Zeitschrift: Revue Militaire Suisse

Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse

Band: 33 (1888)

Heft: 7

Artikel: Le régiment prussien des chemins de fer et le chemin de fer militaire à Berlin

Autor: Piaget, J.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-336777

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

Le régiment prussien des chemins de fer et le chemin de fer militaire à Berlin.[1]

I. *Première formation et développement du chemin de fer.*

Le premier essai de transport de troupes par chemin de fer eut lieu en Angleterre, en 1835; en deux heures, on transporta un régiment d'infanterie de Liverpool à Manchester (environ 50 km.). Toutefois, ce ne fut que beaucoup plus tard, et surtout depuis la guerre austro-italienne en 1859, que ce mode de transport s'exerça sur une plus vaste échelle; les expériences se firent plus nombreuses, l'organisation du service d'exploitation s'améliora. Mais c'était aux Américains les premiers, et cela pendant leur guerre civile de 1861 à 1865, qu'était réservé de donner aux chemins de fer le rôle important qu'ils jouent de nos jours comme organe de l'armée et auxiliaires principaux de la guerre moderne. Chacun connaît, pour peu qu'il ait étudié quelque peu cette guerre, les services décisifs que rendirent si souvent les corps de chemins de fer, formés par le général Mac Collum. Ces corps étaient composés au total de 18,000 hommes, ayant à leur disposition 419 locomotives et 6,330 voitures et wagons.

La Prusse, suivant son habitude, profita la première de ces expériences, en imitant les formations américaines, non sans les modifier pour autant que cela lui parut nécessaire. Le succès de l'entreprise ne tarda pas à se manifester; les guerres de 1866 et de 1870-71 l'ont prouvé. En 1866, quatre sections de chemins de fer de campagne (Eisenbahn-Abtheilungen) entrèrent en fonction. Pendant la guerre franco-allemande, on comptait cinq sections prussiennes et une section bavaroise.

Ce n'est cependant qu'en 1871 que nous trouvons la base définitive de l'organisation actuelle, organisation purement militaire et indépendante. Le 1er octobre 1871 fut formé le 1er bataillon de chemins de fer, fort de 500 hommes, et destiné à servir de noyau aux formations en temps de guerre. Un second bataillon fut créé en 1876, et ces deux bataillons reçurent la dénomination de « régiment des chemins de fer ».

[1] Le but principal des lignes que l'on va lire est de donner une description du *chemin de fer militaire et de l'organisation de son service d'exploitation* en Allemagne. Tels sont en effet les points sur lesquels doit se porter l'attention du visiteur, car ce qui concerne les travaux purement techniques ne diffère pas de ce que nous voyons exécuter par nos troupes du génie suisses. — Néanmoins, avant d'entrer en matière, il ne sera peut-être pas inutile de donner un rapide aperçu de *l'histoire* du régiment des chemins de fer.

Aujourd'hui, ce régiment, en garnison à Berlin, compte 4 bataillons, augmentation datant du 1er avril 1887, et provenant de la fusion avec les anciens bataillons de 6 nouvelles compagnies prussiennes, une compagnie saxonne et une wurtembergeoise.

En dehors de ce régiment prussien, il existe encore à Ingolstadt deux compagnies de chemins de fer, faisant partie du corps d'armée bavarois, et dont l'augmentation est également prévue.

II. *Le recrutement.*

Le recrutement du régiment s'effectue tout particulièrement dans les différentes professions ayant rapport au service des chemins de fer; comme volontaires d'un an, ne sont reçus que des ingénieurs, des techniciens et mécaniciens de chemins de fer. En cas de mobilisation, l'augmentation du régiment se fait par la réincorporation des réservistes qui en sont sortis, ainsi que par l'appel en service de tous les employés supérieurs, techniciens et ouvriers à solde fixe des administrations, pour autant qu'ils ont déjà fait du service.

Lors de la création du régiment, les officiers furent choisis parmi ceux d'infanterie et du génie.

Disons tout de suite que l'effectif que comporte l'organisation actuelle est considéré comme absolument insuffisant en temps de guerre; comme on l'a dit plus haut, ce n'est qu'un noyau; au moment de la mobilisation, il faudra faire appel à l'appui d'employés et ouvriers civils.

III. *Organisation, équipement, instruction.*

Le régiment des chemins de fer se compose donc de quatre bataillons. Le chef de l'état-major de l'armée, actuellement le feld-maréchal de Moltke, en exerce les fonctions d'inspecteur général.

