

**Zeitschrift:** Revue Militaire Suisse  
**Herausgeber:** Association de la Revue Militaire Suisse  
**Band:** 45 (1900)  
**Heft:** 2

**Artikel:** Les pontonniers du 1er corps d'armée  
**Autor:** Pfund  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-337739>

#### **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:** 16.01.2026

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

## LES PONTONNIERS DU 1<sup>er</sup> CORPS D'ARMÉE

Ainsi que dans une longue course, le coureur reprend de temps en temps haleine et s'oriente pour continuer sa route, l'homme qui poursuit le but de sa vie sent parfois le besoin de jeter un coup d'œil sur le chemin parcouru, de se recueillir et de puiser des forces pour de nouveaux efforts.

Il en est de même des peuples qui comptent garder leur place dans le monde. La commémoration chez nous des événements d'il y a cent ans, commémoration joyeuse pour quelques cantons, douloureuse pour d'autres, a cependant été à tous égards vivifiante. N'avait-elle pas pour but, en rappelant les faits du passé et les changements survenus depuis un siècle, de rechercher, après expériences faites, des enseignements pour le présent et un nouvel élan pour l'avenir ?

C'est dans une sphère bien plus modeste, mais dans un même esprit, que les officiers de pontonniers de la Suisse romande et leurs amis se sont réunis aujourd'hui. Eléments de l'armée, ils veulent passer en revue leur existence de vingt-cinq années, marquer le point où ils sont arrivés et voir dans quelle direction ils doivent porter leurs efforts pour contribuer, avec leurs camarades des autres armes, à la force et à l'honneur de notre armée.

Le corps des pontonniers suisses n'est pas ancien. C'est, en effet, en 1820 seulement que la Diète accorda le premier crédit pour la création d'un train de pontons, comprenant 120 mètres courants de ponts et 25 voitures que devaient atteler une centaine de chevaux de réquisition. Le canton de Zurich fournit les pontonniers. Le matériel, bientôt reconnu insuffisant, fut porté à 160 mètres courants, de manière à permettre

<sup>1</sup> Conférence présentée par M. le colonel Pfund aux officiers du génie et de pontonniers du 1<sup>er</sup> corps d'armée à l'occasion de l'assemblée du 6 janvier. Cette réunion avait pour but de célébrer le jubilé de vingt-cinq ans de la fondation du corps des pontonniers de la Suisse romande.

de ponter au moins une fois le cours inférieur de l'Aar. En même temps, on forma une deuxième compagnie au moyen de bateliers argoviens, tirés des bords de l'Aar, de la Reuss et du Rhin.

Le système de pont d'alors était « à pontons unitaires », c'est-à-dire d'une seule pièce, très légers, comme la plupart des types du temps, mais aussi d'un tonnage trop faible ; les chevalets à quatre pieds ; les voitures lourdes et peu mobiles.

Aussi le besoin se fit-il sentir dans la suite, un peu partout, d'avoir des pontons plus grands, surtout pour les forts courants, des chevalets plus maniables et en même temps des voitures plus mobiles et d'un meilleur rendement. Cette tendance amena le colonel autrichien Birago à créer — c'était en 1841 — son remarquable matériel, à pontons divisibles, à chevalets à deux pieds et à voitures tournant sur place. En 1844 et 1845, le canton de Berne fit fabriquer par ses arsenaux 72 mètres courants de ponts de ce système et ordonna d'instruire une compagnie de sapeurs dans le maniement de ce nouveau matériel.

Dans la guerre du Sonderbund, on disposait de 232 mètres courants de pont. Ils furent divisés en trois trains de force à peu près égale. Deux d'entre eux, ceux de l'ancien système, trouvèrent leur emploi pour les passages de la Reuss à Eyenfahr et à Sins.

