Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 11 (1866)
Heft: 18

Artikel: Notes sur l'armée italienne dans la campagne de 1866
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-331022

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: 17.08.2025

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

Nous vous prions en outre de bien vouloir nous faire part de vos vues sur les points suivants :

a) S'il n'y aurait pas lieu de baisser le minimum de la taille pour l'infanterie à 5' 1" et de déclarer cette mesure obligatoire ;

b) S'il serait admissible et convenable d'astreindre de nouveau au service ceux qui ont été définitivement exemptés par suite de la visite du médecin, mais qui, lors d'une révision, seraient trouvés complétement ou relativement aptes au service.

En ce qui concerne les mesures mentionnées sous 1 - 5, il va sans dire que nous n'avons aucune objection à faire à ce que vous procédiez immédiatement à l'exécution sans attendre de démarches ultérieures de la part des autorités fédérales.

L'instruction, l'armement et l'équipement d'un plus grand nombre d'hommes ne laisseront pas, il est vrai, que d'imposer des charges financières considérables aux cantons ; toutefois en présence de la gravité de la situation et dans le sentiment d'accomplir un devoir fédéral, vous n'hésiterez pas à faire des sacrifices dans ce but. De son côté, la Confédération prendra à sa charge, en conformité de la loi, l'instruction des unités tactiques des armes spéciales, spontanément fournies par les cantons, et en ce qui concerne l'infanterie, nous sommes disposés à présenter à l'Assemblée fédérale un projet de loi, en vertu duquel la Confédération fournirait son contingent à l'armement des corps nouvellement organisés, cela dans la même proportion que pour les corps fournis d'après l'échelle des contingents.

En vous priant de bien vouloir nous faire parvenir vos réponses d'ici à la fin de septembre, au plus tard, nous saisissons cette occassion, chers et fidèles Confédérés, de vous recommander avec nous à la protection divine.

Au nom du Conseil fédéral suisse :
Le Président de la Confédération,
J.-M. Knüsel.
Le Chancelier de la Confédération,
Schiess.

Notes sur l'armée italienne dans la campagne de 1866.

Du train dit « train bourgeois. » (1)

L'organisation de ce service a eu pour but de suppléer au manque de voitures et de chevaux du train toujours insuffisants pour les trans-

(1) Ces notes forment les IVe et Ve chapitres du rapport présenté au Département militaire suisse par M. le colonel fédéral Aubert, au retour de sa mission en Italie, en août 1866. Les autres chapitres, quoique d'un vif intérêt aussi, traitent de ma-

ports en campagne, nécessités par les mouvements des divers corps d'armée, et en même temps de diminuer l'emploi des voitures et chevaux de réquisition, qui, comme cela a toujours été vérifié par la pratique, et comme nous avons pu le vérifier par nous-mêmes, est un moyen très médiocre d'effectuer les transports.

L'autorité militaire a traité, pour la fourniture des voitures, des chevaux et des conducteurs du train bourgeois, avec un entrepreneur, qui, moyennant un prix fixé par jour et par voiture attelée, ou par paire de chevaux harnachés, mais non attelés, s'est chargé, dans des conditions déterminées, de fournir autant de chars, de chevaux et de conducteurs que l'autorité militaire lui en demanderait.

Le nombre normal des voitures et chevaux a été fixé d'après certaines données que nous mentionnerons plus bas, mais il a été admis que ce nombre pourrait être augmenté suivant les besoins du service, sans autre formalité qu'un délai d'avertissement qui varie suivant l'importance de l'augmentation demandée.

Les voitures sont d'un modèle uniforme. Ce sont les charrettes employées généralement dans le pays pour le roulage ; elles sont attelées de deux chevaux. Quant aux paires de chevaux non attelés, fournis par la même entreprise, et qui sont destinés à être attelés aux voitures réglementaires de l'armée, ils doivent être munis de harnais propres à l'attelage des voitures à quatre roues.

Les voitures doivent pouvoir être chargées de 1500 kilogr., soit 3000 livres suisses, tant sur les routes de plaine que sur les bonnes routes de montagne, en faisant les étapes réglementaires.

Parmi les voitures que doit fournir l'entreprise, la moitié environ doit être adaptée au transport du pain. La caisse a, au fond, une longueur de 4 mètres, les parois ont 1 mètre d'élévation, et elles doivent être couvertes à l'aide de cerceaux de bois recouverts de toile imperméable. Un certain nombre de voitures, destinées au transport des effets d'habillement et autres objets de ce genre, doivent être fermées de tous les côtés, avec des portes sur l'arrière fermant à clef.

