

Zeitschrift: Allgemeine schweizerische Militärzeitung = Journal militaire suisse =
Gazetta militare svizzera

Band: 65=85 (1919)

Heft: 6

Artikel: Du rôle militaire des chemins de fer

Autor: Lacroix, de

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-35236>

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: 12.01.2026

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

es einzeln oder im Kompagnieverbande, zur Durchführung von gefechtsmäßigem Einzelschießen, zu Handgranatenübungen, zu Abteilungsschießen und zu Artillerie-Schießübungen auf kurze Entfernungen.

Es bestehen in der Schweiz keine Anlagen, die die gesamte genannte Ausbildung in gleicher Weise ermöglichen. Werden die Graben eingedeckt, die Trichter zugeschüttet, so verfügt die schweiz. Armee sicherlich auf manche Jahre hinaus über kein geeignetes Übungswerk mehr, da die für eine Neuanlage notwendigen Mittel bei den jetzigen Sparmaßnahmen nicht bewilligt, und das für die Arbeit notwendige Personal in den kurzen Diensten nicht zur Verfügung gestellt werden könnten. Solange an der Notwendigkeit der Gefechtsausbildung festgehalten wird, sollte die Gelegenheit nicht unbenutzt bleiben, eine Anlage weiterhin zu verwerten, die, im Turnus den Divisionen zur Verfügung stehend, für die Gefechtsausbildung von Truppen und Kadern so wertvoll wäre.

Das Übungswerk in Mariastein gewinnt für die bevorstehenden Zeiten des Instruktionsdienstes gegenüber den Zeiten des aktiven Dienstes dadurch vielleicht an Bedeutung, als der bisherige aktive Dienst eine große Abwechslung in der Wahl des Übungsgeländes mit sich gebracht und stets die Anlage von kleineren Werken ermöglicht hatte.

Eine Pacht des Geländes, in dem sich das Übungswerk befindet, sollte wohl möglich sein. Sofern eine Weiterbenützung des Übungswerkes überhaupt vorgesehen wird, würde selbstverständlich die Pachtsumme in keinem Verhältnis zu den Abschätzungssummen stehen, die bei weiterer Benützung des Übungswerkes jährlich zu bezahlen wären.

Selbst der Kostenpunkt dürfte in Anbetracht der Wichtigkeit der Frage den Vorschlag nicht verunmöglichen. Im übrigen sind die Sparmaßnahmen nicht auf allen Gebieten der Militärverwaltung sehr rigorose. So bewilligte das Militärdepartement noch Ende November einen namhaften Kredit zur Übernahme von 6 automatischen Stahlplattenscheiben, sobald die in Wallenstadt im Gange befindlichen Versuche zu einem befriedigenden Resultat geführt. In diesem Falle besteht aber die Absicht, es nicht bei diesen 6 Scheiben bewenden zu lassen, sondern nach und nach unsere alten papierenen Schulscheiben durch die erwähnten automatischen Stahlplattenscheiben zu ersetzen. Wenn ein großer Kredit zur Verfügung steht, um den Schießbetrieb im Stand zu erleichtern, so dürfte doch wohl auch ein Kredit bewilligt werden, um der Armee ein Werk zu erhalten, das hervorragend geeignet ist, die ganze Detailgefechtsausbildung zu erleichtern und zweckmäßig zur Durchführung gelangen zu lassen.

Mariastein sollte als kleiner Truppenübungsplatz für den Friedensdienst in Aussicht genommen werden, da die notwendigen Anlagen bereits erstellt sind und für die Unterkunft der Mannschaft keine Schwierigkeiten im Wege stehen. R.