En 1849, le matériel cantonal bernois passa à la Confédération, et l'ancien matériel fut soumis à différentes modifications, afin de permettre la combinaison, dans un même pont, des deux systèmes. Puis l'année suivante, en 1850, on porta le corps des pontonniers à six compagnies de cent hommes, trois d'élite et trois de réserve, à fournir par les cantons de Zurich, Berne et Argovie. Le matériel fut également augmenté et successivement porté à quarante-cinq unités, réparties en dix unités à chaque compagnie d'élite et cinq à chaque compagnie de réserve. Remarquons que l'effectif des pontonniers avait été calculé à raison de dix hommes par unité.

La réorganisation militaire de 1874 apporta un profond changement dans le corps des pontonniers, tout comme elle modifia l'armée en lui imprimant une impulsion puissante.

La dotation de chacune des huit divisions d'armée d'un bataillon du génie portant le nombre des compagnies de pontonniers à huit dans l'élite et huit dans la landwehr, de même

que le recrutement d'après le principe territorial, rencontrèrent une forte résistance parmi des officiers les plus élevés en grade de notre arme. Non seulement ils estimaient que les pontonniers devaient se rattacher à l'armée et non à la division, mais ils croyaient impossible de former, dans le temps disponible, des riverains du lac au service de pontonniers.

Malgré cette opposition, le projet de la nouvelle formation du génie, élaboré par M. le colonel Dumur, et présenté par lui avec cette conviction et cette assurance qui dictent le succès, passa haut la main. L'année suivante, on effectua le premier recrutement de pontonniers sur les bords de nos lacs et en 1876 se réunit la première école de pontonniers romande.

L'instructeur-chef d'alors, le colonel Schumacher, hochait tristement la tête à la vue des premiers exercices de navigation. L'entrechoquement de pontons entraînés à la dérive sur la tête de l'île bien connue, les mouvements désespérés des gaffes, s'agitant cahotiquement en tous sens, souvent au milieu de vociférations, comme dans des scènes d'anciennes batailles navales, des pontons luttant de vitesse, mais dans des directions opposées à celles qu'il fallait, nécessitaient à chaque instant l'envoi de la nacelle de sauvetage et faisaient mal présager de la réussite de l'école. Pourtant lorsque, après les premières « débattues », les mouvements des agrès devinrent plus calmes, plus réglés, que les pontons finirent par obéir aux bras vigoureux des recrues, le visage de notre vénéré instructeur-chef se dérida. Quand enfin ses élèves eurent montré, dans les manœuvres d'inspection, que la confiance du colonel Dumur — devenu entre temps chef de l'arme — n'avait pas été vaine, le colonel Schumacher, l'ancien adversaire des nouvelles formations, déclara les recrues dignes de faire partie de l'armée. Il était content et nous prit même en amitié.

La semence de sa sollicitude n'était pas tombée en terre ingrate. C'est qu'il avait su inculquer à nos jeunes recrues cet esprit qui fait supporter joyeusement les fatigues et éviter tout relâchement. Mais aussi qui ne se souvient de cette figure militaire, exemple de tenue correcte, d'autorité et de commandement. Ce qui l'avait touché le plus, c'est que, tout en s'adonnant aux plus rudes exercices, les turbulents welsches n'étaient pas aussi réfractaires à la discipline qu'on l'avait supposé.

Cette première école eut une grande importance. Elle effaça les craintes du commandant et lui donna la confiance, la foi dans la réussite des écoles suivantes. Il avait reconnu que si beaucoup de choses avaient laissé à désirer, cela provenait de ce que le jeune instructeur qui devait remplacer le vieux capitaine Finsterwald, — figure présente également à tous, le maître de la navigation, — que ce jeune instructeur n'avait ni l'expérience, ni le coup d'œil de son ancien.

