Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 5 (1860)
Heft: 13

Artikel: Utilité des chemins de fer et des télégraphes à la guerre
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-329111

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: 12.12.2025

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

UTILITÉ DES CHEMINS DE FER ET DES TÉLÉGRAPHES A LA GUERRE [1].

Il n'y a pas de doute que Pönitz, dans son écrit bien connu où il traite la question des chemins de fer sous le rapport militaire, ne se soit représenté la chose trop en beau et n'en ait exagéré les avantages. Il était épris de son sujet, n'avait fait aucune guerre en personne, et son ouvrage avait paru avant les grandes expériences des dix à douze dernières années. Il n'en est pas moins vrai que Pönitz a eu des imitateurs qui ont porté, comme lui, leur admiration pour les chemins de fer au-delà des bornes convenables.

D'un autre côté, on va trop loin aussi lorsqu'on prétend que les chemins de fer et les télégraphes ne sont d'aucune utilité à la guerre et qu'on ne doit absolument pas en faire usage.

Cette opinion est défendue par M. Streubel dans un ouvrage assez étendu et qui a pour titre : *Du manque actuel de bons généraux en chef.*

L'importance du sujet en question nous engagea alors à en faire l'objet d'un examen approfondi et à le traiter à part. Les arguments de l'auteur ne sont pas sans importance, sans doute, mais ils ne peuvent pourtant pas le justifier lorsqu'il condamne d'une manière absolue l'emploi des deux inventions (chemins de fer et télégraphes). Supposons qu'une armée voulût se passer de ces moyens, on pourrait être sûr que l'armée adverse les emploierait et saurait en tirer le plus grand avantage.

Mais écoutons plutôt ce que l'auteur nous dit à ce sujet :

" Il n'y a pas de champ de bataille, quelque peu étendu qu'il soit, „ où l'on puisse relier entr'eux tous les points importants stratégiques „ au moyen des chemins de fer, et même une telle combinaison ne „ serait pas possible. S'il arrive qu'un chemin ait une importance „ marquée sous ce rapport, ce ne peut être que l'effet du hasard. „ Quelquefois la direction d'un chemin est telle que le stratége ou „ le tacticien n'en a que faire. Ainsi donc il est impossible de baser une „ ligne d'opération en règle sur les chemins de fer. Il faudra toujours „ pour le principal s'en tenir, comme on l'a fait jusqu'à présent, aux „ réseaux des chemins ordinaires dans la conduite de la guerre. „

Très bien! Nous ferons toutefois observer que l'on recherche les routes bonnes et bien entretenues plutôt que les mauvaises et que, par conséquent, partout où cela sera possible, on utilisera les chemins

[1] Traduit de la *Militär-Zeitung,* de Vienne, du 30 mai 1860.

de fer, car un chemin de fer, indépendamment de la force de la vapeur, n'est autre qu'une route carossable dans toute sa perfection. Les premiers chemins de fer n'eurent pas de locomotives, et si l'on eût inventé plus tôt la machine à vapeur, il est possible qu'on eût cherché à l'utiliser sur les routes ordinaires et qu'on en fût venu à bout.

" Le nombre des lignes ferrées est si restreint qu'un point dont la „ base serait même assez étendue ne pourrait être atteint par plus de „ deux de ces lignes à la fois. Il arrive fréquemment qu'on n'a qu'une „ seule ligne à sa disposition. Si l'on compare les moyens de trans- „ port, dont on peut disposer sur une ligne ferrée, avec les immenses „ armées de notre temps, on trouvera qu'ils ne sont pas aussi grands „ qu'on se l'imagine; ainsi c'est tout au plus si l'on peut obtenir le „ transport de dix mille hommes d'infanterie en un seul jour et à de „ courtes distances. S'agit-il d'aller loin et d'expédier aussi la cava- „ lerie et l'artillerie, alors le nombre d'hommes transportés sera de „ beaucoup moindre. „

La portée des moyens de transport est plus grande que l'auteur ne veut bien l'admettre; cependant nous convenons que les chemins de fer ne suffisent pas pour faire arriver à destination, à point nommé, des masses de troupes. Nous nous proposons d'entrer plus tard dans quelques explications à ce sujet.