Du rôle militaire des chemins de fer.¹⁾

Pendant les quatre années de luttes, sur le front français, nos réseaux ont grandement contribué à la préparation des grandes attaques, de Champagne, de la Somme et de l'Yser, en assurant les renforts importants demandés à l'Algérie, au Maroc ou aux

colonies. En 1914, pendant cinq semaines, le P.-L.-M. a fourni un nombre de 1,600 trains supplémentaires, à raison d'une moyenne de 45 par jour. En 1915, le même réseau a transporté 70,000 Sikhs et Gourkhas. débarqués à Marseille par 52 paquebots venant de l'Inde. En 1915 également, le P.-O., pour le transport des troupes hindoues, de Toulouse à Orléans, envoyait 400 trains, dont un certain nombre se sont succédé à 6 minutes d'intervalle. Le Midi a transporté de même 600,000 hommes et 96,000 chevaux et mulets. Le Nord mettait en marche plus de 114,000 trains en 1915, soit une moyenne de 310 trains par jour. Le réseau d'Orléans avait eu à transporter 3,700,000 officiers et soldats et 582,000 chevaux. Au cours de cette année 1915, il a mis en marche 30,000 trains. En 1917, il a eu à ramener à la Courtine, et à les évacuer ensuite, 6,000 officiers et 50,000 soldats russes, qui furent convoyés par 70 trains, formés de 3,800 wagons.

Tous ces chiffres, qui ne concernent que les transports de troupes, contribuent à mettre en relief le rôle militaire des chemins de fer pendant la guerre. Il faut y ajouter les transports sanitaires et les transports de permissionnaires, organisés à partir de 1915.

Dès cette même année, la consommation des obus atteignait près de 100,000 par jour. L'usure du matériel: canons, mitrailleuses, fusils, armes blanches, outils, fils de fer barbelés, rondins pour les tranchées, macadam pour les routes, essence pour les autos, a demandé un très grande nombre de trains.

En 1915, le Nord employait au ravitaillement en vivres et munitions 60,000 trains complets (160 par jour), et 18,000 trains de matériel vide (50 par jour). Le Midi assurait, la même année, le transport de 617,000 tonnes de ravitaillement et de 584,000 tonnes de marchandises diverses. L'année suivante, ces chiffres étaient plus que doublés et quadruplés. En 1915, le P.-O. avait à transporter 11,000 canons ou voitures d'artillerie, et plus de 385,000 wagons complets, dont le contenu n'était pas désigné. Le ravitaillement des usines en matières premières, charbons et produits divers demandait également un effort considérable, qui est toujours allé en progressant.

Au point de vue du ravitaillement en vivres, les six armées, qui, au début, opéraient de Maubeuge à Belfort, et la 7^e armée, celle du camp retranché de Paris, avaient leur centre propre de ravitaillement. Chacune d'elles recevait six trains quotidiens, au total 42 trains pour les sept armées, sans compter ceux que nécessitait l'armée anglaise.

Paris comptait, à ce moment, environ 4 millions d'habitants, troupes comprises, pour lesquels le réseau d'Orléans, à lui seul, dut amener, du 20 août au 30 septembre, 117,000 tonnes de denrées, 66,000 tonnes de fourrages, 107,000 bœufs, 211,000 moutons et porcs, pour être versés aux approvisionnements de siège. Les cinq stations-magasins qui se trouvaient sur le réseau de l'Etat ont, du 2 août 1914 au 1^{er} mai 1915, soit en huit mois, expédié aux armées 165,000 wagons. La reconstitution des approvisionnements de ces stations-magasins, pendant le même temps, a demandé 100,000 wagons. Ces quantités correspondant à une moyenne de 5 à 6 trains par jour et par station-magasin. Les lettres se sont trouvées au nombre de 3 millions

¹⁾ Voir le Temps des 18 et 25 décembre.

par jour. Les colis postaux, les journaux et les périodiques ont réclamé, depuis 1915, l'emploi journalier de 200 wagons, c'est-à-dire plus de 40 trains.