Toutes les voitures et les attelages qui constituent le train bourgeois sont à la disposition de l'intendance militaire, qui seule en dispose, selon les besoins du service. Nul, quel que soit son grade, ne peut en disposer pour son usage particulier ou pour un usage quelconque.

L'intendance générale fixe à l'entreprise le nombre de voitures

tières moins propres à la publicité, à savoir des démarches officielles concernant la mission d'officiers suisses en Italie, des opérations en Vénétie, de l'emploi des chemins de fer avec des observations comparatives sur les nôtres.

ou d'attelages qu'elle doit fournir, les lieux où ils doivent se trouver et le jour où l'on en a besoin.

Avec les voitures et les chevaux l'entreprise fournit encore :

1° Les conducteurs, à raison d'un homme par voiture ou par couple de chevaux non attelés. 2° Les chefs de section, à raison d'un chef de section pour 12 voitures ou pour 12 paires de chevaux non attelés. Ces chefs de section sont chargés de la surveillance du personnel et du matériel de la section; ils font la paie aux conducteurs et dirigent les convois. Les chefs de section doivent savoir lire et écrire. Les conducteurs doivent avoir plus de 21 ans, être sains et robustes, de manière à pouvoir se rendre utiles dans le chargement et le déchargement des chars, et le refaire en route s'il vient à se déranger. Ils doivent être porteurs de certificats de bonne conduite. L'entreprise est responsable de leur conduite.

Avant d'être admis au service, les voitures et les chevaux sont examinés par des experts pour constater si la construction et la solidité des voitures, et si la qualité des chevaux sont telles qu'ils puissent rendre les services que l'on en attend. Une fois que les voitures, les chevaux, les harnais, etc., ont été reconnus aptes au service, on les marque de la marque à feu avec un numéro d'ordre.

Les chefs de sections et les conducteurs sont enrôlés pour toute la durée de la guerre. On les inscrit à cet effet sur un registre matricule. Cette opération a lieu à l'intendance militaire du lieu où on les réunit. Le numéro d'ordre de leur inscription doit être placé en évidence sur leur chapeau.

Les chefs de section et les conducteurs sont munis d'un livret de service semblable au livret de décompte des soldats. Sur ce livret on inscrit : le nom et le prénom du porteur, le nom de ses parents, son âge, le lieu de sa naissance et de son domicile, la date de son engagement, son numéro de contrôle. Le tout est signé d'un fonctionnaire de l'intendance et marqué du timbre du bureau de l'intendance militaire de l'endroit où il a fait son engagement.

Le livret doit avoir quelques feuilles blanches pour y inscrire les récompenses ou les primes qui peuvent être accordées à un conducteur par l'intendance militaire, ainsi que le montant des paies qui leur sont faites, et en général toutes les observations que leurs supérieurs jugent convenable d'y inscrire.

Les chefs de section et conducteurs ont une tenue d'uniforme obligatoire. Elle consiste en un chapeau à large bord, de feutre blanc, à la matelotte, avec une large bande noire, sur laquelle est inscrit en blanc : *Treno subsidiario militare n°* ..., le numéro du registre matricule, et une blouse de couleur bleue foncée, unie. Les chefs de

section et les conducteurs malades sont admis dans les hôpitaux militaires, mais l'entreprise devra bonifier pour les soins un franc par jour de séjour à l'hôpital.

Le service du train subsidiaire se fait soit par section, soit par fraction de section, soit par chars isolés. Toutes les fois qu'une section entière est attachée à un service, elle est sous la direction d'un chef de section qui ne la quitte pas. Les fractions de section et les chars isolés sont confiés à des conducteurs désignés comme capables par l'entreprise, sur laquelle retombe la responsabilité matérielle des transports.

L'intendance générale est seule maîtresse de fixer l'emploi des voitures de l'entreprise. Les voitures doivent être prêtes à marcher en tout temps et en tout lieu dans l'intérieur du pays comme en dehors des frontières, sauf néanmoins sur les chemins notoirement reconnus comme impraticables aux voitures de cette dimension. Les chefs de section et les conducteurs ne peuvent en aucun cas se refuser à exécuter les ordres qui leur sont donnés par les officiers de l'intendance militaire ou par les comptables des magasins.