L'état-major du régiment compte :

1 commandant;

2 adjudants;

3-4 médecins;

2 payeurs (Zahlmeister), dont l'un est en même temps comptable d'un des bataillons;

4 sous-officiers environ;

Quelques trompettes.

L'état-major du bataillon est formé de :

1 commandant;

1 adjudant;

1 payeur.

La compagnie est forte de 5 officiers et 118 sous-officiers et soldats, sur pied de paix; sur pied de guerre, ce nombre est porté à 200.

Une compagnie d'aéronautes est jointe au régiment; ses officiers font partie du corps d'officiers du régiment des chemins de fer.

L'uniforme est le même que celui des pionniers de la garde : tunique bleu foncé, col noir, parements noirs, le col et les parements à la suédoise étant garnis de tresses blanches (argent pour les officiers), boutons blancs, casque noir aux ornements blancs, panache noir, pantalon gris bleu à passepoils rouges. Les officiers portent sur les brides et sur les épaulettes, les sous-officiers et soldats sur les pattes d'épaules la lettre E (Eisenbahn), au lieu d'un numéro comme les compagnies de pionniers de ligne[1].

Concernant le *mode d'instruction*, on ne distingue plus, comme on le faisait en commençant, entre compagnies d'exploitation et compagnies de construction. Pour chaque compagnie, l'instruction s'étend à toutes les branches. C'est ainsi, par exemple, que dans chaque compagnie, 20 hommes sont détachés pendant trois mois pour apprendre le service d'exploitation.

Autrefois, les ingénieurs de la traction recevaient à l'école polytechnique de Berlin la plus grande partie de leur instruction; aujourd'hui elle se donne exclusivement au régiment. — Pendant 18 mois environ, les mécaniciens et les chauffeurs font leur service dans l'administration d'un des chemins de fer de l'Etat. Durant cette période, ils ne cessent pas d'être incorporés dans le régiment; ils portent l'uniforme et reçoivent, outre leur solde, une indemnité qui, au point de vue financier, les met sur le même pied que les mécaniciens et chauffeurs civils.

Les exercices portent sur tout ce qui concerne l'établissement et la destruction de lignes ferrées et de télégraphes, lignes permanentes ou provisoires. Ils commencent au mois de mars, aussitôt après que le commandant du régiment a inspecté les compagnies pour s'assurer de leur instruction militaire générale. En hiver, la place d'exercice est calme et déserte; les échafaudages, appareils et instruments de toute espèce sont casés dans les dépôts de guerre établis à la gare, où ils sont sans cesse et scrupuleusement inspectés par l'administrateur du dépôt chargé de leur

[1] Les compagnies saxonne et wurtembergeoise portent l'uniforme prussien, mais avec des cocardes aux couleurs de leurs pays, savoir les Saxons des cocardes vertes et blanches, les Wurtembergeois des cocardes noires et rouges.

entretien et du remplacement des objets perdus ou endommagés. Cet administrateur veille de même à ce que la place d'armes soit nettoyée, aplanie et distribuée suivant les besoins des exercices à venir. Toutes les constructions provisoirement établies pendant les cours sont démolies.

Pendant cette période, soit en hiver, les recrues reçoivent leur première instruction militaire, soit l'école du soldat. Les sous-officiers et les autres soldats suivent des cours sur des sujets scientifiques d'un intérêt général ou sur des questions techniques plus spéciales. Ces cours ont pour but de développer les connaissances des hommes, et de leur remémorer ce qu'ils ont précédemment appris.

Toutefois, ce n'est pas au régiment seulement que se poursuit cette instruction. Les sous-officiers et soldats, aussi bien que les officiers, sont appelés de temps à autre à prêter leur concours dans la construction de lignes nouvelles des chemins de fer de l'Etat. Ils ont même été employés pour la première fois l'année dernière, à Mecklembourg, à l'établissement d'une ligne privée, la ligne de Widmar à Karow. Trois cents hommes, sous la direction de leurs officiers et d'employés civils de l'entreprise, y ont travaillé dès le commencement de juillet jusqu'au mois de septembre.

Comme seconde innovation, il faut mentionner encore les cours projetés pour officiers, sous-officiers et soldats de toutes armes, destinés à leur enseigner le service des gares. Ces cours sont divisés en deux catégories; une première partie, théorique, de deux semaines au siège de la commission des lignes; une seconde partie, pratique, de deux mois et demi, aux stations de chemin de fer.