Comme on peut le voir par les données qui précèdent, nos réseaux de chemins de fer se sont trouvés aux prises avec des difficultés de toute nature, qu'ils ont surmontées, et ils ont pourvu à tous les besoins nécessités par la mise en œuvre des armées françaises et alliées. De ce fait, nos lignes de communication rapides ont su se plier aux circonstances, même les plus imprévues, avec une souplesse, une régularité et une précision remarquables. Elles ont été à hauteur du rôle important qu'elles ont été appelées à jouer, au point de vue des grandes opérations, auxquelles elles ont apporté un concours très efficace. Elles ont été l'instrument indispensable de notre résistance prolongée et de nos efforts successifs, depuis le début de la guerre jusqu'à l'armistice. Mais les tâches qu'elles ont dû accomplir n'ont pas été sans se heurter à de très grosses difficultés. Les unes, d'ordres général, provenaient de la situation même créée par les événements. Les autres, d'ordre particulier, étaient inhérentes aux chemins de fer eux-mêmes, en tant qu'instruments de transport. Elles résultaient des moyens insuffisants dont disposaient les réseaux pour assurer le trafic intense qui leur était demandé.

Une des premières conséquences de la guerre a été une augmentation notable de trafic, augmentation qui a varié avec les circonstances, mais qui a été en moyenne de 50 %, par rapport au trafic d'avant la guerre. Le service n'en fut pas moins assuré, en portant tous les organes à la limite maxima du rendement possible.

Les réseaux français avaient été construits en principe pour relier, à Paris, les ports et les villes principaux de France. Les besoins de la défense nationale ont fait diriger les approvisionnements dans des sens différents, amenant des courants énormes de trafic vers des points qui n'avaient pas été antérieurement envisagés. Ce fut une cause de difficultés. L'allongement des parcours en entraîna d'autres, en exigeant un plus grand nombre de wagons et une main-d'œuvre, plus abondante. Les wagons roulaient constamment et pour longtemps, avant de revenir aux points de départ. Une véritable crise de circulation vint ainsi s'ajouter à celle du personnel et du matériel. Avant la guerre, sur le réseau d'Orléans, la durée moyenne d'évolution d'un wagon était de six jours. En 1918, elle en dépassait huit, et cette augmentation correspondait, pour le réseau, à 13,000 wagons. La capacité de débit d'un système de voies de circulation est déterminée par le maximum des trains qui dans les 24 heures peuvent passer aux points où la circulation rencontre les obstacles les plus sérieux. Cette limite absolue est uniquement fonction de l'installation. Or, beaucoup de nos gares étaient à cet égard insuffisantes. Toutefois, les plus grandes difficultés pratiques que les réseaux de chemins de fer durent surmonter pendant tout la durée de la guerre ont été la résultante de la diminution sensible de leur personnel, de leurs approvisionnements en charbon et de leurs ressources en matériel. Avant la guerre, le personnel des chemins de fer comprenait 325,612 agents et 30,000 auxiliaires. Au début, les appels et les affectations aux sections de chemins de fer de campagne enlevèrent aux compagnies 16,000 agents, auxquels il faut en ajouter 18,200 que les com-

pagnies mirent de leur plein gré à la disposition immédiate de l'autorité militaire. Une partie de ce personnel leur fut rendue au moment où l'augmentation du trafic commercial se fit sentir, mais la moyenne des absents reste aux environs du nombre de 26,000, soit 8 %, pendant chacune des quatre années de la guerre. Les réseaux ont en outre perdu près de 10,000 hommes par suite de décès, de réforme ou d'accidents, et 13,000 agents en territoire envahi sont tombés aux mains de l'ennemi. A la fin de 1918, l'effectif des agents des réseaux était de 17 % inférieur à celui du 1^{er} août 1914, et c'est avec un personnel réduit de près de 20 % que les chemins de fer ont dû assurer un service de transport qui s'était accru de 50 %. Les compagnies ont augmenté le nombre de leurs agents, en recrutant tout le personnel auxiliaires qu'elles ont pu trouver. Elles ont fait appel au concours de leurs anciens agents retraités; elles ont usé largement de la main-d'œuvre féminine, qui leur a permis de rendre disponibles, pour les services actifs, un plus grand nombre de leurs agents titulaires. En 1917, les réseaux français occupaient 32,000 femmes et 2,200 agents retraités. La proportion des femmes, par rapport à l'effectif total des employés, s'est élevée de 11 à 20 % en France, tandis qu'en Angleterre, elle ne dépassait pas 5 %. L'effectif des réseaux s'est encore accru en 1918 de 26,000 R. A. T. Les réseaux d'Orléans a reçu pour son service spécial 4 bataillons de troupes américaines de chemins de fer. Dans l'ensemble, le personnel, supplémentaire s'est ainsi élevé, pour toutes les compagnies, à 50,000 employés en 1918; le personnel total a atteint le chiffre de 380,000, supérieur de 28,000 à l'effectif du temps de paix, mais avec un rendement qui ne peut être comparé à celui d'un personnel technique expérimenté.