Les écoles suivantes furent au bénéfice des précédentes et marquèrent un progrès dans les résultats. Ceci me rappelle la réponse, sur le front de bandière, de la recrue Colomb, de Portalban, à une question du colonel Schumacher : « Eh bien, Colomb, lui demanda le colonel, vous avez mis l'autre jour pour construire le pont sept minutes par travée, aujourd'hui cinq ; si ça continue de la sorte, qu'en direz-vous ? » — « Ça ira bien, mon colonel », fut la réponse de Colomb. En effet, ça alla bien ; aussi bien dans les écoles purement welsches, qui, fortes de 60 à 80 hommes, se succédèrent jusqu'en 1879, que dans les écoles communes aux deux langues, qui se tinrent depuis 1880 et dans lesquelles les Welsches représenterent assez régulièrement le quart de l'effectif total des recrues. Il y avait, il y a encore aujourd'hui, une différence notable dans les premières manœuvres sur l'eau entre les Welsches et leurs camarades de langue allemande. Cette différence provient du maniement, tout nouveau pour les Welsches, de la rame et de la gaffe ; mais les premières difficultés vaincues, nos hommes regagnent rapidement le terrain, et vers la fin de l'école le niveau est entièrement rétabli.

Le premier cours de répétition fut aussi le premier baptême d'eau de la 1<sup>re</sup> compagnie. C'était à Brugg. Les eaux étaient hautes. Elles n'étaient plus qu'à 0<sup>m</sup>60 au-dessous du parc. L'Aar roulait des vagues couleur café au lait, à la vitesse de près de 4 mètres. Le pont fut jeté quand même. La construction marcha bien, le repliement s'effectua de même jusqu'à la 9<sup>e</sup> travée. A ce moment, un arbre énorme, déraciné par les eaux, vint s'appliquer par le travers sur les câbles d'ancre, et, faisant plier le pont, le rompit comme une allumette. Cinq travées avec cinq pontons et un chevalet furent emportés. Deux des pontons avaient eu les câbles cassés, les trois autres traînaient leurs ancras ; l'arbre était resté appliqué contre cette partie de pont.

A l'approche de l'arbre amené par le fleuve, voyant l'impossibilité de le faire passer entre deux pontons, l'officier de construction n'eut que le temps de faire évacuer le pont. Mais quelques hommes, parmi eux le sergent Derivaz, arrivèrent sur la 4<sup>e</sup> travée au moment où elle se brisa ; ils furent précipités à l'eau. Le sergent pris entre deux poutrelles qui allaient l'écraser, ne dut son salut qu'en plongeant sous l'eau. L'officier de construction avec six hommes était resté sur le tronçon emporté. Sans perdre une minute, ils se mettent en devoir de replier la travée extrême afin de disposer d'un ponton de sauvetage ; ils dégagent l'arbre accroché par les branches aux câbles, puis, se répartissant dans les pontons, ils font force rames pour amener le bout de pont de la rive. Enfin, à 3 km. en aval, un peu au-dessus des rochers de Lauffohr, les ancrages mordent et le pont s'arrête. Au même instant arrivent les pontons de sauvetage montés par les hommes qui avaient eu le temps de gagner la rive, et peu après des haquets pour recharger le matériel. Pendant cet épisode, les hommes firent preuve d'une agilité et d'une adresse remarquables ; mais ce qui parut non moins réjouissant, c'est qu'ils avaient travaillé avec sangfroid, au commandement, comme si la rupture du pont avait été un exercice ordinaire.