Il n'existe pas de règlement de service général pour le régiment des chemins de fer; chaque branche d'activité (construction et destruction des lignes, exploitation, télégraphie, etc.) possède un règlement spécial. Ceux-ci ne sont imprimés que pour les besoins de la troupe; ils ne se trouvent pas en librairie.

Nous en arrivons au sujet principal de cette étude, soit la description du chemin de fer militaire et l'organisation du service d'exploitation.

IV. *Description du chemin de fer militaire.*

a) La ligne.

C'est au sud de Berlin, près de Tempelhof, bien connu pour être le théâtre des grandes parades, inspections et exercices con-

cernant le service de campagne, de la garnison berlinoise, que commence le chemin de fer militaire. Ce chemin de fer est à simple voie; il se dirige vers le sud, en ligne droite, profitant de la plate-forme de la ligne Berlin-Dresde, jusqu'à la station de Jossen, à 30 km. de Berlin. La ligne quitte alors sa direction primitive, ainsi que la plate-forme prémentionnée, et s'avance, indépendante, vers le sud-ouest, jusqu'à la grande place de tir de l'artillerie, où elle prend fin, soit à 15 km. de Jossen.

La longueur totale est donc de 45 km. Le rayon minimum des courbes est de 500 m., la rampe minima de 5 ‰, la longueur des voies d'évitement, en moyenne, de 380 à 400 m.

b) Les stations.

Ce sont les suivantes : Berlin, Maklow, Jossen, Klamsdorf, Sperenberg, et place de tir (Schiessplatz). La plupart de ces stations intermédiaires ne sont guère que des haltes. Quant à la place de tir, la visite en est très difficile; il faut une permission du ministre de la guerre. Cette permission est nécessaire même aux officiers du régiment des chemins de fer, y compris son commandant, ainsi qu'aux officiers des autres armes. Le chef du service d'exploitation seul a accès sur cette place.

Revenons-en à la gare de Berlin.

Elle occupe un terrain de 11 hectares environ, dont 5 réservés à la gare proprement dite, et les six autres à la place d'exercice. Ces chiffres respectifs varient cependant de temps à autre; tantôt c'est la station proprement dite qui est momentanément agrandie entraînant une diminution de la place d'exercice, tantôt le contraire a lieu.

La gare comprend : une voie principale, une voie d'évitement, quatre voies à cul-de-sac, et une jonction de voies. Le bâtiment de la gare contient deux salles d'attente et les bureaux du service d'exploitation. Puis viennent les lieux d'aisance; une rampe longitudinale et une rampe de bout permettent de charger simultanément six wagons; une grande plaque tournante, une halle aux marchandises, une remise à voitures, une remise à locomotives; les deux dépôts de guerre déjà mentionnés, renfermant aussi le matériel nécessaire à l'aménagement des wagons à marchandises ou voitures pour transport de troupes; les ateliers de réparation; enfin une prise d'eau, et trois maisonnettes de gardes-voie.

A côté du bâtiment principal, un échafaudage élevé, simple

construction en bois rappelant assez une grande cage, sert à des essais de télégraphie optique au moyen de la lumière électrique.

Dans les ateliers de réparation s'exécutent tous les travaux qu'exige l'entretien des voitures et wagons, ainsi que les réparations des locomotives qui peuvent être facilement et rapidement faites. Pour les réparations importantes, on expédie les machines aux ateliers des lignes de l'Etat. On espère arriver plus tard à réformer ces mesures, et parvenir à faire le travail complet dans les ateliers du régiment.

Notre nomenclature serait incomplète si nous ne mentionnions aussi, la grande halle des aêronautes, qui se dresse à proximité de la gare. Cette halle, entièrement construite en fer forgé a 50 mètres de long sur 16 de large et 20 de haut; elle est surmontée d'une haute coupole. A l'intérieur, un endroit est destiné à recevoir les ballons gonflés, un autre à la confection des nouveaux aérostats. Une énorme porte s'ouvre au front nord de la halle et permet d'introduire les ballons. Pour les sortir, une fois gonflés, on se sert d'un grand mur avec pignon. Ce mur est divisé de haut en bas en deux parts, dont chacune peut être poussée de côté à l'aide de roues avançant sur des rails. L'éloignement de ce mur de 320 mètres carrés est effectué sans difficultés par un seul homme, moyennant un système d'engrenage très ingénieux.

