**Zeitschrift:** Revue Militaire Suisse
**Herausgeber:** Association de la Revue Militaire Suisse
**Band:** 46 (1901)
**Heft:** 11

**Artikel:** Le service du train et le rôle du quartier-maitre
**Autor:** [s.n.]
**DOI:** https://doi.org/10.5169/seals-337896

**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:** 14.07.2025

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

# LE SERVICE DU TRAIN

ET

# LE ROLE DU QUARTIER-MAITRE [1]

Les questions que le Comité de la Société suisse des officiers d'administration désirait qu'on mît en discussion dans notre assemblée de ce jour sont les suivantes :

Organisation du train.

Rôle du quartier-maître.

Instruction du quartier-maître en ce qui concerne le service du train.

Je vais essayer de les élucider dans l'espoir que la discussion qui suivra sera de quelque utilité pour nos camarades.

## Introduction.

La plupart des officiers d'administration auront sans doute déjà fait la remarque que le service du train et des voitures a été, ces dernières années, l'objet de toute l'attention du Commissaire des guerres en chef et du personnel d'instruction des troupes d'administration, et cela non seulement dans les écoles et les cours d'application, mais tout particulièrement dans les rassemblements de troupes. Vous aurez sans doute tous reçu le nouveau *règlement pour les troupes du train suisses,* que le Commissariat fédéral des guerres a mis à la disposition des officiers d'administration.

## I. Organisation du train.

Si nous nous remémorons ce qu'était il y a environ vingt ans le service des voitures, la défectuosité de son organisation, la peine et la lenteur avec laquelle se faisait le service de ravi-

[1] Conférence faite le 21 juillet 1901 par le major Steinegger, à l'assemblée de la Société des officiers d'administration, à Lausanne.

taillement, nous ne pouvons que saluer avec satisfaction les améliorations introduites dans le service du train et qui y seront encore apportées, et nous remercions les autorités militaires de l'attention toute particulière qu'elles vouent à ce service si important de notre armée.

Nous possédons aujourd'hui un beau matériel de corps, et si les corps de troupes sont plus mobiles, si leurs mouvements sont plus rapides et plus précis, ils le doivent en bonne partie à l'organisation du train.

Nous voulons commencer par l'organisation actuelle de notre train et tout particulièrement de celui qui intéresse le plus les quartiers-maîtres, c'est-à-dire du train de ligne.

L'organisation des états-majors et des corps de troupes prévoit les fonctionnaires suivants, comme préposés au service des voitures :

*a)* A l'état-major de l'armée : le directeur du train ;
*b)* » du corps d'armée : le chef du train (lieutenant-colonel) ;
*c)* » de la division : le chef du train (major) ;
*d)* » de la brigade : l'officier du train (lieutenant ou premier-lieutenant) ;
*e)* » du régiment : l'adjudant sous-officier du train.

Nous possédons comme voitures (toutes attelées à deux chevaux) :

*a)* Dans les états-majors, les fourgons ;
*b)* Dans les unités :
1. Les chars à munitions ;
2. Les chars d'unité ;
3. Les cuisines de campagne ;
4. Les voitures de réquisition.

Si nous prenons en exemple, comme train d'unité, le train d'un bataillon d'infanterie, nous trouvons par bataillon l'effectif suivant :

| | |
|---|---|
| 2 chars à munition à 2 chev. | Total, 10 voitures |
| 5 chars d'unité à 2 chev. | 10 sold. train, dont 1 app. |
| 3 voit. de réquisition à 2 chev. | 20 chevaux de trait. |

Les chevaux possèdent le harnais à poitrail et sont conduits du siège.

L'appointé conduit le char d'unité nº 5, portant les outils de pionniers ; les deux chars à munition et le char d'unité nº 5 sont attachés au train de combat, formé par le régiment.

Les quatre autres chars d'unité (nºs 1-4) sont répartis entre les compagnies et sont chargés du transport :

*a)* Des couvertures de bivouac ;
*b)* Du bagage des officiers de la compagnie ;
*c)* Du matériel de la cuisine ;
*d)* Des approvisionnements.