Deux ans plus tard, au cours préparatoire du rassemblement, à Genève, nos pontonniers eurent de nouveau l'occasion d'être mis à l'épreuve. Le Rhône avait été démesurément grossi par l'Arve. Après en avoir fait une descente mouvementée jusqu'à 700 m. en amont du pont de Penay, un pont volant fut jeté sur la rivière, dont le courant était à ce moment de 4 mètres. L'essai du passage ayant réussi, on laissa passer du personnel. Tout à coup, le dernier ponton porte-câble se détache de son câble et arrive comme un trait sur la portière. Par le choc, le bordage du ponton est enfoncé ; trois hommes, parmi eux le sergent Rouge, sont jetés par-dessus bord du côté d'amont et viennent s'aplatir par la force du courant contre le bordage ; un quatrième est couché sans connaissance au fond du ponton ; le cinquième a juste le temps de sauter sur la portière. L'accident n'a pas duré une seconde. Déjà le ponton allait chavirer vers l'amont et engloutir les trois hommes, quand, sur un ordre donné, le câble est coupé. La portière devenue libre cède au courant, le ponton se redresse, les hommes sont tirés de l'eau et, à force rames, on ramène por-

tière et ponton à la rive, dont les arbres à moitié immergés permettent l'amarrage. Pendant cet accident, pas un bruit, ni un mot. On n'entend que les commandements du chef et les mouvements de la manœuvre. Le bac fut aussitôt rétabli, mais les six ancras dérapant et l'heure du retour étant proche, on effectua à la rame la fin du passage.

Il ressortit des expériences faites dans le cours de cet exercice que la portière est un mauvais bateau en rivière rapide.

Tandis que le ponton simple et les pontons jumelés de trois pièces manœuvraient aisément, la portière eut grand-peine à éviter un écueil vers lequel le courant l'entraînait. Sa trop grande largeur la rend du reste dangereuse pour le passage sous les ponts. Quant au pont volant, on constata que l'emploi d'un câble double était une faute. On en avait mis deux à Penay, parce que dans un exercice précédent le câble simple s'était rompu (il était alors en mauvais état). L'emploi du câble double avait conduit à une autre erreur : pour mieux le soustraire à l'action du courant, on l'avait relevé au moyen d'un petit chevalet placé en avant de l'entretoise des pontons porte-câble, comme on le fait en Allemagne et en France. C'est ce chevalet qui se rompit avec sa commande sur le dernier ponton porte-câble et qui causa l'accident. Lorsque le pont volant fut rétabli, les petits chevalets avaient été enlevés, mais les câbles doubles, plongeant davantage dans l'eau, offrirent au courant une telle résistance, que les ancras dérapèrent.

Ces expériences furent répétées plus tard. Il ressort de ces leçons qu'on ne doit employer qu'un câble simple, fixé directement sur l'entretoise, comme le prescrit l'instruction.

En 1881, nous revoyons la 1<sup>re</sup> compagnie à Brugg, lançant des ponts sur l'Aar, la Reuss et la Limmat. Le pont jeté sur la Reuss à Fahrwindisch peut être cité comme l'une des constructions les plus rapides que l'on connaisse. A partir du moment où l'équipage arriva sur place et fit halte, jusqu'au moment où le train s'engagea sur le pont, il s'écoula 2 heures 24 minutes. Le lancement même du pont, qui comptait dix travées, n'exigea que 24 minutes, soit 2,4 minutes par travée. Je ne sache pas que cette rapidité de construction, dans un pont par travées successives, ait jamais été dépassée. Elle a été atteinte il y a quelques années par l'école de recrues qui jeta un pont de vingt-neuf travées en 50 minutes. Les difficultés ici

étaient plus grandes, les hautes eaux exigeant à chaque instant la consolidation de nombreux pontons, mais le nombre d'hommes était le double de celui du cours de répétition.

Les années 1883 et 1886 ramenèrent nos pontonniers à Genève. En 1888, on les trouve à Berne, puis de nouveau à Brugg en 1890 et 1892, cette dernière fois avec la II<sup>e</sup> compagnie sous un seul et même commandement.

La compagnie de pontonniers n° 2 débuta par le rassemblement de 1878 avec cours préparatoire à Aarberg. Les années 1880 et 1882 la conduisirent à Brugg. En 1884, elle apprend à connaître le Rhône, à Genève, où elle retourne deux ans plus tard. Puis elle fait son apparition à Berne en 1888. Le rassemblement de division de 1890 l'envoie à Wangen sur Aar pour son cours préparatoire. Puis après dix années d'éloignement de Brugg, la compagnie II y revient, en 1892, rejoindre la compagnie sœur n° I.