En marche, les convois seront généralement escortés, et dans ce cas les chefs de section et les conducteurs sont sous les ordres du commandant du convoi. Ils doivent suivre ses prescriptions pour les haltes, pour la disposition du convoi, pour le logement des hommes et des chevaux, en un mot pour tout ce qui concerne la marche et la police du convoi. Dans le cas où il n'y aurait pas d'escorte, les chefs de section deviennent responsables de la bonne marche du convoi; ils doivent veiller à ce que les conducteurs ne quittent pas leurs voitures, et leur faire observer une bonne discipline.

Dans les marches, les étapes sont fixées par l'intendance. La longueur d'une étape peut varier de 40 à 60 kilomètres, suivant les exigences du service. Lorsque la distance parcourue dans une journée ne sera pas considérable, les voitures pourront être appelées à la parcourir plusieurs fois dans la journée, ou être employées à un autre service. Le service du camionnage entre les magasins et les corps sera fait par des voitures dans les limites de parcours ci-dessus.

Pendant les haltes ou pendant la nuit les voitures doivent être parquées en bon ordre, dans des emplacements bien appropriés à cet usage, en dehors de la route, pour qu'il soit facile de les remettre en mouvement. Le parc doit être gardé par les conducteurs, qui font ce service à tour. La force de la garde dépend de l'importance du convoi.

Lorsque les chefs de section, les conducteurs et les chevaux deviennent, par cause de maladie, d'accidents ou tout autre chose, in-

capables de remplir leur service, l'entreprise doit les remplacer immédiatement. Les hommes ou les chevaux de remplacement sont assujettis, pour leur admission, aux mêmes formalités que nous avons indiquées ci-dessus. Il en est de même pour les voitures qui sont mises hors de service.

L'intendance générale fait de temps en temps passer des revues des employés et du matériel du train subsidiaire, et elle a toujours la faculté, à la suite des rapports reçus, de désigner les hommes, les chevaux ou voitures qui doivent être mis hors de service ou remplacés. L'entreprise est tenue d'entretenir tout son matériel en parfait état, pour les freins, les sabots, les bâches pour couvertures, les cordes pour les chargements, etc., etc. Une amende est appliquée pour tout char dont les agrès ne seraient pas au complet. De même le ferrage et l'entretien des harnais des chevaux sont à la charge de l'entreprise, et une amende par jour peut lui être appliquée pour tout cheval déferré.

Lorsque, dans une marche, des chevaux ou quelques voitures viennent à être mis hors de service, l'intendance militaire les fait remplacer de suite, sur les lieux, pour le compte de l'entreprise.

La charge normale des voitures à deux chevaux est, comme nous l'avons vu ci-dessus, de 1500 kilogr. ou 3000 liv. par voiture, et ce sur les routes de plaine ou de pente douce. Sur les routes difficiles et dans les localités où il y aurait danger à mettre sur les voitures une aussi forte charge, on la diminuera et elle sera fixée par les employés de l'intendance militaire ou les comptables des magasins qui doivent consulter les gens du pays. Les conducteurs et les chefs de section n'ont pas le droit de refuser la charge qui leur est imposée. Ils peuvent faire leurs observations mais ne peuvent se refuser d'une manière absolue à marcher.

L'entreprise est responsable de toutes les marchandises qui sont chargées sur ses chars, depuis le moment du chargement jusqu'à celui du déchargement. Les expéditions se font à l'aide de lettres de voiture qui indiquent les diverses voitures employées au transport; la charge totale, l'espèce et la quantité des marchandises chargées sur chaque voiture, le jour et l'heure du départ, le jour et l'heure fixés pour l'arrivée, le lieu de destination. Ces lettres de voiture sont remises aux chefs de section ou conducteurs comme agents de l'entreprise responsable du transport. Ces agents assistent au chargement, certifient avoir reçu la lettre de voiture et la marchandise en apposant leur signature sur le talon de la lettre de voiture qui reste aux mains de l'expéditeur.

Les conducteurs, soit pour le chargement de leur voiture, soit

pour le déchargement, doivent se rendre avec leurs chars aux magasins ou bureaux de l'intendance, les disposent suivant les indications des agents de l'intendance, et assistent au chargement et au déchargement. Ils dirigent l'arrangement des marchandises sur les voitures.

