Zeitschrift: Revue Militaire Suisse

Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse

Band: 19 (1874)

Heft: 2

Artikel: Organisation et fonctionnement du service des étapes dans l'armée allemande

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-333731

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: 08.07.2025

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

34 pouces. Il faut mesurer la taille, puis la poitrine, en exigeant que celle-ci dépasse dans sa circonférence d'un pouce au moins la moitié du chiffre correspondant à la stature.

Le côté droit du thorax a deux ou trois centimètres de plus que le gauche. Sur cinq gauchers trois ont offert une différence de capacité de un à deux centimètres en faveur du côté gauche ; les deux autres avaient les côtés égaux.

Il existe un rapport sensiblement constant entre la capacité thoracique et la taille. Simon dit que par chaque accroissement d'un centimètre de taille, la capacité respiratoire augmente de 0,60 centimètres cubes.

Enfin le rapport de poids du corps à la circonférence de la poitrine est de 700 à 725 grammes par centimètre de périmètre.

Telles sont les données générales sur lesquelles doit se baser l'importante opération du recrutement.

(A suivre).

ORGANISATION ET FONCTIONNEMENT DU SERVICE DES ÉTAPES DANS L'ARMÉE ALLEMANDE.

(Extrait des *Militærische Blætter.*)

On peut chercher l'origine du service des étapes dans le règlement sur le service des étapes en temps de guerre, promulgué le 25 septembre 1833.

Ce règlement, à la rédaction duquel le ministre de la guerre, celui de l'intérieur et celui de police avait coopéré, aurait pu, sauf son titre, passer pour n'avoir en vue que le service de paix, n'être destiné qu'à régler la circulation sur les routes militaires qui réunissaient alors les parties séparées de la monarchie et à préparer la concentration des troupes pour les grandes manœuvres de campagne. Le service des étapes n'avait alors à s'occuper que du logement des troupes et de la police des routes ; l'idée qu'il pût servir de moyen de correspondance entre l'armée et la patrie, et de moyen d'acheminement des renforts et des troupes de remplacements, faisait complètement défaut. Chaque chef de corps d'armée établissait son service d'étapes pour son propre compte et en avait seul la direction, il choisissait dans son corps les officiers qu'il désignait comme inspecteurs et commandants d'étapes, contrôlait et ratifiait leurs opérations ainsi que leurs tractations avec les autorités du pays ou les préposés des communes. Pour chaque corps on devait établir deux routes d'étapes, l'une pour la circulation du personnel en santé et du matériel en bon état, l'autre pour le transport des malades, des blessés, et du matériel hors de service. On se procurait le logement et l'entretien des troupes, ainsi que des chevaux et voitures nécessaires aux transports, au moyen de réquisitions; à cet effet, on devait éviter tous les différents avec les autorités civiles ; en cas de désaccord, on devait porter l'affaire devant le général commandant, qui l'examinait impartialement et tranchait la question. Ce dernier avait à veiller à l'ordre dans les localités d'étapes et à cet effet, il pouvait requérir l'aide de la milice locale ou de la garde nationale, il va sans dire que cela ne pouvait avoir

lieu sans une entente préalable avec les autorités compétentes. Ce n'était que dans le cas où l'entente ne pouvait pas s'établir, qu'on pouvait employer à ce service des détachements de l'armée. Ce cas devait se présenter le plus souvent.

Ce règlement qui est intéressant en ce sens qu'il montre d'une façon frappante combien les circonstances et les idées peuvent changer de fond en comble dans un court espace de temps, était encore en vigueur pendant les campagnes de 1864 et 1866 ; il est vrai que la première se faisait aux portes de la Prusse et que la seconde a été achevée sinon en sept jours comme le monde, du moins en sept semaines. Les expériences de ces campagnes et en particulier de celle de 1866, prouvèrent la nécessité de modifier de fond en comble l'organisation des étapes, car le service des subsistances faisait presque totalement défaut, les soins aux blessés et aux malades, ainsi que le transport de ces malheureux laissaient beaucoup à désirer et pourtant on n'eut pas à s'occuper d'une des branches les plus importantes, celle du remplacement en hommes et matériel.

