

Transports par automobiles aux manœuvres de la 5e division

Autor(en): **Steiner, A.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue Militaire Suisse**

Band (Jahr): **71 (1926)**

Heft 6

PDF erstellt am: **10.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-340961>

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.

Transports par automobiles aux manœuvres de la 5^e division¹.

(1 : 100 000, carte « Frauenfeld ».)

Depuis quelques années, les commandants de groupes des subsistances sont appelés, à tour de rôle, à une école de recrues automobilistes afin de se mettre au courant du service des automobiles. L'automne passé, j'ai été commandé pour suivre une de ces écoles.

La première semaine a été consacrée à me familiariser avec le service intérieur et technique de la troupe. La seconde semaine a vu l'école des recrues aux manœuvres de la 5^e division. Un groupe de deux colonnes a été formé et affecté aux transports de troupes dans la division dite légère.

Jusqu'alors, l'école avait stationné à Thoune. Les manœuvres auxquelles elle a été appelée remplaçaient « la grande course ». Comme on va voir, ces jeunes recrues ont accompli un travail des plus intéressants dont elles se sont acquittées, je m'empresse de le dire, avec beaucoup de zèle et sans ménager la fatigue.

Les colonnes des camions se livrèrent à leurs préparatifs de départ, à Thoune, les 3 et 4 septembre. Elles avaient ordre de partir le 5, au matin, à 08.15. Voici la composition du groupe :

Etat-Major :

2 colonnes donnant un effectif total de :
15 officiers ;
20 sous-officiers ;
125 recrues.

¹ On situera mieux la présente étude dans son cadre général en se reportant au compte rendu des manœuvres de la 5^e D. I. rédigé par le major Moccetti et publié par la *Rev. mil. suisse* dans sa livraison de novembre 1925.

Le groupe disposait du matériel suivant :

A l'Etat-major :

- 1 voiture à 6 personnes ;
- 1 voiture à 3 personnes ;
- 1 camion pour réparations avec un détachement de mécaniciens spécialistes ;
- 1 camion-citerne d'une contenance de 7000 litres ;
- 1 camion-cuisine avec des auto-cuiseurs pour toute la troupe ;
- 1 motocyclette avec side-car.

A chaque colonne :

- 1 automobile à 6 personnes ;
- 3 automobiles « Martini » à 3 places pour les chefs de section ;
- 2 motocyclettes avec side-car ;
- 16 camions lourds ;
- 1 remorque.

Total du matériel du groupe :

- 10 automobiles ;
- 5 motocyclettes ;
- 1 citerne ;
- 1 camion pour cuisine ;
- 1 camion pour réparations avec les outils nécessaires pour les réparations urgentes en campagne, ainsi que des pièces de rechange ;
- 32 camions lourds ;
- 2 remorques.

Les colonnes disposaient en outre chacune d'un wagonnet de remplissage d'essence, 1 jeu de rails pour permettre de charger les pièces d'artillerie de campagne, et, dans chaque section, un jeu de câbles en acier pour remorque.

Dans chaque colonne, un camion était muni d'un treuil pour remorque.

* * *

Le 5 septembre, le groupe avait pour tâche de passer par Interlaken-Meiringen-col du Brunig, pour aller cantonner à Sarnen. Des itinéraires et horaires de route avaient été dressés

au préalable. Appliquant les règlements, la colonne aurait dû arriver à Sarnen à 17.30. Mais sur tout le parcours, la route se trouvait en parfait état ; aucun obstacle sérieux ; sauf la citerne et le camion pour réparations, les véhicules étaient à vide ; il y eut une avance de deux heures ; la colonne atteignit Sarnen à 15.30. Elle fut mise à l'abri sous des arbres, en ordre dispersé, pour échapper à l'observation des aviateurs.

En arrivant au cantonnement, le premier devoir des chefs de section et du sous-officier préposé aux réparations fut d'installer l'atelier des réparations et de veiller immédiatement à remettre la colonne en bon état d'entretien.

