Zeitschrift: Revue Militaire Suisse

Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse

Band: 38 (1893)

Heft: 11

Artikel: La vélocipédie militaire, son rôle et son emploi : "La vitesse sera ton salut"

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-337091

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: 11.01.2026

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

REVUE MILITAIRE SUISSE

XXXVIIIe Année. N° 11. Novembre 1893.

La vélocipédie militaire, son rôle et son emploi.

« La vitesse sera ton salut ».

NOTES HISTORIQUES SUR LA VÉLOCIPÉDIE MILITAIRE A L'ÉTRANGER

La vélocipédie militaire, qui a tant fait parler d'elle ces dernieres années, est enfin adoptée et reconnue susceptible de rendre d'importants services par la plupart des armées civilisées. L'Italie a été la première à utiliser le vélocipède pour la transmission des ordres pendant ses manœuvres de 1875. Les résultats furent satisfaisants, mais on fut forcé de reconnaître que la machine d'alors, le grand bicycle, n'était pas suffisamment pratique et que le moment n'était pas encore venu d'adopter définitivement la vélocipédie militaire. Les choses en restèrent là jusqu'en 1886-1887, où la question prend tout une autre tournure ; la bicyclette venait de faire son apparition. C'est alors que nous voyons des officiers compétents, tels que le colonel Denis en France, le colonel Savile en Angleterre, entreprendre une véritable campagne en faveur de l'introduction du vélocipède dans l'armée.

Des essais officiellement appuyés se font alors dans les deux pays et la France ne tarde pas à adopter en principe la vélocipédie militaire, tandis que l'Angleterre, véritable berceau de la vélocipédie, l'admet définitivement dans son armée et charge quelques-uns de ses officiers au courant de la question, de l'organisation des corps de vélocipédistes. Voyant le succès de la nouvelle monture, les autres nations ne tardent pas à suivre l'exemple qui leur est montré et l'on peut dire que depuis deux ou trois ans les principales puissances européennes possèdent un corps de vélocipédistes officiellement organisé et réglementé.

Autriche. — En Autriche on se sert du vélo depuis plusieurs années pour les exercices d'automne. Encouragé par

les succès obtenus, on a organisé des cours d'exercice pour cyclistes dans les écoles militaires. L'exercice du vélo est au nombre des branches et le cours se termine chaque année par un voyage d'entraînement sous les ordres de quelques officiers supérieurs. L'empereur s'est vivement intéressé à cette innovation et s'est attaché un corps spécial de quelques cyclistes sous les ordres d'un major. Il a même exprimé son contentement des services signalés qu'ils ont rendues comparativement à la cavalerie.

Belgique. — A la suite des essais faits en 1888, dans les Ardennes où les cyclistes démontrèrent leur utilité, des cours spéciaux pour former les vélocipédistes militaires sont organisés à l'école des carabiniers de Vavre et à l'école des cadets de Namur.

Le ministère de la Guerre vient d'autoriser les militaires de tous grades à cycler en uniforme. Le sport est de plus en plus estimé parmi les officiers de ce pays et il vient de se former une société d'officiers sous le patronage du prince Albert avec le nom de « Cercle royal militaire de vélocipédie ». M. van Hongarden, major des chasseurs de la garde civique de Liège, vient de décider la formation d'une section vélocipédique composée de 12 hommes, un caporal, un sergent et un lieutenant.

Hollande. — Un décret royal vient de fixer une nouvelle organisation du cyclisme militaire en Hollande. Le nombre des cyclistes volontaires sera de 75 au maximum. Ils s'engagent pour cinq ans avec un service actif de 3 semaines par an. Leur rémunération est fixée à 100 francs par an pour l'entretien de la machine, et 10 francs par jour de service actif. Ils obtiendront le grade de sous-officier adjudant (un grade qui, dans notre armée, tient le milieu entre sergent-major et lieutenant). L'Etat lui donnera l'uniforme, qui sera à peu près semblable à celui des hussards bleus, avec une petite roue en argent au collet comme marque distinctive. L'uniforme et le grade des cyclistes hollandais en font un corps d'élite.

Bulgarie. — Cet Etat naissant a voulu suivre l'exemple des autres Etats, et a décidé d'adjoindre une section de vélocipédistes militaires à chacun de ses régiments d'infanterie.