Ensuite de ces expériences, et tenant compte des changements survenus dans les moyens de transport, le roi de Prusse publia le 2 mai 1867 une *organisation du service des étapes en temps de guerre*, qui mit au service de l'armée un mécanisme d'expédition et d'administration basé sur l'existence des chemins de fer, capable de marcher par lui-même et dont les différentes parties formaient un tout bien agencé.

Aux termes de l'ordonnance, le service des étapes est destiné à relier l'armée active avec sa base d'opération et la patrie. Ses fonctions consistent à amener à l'armée les renforts en hommes et matériel, à ramener en arrière et à soigner les hommes, à enmagasiner et à remettre en état le matériel détérioré, à évacuer les prisonniers, les trophées, etc. ; à entretenir, à réparer et à construire les routes, les ponts, les chemins de fer, les lignes télégraphiques et les services postaux entre l'armée et la patrie, à occuper militairement et à défendre les communications, à faire la police sur la ligne des étapes, et enfin à organiser l'administration provisoire du territoire conquis.

En un mot, à un bureau de logement et de police, succédait un grand organisme d'administration responsable et un vaste service de correspondance militaire. En augmentant les charges de ce service, on augmenta aussi ses moyens d'action et le nombre d'officiers qui y étaient attachés. Chaque armée eut une *inspection générale des étapes* qui relevait directement d'une part du commandant de l'armée et de l'autre du ministre de la guerre.

Les inspections générales des étapes se composaient de : 1° *un état-major*, composé d'un officier d'état-major général comme chef, 3 adjudants, un officier de l'état-major d'artillerie, un de celui du génie et un de la gendarmerie, un intendant de l'étape avec les aides nécessaires, un médecin-général, un auditeur général, un directeur des chemins de fer, un directeur des postes et un directeur des télégraphes ; 2° les inspections des étapes des corps d'armée, pour autant que ceux-ci n'opéraient pas isolément ; 3° un détachement de gendarmerie de campagne ; 4° une garnison de troupes de toutes armes ; 5° une compagnie de pionniers, une section de chemin de fer de cam-

pagne, le personnel de l'ambulance et celui de l'intendance avec la caisse militaire ; 6° les commandants d'étapes ; 7° une immense colonne de train des équipages.

Il est incontestable et incontesté, que le service des étapes, organisé de cette façon, a rendu d'immenses services dans la guerre de 1870-71 ; nous rappellerons entr'autres une régularité dans les distributions telle qu'on ne l'avait encore jamais vue jusqu'alors, la faible mortalité dans les hôpitaux, la régularité du service de la poste et des transports. Si l'on put constater encore bien des imperfections, cela était inévitable dans une organisation qui fonctionnait pour la première fois et se trouvait chargée d'une besogne beaucoup plus considérable que l'on n'avait pu le prévoir.

Essayons de donner une idée approximative de toutes les exigences auxquelles le service des étapes avait à faire face :

Estimons en premier lieu la circulation entre l'armée et la patrie. Pour se faire une idée du nombre énorme des blessés et des malades, nous pouvons partir de cette donnée, que pendant la guerre, 25,000 hommes, en chiffres ronds, moururent dans les hôpitaux. Nous avons déjà dit que la mortalité dans les lazarets a été très faible et si nous l'estimons au 5 °/o des blessés, nous ne la fixons pas trop bas, cela nous donne 500,000 hommes soignés dans les ambulances. Pour transporter ces hommes sur les derrières de l'armée, il a fallu six cents trains complets, il a fallu en outre entretenir et soigner ces malades, et cas échéant, les équiper à nouveau et les ramener en ligne. On a eu de plus à transporter 300,000 prisonniers, parmi lesquels il y avait les grosses fournées de Metz, de Sedan, des bords de la Loire et de la Sarthe. D'où tirer les masses de provisions nécessaires pour nourrir ce surcroît énorme de consommateurs et comment leur trouver un abri. Le bivouac de Rémilly, où les prisonniers de l'armée impériale se perdaient presque dans une boue infecte, la cathédrale d'Orléans, devenue un séjour immonde de saleté, sont de lugubres tableaux ; mais il était impossible d'améliorer le sort des victimes, les ressources nécessaires faisaient défaut. Un autre élément vivant sur les derrières de l'armée sont les maraudeurs, les traînards, et les égarés qui sont toujours nombreux, car en décembre 1870, le commandant d'Orléans se vit obligé de faire de temps en temps de véritables razzias de traînards. Enfin on dut évacuer une masse de matériel détérioré ou conquis sur l'ennemi ; son poids échappe malheureusement à notre appréciation, car les données statistiques sur le service des chemins de fer pendant la dernière guerre sont malheureusement très incomplètes.