" Dans la dernière guerre d'Italie, le corps d'armée de Clam-Gallas mit 14 jours pour franchir la distance de Prague à Vérone, en passant par Leipzig et Munich, disposant de sept trains jour et nuit, et tout service particulier étant suspendu.

„ De tout cela et de nombre d'autres observations on peut conclure : *Qu'à des distances même moyennes, on ne peut transporter avec avantage sur chemins de fer des troupes prêtes à entrer en lice, lors même qu'il s'agira d'un transport accéléré, et qu'on peut être certain que des troupes réunies en corps d'armée arriveront plus promptement au but en marchant.* „

Nous sommes persuadés que cette assertion de l'auteur rencontrera une forte opposition chez nos militaires en général, mais surtout chez les administrateurs et chefs de nos chemins de fer. Ces derniers en appelleront aux services importants rendus l'année dernière, par leurs chemins de fer, et feront valoir les perfectionnements que l'on introduit journellement dans le but d'augmenter la vitesse des moyens de transport. — Mais ce sont précisément ces personnes-là qui ne se font aucune idée de tout ce qui concerne une armée et qui s'imaginent que, parce qu'elles voient passer comme un vol d'oiseau, trains sur trains, soldats, chevaux, canons et caissons, cela doit suffire pour garnir, en quelques jours, tous les lieux qui doivent devenir le théâtre

des opérations de la guerre. Eclaircissons cela par un exemple et admettons que deux corps d'armée considérables, munis de tout l'attirail et des réserves nécessaires doivent se rendre par chemin de fer du point A. au point B. qui est à une distance de 60 milles. La ligne ferrée devra servir exclusivement pour le transport des troupes, et comme cela sera d'une assez longue durée, on ne fera partir que 7 à 8 trains par jour. S'il ne s'agissait que d'un transport de quelques jours le nombre des trains pourrait être augmenté. — Dans le cas présent voici quel serait le nombre de trains dont nous aurions besoin pour le transport des deux corps d'armée :

		trains
Pour	66 bataillons, infanterie et chasseurs	66
„	24 escadrons cavalerie, au moins	16
„	20 batteries d'artillerie	30
„	Corps d'artillerie de rechange	6
„	Artillerie de réserve (corps principal)	8
„	Une brigade de cavalerie de réserve et son artillerie	16
„	Pionniers, équipages de pont, etc.	5
„	Etat-major	2
„	Service de santé, hôpitaux, médecins	2
„	Les dragons et fantassins attachés à l'état-major, etc.	2
„	Un bataillon du génie et son attirail	2
„	Charrois et objets servant aux réparations . . .	3
	Trains	158

Ainsi en tout, près de 160 trains, sans faire mention ici d'une infinité de petites choses qu'on ne met pas en ligne de compte. — Les deux corps d'armée, avec tout ce qui leur est indispensable seront donc rendus à leur destination dans un intervalle de 23 jours pleins ; maintenant on peut raisonnablement supposer que sur une distance de 60 milles, il doit se trouver une ou plusieurs grandes routes d'une longueur d'environ 54 milles, conduisant dans la direction du point de réunion que l'on a en vue. Si la troupe se mettant en marche faisait seulement trois milles par jour et se reposait le quatrième, suivant l'ancien usage, elle arriverait également au lieu de sa destination, ou bien près, après 23 jours de marche, sans compter que l'infanterie serait rompue à la fatigue. En définitive le résultat serait donc le même. Mais il y a à observer ici qu'une réquisition prolongée du chemin de fer en faveur du transport des troupes tendrait à le ralentir et à le rendre plus difficile ; quelque abondantes que puissent être les ressources d'une voie ferrée, il arrivera qu'à tel ou tel endroit, il y aura surcharge dans les trains, tandis que dans d'autres lieux ce sera le contraire ; il pourra arriver aussi que les locomotives souffrent beau-

