — Si le convoi est attaqué, obliger les prisonniers à se tenir couchés ; une partie de l'escorte reste auprès d'eux et fait feu sur quiconque se relève avant d'en avoir reçu l'ordre, l'autre partie se porte à la rencontre de l'ennemi.

BIBLIOGRAPHIE

Recherches sur la pénétration des projectiles, par le général-major Froloff, chef du génie de l'armée du Caucase. In-8°. Paris Dumaine : Baudoin, successeur. 1881.

Dans ce travail qui, traduit par M. le capitaine d'Hauterive, a d'abord paru dans le *Journal des Sciences militaires*, le général russe étudie la question ardue et importante de la pénétration des projectiles dans les différents milieux et cherche à obtenir des formules simples et d'une application facile pour exprimer les effets du projectile sur l'obstacle et les épaisseurs à donner à celui-ci pour qu'il puisse résister.

L'ouvrage du général Froloff est divisé en deux parties. Dans la première, il étudie la nature des trous ou empreintes produits par les projectiles ne traversant pas l'obstacle ; dans la seconde, l'action des projectiles perforant l'obstacle de part en part. On considère donc, dans la première partie, les parapets en terre, les murs et revêtements en