Pendant qu'il était suivi au service de parc journalier, une équipe spéciale fit le plein des voitures en essence, afin que la colonne fût prête à repartir au premier signal.

Sur le parcours Thoune-Brunig-Sarnen, — 67 kilomètres avec une différence de niveau de 450 mètres — aucune voiture n'est restée en arrière ; la colonne était au complet à l'arrivée à Sarnen.

La seconde étape, le 6 septembre, fut beaucoup plus longue. La colonne devait se rendre à Schaffhouse afin d'y être à la disposition de la division légère le lundi 7, à 11.00.

La colonne quitta Sarnen à 06.00. D'après les horaires établis, elle devait arriver à Schaffhouse à 18.00. D'Hergiswil à Zoug par Lucerne, la route se trouva libre et en très bon état. Sur ce parcours, le gain de temps fut de une heure 40 minutes, tout en observant la marche en colonne et la vitesse prescrite de 20 kilomètres à l'heure au maximum.

La colonne continua sa route par Thalwil, Zurich, Winterthour, Andelfingen et entra à Schaffhouse à 16.20, n'ayant subi aucune panne sérieuse. Un wagon-citerne avait été mis à notre disposition en gare de Winterthour, sur lequel la colonne pouvait puiser en cas de besoin. Nous fîmes notre plein d'essence au passage à Winterthour. Les jours suivants, pendant les manœuvres, ce wagon-citerne fut neutralisé.

A 20.30, la colonne rétablie se retrouvait prête à rouler.

Entre temps, nous avons reçu de la brigade d'inf. 14 communication de la situation tactique :

Une armée rouge venant du nord avait massé ses troupes sur la rive droite du Rhin, de Bâle à Schaffhouse.

Le 3^e C. A. rouge devait franchir le Rhin entre Eglisau et Rheinau, savoir la 6^e D. I. à Eglisau, et la 5^e, moins la B. I. 14, sur des ponts lancés à Rudlingen-Buchberg, d'où elle marcherait vers l'Est.

La B. I. combinée 14 avait l'ordre de passer le Rhin dans le secteur Ellikon-Rheinau, avec mission de s'assurer des passages de la Thur d'Egg à Andelfingen, y compris Oberholz. A sa gauche devait opérer une division de cavalerie qui avait passé par Diesenhofen pour occuper le secteur d'Oberholz à Stein a/ Rhein et était chargée d'éclairer vers l'est.

L'armée bleue était signalée, aile droite dans le Toggenburg, dans la vallée de la Töss, à Pfäffikon et sur la rive gauche de la Limmat. Ses avant-postes avaient atteint, le 7 septembre, la ligne Flawil-Turbenthal-Pfäffikon.

Etat de guerre : 7 septembre, 14.00.

Dispositions de manœuvres.

Les avant-postes devaient être occupés avant l'ouverture de l'état de guerre, mais seules des patrouilles de faible force étaient autorisées à dépasser leur ligne.

A cette heure, le stationnement de la B. I. combinée 14 était le suivant :

R. I. 28, Ossingen ;

R. I. 27, Gr. Andelfingen ;

R. art. 9, rayon Trullikon-Ossingen-Andelfingen ;

Gr. ob. 19, Benken ;

E.-M. de la brigade, bat. 87, autres troupes spéciales, à Marthalen ;

Col. cam. 1, dans la forêt au nord de la station de Marthalen ;

Formations sanit. et cp. subs. II/5, à Schaffhouse.

La colonne d'auto-camions avait gagné son stationnement, par Benken, le matin du 7.

A partir de 14.00. aucun mouvement n'était plus autorisé. Dissimulée sous les arbres, la colonne se trouvait cachée aux vues des avions qui commencèrent à survoler le secteur à 15.00.