coup par l'usage continuel qu'on en fait, qu'elles ne soient même plus en état de service, et qu'enfin le personnel desservant, malgré toute sa bonne volonté, en soit réduit à l'épuisement et occasionne par là des retards. Nous parlons ici comme ayant l'expérience des choses militaires, ainsi que celles des chemins de fer. Il est de fait que les sociétés ferrugineuses, afin d'obtenir de beaux dividendes pour leurs actions, ne gardent à leur service que le personnel qui leur est indispensable. Les employés subalternes, lorsque l'entreprise offre peu de profit, ne sont autre que des prolétaires, mangeant leur pain *noir* à la sueur de leur visage. Lorsque le service exige des efforts doubles et même triples, il ne faut donc pas s'étonner si ce personnel en est bientôt réduit à l'épuisement et succombe à sa tâche au bout de quelques jours. Aussi ne voit-on plus que des caissiers et des emmagasineurs endormis, des conducteurs de locomotives et autres à moitié morts, des emballeurs ivres enfin, partout de la confusion, de la négligence. C'est ainsi qu'un trajet qui devait se faire en 11 heures ne se fait plus qu'après 20 heures d'attente, et qu'il arrive que, dans une station, 50 wagons et plus peuvent rester là d'un jour à l'autre sans être déchargés. On pourrait écrire bien des in-folios sur ce sujet, et aucun rapport quelconque de comité d'administration de chemins de fer ne saurait donner le change à notre conviction.

Que l'expédition des troupes par chemins de fer devienne surtout difficile lorsque le point de sortie ou tout autre partie du centre est menacée et attaquée par l'ennemi, cela se comprend de soi-même, et c'est pour cela que nous nous abstenons de rapporter ce que dit l'auteur à ce sujet.

" Un transport continuel par chemins de fer déshabitue les troupes de la marche; c'est là un point d'une haute importance, surtout au moment d'une entrée en campagne. — On peut dire en thèse générale et sans crainte d'être démenti, que cette manière de voyager en voiture pour des troupes qui sont appelées à manœuvrer sur un champ de bataille est tout ce qu'il y a de plus funeste et de plus désavantageux. „

Ici nous devons signaler un fait dont nous avons été souvent témoins. Dans un transport de troupes par chemin de fer on ménage en général fort peu le soldat. Les haltes dans les stations, hors des wagons, sont à l'ordinaire trop courtes. Lorsqu'on a donné le signal pour la descente, c'est à qui sortira le plus promptement du wagon. Quelques-uns sont assez heureux pour trouver un morceau de viande à acheter chez les restaurateurs, ou du moins de la soupe et du pain, mais le plus grand nombre en est réduit à se contenter de mauvaise pâtisserie, de salé corrompu, de bière aigre, de vin de fruit, d'eau-de-

vie. Dans les lieux de station, la sortie des wagons prend tellement de temps, que la troupe arrive ordinairement plus tard dans ses quartiers que cela n'est le cas après une marche. Il arrive fréquemment aussi que la troupe doit se rembarquer aussitôt pour aller plus loin.

On comprend déjà dans quelles dispositions de telles troupes doivent se trouver pour la marche. Le 3e bataillon des volontaires viennois dut s'arrêter le 3 juillet 1859 à Nabresina, pendant 5 heures consécutives, pour charger leurs uniformes et leurs havresacs qu'ils devaient renvoyer (ils avaient mis 18 heures et demie par chemin de fer pour le trajet de Cilly à Nabresina), puis après cela ils se dirigèrent à pied sur Monfalcone. Ce jour là et le jour suivant plus de la moitié du bataillon, succombant à la fatigue, ne put aller plus loin, cinq hommes restèrent morts sur la place. Dans les marches suivantes ce bataillon avait repris un peu de vigueur, lorsqu'il arriva à Pordenone, où le chemin de fer les transporta à Vérone. Dans le court trajet qu'il eut à faire de la gare au camp, il perdit encore 3 hommes, et près de 60 durent être transportés à l'hôpital.