IV. *Le service d'exploitation.*

A. Généralités.

Le service d'exploitation est partie purement militaire, partie mixte, c'est à dire à la fois civil et militaire, ceci pour autant qu'il s'agit du transport de voyageurs et de marchandises. De Berlin à Jossen, l'exploitation est exclusivement militaire, le transport n'affectant que des soldats et des approvisionnements et objets militaires. De Jossen à la place de tir, d'autres passagers et des marchandises civiles sont admises. Parmi ces dernières, le transport de certains matériaux de construction, gypse, chaux, briques, etc., a pris une assez grande extension, aboutissant pour l'année 1886 à un bénéfice net pour la ligne, de 25,000 fr. environ. Cette somme a été affectée à l'agrandissement des terrains, à l'achat de matériel divers et à différentes expériences.

Jusqu'ici le trafic civil a été impossible entre Berlin et Jossen Le chemin de fer militaire emprunte en effet pendant tout ce trajet la plateforme du chemin de fer de Berlin à Dresde, lequel appartient à une compagnie privée. Dans ces conditions, il était inad-

missible d'établir une concurrence entre les deux lignes. A l'heure qu'il est, l'Etat a racheté le chemin de fer de Berlin à Dresde ; la concurrence n'étant dès lors plus la même, le trafic civil, s'étendra sans doute sur toute la longueur du chemin de fer militaire, en créant ainsi une nouvelle source de revenus.

Il y aura quelque originalité pour les voyageurs civils à se voir emporter par un train dont tous les fonctionnaires et employés, mécaniciens, chauffeurs, conducteurs, portent l'habit militaire.

B. Partie spéciale.

Le matériel roulant comporte :

4 machines à voyageurs, utilisables aussi pour les petits trains à marchandises ;
1 machine à marchandises ;
1 machine légère (machine « aviso »).

Total 6 machines.

4 voitures à voyageurs, Ie et IIe classe.
4 voitures à voyageurs, IIIe classe ;
42 wagons à marchandises.

Total 50 voitures et wagons à deux essieux.

Les voitures de Ire et IIe classes se distinguent des voitures habituelles en ce qu'elles sont pourvues de tables devant les sièges, tables permettant de travailler commodément pendant le trajet. Ces voitures à 32 places chacune, sont meublées avec une grande élégance, on pourrait presque dire avec luxe.

Les wagons à marchandises ne sont utilisés pour le transport des troupes qu'exceptionnellement et lorsque les voitures ne suffisent pas, dans ce cas, ils sont aménagés d'une manière spéciale et pourvus de banquettes.

En été, deux trains de voyageurs par jour, circulent en général, dans chaque direction ; de Berlin à la Place de tir et vice-et-versa, avec une vitesse moyenne de 55 à 60 kil. par heure. Le nombre des trains de marchandises est réglé selon les besoins; il n'a rien de fixe. En hiver, en dehors des trains de marchandises, il n'y a qu'un seul train de voyageurs dans chaque direction, train dont la vitesse ne dépasse pas 50 kil. à l'heure.

La longueur des trains de voyageurs est fixée à 50 essieux ; celle des trains de marchandises peut atteindre jusqu'à 100 essieux.

Le mécanicien a le grade de sous-officier ; il en est de même

des piqueurs ou surveillants de la voie. Les postes de serre-freins, de conducteurs et de garde-voies sont occupés par des soldats.

Après ces quelques détails, voyons ce qu'est l'organisation du service d'exploitation.

A la tête de ce service est la « Direction » composée d'un directeur (le commandant du régiment avec grade de colonel ou lieutenant-colonel) et de deux membres, dont l'un, — avec le grade de major, — remplit les fonctions de chef du service d'exploitation, l'autre — 1er lieutenant ou capitaine — étant chef de la compagnie d'exploitation.

Le chef du service d'exploitation dirige six subdivisions :

I. *Le bureau central*, avec un 1er lieutenant comme chef, 1 archiviste, 4 dessinateurs et secrétaires ;

II. *Le bureau de comptabilité*, avec un payeur comme chef, 3 aspirants-payeurs et 6 secrétaires ;

III. *Le bureau du service de traction*, composé d'un chef de la traction (lieutenant), de 2 contre-maîtres, 4 mécaniciens, 4 chauffeurs et 1 aspirant-payeur.