* * *

La première tâche dont elle fut chargée fut de transporter, le 8 septembre, deux compagnies du bat. 87 dans la direction de Burg, par la grande route Gross Andelfingen-Hettlingen-Wiesendangen-Hagenbuch. Dans l'après-midi du 7, la 1^{re} colonne avait reçu l'ordre de préparer 10 camions à cet effet. La ligne des avant-postes ne devait pas être franchie, le 8, avant 08.00.

L'intention du commandant de la division était de porter en avant, dans la direction de Burg, et le plus rapidement possible, de l'infanterie soutenue par des mitrailleuses, afin d'arrêter une colonne bleue signalée en direction de Wyl.

La vitesse maxima prévue pour les auto-camions était de 25 km. à l'heure.

Vu l'intention du commandant de la division d'installer le plus rapidement possible les deux compagnies du 87 dans le secteur Hagenbuch-Burg, le commandant de la colonne de transport fut avisé qu'il eût à choisir des camions du même type (Saurer) et qu'il modifiât le régulateur de vitesse de manière à obtenir la vitesse maxima de 30 km.

La nuit venue, les camions choisis sortirent du bois et leur colonne entreprit ses préparatifs d'action. Le 8, vers 05.00, elle était à Marthalen, chargeait les deux compagnies d'infanterie et deux sections de mitrailleurs, et à 07.30 elle quittait Gr. Andelfingen pour passer à 08.00 la ligne des avant-postes sur la route Gr. Andelfingen-Hettlingen.

En tête de la colonne roulait, pour le service de reconnaissance, un camion chargé de 35 hommes, suivi de la voiture du commandant de la colonne. Ensuite, une patrouille de cavalerie. Mais peu après Hettlingen déjà, cette cavalerie fut devancée par le gros du convoi qui roulait à 500 m. du groupement de reconnaissance.

Ordre avait été donné aux conducteurs des camions de rejoindre la troupe à Welsikon par n'importe quel chemin possible, au cas d'une dispersion de la colonne.

Cette précaution était des plus nécessaires, car si l'audacieux coup de main jetant la colonne en avant pouvait procurer un fort heureux résultat, il exposait aussi à la perte éventuelle

de tout ou partie des camions ainsi que de la troupe convoyée.

La colonne marcha à vive allure sur la route d'Hettlingen, Seuzach, Stadel, Wiesendangen, Bertschikon, Hagenbuch, où elle arriva à 08.45. Sa mission était remplie. Elle débarqua sa troupe dans le rayon d'Ober-Schneit-Hagenbuch ; sans avoir été incommodée et sans un coup de feu, elle rebroussa chemin pour rejoindre le lieu de rendez-vous de Welsikon. Elle avait parcouru 19 km. en 45 minutes, ce qui équivalait à une vitesse de 25.2 km. environ à l'heure, alors que le maximum de vitesse autorisé pour transport de troupes sur route de première classe est de 20 à 22 km. Cette moyenne de 25.2 km. représente une vitesse de 40 km. sur certains parcours.

Etant donnée l'intention du divisionnaire, le commandant de colonne crut bien faire en autorisant cette vitesse exagérée de 40 km. environ, mais il endossa une lourde responsabilité pour le cas où quelque accident serait survenu à l'un ou à plusieurs des camions chargés de 32 à 35 hommes. Aussi, à la critique, le colonel commandant de corps Steinbuch, tout en signalant le service rendu par la colonne à la division légère, défendit de dépasser à l'avenir la vitesse réglementaire.

Un seul camion fut obligé de changer de direction et ne rentra au groupe que dans la nuit du 8 au 9. Séparé au dernier moment de la colonne par une patrouille ennemie, il fila par un autre chemin et se trouva à 09.00 dans un village près de Gerlikon. Le hasard voulut que le colonel Steinbuch passât justement par là. Il aperçut le camion égaré, s'enquit de sa mission et remit le jeune conducteur sur le bon chemin. Celui-ci essaya de rejoindre la colonne, mais se voyant encerclé par l'ennemi, il cacha son véhicule dans une ferme jusqu'à la tombée de la nuit à la faveur de laquelle il rejoignit. Cet incident est une preuve du savoir-faire de ces jeunes soldats.