Russie. — Il vient d'être publié un ordre du ministre de

la Guerre, d'après lequel il est affecté 8 cyclistes à chaque régiment d'infanterie et 4 à chaque régiment de cavalerie.

Allemagne. — Fidèle à sa méthode d'observation constante et opiniâtre, l'Allemagne est restée jusqu'à présent dans l'expectative. Elle s'est laissé devancer par les autres Etats et ne s'est point encore décidée d'organiser un service vélocipédique; cependant un bon nombre d'officiers de l'armée pratiquent le vélo, et plusieurs commandants de bataillons se servent des vélocipédistes de leur corps pour le service d'estafettes et de plantons. Dans les dernières manœuvres d'automne un certain nombre de membres des sociétés vélocipédiques de Saxe avaient offert leurs services au ministère de la Guerre, mais ce dernier dut refuser leurs offres n'ayant point de fonds à sa disposition pour ce service. Dernièrement le commandant de la Landwehr du district d'Efurt a essayé de faire porter par des vélocipédistes les ordres pour l'appel sous les drapeaux. L'essai a parfaitement réussi. Ces ordres étaient contenus dans des boîtes en fer-blanc que les vélocipédiste sont portées avec la plus grande célérité dans les 43 localités du cercle d'Erfurt Les villages les plus éloignés ont été atteints en 1 h. 30 m. les bourgmestres des différentes communes ont délivré des reçus aux messagers et ont mobilisé les hommes qui avaient à se présenter aux assemblées de contrôle.

Nous trouvons également des sections de vélocipédistes en Norvège, en Suède, en Italie et en Espagne.

Amérique. — Les autorités militaires américaines portent aussi leur attention sur l'emploi du vélocipède. Un officier supérieur de la Nouvelle-Orléans a été chargé d'élaborer un plan d'organisation. Il ne s'agirait de rien moins que de fonder tout un bataillon de vélocemens et de le distribuer ensuite dans toute l'armée de la Louisianne. Pour les besoins du service, les cyclistes formeraient des groupes d'estafettes, d'éclaireurs, de télégraphistes et d'employés de chemins de fer. Du groupe des télégraphistes se détacherait une division de signaux.

Suisse. — La Suisse n'est pas restée en retard et les essais tentés aux manœuvres de 1890 ont été concluants. Le Conseil fédéral avait autorisé les états-majors de la Ire et de la IIe division à s'adjoindre un groupe de vélocipédistes composé de 11 hommes et d'un sergent. Le terrain des manœu-

vres n'était guère favorable à l'emploi du vélocipède. La pluie persistante des huit premiers jours avait fortement défoncé les routes déjà fort médiocres de cette contrée, rendant tout exercice préparatoire presque impossible ; les pentes étaient nombreuses et souvent fort raides ; les chemins parfois très étroits rendaient difficile le passage le long des colonnes de marche ; les vélocipédistes passaient à travers champs afin de suivre l'état-major.

Malgré ces circonstances défavorables, les chefs disposant de vélocipédistes militaires se sont déclarés satisfaits des services rendus. Les rapports des deux divisions sont unanimes à reconnaître la valeur du vélocipède pour la transmission des ordres, surtout dans la soirée pour la transmission des rapports entre les différents états-majors Le rapport de M. le capitaine Romieux, chargé de la direction des vélocipédistes de la IIe division, dit en effet : les guides n'ont presque jamais eu à seller le soir après la rentrée aux cantonnements ; les ordres de division ont été également transmis chaque soir par les vélocipédistes à la direction des manœuvres. Les communications avec les bains des Colombettes ont parfois laisser à désirer au point de vue de la rapidité.

Ceci est compréhensible pour ceux qui connaissent les approches du quartier-général de la direction des manœuvres. Situés sur les hauteurs dominant Vaulruz, ces bains ne sont accessibles que par un chemin fort rapide et même dangereux par une nuit noire, ce qui obligeait les vélocipédistes à démonter.

Mais la principale cause de ce retard provenait plutôt du fait que les avants postes de la Ire division placés sur la route de Bulle à Romont ont constamment arrêté les cyclistes ; les sentinelles extérieures les forçaient à descendre de machine. Ceci ne s'applique toutefois qu'aux vélocipédistes de la IIe division dont l'état-major était à Romont. Le plan des manœuvres de la Ie division a souvent été porté depuis la Châtelaine, Semsales ,aux Colombettes en 1 h. 15 m.