IV. *Le dépôt principal de matériel*, ayant à sa tête, un lieutenant, aidé de 1 sergent, 1 aspirant-payeur et 2 secrétaires ;

V. *La compagnie d'exploitation*, commandée par un 1er lieutenant ou un capitaine. Elle compte en outre : 3 lieutenants 8 piqueurs et un nombre variant suivant les besoins, d'hommes formant des forces auxiliaires, et comprenant le personnel de la traction, de la voie, des gares, etc.

VI. *Le bureau des télégraphes*, dirigé par le chef du bureau central auquel sont adjoints comme aides pour le service télégraphique, 2 mécaniciens, quelques télégraphistes et un réviseur.

Les fonctions spéciales des trois lieutenants incorporés dans la compagnie d'exploitation sont les suivantes : l'un deux fait le service d'ingénieur de la voie, tandis que les deux autres fonctionnent comme officiers inspecteurs, chacun pour la moitié du réseau. Ces officiers veillent à ce que le service des gares et de la voie se fasse strictement, conformément au règlement, et avec l'exactitude la plus minutieuse. S'ils observent des irrégularités, ils doivent, autant que faire se peut, y remédier sur le champ. Par contre, ces officiers inspecteurs n'ont aucun droit d'immixion dans les questions d'ordre purement technique (la marche des trains, par ex.). S'ils croient avoir à ce sujet des observations à faire, ils doivent adresser un rapport écrit au chef de la compagnie.

Indépendamment des officiers faisant partie de ces subdivisions, un officier de jour est responsable de la sûreté sur toute la ligne.

Chaque jour, le chef de la compagnie d'exploitation fait rapport au chef de service d'exploitation sur l'effectif et la répartition de la compagnie.

En cas de questions d'exploitation délicates à résoudre, et il s'en présente toujours pour des officiers encore peu rompus au métier, le régiment ne dédaigne pas de s'en référer à l'expérience des employés civils des chemins de fer de l'Etat.

VI. *Conclusions.*

Si l'on tient compte de la situation de la Prusse et du fait que l'institution qui vient d'être esquissée ne doit être qu'un noyau servant de point de départ pour des formations plus complètes en temps de guerre, on doit reconnaître que l'organisation du régiment des chemins de fer est excellente sous tous les rapports.

On dira peut-être que l'exploitation d'une petite ligne de 45 kil. pourrait se faire tout aussi bien avec un personnel moins nombreux, étant donné surtout le peu de trains en circulation. Mais il ne faut pas oublier qu'il importe d'instruire autant d'officiers, de sous-officiers et de soldats que possible, et cela dans toutes les parties de ce service ; que dès lors il fallait introduire ce système en apparence si compliqué, mais qui, dans la pratique, permet d'atteindre tous les résultats désirables.

Toutefois, il faut le reconnaître, ce mélange de l'élément militaire et de l'élément civil en temps de guerre, le premier représenté par le régiment des chemins de fer, le second par les fonctionnaires des diverses administrations, ne se fera pas toujours sans occasionner des frottements regrettables.

Somme toute, pour la guerre, nous n'hésitons pas à donner la préférence à notre système suisse, qui place tout le personnel et tout le matériel des administrations de chemins de fer et des compagnies de navigation à vapeur, dans une seule main, celle du chef du service des transports. Cet avantage se fera surtout sentir lorsqu'il s'agira du maintien et de l'exploitation des lignes déjà existantes.

St, par contre, nous étions obligés de construire et d'exploiter le plus rapidement possible des lignes provisoires, auxiliaires, une formation semblable à celle du régiment prussien serait nécessaire et de la plus haute importance; aussi est-il à désirer que la question de l'organisation de compagnies d'ouvriers de chemins

de fer, depuis des années en suspens chez nous, trouve enfin sa solution.

Major J. PIAGET.

Acquisition de matériel suisse en 1889

L'Assemblée fédérale vient de voter une acquisition importante de matériel de guerre suivant message et projet d'arrêté du Conseil fédéral du 29 mai écoulé, de la teneur ci-après :

Tit. — Nous avons l'honneur de soumettre ci-après à votre approbation le budget pour les acquisitions de matériel de guerre que notre département militaire aura à faire en 1889.

Comme d'habitude, nous aurons soin d'intercaler le montant de ce budget spécial dans le budget annuel.

Sauf deux points, ce budget a été dressé dans l'ordre général suivi jusqu'à ce jour.

Sous le titre : Habillement, sont compris aussi, outre les signes distinctifs des grades et la chaussure, tous les autres objets relatifs à l'habillement et qui précédemment étaient intercalés dans les diverses armes.