Les deux compagnies du bat. 87 avaient eu pour tâche de contraindre la colonne bleue à un déploiement, permettant ainsi aux troupes rouges de gagner du temps et d'avancer sans être trop incommodées. Elles remplirent entièrement leur mission, combattant en retraite vers le nord-ouest, dans la direction d'Ellikon.

Entre temps, la division légère s'était avancée en deux colonnes dans le rayon Wiesendangen-Attikon-Kefikon. Ses camions avaient suivi le mouvement par Ærlingen, Andelfingen, Nieder Wyl, Berg, où ils se mirent à l'abri de l'observation des avions. Quant aux véhicules revenus de Hagenbuch, ils restèrent à Welsikon où se trouvait le commandant de la division légère, à la disposition de celui-ci.

Vers 15.00, ordre fut donné à la colonne des camions d'aller chercher à Ellikon le bataillon 87 qui se trouvait au contact serré de l'ennemi et courait le risque d'être débordé par sa gauche. Dix camions furent pris à la réserve de la colonne qui était en position d'attente à Berg. Par Thalheim, Altikon, Herten, ils se portèrent au devant du bataillon qui se retirait en combattant à cheval sur cette route. A Herten, à la sortie du village, ils trouvèrent la 1^{re} compagnie du bataillon. Dispersés sous les avant-toits et sous les arbres du village, ils enlevèrent cette compagnie et la transportèrent à Berg.

Une autre compagnie, aux prises avec des troupes bleues éprouvait quelque peine à se dégager. Ce ne fut qu'au dernier moment que nous parvînmes à la charger en partie. Afin que nous ne fussions pas nous-mêmes débordés par l'ennemi, le bataillon laissa une vingtaine d'hommes et une mitrailleuse en arrière, chargés de protéger notre départ. Il est bien entendu que nos embarquements eurent toujours lieu dans des lieux cachés à l'aviation, chemins de forêts, avant-toits, vergers.

Dans le même temps, un autre détachement de camions avait dû transporter rapidement de Welsikon vers Altikon deux compagnies d'infanterie et deux sections de mitrailleurs afin de soutenir le flanc gauche de la division légère qui risquait de nouveau d'être débordé. Le transport rapide de cette troupe et son intervention presque inattendue empêchèrent les troupes bleues de s'emparer d'Altikon. Le front put se stabiliser dans la soirée du 8 septembre sur la ligne Altikon-Rickenbach-Grundhof-Kreuzstrasse.

La colonne de camions rassemblée à Berg, reçut l'ordre, à 21.30, de se retirer sur Gr. Andelfingen, de s'y rétablir et de se retrouver prête, pour de nouveaux transports de troupes, le 9 septembre à 04.30. La nuit précédente ayant été passée dans la

forêt, nous appreciâmes la perspective de mettre nos hommes sous toits.

Ce fut d'ailleurs pour une courte nuit. Nous arrivâmes à Andelfingen à 23.30. A 04.00 nous partions en direction d'Adlikon-Nieder-Wyl-Berg.

Pendant ce temps, les troupes bleues avaient attaqué vivement le centre de notre position, secteur Stadel-Mörsburg. Le combat prenait une tournure dangereuse pour notre division légère. Son commandant ordonna de lancer dans la mêlée le bataillon 87, resté en réserve à Berg. A cet effet, la colonne de camions devait le transporter en entier par Welsikon, dans la forêt, sur les hauteurs sises au nord-ouest de Mörsburg.

Le temps sec nous permit d'arriver à destination ; mais je ne crois pas que nous nous en serions sortis si la pluie s'était mise de la partie.

A 50 m. du point de destination, sur la crête, à la lisière du bois, le bataillon 87 fut débarqué et reçut l'ordre de se porter en avant, vers Mörsburg, pour contre-attaquer. Les sacs restaient sur les camions.