Comme la I<sup>re</sup> compagnie, la II<sup>e</sup> eut fréquemment l'occasion d'être mise à l'épreuve. C'est elle qui la première — depuis de longues années du moins — alla ponter l'Aar à Stilli.

Malgré les difficultés d'ancrage du côté de la rive gauche, la gêne dans l'apport du matériel et le faible effectif des hommes (la compagnie en comptait une centaine à peine), le pont fut lancé avec la même régularité et la même rapidité que s'il se fût agi d'une manœuvre sur la place d'exercice.

Plus tard, le pontage « chatouilleux » du Rhône, au Canada sous Genève, montra que les bateliers de Portalban, de Chevroux, d'Estavayer, d'Auvernier, comme ceux du lac de Biel, ne le cédaient en rien aux bateliers d'autres contrées.

Entre les compagnies I et II, il y a bien la différence du caractère des populations du Léman et de celui des habitants des lacs du pied du Jura ; au point de vue de la valeur, on n'en remarque aucune. Elles sont l'une et l'autre à la hauteur de leur mission.

La formation des corps d'armée amena la réunion des deux compagnies sous un même commandement pour constituer l'équipage de pont du I<sup>er</sup> corps. Après un cours de tir de six jours à Yverdon en 1894, l'équipage exécuta ses exercices de cours ordinaire : en 1895 à Wangen et en 1897 à Brugg. L'an dernier, l'équipage de pont prit part aux manœuvres de division et de corps, après avoir passé son cours préparatoire près d'Aarberg, où la II<sup>e</sup> compagnie avait débuté 21 ans auparavant.

Les commandants de compagnie ont été successivement :

Pour la I<sup>re</sup> compagnie, les capitaines Eynard, de Rolle ; Pfund, de Rolle ; Paul Manuel, de Lausanne ; Bonnard, de Romainmôtier, et aujourd'hui, depuis 1897, le capitaine Etier, de Nyon.

Pour la II<sup>e</sup> compagnie, les capitaines Schneider, de Neuveville ; Wolf, de Nidau ; Baillot, de Boudry ; Cartier, de Genève ; Hammer, de Neuchâtel ; de Steiger, de Nidau ; Blanc, de Lutry, et actuellement, depuis 1898, le capitaine Dumur, de Genève.

Les officiers qui ont commandé les cours de répétition ont été :

Pour la I<sup>re</sup> compagnie, les majors Pictet et Emery ; le lieutenant-colonel Lochmann ; les majors Folly et Pfund ; le lieutenant-colonel Pfund ; le major Cartier.

Pour la II<sup>e</sup> compagnie, les majors de May et Hotz ; Gysin et Cartier.

Les deux compagnies, réunies en équipage de pont de corps, ont eu leur cours de tir sous les ordres du major Gautier, et le cours de répétition à Wangen sous ceux du lieutenant-colonel de Tscharner. Depuis lors, c'est le lieutenant-colonel Cartier, commandant de l'équipage, qui a dirigé les deux derniers cours.

Dans le nombre des officiers cités, nous avons des pertes à regretter.

Les capitaines Baillot et Hammer, les majors Pictet et de May, les lieutenants-colonels Emery et Gysin, nous ont quittés pour la.... grande armée. Il nous reste cependant de ces braves officiers, chefs bienveillants et camarades dévoués, le souvenir de l'exemple qu'ils nous ont donné, souvenir que le temps n'effacera pas.