C'est à la suite de ce premier essai officiel que nos autorités militaires ont reconnu les avantages que l'on pourrait retirer de l'emploi de vélocipédistes militaires en temps de guerre. La rapidité de ce service et sa marche silencieuse lui permettent de se transporter de jour et de nuit aux plus

grandes distances, et dans certains cas, il peut même remplacer notre cavalerie à condition que les hommes reçoivent une instruction appropriée. Il sera utile de former un corps spécial bien instruit et pouvant satisfaire aux exigences des états-majors.

Voici le texte du décret de l'Assemblée fédérale du 19 décembre 1891, relatif à la création de notre corps de vélocipédistes.

I. *Organisation et recrutemement.*

ARTICLE PREMIER. — Pour le service d'estafettes et d'ordonnance il est attribué aux états-majors des grands corps de troupes, des vélocipèdes, savoir :

A l'état-major de l'armée, l'officier monté et 15 vélocipédistes, dont 1 adjudant sous officier et deux sergents ou caporaux ;

Aux corps d'armée : à l'état-major du corps d'armée, 8 vélocipédistes, dont un adjudant sous-officier et un sergent ou caporal ;

Aux états-majors de division, pour eux et pour les états-majors des corps de troupes qui leur sont subordonnés, 15 vélocipédistes par division, dont un adjudant sous-officier et deux sergents ou caporaux;

A chaque état-major de brigade de landwehr, 4 vélocipédistes dont un sous-officier.

L'effectif peut-être porté jusqu'à 10 % de surnuméraires.

ART. 2. — Dans chaque arrondissement de division du Landsturm, il sera formé un détachement spécial de vélocipédistes pour être employé au service territorial, et pour compléter l'élite et la Bandwehr.

ART. 3. — Si les besoins l'exigent, on pourra créer de nouvelles sections de vélocipédistes ; si ces sections devaient être employées à d'autres travaux ou buts que ceux visés par l'article 1er, leur organisation sera réglée par un arrêté fédéral.

ART. 4. — Les vélocipédistes seront recrutés, en premier lieu parmi les hommes astreints au service militaire qui ont des aptitudes spéciales pour le vélocipède ; cependant, on peut aussi admettre des hommes qui pour un motif quelconque seraient impropres au service armé.

Suivant les besoins le nombre en sera complété au moyen de soldats pris dans d'autres armes, s'ils conviennent comme vélocipédistes

ART. 5. — Les vélocipédistes sont placés sous les ordres de l'état major général.

II. *Habillement et équipement.*

ART. 6. — Les vélocipédistes sont chargés de fournir leur machine. Le Conseil fédéral est autorisé à édicter les prescriptions nécessaires

sur le genre de machine à adopter, sur l'habillement et l'équipement de ce corps.

Le Conseil fédéral aura à veiller à ce que les velocipèdes militaires puissent faire à bon compte l'acquisition d'une machine convenable.

III. *Instruction.*

Art. 7. — Avant que les vélocipédistes soient définitivement incorporés dans une section militaire, ils doivent avoir fait une école de recrues dans l'infanterie ou dans une autre arme ; ils doivent faire ensuite une école de vélocipédistes de trois semaines de durée.

Dans l'élite, les vélocipédistes doivent faire, tous les deux ans, un cours de répétition avec les états-majors auxquels ils appartiennent, ou, si ces derniers ne sont pas appelés au service, un cours de répétition de vélocipèdes de 10 jours de durée.

Dans la Landwher, les vélocipédistes seront appelés à des cours de répétition chaque fois que l'infanterie de la landwher de l'arrondissement de division respectif sera appelé au service.

Les vélocipédistes de l'état-major de l'armée seront attachés à tour de rôle, aux directeurs des grandes manœuvres.

L'instruction spéciale des vélocipédistes rentre dans les attrlbutions du bureau de l'état-major général.

Solde, subsistance et indemnité.

Art. 8. — Les prescriptions de l'orpanisation militaire et du règlement d'administration qui fixent la solde, la subsistance et les indemnités de l'infanterie, sont applicables aux vélocipédistes, Ces derniers reçoivent, en outre, le supplément journalier de 1 fr. 50 prévu pour les guides par l'article 5, lettre D, de la loi du 21 février 1878.