Deux voitures de réquisition (généralement les plus légères) sont utilisées comme chars d'approvisionnements et sont envoyées, vides, au lieu de distribution.

La troisième voiture de réquisition contient les bagages des officiers de l'état-major, ainsi que les caisses du corps (caisse de quartier-maître, du médecin, caisses du tailleur et du cordonnier), et forme, avec les quatre chars d'unité, le train de bagages.

Les dix voitures, avec chevaux et soldats du train, font partie du bataillon ; nous ne possédons pas ici, comme dans le génie et dans l'administration, une troupe du train placée sous un commandement particulier, ayant ses officiers et sous-officiers, formant en un mot une unité, mais simplement des soldats du train, qui, comme les infirmiers, les brancardiers et les armuriers, font partie intégrante du bataillon. Il sont attachés au petit état-major et se présentent à l'appel avec celui-ci. Particularité à noter : il n'est indiqué nulle part qui doit les surveiller et les commander.

## II. Rôle du quartier-maître.

Nous arrivons à la seconde question de notre thème et, comme introduction, nous voudrions appliquer l'adage « qui commande paie » ou plutôt, en l'adaptant à l'armée, « qui commande prend également la responsabilité des ordres qu'il a donnés ». Si nous examinons d'un peu plus près, dans les deux espèces de trains, les ordres qui y sont donnés, nous nous apercevons tout de suite que tout ne marche pas comme une horloge dans le train de ligne.

Dans le *règlement pour les troupes du train*, il est dit, article 48 :

Dans l'état-major du détachement des subsistances, le *major du train* dirige le service des convois de subsistances. Il reçoit ses ordres, suivant les circonstances, soit du commandant du détachement des subsistances, soit du commissaire des guerres de corps, et correspond directement avec ces deux officiers.

Le service d'ordre et de discipline du train des subsistances est ainsi réglé et adapté aux besoins du service qu'exige cette unité.

Il en est autrement dans le train de ligne.

Ici, le quartier-maître reçoit l'ordre de se trouver avec le train d'approvisionnement à telle et telle heure au lieu de distribution et de conduire le train de bagages au lieu de rendez-vous, à l'heure fixée. S'il veut suivre son ordre scrupuleusement, il doit conduire lui-même la colonne du train ; lors d'une inspection éventuelle, il est responsable du bon état et du bon fonctionnement de son convoi.

Lorsque toute la colonne est rassemblée, le chef du train prend le commandement des voitures à bagages et son adjudant celui des chars à approvisionnements. Les premières voitures forment la colonne de bagages et les secondes la colonne de vivres (voir *Instruction pour les états-majors*, article 165). La rôle du quartier-maître dans cette colonne est, à peu de chose près, le même que celui des brigadiers du train dans la colonne du train proprement dite.

Le départ, les haltes, l'abreuvage, l'affouragement, etc., tout est ordonné directement par le chef du train, par la voie de ses officiers et sous-officiers, et seul, le quartier-maître qui voudra remplir son devoir consciencieusement et prendre soin de sa petite colonne, vérifiera si tout est en ordre et prendra, s'il y a lieu, des mesures appropriées.

Lorsque la dislocation est annoncée — naturellement toujours par le chef du train de la division — les quartiers-maîtres prennent possession de leurs colonnes respectives et se rendent, soit par régiment soit isolément, au lieu indiqué dans l'ordre de dislocation. Le commandement d'une de ces colonnes de régiment ou de bataillon est alors assumé par le quartier-maître.

Cette observation a pour but de faire ressortir qu'il y a ici une lacune, et que le commandement de la colonne du train est remise au quartier-maître par la seule raison qu'il ne se trouve personne d'autre pour le prendre.

## III. Instruction du quartier-maître en ce qui concerne le service du train.

Si nous voulons nous rendre compte du rôle que doit remplir le quartier-maître, nous devons revenir à la question de l'organisation du train, les devoirs du quartier-maître étant intimement liés à cette organisation. L'article 212 de l'*Instruction pour les états-majors* dit que le quartier-maître a sous ses ordres les chars à vivres et à bagages ; qu'en cas de formation de deux colonnes, il reste généralement à la tête de la première.