\* \* \*

Dans ce court résumé, je ne me suis arrêté un instant qu'aux premières années de début. C'est qu'il importait de démontrer que le doute qu'on émettait sur l'aptitude de nos hommes n'avait pas été fondé. Nous avons vu comment, dans des cas périlleux, nos pontonniers ont manœuvré lestement, adroitemment, sans se laisser gagner par la surexcitation, attentifs aux commandements. Ils ont prouvé également qu'ils étaient capables de coups de collier peu ordinaires. Qu'il

nous suffise de rappeler que, dans un cours de répétition, cent pontonniers ont, dans une journée, fait la descente par eau de Brugg à Stilli de douze unités, déchargé le matériel, lancé sur l'Aar un pont de vingt-deux travées, fait passer les voitures, puis replié le pont et rechargé les trente-six voitures. Je dis tout cela dans une journée avec cent hommes. C'est un travail de géants. Ce même travail fut exécuté plus tard par trois cents hommes, non en un jour, mais en deux ; non que ces derniers pontonniers eussent été incapables d'en faire autant, mais on avait jugé que c'était assez.

Nous avons eu à l'origine depuis 1874 un magnifique élan, que l'on a constaté, du reste, dans toute l'armée. — A cette période, en a succédé une autre, faite de hauts et de bas, pendant laquelle l'impulsion s'était affaiblie, où on remarquait même parfois un triste relâchement. La I<sup>re</sup> compagnie, au début si brillante, on l'a vue indisciplinée ; des hommes se dérobaient à la marche et au travail, et ont refusé même une fois l'obéissance à certains de leurs officiers. La II<sup>e</sup> compagnie a eu également sa période de défaillance. N'a-t-on pas remarqué des soldats des deux compagnies traîner le pied à la manœuvre, prendre une position aisée sans en attendre l'ordre, s'asseoir même ou quitter le rang sans permission. On a entendu les chefs crier, appeler, répéter des ordres que les hommes n'exécutaient qu'à moitié et à contre-cœur.

Comment était-il possible que des hommes, habitués à l'école de recrues à manœuvrer au pas rapide et décidé, l'oreille tendue au moindre commandement, l'œil attentif aux signaux, dressés à exécuter tous les mouvements comme ceux de l'école de soldat, comment était-il possible que ces hommes pussent désobéir à ce point ? Il est évident que si le service extérieur se faisait de la sorte, le service intérieur, dans les cantonnements, ne marchait pas mieux. Et on sait les conséquences funestes en campagne d'un service intérieur négligé. Peut-on excuser ces négligences par le fait que les bateliers sont gens grossiers, intempérants, batailleurs ? Il est vrai que piller un jardin, faire de la contrebande, rosser un gendarme, ne troublent guère leur conscience, et que plus d'un de ces gai-lards a dû faire, pour se remettre, des séjours au Château de Chillon... ou ailleurs ; mais, sauf ça, ces hommes ont le cœur sur la main et sont dévoués à leur chef dès qu'ils sentent qu'il s'occupe d'eux. Ils ne connaissent pas les astuces des gens raffinés et blasés. Tenez, voici un petit exemple entre mille :

Le premier-lieutenant Wolf, en service à Brugg, se trouvait sur une portière de transport du poids de 12 tonnes, en dérive. Dans l'une des tentatives d'atterrissement, une ligne de halage brusquement tendue jette par-dessus bord le pontonnier Jaquet, lui casse la jambe à angle droit, le précipite à l'eau et le traîne sur le fond de la rivière. Jaquet se débarrasse de la corde et gagne à la nage la rive. Il y demeure presque inanimé, incapable même de retirer ses jambes de l'eau.

Un ponton et une nacelle de sauvetage suivaient à toute vitesse. Le ponton allait à la recherche de la portière ; la nacelle file sur Jaquet. C'est entre l'île et Lauffohr. La nuit tombe, il fait froid.