Art. 9. — Les machines des vélocipédistes seront estimées et dépréciées à chaque service, l'usure qu'elles subiraient pendant le service, sans qu'il y ait de la faute du vélocipédiste, devra être bonifiée à celui-ci.

En outre le département militaire fédéral fixera une indemnité à payer pour l'usage normal de la machine.

Art. 10. — Le Conseil fédéral est chargé, conformément aux dispositions de la loi du 17 juin 1874, concernant la votation populaire sur les lois et arrêtés fédéraux, de publier la présente loi et de fixer l'époque où elle entrera en vigueur.

Ainsi décrété par le Conseil des Etats.

Berne le 19 décembre 1891.

Le Président,
Göttisheim,

Le Secrétaire,
Schatzmann.

Ainsi décrété par le Conseil national.

Berne le 19 décembre 1891.

Le Président, A. LACHENAL,

Le Secrétaire, RINGIER

NOTE. — Date de la publication : 6 janvier 1892, délai d'opposition 5 avril 1892. (Il n'y a pas eu d'opposition.)

La Suisse peut se vanter d'avoir organisé la première école de vélocipédistes militaires sur le continent. Ceux-ci forment un fort effectif comparativement aux autres Etats.

La première école, réunie à Berne en septembre 1892 sous les ordres du lieutenant-colonel Leupold, comptait environ 230 recrues, dont un quart de la Suisse française. Il y avait en outre un personnel d'instruction composé de 5 officiers d'état-major comme instructeurs de Ire classe, et d'une dizaine d'instructeurs de IIe classe pris dans l'infanterie. L'instruction, à part l'école de conduite, comportait la topographie, la connaissance du terrain, le service des reconnaissances, le service de bureau, le service des rapports et d'estafettes, le tir à la cible à pied et sur machine, le service de nuit, etc., en somme un service très actif et à la suite duquel il fut décidé dans une séance des autorités militaires s'occupant de la question vélocipédique militaire, de procéder à quelques modifications relatives à l'habillement et l'équipement des vélocipédistes. Cette assemblée, réunie à Berne ce printemps, était composée de MM. le colonel divisionnaireKeller, du lieutenant-colonel Leupold, du capitaine Steinbach, de M. le major Corrodi, chef de la section des uniformes, ainsi que de 7 anciens velocemens de la ville de Berne.

L'assemblée, se basant sur les essais organisés par le lieutenant-colonel Leupold et le capitaine Hofer, essais faits avec le costume et l'équipement rectifiés, adopta l'uniforme fédéral des vélocipédistes militaires suisses. Comme on ne trouva pas moyen de remplacer avantageusement le képi, on le conserva, tout en adoptant un nouveau modèle, qui ne le cède à aucun autre sous le rapport de la légèreté et qui. moyennant une bonne ventilation, sera plus pratique encore. Le col de l'habit est rabattu comme celui des artilleurs, le thorax est aussi développé que possible ; à l'intérieur, deux poches, puis deux autres qui se trouvent placées en dessous de la ceinture. Sur la pélerine, qui reste telle qu'elle

est actuellement, se trouveront indiqués les divers grades, fixés en plus petits caractères sur le haut de la fourche. Le pantalon tombera et s'attachera au-dessous du mollet. De plus, on portera de courtes guêtres en cuir qui protègeront le pantalon, tout en permettant, vu leur coupe et leur légèreté, de mouvoir facilement la cheville du pied. Tout ce qui est en cuir reste en principe tel qu'il existe dans l'équipement du soldat, mais les courroies seront allégées et rendues plus pratiques. Les havre-sacs seront chargés sur les voitures de bataillon ou les chars de compagnie, tandis que les cyclistes seront pourvus d'une petite valise où ils prendront ce qui leur est strictement nécessaire en fait de vêtements et de vivres. La machine modèle présentée, n'offrant pas encore toutes les garanties de solidité et de légéreté désirables, on en adoptera une qui aura subi les améliorations projetées. On a chargé sept fabriques anglaises et suisses de premier rang de présenter des machines remplissant les conditions exigées ; cela fait, on adoptera le modèle le plus pratique.