Si nous voulons calculer d'autre part ce que l'on transportait de la base d'opération à l'armée, nous devons établir en premier lieu que ces transports se répartissent seulement sur les 185 jours qu'a duré la lutte prorement dite.

Pour le remplacement des hommes, nous ne comptons certainement pas trop en admettant que chaque bataillon a reçu en moyenne 500 hommes, soit pour les 500 bataillons un nombre rond de 250,000 hommes qui ont nécessité pour leur transport 250 trains complets ; de plus, si nous estimons l'armée, y compris les divisions de réserve

et les troupes d'occupation, à 20 corps d'armée ayant 12,000 chevaux chacun, calculant le déchet à 25 % seulement, nous trouvons qu'on a dû remplacer 60,000 chevaux, pour le transport desquels il a fallu 400 trains complets.

De plus, *malgré les expériences dignes d'intérêt qui ont été recueillies sur ce sujet*, on n'est pas encore parvenu à vivre exclusivement de réquisitions faites sur le pays ennemi [1]. Admettant que celles-ci ont fourni un cinquième de la consommation totale, sur les 185 jours de campagne, il reste à amener des magasins pour 140 jours de vivres. La ration journalière d'un corps d'armée, en tenant compte du déchet inévitable, pèse 640 quintaux, donc pour les vingt corps d'armée 12,800 quintaux. Pour les 140 jours, le poids des rations s'élève donc à 1 million sept cent mille quintaux (1,700,000) formant la charge de 350 trains à 100 essieux ; nous ne comptons pas les rations journalières d'avoine pour 25,000 chevaux. A cela viennent se joindre les envois de la poste, le transport des effets d'armement et d'équipement, du matériel de siége, des armes et des munitions, les envois aux blessés, soit individuels, soit provenant des sociétés, ainsi que les dons à l'armée, tous ces éléments échappent au calcul, mais on peut se faire une idée de leur importance par ce fait, que la société pour les secours aux blessés a, à elle seule, obtenu de la direction des chemins de fer un *rabais* de 500,000 thalers. Une fois parvenue à la gare d'arrivée, il fallait encore transporter par voitures toute cette marchandise jusqu'à destination et enfin les enmagasiner. Cette dernière opération devient si difficile lorsqu'une concentration dure quelque temps, que les locaux, la plupart du temps improvisés que l'on possède à cet effet, deviennent complètement insuffisants. Nous en avons un exemple dans le magasin de Remilly pendant le siége de Metz, ou malgré la peine que l'on se donna pour construire des hangars et des baraques, on put voir du pain mouillé et moisi et de l'avoine délavée gisant sur le sol de la gare et le couvrant sur une épaisseur de plusieurs pieds. *(A suivre.)*

ÉCOLES DE GUERRE.

Il existe actuellement en Allemagne huit écoles de guerre, destinées à préparer les aspirants à subir leurs examens d'officiers.

A Potsdam (fondée en 1859), pour la garde, le 3e et 4e corps d'armée.
A Neisse, pour le 5e et le 6e corps.
A Erfurt (1859), pour le 4e et le 12e corps.
A Engers (1872), pour le 7e et le 8e corps.
A Cassel (1867), pour le 4e et le 11e corps.
A Hanovre (1867), pour le 9e et le 10e corps.
A Anclam (1870), pour le 2e, 3e et 9e corps.
A Metz (1871), pour le 15e corps.

A chacune de ces écoles est attaché un personnel composé d'un directeur, officier supérieur, et de huit capitaines enseignant les diverses branches de la science militaire ; ce personnel forme un corps à part, il est payé sur le fonds de l'école et est changé ordinairement tous les cinq ans. On y détache en outre un certain

[1] Nous ne faisons que traduire, nous laissons à l'auteur cet aveu, dans sa brutale naïveté. — *Réd.*