Lorsqu'un transport est effectué, les conducteurs conduisent leurs voitures au magasin auquel elles sont destinées. Le chef de bureau ou comptable de ce magasin ou celui qui le remplace, reçoit la lettre de voiture, reconnaît si le transport a été effectué dans le temps prescrit, annote au dos de la lettre de voiture le jour et l'heure d'arrivée, reconnaît les marchandises et en donne un reçu en faisant les réserves nécessaires, s'il y a lieu, pour les manquants, avaries ou retards. Cette reconnaissance doit être faite en présence du chef de section ou du conducteur chargé du transport. Si celui-ci refuse d'assister à la reconnaissance de l'entreprise, celle-ci n'est pas fondée à élever des réclamations sur les réserves qui sont mentionnées au dos de la lettre de voiture. Si le retour des voitures est utilisé pour un transport cela se mentionne sur la lettre de voiture.

Tous les accidents et malheurs sont à la charge de l'entreprise, sauf les cas de force majeure et ceux où l'accident serait dû à un chargement excessif, à une marche forcée, et les cas où l'accident est dû à un service demandé, à une position imposée par l'autorité militaire. L'entreprise doit, dans les 10 jours, appuyer sa réclamation par des attestations de l'autorité militaire ou de l'autorité administrative de l'endroit où a eu lieu l'accident.

L'intendance générale prononce, sans appel, sur l'admission ou la non-admission des réclamations.

Les négligences dans le service, l'insubordination envers les employés de l'intendance militaire, envers les chefs de convois, les retards, les dommages causés par la négligence ou la mauvaise conduite des chefs de section ou des conducteurs, sont punis d'amendes imposées par l'intendance, de son chef ou sur la proposition de ses agents. Les amendes sont retenues à l'entreprise, qui les retient à ses employés. L'application d'une amende n'exonère pas l'entreprise des réclamations pour les dommages causés. L'entreprise doit avoir des représentants accrédités et autorisés à agir pour elle auprès du ministère de la guerre, auprès de l'intendance générale et auprès de l'intendance de chaque corps d'armée.

Outre le prix de location, fixé par jour, pour les voitures, les chevaux et les conducteurs, le gouvernement fournit les rations aux chevaux sur la même base que pour les chevaux du train de l'armée. Il donne aux conducteurs et chefs de section la ration de vivres comme aux soldats. Il fournit, quand il y en a de disponibles, les

écuries pour les chevaux et le logement pour les hommes, de la même manière que pour les chevaux et les soldats du train.

En outre, l'intendance doit, de temps à autre, distribuer des récompenses personnelles aux chefs de section et aux conducteurs qui se seraient acquittés de leur devoir de la manière la plus satisfaisante.

Après avoir indiqué les diverses conditions qui règlent les rapports entre l'entreprise et l'administration militaire, nous avons encore à indiquer la distribution normale des voitures, adoptée dans l'armée.

Il est à remarquer que, l'orsque l'administration militaire a pu disposer de chevaux du train de l'armée et de voitures réglementaires, elle les a employés de préférence au train subsidiaire, d'abord pour cause d'économie, pour diminuer les loyers, et ensuite parce que le service est toujours plus assuré avec des employés militaires qu'avec des employés mi-civils, mi-militaires. C'est ainsi que les caissons de munitions, les voitures d'artillerie et les fourgons de bataillons ont été attelés par le train de l'armée.

Mais aussi, dans certains cas pressants, nous avons vu d'immenses convois de munitions traînés par des chevaux de réquisition et même par des bœufs et des vaches, et nous avons constaté une fois de plus combien ce système est onéreux, mauvais et difficile à employer.

Chaque bataillon a 4 voitures pour son service, dont une organisée pour le transport du pain.

L'état-major de la brigade a une voiture pour ses effets et ses papiers.

Chaque division, de 10,000 hommes environ, est accompagnée d'un convoi de vivres de réserve dont suit le détail :

Vivres	15	voitures.	
Avoine	8	»	
Pain ou biscuit pour un jour . . .	10	»	Réserve.
Vin pour 2 jours	3	»	Réserve.
Riz, sel, fromage, etc., pour 2 jours,	3	»	Réserve.
Eaux-de-vie	1	»	Réserve.
Avoine	3	»	Réserve.
Café, sucre, ...	2	»	Réserve.
Ensemble	40	voitures par division.	

En outre, pour chaque corps d'armée de 4 divisions, il y a un convoi ayant pour 2 jours de vivres de réserve, effets de rechange, tentes, couvertures, capotes, etc.

Il se compose de :

120 voitures de pain ou biscuit ;
71 » de vivres divers ;
20 » d'effets de rechange.

Ensemble 211 voitures par corps d'armée de 4 divisions.