Les renseignements ci-dessus nous montrent jusqu'à quel point, notre gouvernement a compris l'importance d'utiliser le vélocipède dans notre armée, et si le rôle de celui-ci a été jusqu'ici restreint au service de transmission des ordres, c'est que l'expérience n'a pas encore pu prouver ce que l'on pouvait attendre de l'emploi de cette nouvelle monture. Je m'efforcerai de démontrer quel peut être le rôle du vélocipédiste militaire dans les opérations futures à condition qu'il soit dirigé par des chefs entendus et sachant l'employer en temps opportun. Je veux parler en premier lieu de l'emploi du vélocipédiste militaire comme auxiliaire de la cavalerie.

Du rôle du vélocipédiste militaire dans les brigades de cavalerie.

Le service de la cavalerie en campagne comprend deux services bien distincts : le combat proprement dit, et le service d'exploration (service de reconnaissances, de sûreté ou de correspondance).

Dans le combat, la cavalerie agit généralement par le choc à l'arme blanche, mais elle peut aussi employer l'arme à feu et combattre à pied, comme le font nos dragons. Il

ne sera donc pas question d'employer le vélocipédiste dans le combat par le choc et pas même dans le combat à pied par le feu. L'on pourrait certainement envoyer un corps de vélocipédistes à toute allure pour occuper un village, un pont, un défilé ou mettre un front quelconque en état de défense ; mais qu'arrivera-t-il s'ils viennent à repousser l'adversaire, ils ne pourront pas le poursuivre à travers champs comme le ferait la cavalerie ; et s'ils étaient obligés de battre en retraite et de s'enfuir sur leurs machines ils tourneraient alors le dos à l'ennemi sans pouvoir tirer un coup de feu et s'exposeraient à un anéantissement complet.

La cavalerie peut à la rigueur tenter le combat à pied en rase campagne parce que les pelotons de chevaux suivent le mouvement des tirailleurs sous la conduite des gardes-chevaux qui resteront à portée, mais les vélocipédistes n'auront pas l'avantage de pouvoir se faire suivre de leurs machines, et s'ils les abandonnent ils risquent de ne plus pouvoir les rejoindre. Il est donc bien évident que le vélocipédiste adjoint à la cavalerie ne sera pas combattant, du moins pas en masses ; il sera employé individuellement ou par petits groupes, et utilisera avant tout ses qualités maîtresses, la vitesse et l'endurance. Alors il pourra quelquefois rivaliser avec la cavalerie et la remplacer presque toujours avantageusement dans le service de correspondance et de transmission des ordres en dehors du champ de bataille. Il résulte donc que le vélocipédiste ne devra pas se mêler à la cavalerie combattante, et avant de discuter de son rôle dans les subdivisions de cavalerie d'exploration, je veux parler de l'éventualité peu probable du vélocipédiste remplaçant le rôle du fantassin monté.

Infanterie montée à vélocipède.

En parlant de vélocipédistes combattants il ne faut pas s'imaginer voir des guerriers montés à bicyclettes et chargeant dans la plaine contre des régiments de cuirassiers ou des batteries d'artillerie. Le problème de l'infanterie montée est très ancien, à voir Napoléon qui a le plus essayé pour se procurer de l'infanterie montée. Il en mit sur des mulets, des voitures, des chameaux, même des patins et des traîneaux. Plus récemment, pendant la fameuse guerre franco-allemande le 5 août 1870, la 4e division de cavalerie