M. Claveille vient de faire appel à tous les hommes susceptibles d'être démobilisés, en leur demandant de contracter un engagement dans les chemins de fer dont la durée s'étendra jusqu'à la reprise du service normal. Le ravitaillement de la Belgique, du nord de la France, la reconstruction de 14 tunnels, la réfection complète de 2,800 kilomètres de voies ferrées exigent en effet un effectif supplémentaire de 75,000 hommes pendant un certain temps, et en dehors du service ordinaire.

Les réseaux ont beaucoup souffert d'une insuffisance d'approvisionnements de toutes sortes: rails, traverses, etc., et notamment de charbon, en raison de la privation des ressources provenant des mines du nord. A certaines époques, le stock ne correspondait plus qu'à une avance de 3 jours.

En ce qui concerne le matériel roulant, au moment de l'ouverture des hostilités, les grands réseaux disposaient de 13,800 locomotives et de 376,000 véhicules. Or, il résulte de données certaines que les pertes de matériel éprouvées du fait de la guerre, par les réseaux français seuls, indépendamment de celles qui ont été supportées par nos alliés, se montent à environ 3,000 locomotives et 100,000 wagons. La livraison du matériel de chemins de fer, imposée aux Allemands par l'armistice du 11 novembre, est donc loin d'être excessive. Elle nous rendra les ressources nécessaires pour alimenter nos armées du Rhin et réparer, plus promptement, les ruines de nos provinces du nord et du nord-est.

La guerre de 50 mois, qui vient de se terminer, a apporté des perturbations profondes dans tous

les domaines, et en particulier dans le service intérieur et la marche générale des chemins de fer français, obligés de répondre à la fois aux nécessités impérieuses des opérations militaires, à l'urgence du ravitaillement des troupes et aux besoins de l'industrie de guerre ou de la population civile.

Les articles parus dans le *Temps*, sur le rôle militaire des chemins de fer, auront permis à ses lecteurs d'apprécier l'énorme tâche que les chemins de fer de campagne et les réseaux de l'intérieur ont eu à accomplir, les difficultés qu'ils y ont rencontrées, le courage, l'activité et le dévouement dont ils ont fait preuve pour les surmonter et enfin les services considérables qu'ils ont ainsi rendus aux armées et au pays.

Général de Lacroix.

Bücherbesprechungen.

Krieg und Seelenleben. Von Prof. Dr. R. Sommer, Geh. Med.-Rat in Gießen. Leipzig. Otto Nemnich. Preis Fr. 1.—. Auf dieses kleine, inhaltreiche und ganz ausgezeichnete Büchlein gedenke ich an anderer Stelle zurückzukommen. Es sei nur konstatiert, daß es einzig in seiner Art ist.

H. M.

Der Tourist in der Schweiz und Grenzgebieten. Reise-taschenbuch von Iwan von Tschudi. Neu bearbeitet von Dr. C. Täuber. Mit vielen Karten, Gebirgsprofilen und Stadtplänen. 3. Band: Ostschweiz. Zürich. Orell Füßli. Preis Fr. 5.—.