En terminant ce rapport, nous devons insister sur l'utilité dont cette organisation a été pour l'armée italienne. Elle a déjà été usitée dans les campagnes 1848-1849, 1859 et en 1866. Une précaution doit être prise, sur laquelle nous insistons, c'est de tenir ces convois à au moins une demi-journée de marche en arrière des troupes. On a de la peine à l'obtenir, car les chefs de divisions et les chefs de corps ont toujours peur d'en être séparés. Cette crainte a joué un bien mauvais tour à l'armée italienne, le 24 juin. Des ordres venus de l'état-major firent passer le Mincio à tous ces convois à la suite de l'armée, ensorte que les routes furent obstruées pour la retraite par ces chariots. La panique s'étant mise parmi les conducteurs, ils dételèrent les chevaux, les voitures furent précipitées à côté des routes, et les conducteurs s'enfuirent avec leurs chevaux, portant le désordre dans les rangs des troupes en retraite. Tous ces approvisionnements furent perdus. Si on eût retrouvé tous les parcs de vivres en arrière de Goïto, en bon ordre, on n'aurait peut-être pas été obligé de se retirer si fort en arrière.

Des subsistances.

La ration journalière du soldat en campagne est fixée comme suit :

200 grammes de viande ;
150 » de riz ou pâtes ;
¼ de litre de vin ;
15 grammes de lard ;
15 » de sel ;
750 » de pain.

La solde, qui est de 5 centimes par jour en temps de paix, est portée à 20 centimes par jour en temps de guerre.

La ration de fourrage est de 5 kilogrammes de foin et de 4 kilogrammes d'avoine.

Il est fait en outre, en campagne, distribution à la troupe de café et sucre, dont on fait grand usage. Le café est distribué grillé mais non moulu. Chaque compagnie est munie de 4 appareils à moudre

ou plutôt à écraser le café. Ce sont des sacs fermés de deux plaques de cuir cousues sur trois côtés. Le café est introdnit dans ce sac qui se ferme par une petite planchette, et, à l'aide d'un maillet, on écrase le grain. Lorsqu'il est bien écrasé on le passe à l'aide de passoires en ferblanc et toile métallique. Le café se prépare ainsi tous les jours, de manière à ne pas le laisser éventer.

(A suivre.)

BIBLIOGRAPHIE.

Histoire de la vie militaire, politique et administrative du maréchal Davout, duc d'Auerstœdt, prince d'Eckmühl, par Gabriel DE CHÉNIER, *avocat consultant du ministère de la guerre, membre de plusieurs académies, officier de la Légion d'honneur. — Paris.* 1866. Cosse, Marchal et Cie, imprimeurs-éditeurs. Un fort volume in-8°. — *Prix: 7 fr. 50.*

Ce volume de 800 et quelques pages vient prendre une place d'honneur dans l'histoire de la tragique époque du commencement de ce siècle. Le maréchal Davout est sans contredit la plus grande figure des hommes de guerre du Consulat et de l'Empire, celui des lieutenants de Napoléon dont le caractère et les connaissances étaient le mieux équilibrés, et qui fut le mieux à même de rendre des services signalés dans toutes les sphères d'activité d'un général d'armée et d'un homme d'état.

En entreprenant d'écrire dans tous ses détails la vie d'un tel homme, M. de Chénier s'est donne une belle et patriotique tâche; en accomplissant cette tâche comme il a réussi à le faire, c'est-à-dire en dégageant son récit de tout esprit de parti et de toutes préoccupations personnelles, M. de Chénier s'est acquis des titres sérieux à la reconnaissance des amis des saines études historiques. Les hommes dont il parle sont représentés, non comme la fantaisie ou le besoin peut les montrer, mais tels qn'ils étaient. Il les prend avec les idées de leur temps, sous l'influence des circonstances qui les entouraient. Leurs actes et leur langage sont bien ceux des différentes phases de l'histoire contemporaine.

Davout, dont l'éducation et l'instruction étaient bien supérieures à celles de ses collègues, a pris non-seulement la part la plus glorieuse aux guerres du Consulat et de l'Empire, mais encore il fut le seul qui coopéra d'une manière puissante à ces organisations remarquables des pays conquis; le seul auquel le génie organisateur de Napoléon ait confié la grave et très difficile mission de fonder une administration.

En retraçant la vie d'un seul homme, l'auteur a su grouper dans un petit cadre tout ce qui, dans les guerres de la France contre l'Europe, peut exciter le plus l'attention et l'intérêt.

Il montre le citoyen illustre, dont il écrit l'histoire, profondément dévoué