Il n'est pas moins vrai encore que de grands corps de troupes surtout se trouvent entièrement disloqués sur la voie ferrée et, pour ainsi dire, comme soustraits à l'action immédiate de leur chef.

“ L'année dernière beaucoup de personnes apprirent avec plaisir qu'une division du corps de Clam-Gallas était arrivée de Vérone à Magenta par chemin de fer encore assez à temps pour pouvoir prendre part à la bataille qui se livra dans ce dernier endroit. Cette division était forte d'environ 7000 hommes. Cela nous fait l'effet d'un badinage. Lorsqu'il s'agit d'en venir à des coups décisifs avec l'ennemi, tous les renforts que les chemins de fer peuvent nous procurer ne sont que comme une goutte d'eau qu'on jetterait à la mer. Les corps d'armée qui arrivent de cette manière sont tous disloqués (ainsi le corps de Clam-Gallas se trouvait à 23 milles en arrière près de Vérone), les parties qui en sont détachées sont décimées, avant que le gros ait pu seulement apercevoir l'ennemi. „

Comme nous avons non-seulement approuvé les arguments sur lesquels notre auteur s'appuie pour faire ressortir tous les désavantages que présentent les chemins de fer dans leurs rapports avec la conduite d'une guerre, mais que nous leur avons même donné, si possible, une nouvelle force, on devrait s'attendre à nous voir maintenant confirmer le jugement que nous avons déjà porté. — Mais il y a un juste milieu à prendre en toutes choses.

Nous disons donc, en dernière analyse, que ce n'est pas tant l'usage en lui-même, que l'on fait des voies ferrées qui est nuisible, comme c'est bien plutôt le mode de cet usage. On s'est trop

hâté dans son jugement, on a voulu emporter l'affaire d'assaut sans examen et on l'a compromise dans ce sens qu'on a basé son opinion uniquement et exclusivement sur l'usage des lignes ferrées au lieu de voir là un puissant auxiliaire selon les cas qui pourraient se présenter. Si, comme nous l'avons démontré, deux corps d'armée ont plus d'avantage de marcher de concert à la rencontre de leur ennemi sans faire usage de la voie ferrée, d'un autre côté, il ne peut être indifférent quelle route on choisisse, lorsqu'il s'agira d'envoyer à une armée un train de siége, une grosse artillerie, une division de cavalerie ou quelques bataillons de chasseurs dont elle peut avoir un pressant besoin, ou bien encore s'il s'agit d'envoyer de nouveaux renforts pour combler les pertes qu'on vient de faire dans un combat; il ne peut être indifférent, disons-nous dans de tels cas, que les envois parviennent beaucoup plus tôt, par la voie ferrée, qu'en suivant la marche ordinaire.

Ainsi donc les chemins de fer conserveront toujours leur importance pour le mouvement des troupes, et il suffira d'en savoir faire un emploi judicieux et non exclusif pour en obtenir les plus grands services.

Quant aux télégraphes, voici en quels termes notre auteur en parle :

« Les télégraphes ne sont pas non plus un progrès pour l'art de la guerre. *Leur côté désavantageux est si grand à nos yeux, que nous ne savons réellement comment concilier une télégraphie un peu étendue avec l'habileté qu'exige la conduite d'une armée.* »