allemande, faisant une reconnaissance sur Haguenau, fut arrêtée à la sortie de la forêt par quelques fantassins qui gardaient le pont et fut obligée de se retirer sans avoir reconnu l'ennemi, ni détruit le chemin de fer comme elle en avait été chargée. La même division après Froeschwiler ayant parcouru 68 kil. en 24 heures pour gagner le contact des troupes françaises, fut obligée, faute d'un peu d'infanterie, de se retirer en perdant tout le bénéfice qu'elle croyait avoir acquis après tant de fatigues. Dans la même campagne nous voyons la cavalerie d'avant-garde du corps de la garde prussienne, occuper le 15 août Dieulonard, et il fallut lui envoyer sur des voitures une compagnie d'infanterie pour garder le pont. Il semblerait que dans des cas pareils une section de fantassins montés à vélo aurait sa place toute désignée. Les Anglais ont réalisé cette idée, et plusieurs de leurs régiments possèdent un détachement de vélocipédistes, armés et équipés pour le combat, ils ont même monté des mitrailleuses Maxim, des ambulances sur des véhicules formés de 2 ou de 4 bicyclettes accouplées par un système uniforme. Leurs cyclistes, et spécialement le corps du 26e Middlesex, sont soumis à un entraînement continu, ils sont instruits à fond dans le maniement de leurs machines et de leurs armes et organisent des tournois, dans lesquels ils cherchent à se surpasser dans les divers exercices que font les cavaliers anglais. Marchant à une vitesse de 25 kil. à l'heure, ils transpercent à la course avec leurs sabres une pomme plantée sur un piquet, enlèvent du bout de la lance des piquets fichés en terre ou passe leur arme au travers d'une bague suspendue Une centaine d'hommes du même corps sous le commandement du major J. de Bruno Holmes ont parcouru à plusieurs reprises la distance de 100 milles anglais (161 kil.) en un temps variant de 9 à 10 heures, et cela en ordre de marche, avec une valise placée sur le guidon, cent cartouches et le fusil. A mon avis, ce sont là des fantaisies poussés jusqu'à l'exagération, et que nous devons laisser aux régiments de volontaires anglais, lesquels sont instruits et entretenus par tel ou tel riche colonel, vouant son temps et son argent à l'éducation de son corps. La chose ne serait pas possible dans une armée régulière ou une armée de milices comme la nôtre; nous n'aurions ni le temps ni l'argent nécessaires à la création de ces corps vélocipédistes,

combattants. Et pratiquement, une compagnie de vélocipédistes de 200 à 250 hommes ayant une profondeur de marche de 500 à 800 mètres exigerait une régularité parfaite et aurait grand peine à passer à la formation de combat; de plus, pour le combat, les hommes étant obligés de laisser sur le bord de la route ou du moins sur le terrain leurs machines, on se figure l'encombrement et les ennuis que causerait un tel amoncellement de vélocipèdes à proximité du champ de bataille. Une autre raison capitale, c'est que les vélocipédistes ne pourraient opérer dans nos montagnes qui seront cependant le champ probable de toutes opérations. Si le vélocipédiste doit être combattant, il combattra isolément ou tout au moins par petits groupes d'éclaireurs, servira d'auxiliaires aux brigades de cavalerie d'exploration.

Le vélocipédiste adjoint aux brigades de cavaterie.

Le rôle des brigades de cavalerie est généralement de couvrir la mobilisation et, pendant les premiers jours qui suivent la déclaration de guerre, le rôle sera des plus complexes, surtout chez nous, où la cavalerie a l'infériorité du nombre.

L'ignorance dans laquelle on est ordinairement au début d'une campagne, quant à la position de l'ennemi, provient de ce que sa concentration se fait en général assez loin de la frontière. D'autre part il est indispensable, pour la sécurité de nos troupes, que la cavalerie opère aux grandes distances, c'est-à-dire qu'il y aura toujours au moins 30 à 40 km. entre la ligne de contact et le front de l'armée. Elle formera ainsi un rideau protecteur, elle devra surtout renseigner le général en chef le plus rapidement possible sur tous les mouvements de l'ennemi et sur les nouvelles positions qu'il occupera. Les escadrons concurremment avec les patrouilles d'officiers, effectuent ce service réel d'exploration; les escadrons de découvertes forment en général deux échelons: le 1er se compose des patrouilles, le 2e des pelotons de réserve. Ainsi formés ces escadrons avancent, reculent, suivant les évènements; ils battent tout le front à garder et sont libres d'agir hardiment, ou de se dérober suivant les circonstances, mais ils ne doivent jamais oublier de faire part à leur général en chef de leurs découvertes.