Nun ist der mit Spannung erwartete 3. Band auch erschienen und das Werk abgeschlossen, das man ruhig als Musterreisetaschenbuch bezeichnen darf. Dem Soldaten leistet es vortreffliche Dienste nicht nur durch seine ungemein zuverlässigen Zeitangaben, Mitteilungen über Wegverhältnisse und Gangbarkeit, sondern namentlich auch durch Nennung der Ressourcen. Wir haben das schon bei Ankündigung der früheren Bände hervorgehoben und möchten es nun noch einmal mit Nachdruck unterstreichen.

H. M.

Der englische Charakter heute wie gestern. Von Theodor Fontane. (Band 3 der „Sammlung von Schriften zur Zeitgeschichte.“) Berlin. S. Fischer. Preis Fr. 1.50.

Als Theodor Fontane vor 70 Jahren seine Briefe „Sommer in London“ schrieb, ahnte er kaum, daß sie 1916 in neuer Ausgabe „Zeitgeschichte“ bilden würden! Und doch ist die Neuausgabe durchaus berechtigt, denn Fontane war ein scharfer Beobachter und gerechter Beurteiler, der die Geschichte genau kannte, Wissen und Weltblick besaß und vor allem — gerecht war. Er fühlte bereits was kommen mußte und sah voraus, daß es so nicht bleiben konnte. Ein deutsches Blatt schrieb über das Buch: Diese Skizzen lehren England kennen, kennen statt verachten... Dieser Ausspruch trifft ins Schwarze. Gerade deshalb sind sie auch für uns Neutrale von großem Wert.

H. M.

KODAKS

und

KODAK - FILMS

Die neuesten immer auf Lager.

PHOTOARBEIT PROMPT UND GUT.

H. F. GOSHAWK - ZÜRICH
Bahnhofstraße 37.



Feldgraue Uniform

auch in leichtesten Stoffen
liefert in kürzester Frist

Victor Seftelen, Basel

Eisengasse 12 (Tanzgässlein 2)
Muster und Preisliste zur Verfügung.
Vernickelte Ordonnanz-Säbel zu alten Preisen.

Dämpfige Pferde. Alle Affektionen der Lungen- und Luftwege bei Pferden werden rasch und gründlich geheilt

Sirup fructus
von Tierarzt J. Bellwald. Vieljähriger Erfolg! Tausende von Dankschreiben direkt von den Besitzern. Von allen ähnlichen Mitteln ist SIRUP FRUCTUS das bewährteste. SIRUP FRUCTUS ist ein Pflanzenextrakt und nicht zu verwechseln mit Anpreisungen, die von Nichtberufsleuten gemacht werden. Preis pro Flasche Fr. 3.50. Gebrauchsanweisung und Rat-schläge in Bezug auf Fütterung etc. wird beigelegt. Kein Depot. Man wende sich direkt an den Erfinder J. BELLWALD, Tierarzt, SITTEN.



Offiziersgürtel, Schriftentaschen, Sporen

Sattlerei Berger-Stalder

Bern Spitalgasse 33, Bern

Zahn-Bürsten
Pasta
u. Mund-Wasser
Fr. Steuble-Wissler, Bern, Kramgasse 23

Besorge Darlehen Näheres: Postlagerkarte Nr. 451
St. Gallen 1. (O F 4610 Z)

Hotel und Grand „BUBENBERG“
Café-Restaurant
Bubenberplatz **BERN** Près de la gare
Telephon 535 Beim Bahnhof
Inhaber: E. MITTLER-STRAUB



E. Stritt & Co. Basel

Schnabelgasse 1 Spalenberg 15

Fabrikation von Gamaschen
nach Maß

Karten- und Schriftentaschen
Offiziersceinfuren, Sättel und
Reitzäume

Institut Bern Humboldtianum
Secundarschule und Gymnasium - Maturität