A l'appui de son assertion l'auteur signale la facilité avec laquelle les télégraphes sont détruits, l'influence que les orages, etc., exercent sur eux, les fréquents malentendus, les nouvelles incomplètes et douteuses auxquelles ils donnent lieu et l'impossibilité d'obtenir des renseignements sûrs, lorsque le télégraphe est à portée de l'ennemi. Outre cela, l'emploi des télégraphes exige un nombreux personnel, ce qui augmente par conséquent la fréquence des hasards et des périls. » L'auteur fait comprendre, par un exemple, qu'il cite et où il énumère toutes les contrariétés et désastres même qui peuvent survenir, dans quels embarras peut se trouver un chef d'armée lorsqu'il a recours au télégraphe, dans quelle erreur il peut tomber et quelle influence cela doit avoir sur sa détermination lorsqu'il est appelé à prendre tel ou tel parti. — Comme pièces à l'appui, l'auteur raconte comment il arriva que des renseignements donnés coup sur coup par le télégraphe et bien qu'ils fussent fréquemment contredits, donnèrent néanmoins lieu au combat de Montebello et au fameux *Tartare* venu de Balaclava. On fait observer encore que le général en chef ainsi que le personnel de son état-major dépensent un temps précieux en réceptions, réponses

et expéditions de dépêches télégraphiques, qui, pour le plus souvent, sont d'un très mince intérêt pour l'armée et les opérations de la guerre, et n'ont d'autre but que de satisfaire la curiosité publique. Les colonnes de notre journal ne suffiraient pas, si nous voulions reproduire mot à mot tout ce que notre auteur dit à ce sujet.

Le télégraphe est donc complètement mis de côté, et nous devons l'avouer, l'auteur a pleinement raison sous beaucoup de rapports, lorsqu'il blâme l'emploi ou plutôt l'abus du télégraphe, tel qu'il s'est montré jusqu'à présent.

Toutefois il y aurait bien de la précipitation et de l'imprudence à vouloir priver, d'une manière aussi absolue, l'état-major d'une des plus importantes et des plus utiles inventions des temps modernes, parce que les inconvénients provenant d'un emploi mal dirigé ou fait mal à propos, surpasseraient de beaucoup les avantages qu'on en aurait retiré jusqu'à ce jour. Au reste nous sommes entièrement d'accord avec l'auteur dans le jugement définitif qu'il porte, savoir que les voies ferrées, eu égard à leur utilité dans la conduite d'une guerre, l'emportent de beaucoup sur les télégraphes, et que ces derniers, lorsqu'ils sont mal employés peuvent causer beaucoup plus de mal que les premiers.

BIBLIOGRAPHIE

Essai d'une description de l'armement rayé de l'infanterie européenne en 1858, par GAUGLER DE GEMPEN, ancien officier de chasseurs à pied.; 2 vol. in-8°, dont un de planches. — Paris, librairie Corréard, 1858.[1]

Les armes rayées ont été et sont encore l'objet de nombreux écrits. D'autre part les essais et les inventions se sont tellement multipliés qu'il est aujourd'hui difficile de se reconnaître dans leur dédale, de remonter à la vraie origine des travaux accomplis et de se faire un tableau exact de leurs résultats. Or l'ouvrage que nous indiquons ci-dessus a le mérite de fournir des indications utiles à cet égard.

Publié en 1858, il n'est plus aussi complet qu'on pourrait le désirer, car depuis deux ans la science a marché et marche toujours. On peut aussi constater, même pour 1858, quelques lacunes dans le volume de M. de G..., mais il n'en renferme pas moins des faits intéressants et qu'on est bien aise d'avoir sous la main, condensés dans un petit nombre relatif de pages.

L'auteur donne d'abord un historique succinct de l'armement rayé en France, en prenant pour point de départ les applications de Delvigne, en passant par la carabine à tige (Thouvenin), les études Tamisier, pour arriver à la balle Minié et à la balle perfectionnée de Nessler.

[1] Nous devons des excuses à M. de G... d'avoir mis un an, depuis l'envoi de ses volumes, avant de publier ce bulletin. Ce retard est dû à un accident tout à fait indépendant de notre volonté.