Etant donné ce fonctionnement, ne voit-on pas la place toute marquée des vélocipédistes militaires avec les pelotons

de réserve des escadrons de découverte ; ces hardis éclaireurs, comme nous venons de le voir, peuvent se trouver à 40, 50 ou même 70 kil. de distance du général en chef. Combien faudra-t-il de relais pour lui porter une dépêche? le télégraphe n'existe pas partout et il ne faudra pas trop compter sur lui, car souvent là où passent nos pointes d'escadrons, viennent peut-être de passer les éclaireurs ennemis. C'est la région du contact, la zone des premiers coups de feu, la zône où l'on coupe les fils, où l'on détruit les voies de communications ; la zone dans laquelle le cycliste filant comme le vent pour porter une importante missive peut bien rencontrer subitement quelque éclaireur ennemi, et c'est alors qu'il se trouvera mieux avec une bonne carabine à répétition qu'avec un revolver sur l'effet utile duquel il ne pourra guère compter au-delà de 20 ou 30 pas.

Les brigades de cavalerie de découverte seront donc celles qui auront le plus besoin du concours des vélocipédistes, car il est généralement reconnu que les postes de correspondance sont la ruine des escadrons, et le règlement allemand du 23 mai 1887, sur le service en campagne, contrairement aux règlements précédents, déconseille l'emploi des postes de correspondance. Ils affaiblissent, dit-il, la cavalerie on ne saurait le perdre de vue; d'ailleurs même pour de longs parcours, des officiers d'ordonnance bien montés transportent des dépêches importantes aussi vites et plus sûrement. La guerre de 1870 en montre quelques exemples : Le 27 août le lieutenant von Ziegler du 3e uhlans fit une reconnaissance importante de 150 kil. avec une vitesse de 10 kil. à l'heure. Le 10 décembre 1870, le lieutenant von König au 17e hussards partait d'Orléans à 10 heures du soir, porteur d'un ordre très important pour le général von Schmitten, qui se trouvait à Vierson avec la 6e division de cavalerie ; arrivé à 6 h. du matin le 11, il remettait sa dépêche, repartait à 8 h. et rentrait à Orléans à 4 $^1/_2$ h. du soir, ayant parcouru 160 kil. en 16 $^1/_2$ heures. Le lieutenant de réserve von Arnem du 3e hussards faisait le même trajet entre 6 heures du matin et minuit, c'est-à-dire en 18 heures. Comparons maintenant les performances de certains vélocipédistes. Les 100 kil. sont fréquemment parcourus sur route en moins de 4 heures ; Stéphane a couvert la distance de Bordeaux à Paris, soit 572 kil. en moins de 26 heures,

Il a fait sur piste plus de 600 kil. en 24 heures; Terront a fait 1000 kil. en 42 heures et nous pourrions citer nombre d'épreuves qui établissent d'une manière incontestable la supériorité du cycliste tant par sa vitesse que par son endurance.

Les mêmes considérations qui font préferer l'emploi des officiers à celui des postes de correspondances, font également préférer le vélocipédiste militaire pour l'expédition des dépêches importantes; au lieu de faire passer un message par 10 ou 15 individus différents qui ne présentent forcément que des garanties incomplètes, on n'aura plus à faire qu'à un seul homme que l'on connaîtra de longue date et que l'on pourra du reste choisir spécialement. Il présentera à peu près les mêmes garanties morales que des officiers qu'il faudrait enlever à leur escadron ou au service de reconnaissance, rendu plus important que jamais depuis l'introduction de la poudre sans fumée. D'autre part, comme ce sera le même homme qui recevra et remettra la dépêche, il pourra fournir au destinataire nombre de renseignements utiles; au besoin il deviendra possible de se contenter d'un message verbal lorsque le porteur risquera de tomber entre les mains de l'ennemi; enfin si le vélocipédiste auquel on a affaire a reçu une instruction spéciale, il pourra rapporter une sorte de levé de reconnaissance de la route qu'il aura parcourue dans les deux sens.

(A suivre.)

† Le maréchal de France Mac-Mahon

Aux brillantes fêtes franco-russes de Toulon et de Paris viennent se joindre des draperies de deuil. A l'heure même où l'amiral Avellan et ses officiers faisaient à Paris une entrée triomphale expirait au château de la Forest, dans le Loiret, le plus illustre soldat de la France.

Né dans le département de Saone-et-Loire, le 13 juin 1808 il avait par conséquent 85 ans. Sa famille, de vieille noblesse irlandaise, s'était fixée en France après la chûte des Stuarts, pour lesquels elle avait lutté jusqu'au bout. Il était le dernier des 8 enfants du marquis de Mac-Mahon,