Dans le chapitre : Matériel général de corps, on a introduit un nouveau titre : Fortifications nationales, et nous avons l'intention de faire rentrer sous ce titre, à l'avenir, tout le matériel qu'il faudra se procurer à la destination spéciale des fortifications nationales et de ne plus payer ces dépenses sur les crédits affectés aux travaux de fortifications.

D. II. D. a. Habillement.

1. *Signes distinctifs de grades*		fr. 11,000
2. *Chaussure militaire :*		
a. Formes	fr. 6,000	
b. Part à la chaussure vendue. . . .	» 16,000	
		» 22,000
		fr. 33,000

Ad 1. Même chiffre qu'en 1888.

Ad 2, *a.* Le dépôt primitif de formes, qui en possédait environ environ 10,700 paires et dont on a vendu la plus grande partie, est réduit à environ 4000 paires seulement ; il a donc besoin de 4000 paires au moins pour être complété. Nous espérons pouvoir, sur ce chiffre de 4000 paires, en placer de nouveau 2000 jusqu'à la clôture de l'année budgétaire courante et en remettre le prix à la caisse fédérale. Mais, pour ces 4000 paires nouvelles, il nous faut également la somme de 6000 francs pour les dépenses d'achat

représentant du district qu'il habitait, qui le fit entrer à l'école militaire de Westpoint. Ses études terminées, il entra dans un régiment de cavalerie et guerroya plusieurs années contre les Indiens, avançant lentement en grade.

Ses mérites avaient si peu été discernés par ses chefs, qu'au début de la guerre de sécession il fut laissé à sa garnison, sur la côte du Pacifique. La pénurie d'officiers expérimentés pour encadrer les volontaires le fit appeler, en mai 1862, à l'armée de l'Ouest. Il prit part à la campagne de Kentucki et contribua, à la tête d'une brigade, au gain de la bataille de Peryville. Chargé du commandement d'une division, il se signala à Chickamanga, où le 18 septembre 1863, il sauva, par une opération hardie, son corps d'armée coupé par l'ennemi. Après avoir servi sous Grant, il reçut de ce dernier, nommé généralissime, le commandement de la cavalerie, et entreprit, en mai 1864, la campagne qui l'a rendu célèbre sur les derrières du général sudiste Lee.

Chargé ensuite du commandement de l'armée du centre, il remporta les grandes victoires de Winchester et de Fisher-Hills, et détruisit une armée fédérée à Cedar-Creeck. Promu major-général dans l'armée régulière, il porta un coup décisif aux forces sudistes dans la sanglante bataille des Cinq-Fourches, le 6 avril 1865, se lança à la poursuite de Lee, lui coupa la retraite et le força à mettre bas les armes.

A la paix, il reçut le commandement des Etats sudistes au-delà du Mississipi, avec celui d'une force militaire considérable destinée à la fois à pacifier le pays et à observer la frontière mexicaine pendant l'expédition française, et des pouvoirs presque illimités. Dans la guerre de 1870, il vint en Europe, suivit les opérations de l'armée allemande et assista, entre autres, à la bataille de Sedan. Depuis 1884, il tenait le poste de commandant en chef de l'armée de l'Union comme successeur du célèbre général Sherman, démissionnaire.

Sheridan, outre ses qualités de brillant officier de cavalerie, était un aimable compagnon et un bon camarade. A travers l'Atlantique, nous adressons nos sincères condoléances à tous ses proches.

PS. De grands honneurs sont rendus à la mémoire de Sheridan par les autorités et par les populations ainsi que par l'armée de toutes classes d'âge et par les vétérans. Comme commandant en chef il est remplacé par le général *Schofield*, le vainqueur de Wilmington, un vétéran de la grande guerre, aussi savant qu'expérimenté.

ERRATA

Un certain nombre d'erreurs se sont glissées dans la copie de l'article sur le régiment prussien des chemins de fer, paru dans notre numéro de juillet. Nous prions nos lecteurs de les rectifier comme suit :

Page 324, ligne 19, au lieu de Widmar, lisez Wismar.
» 325, » 5, » Jossen, » Zossen.
» 325, » 8, » Jossen, » Zossen.
» 325, » 13, » Berlin, Maklow, Jossen, Klamsdorf, Sperenberg, lisez Berlin, Mahlow, Zossen, Klausdorf, Sperenberg.
» 326, » 28 et 30, au lieu de Jossen, lisez Zossen.

Nous joignons à ce numéro la carte du terrain des manœuvres des IVe et VIIIe divisions.