Comme la troupe était déchargée, nous nous aperçûmes qu'il ne pouvait être question de demeurer dans notre position avancée. Il importait de faire demi-tour. Mais la chose n'était point aisée ; elle présentait même des dangers pour notre matériel.

Nous y parvînmes néanmoins. Après quoi, nous dûmes nous mettre de nouveau à la disposition du divisionnaire pour une nouvelle tâche. Mais nous avions sur nos camions tous les sacs du bataillon 87, ce qui nous obligeait ou de demeurer sur place, ou d'abandonner les sacs, ou de les emmener à une destination inconnue, avec l'inconvénient, le cas échéant, d'être encombré par les sacs si nous les gardions sur les camions et que nous fussions appelés à procéder à de nouveaux transports.

Finalement, nous nous décidâmes à déposer dans la forêt ces quelques centaines de havresacs, et nous nous dirigeâmes sur Welsikon.

De cet incident, nous avons conclu qu'aussi longtemps que des camions ne sont pas attachés définitivement et à

demeure à une unité, il convient, lors d'un débarquement, de le faire complet, hommes et matériel.

A ce moment les engagements furent suspendus. La critique eut lieu à Mörsburg.

Après elle, nous devons replier notre colonne par Welsikon à Bänk, procéder là à notre remise en bon état et nous tenir prêts pour d'autres travaux.

La division légère avait reçu l'ordre de se replier sur une position située entre les pentes nord-est du Riesberg-Hümlikon et la Thur.

A 17.30, nous reçûmes l'ordre d'avancer notre colonne jusqu'à la cote 825, au sud de Welsikon, lieu de rendez-vous avec le bataillon 87, lequel serait transporté à Hümlikon. Il devait préparer la défense de la nouvelle position entre Aesch-Hunikon et Hümlikon. A 18.30, la colonne se trouva au rendez-vous.

De son côté, le bataillon 87 qui avait été aux prises avec des troupes bleues aux environs de Mörsburg s'était dégagé, sous une faible protection du bataillon 70. Il avait traversé la forêt qui sépare Mörsburg de Welsikon, et rejoignit à 19.00.

Cependant, sur notre position d'attente, nous risquions d'être bombardés par des avions bleus. Des avions de chasse rouges écartèrent de nous ce péril en se livrant à une fort intéressante attaque de l'aviation bleue.

A 19.30, nous embarquons le bataillon 87 et la colonne se mettait en route par Welsikon, Seuzach, Hettlingen, Aesch, Hunikon. Sans lumières, elle exécuta ce trajet de 9 km. environ en 25 minutes, maximum de vitesse, surtout de nuit.

Sa mission étant accomplie, la colonne des camions se rendit à Ober-Buch pour son rétablissement.

A 22.00 un ordre du commandant de la division légère l'atteignait. Elle devait avancer sur le chemin d'Isibach à Hunikon jusque dans la forêt qui se trouve entre ces localités, et y attendre, feux éteints toujours, des instructions ultérieures. Six camions devaient être détachés à Dorf pour un transport éventuel de troupes à l'aile gauche du nouveau front.

Vers 24.00, toute la colonne, à l'exception de ces six camions, du camion à réparations, du camion à réservoir

d'essence et du camion-cuisine, se trouvait à disposition de la division au lieu indiqué. Mais, là, à 04.00, l'ordre lui parvint de faire demi-tour et d'attendre à Ober-Buch. En pleine nuit, sans lumière, il fallut retourner la colonne, sur une route étroite bordée de talus boisés. L'opération exigea 40 minutes à peu près, mais s'effectua sans plus d'incidents et dans une absolue tranquillité.

Ainsi commença la journée du 10. Elle continua par l'ordre reçu à 08.30 de porter toute la colonne à Dorf, ce qui fut fait.