Il est donc avéré que le quartier-maître fait partie du train, et s'il fait partie du train, nous ne voyons pas pourquoi il ne paraît bon qu'à conduire une subdivision de la colonne, mais non pas à prendre le commandement de la colonne entière. Pourquoi un officier d'administration, qui a reçu pourtant une instruction égale à celle de l'officier du train et qui est reconnu apte à conduire des parties de la colonne, se trouve-t-il sinon subordonné à l'officier du train, du moins relégué à l'arrière-plan dans le commandement de la colonne entière?

Nos officiers d'administration actuels connaissent le cheval, les soins à lui donner, le harnachement, la conduite, etc., aussi bien que les officiers du train. Ils devraient tout au moins connaître cette partie du service à fond après avoir reçu les instructions détaillées qui sont données dans les écoles d'aspirants et d'officiers.

Si l'organisation actuelle devait être conservée, il faudrait se demander sérieusement si les officiers du train proprement dits ne devraient pas être éliminés du train de ligne et si tout le train se rattachant aux troupes ne devrait pas être placé sous la direction des organes de l'administration.

En cas de guerre, il est plus que probable que le chef du train d'un corps d'armée ou d'une division n'aurait en aucun cas l'occasion de prendre la direction d'une colonne de vivres et de bagages, tout sont temps devant être voué au remplacement des chevaux, et si l'administration tient à remplir la mission qui lui est confiée, il faudra, bon gré mal gré, qu'elle prenne en main le commandement de ses colonnes de train.

Le service du train se présentera sous un aspect tout différent pour nous, quartiers-maîtres, si les innovations projetées, ou tout au moins mises à l'étude, étaient adoptées. Les quartiers-maîtres et les fourriers n'auraient plus à se rendre avec le

train de vivres aux distributions, mais ils sortiraient avec leurs unités respectives ; les vivres seraient touchés par un fourrier surnuméraire ou un autre sous-officier qualifié pour ce service. Il est vrai que cette organisation exigerait une augmentation des officiers et sous-officiers du train, puisqu'il faudrait incorporer dans chaque régiment d'infanterie au moins un officier du train et dans chaque bataillon un sous-officier.

Si nous voulons remplir d'une manière consciencieuse la tâche principale qui nous incombe : la comptabilité et l'entretien de la troupe, nous avons suffisamment de travail sans encore y ajouter le service du train.

Nous ne pouvons que vouer toutes nos sympathies aux essais projetés, d'autant plus qu'au moment du danger nous aurons à compter avec d'autres facteurs et que nous ne pourrons pas toujours utiliser la colonne des subsistances pour toucher les vivres nécessaires à la troupe.

Nous savons d'une manière certaine qu'en cas de guerre notre service de ravitaillement, tel qu'il est organisé actuellement, fera défaut ; seul un système mixte permettant, selon les circonstances, ou de toucher les subsistances au moyen des colonnes de vivres, ou d'utiliser les ressources locales, c'est-à-dire de se ravitailler dans l'endroit même où se trouve la troupe, pourra rendre des services sérieux à l'armée. Si ce service de ravitaillement était adopté, le quartier-maître serait tenu de rester auprès de la troupe ; le temps passé avec la colonne de vivres, où le travail qui lui incombe (toucher les subsistances) peut se faire sans inconvénient par un sous-officier qualifié à cet effet, pouvant être infiniment mieux employé.

## Conclusions.

En résumé, nous nous permettons de faire ressortir les deux points suivants :

1. Si l'organisation actuelle de notre train de ligne reste en vigueur, la solution la plus heureuse pour sortir de notre dilemme serait de remettre entre les mains des organes de l'administration tout le service du train de ligne.

2. Si les innovations projetées sont introduites dans l'organisation de notre service de campagne, nous croyons opportun de dispenser les officiers d'administration de l'instruction du service du train et d'en remettre la direction et le commandement aux organes qui lui sont propres.