Entre 07.00 et 08.00, 4 camions détachés de la colonne à Dorf transportèrent en deux chargements deux compagnies d'infanterie avec une mitrailleuse, l'une en direction de Dägerlen, l'autre en direction de Berg. Le détachement de Dägerlen surprit une batterie en ordre de marche, suivie d'une colonne d'infanterie et d'un état-major de brigade, et du camion, ouvrit le feu contre cet ennemi. La batterie fut déclarée hors de combat pour le reste des manœuvres.

Cette opération audacieuse réussit grâce à l'obscurité et grâce aussi à ce que les entrées des villages occupés n'avaient pas été barrées, ce qui permit aux camions de traverser les localités en vitesse, sans même être reconnus comme voitures militaires.

De ces faits on tirera l'enseignement suivant : La grande mobilité des transports de combattants par camions doit engager les troupes stationnées à l'arrière à s'entourer d'organes de sûreté qui garantissent leur protection pendant les heures de repos.

Après sa randonnée, le détachement des quatre camions rentra à Dorf, d'où il continua de petits transports de troupes vers Goldenberg.

Après la critique du colonel commandant de corps Steinbuch, la colonne des camions défila derrière l'artillerie tractée, en formation de marche, sur la route de Henggart à Hettlingen. De là, elle continua son chemin par Winterthur, Turbenthal, Bauma, Stæg et Rapperswil où elle arriva à 18.00. Le lendemain, elle se rendit à Pfäffikon où elle procéda à son rétablissement.

Le 12 septembre, des reconnaissances d'officiers furent

dirigées par l'Etzel sur Einsiedeln-Rotenturm. Elles constatèrent que le dernier tronçon de la route de l'Etzel présente une rampe de 25 % et qu'elle est, en outre, en mauvais état. Elle était donc impraticable pour des camions même non chargés. Nous avons cependant passé avec les « Martini ».

Renseignée, la colonne prit par Schindellegi, Einsiedeln, Schnabelberg, Rotenturm, Sattel, Seewen, Schwitz, Brunnen, Vitznau, Kussnacht, Lucerne. De cette dernière ville, elle continua le lendemain par Huttwil-Langnau sur Thoune.

A la sortie d'Einsiedeln, le détachement des camions de l'E.-M. resté de 500 m. en arrière de la colonne se trompa de route et s'engagea sur le chemin qui passe par le Katzenstrick. Ce chemin n'étant pas praticable pour camions lourds, il fallut rétrograder, mais le réservoir à essence, d'une contenance de 7000 kg. et d'un poids total de 11 T., ayant légèrement dévié du milieu de la chaussée s'enfonça jusqu'aux essieux et resta bloqué.

Cet incident fournit l'occasion aux jeunes recrues de s'exercer à remettre sur route un véhicule de poids lourd, en se servant simultanément de son moteur et d'une voiture pourvue d'un treuil de remorque.

Conclusions.

Il est de toute nécessité de choisir avec attention les hommes destinés au service automobile, cela pour les raisons suivantes :

a) On confie à ces jeunes gens des tâches extrêmement délicates, dont dépendent quelquefois de nombreuses vies, ainsi que le succès ou le revers de toute une opération ;

b) Presque constamment détachés en missions spéciales, il importe de leur donner une instruction solide et qu'ils soient des hommes sobres et conscients de leurs devoirs ;

c) La vitesse des camions chargés de troupes ne doit jamais dépasser le maximum de 25 km. à l'heure.

d) Il n'est pas rationnel de charger sur un camion plus de 32 hommes avec arme et havresac, et plus de 35 hommes sans havresac, tant en considération de leur confort que du temps mis à l'embarquement et au débarquement. Si les hom-

mes doivent être appelés à tirer du haut du camion, ils ne doivent pas être plus de 20 à 25.

e) Le commandant qui a des camions automobiles à sa disposition sera sage en laissant le temps à l'officier-automobiliste de reconnaître sa route avant d'y lancer sa colonne, surtout s'il s'agit de chemins de bois et de routes de troisième classe.

f) La police des routes et des réfections de routes est d'une nécessité absolue.

Lt.-Colonel A. STEINER,
Cdt. gr. subs. 1.