Le sergent Fassnacht, qui monte la nacelle avec une recrue, couvre le blessé de sa blouse et de sa chemise, ne gardant sur lui que ses pantalons, il bande la jambe de Jaquet, le couche délicatement dans la nacelle, qu'il a capitonné de branchages, remonte la rivière jusqu'à ce qu'il trouve un passage à travers les épais fourrés de la rive, accoste et porte Jaquet jusqu'à la ferme voisine en lui prodiguant les soins de la plus tendre diaconesse ; il le réconforte enfin d'un verre de vin. Ce sergent, si doux à l'égard de cette recrue, est l'un des plus rudes bateleurs d'Ouchy. Voilà ces hommes ! Malgré leur condition sociale, ils sont très sensibles à l'appel au devoir et à l'honneur. Ils sont faciles à conduire, ne craignent aucun danger, ne reculent devant rien. J'ai vu les pontonniers de France, j'ai suivi à différentes reprises les pontonniers de la Prusse, de la Saxe, de la Hesse, du Wurtemberg, j'ai assisté aux exercices des pontonniers autrichiens ; eh bien ! je puis affirmer sans forfanterie qu'au point de vue de l'habileté, nos pontonniers suisses se mesurent haut la main avec n'importe qui. Ils ont tout : caractère, adresse et aptitude physique.

Non, lorsqu'il y a des défaillances, ce n'est pas dans la troupe qu'il faut en chercher la cause, c'est dans les cadres. Si ceux-ci avaient été toujours à la hauteur, nous n'aurions jamais assisté à ces moments pénibles de relâchement. Nous convenons que l'instruction y avait été pour quelque chose. L'instructeur voulait tout faire ; l'officier, trop bridé, ne pouvait se développer à son gré, ni acquérir l'indépendance et l'initiative indispensables. Aujourd'hui, tout est changé. Sans diminuer les soins que nécessitent l'instruction et l'éducation des jeunes recrues, on cherche à éléver les cadres ; le but est considéré comme atteint, quand, vers la fin de l'école, les

instructeurs deviennent superflus. Il y a cependant un point auquel l'instructeur doit vouer une plus grande attention ; c'est la préparation plus complète des cadres au service général en campagne : cantonnements, bivouacs, marches. Ceci dit, l'officier, de son côté, a le devoir de se préparer au service et de tout faire pour répondre, aussi bien lui que ses soldats, à ce que la guerre exige de lui. Les « cours de répétition » ne doivent pas être de simples « répétitions », ils serviront à continuer et à développer l'instruction et l'éducation des hommes. Qu'on se rappelle combien il est difficile de « remonter » les soldats qui ont subi l'influence d'un cours mollement conduit. Le fameux mot de *feldmässig* n'est pas synonyme de *nachlässsig*. Et pour les pontonniers qui ont à braver le danger aussi bien en temps de paix qu'en temps de guerre, l'exactitude et la rigoureuse discipline de l'école de soldat dans tous les détails du service sont de première nécessité.

On exige beaucoup des cadres ; on doit exiger beaucoup. Si difficile que paraisse la tâche de l'officier, il la remplira facilement, si, à côté des connaissances nécessaires et animé d'une volonté forte, il aime son métier et il aime ses soldats. Tel est tout le secret du maniement des hommes.

Eh bien, je suis heureux aujourd'hui de pouvoir dire qu'après cette période de flottement, les deux compagnies se sont ressaisies. Le même esprit qui leur avait donné la belle impulsion du début les anime de nouveau. Aux dernières manœuvres, entre autres, nos pontonniers ont été remarqués par leur tenue correcte, leur discipline, leur endurance et leur aptitude non seulement au service technique, mais aussi au service d'infanterie. Espérons que les mauvais moments sont pour toujours passés, et que, comme le jeune homme qui, après avoir franchi la crise du doute et de la défaillance, entre dans la carrière vigoureux et vaillant, nos braves pontonniers continueront à suivre fièrement la voie qui leur est tracée.

Réjouissons-nous aujourd'hui du résultat obtenu. Réjouissons-nous doublement de ce que le même esprit anime nos camarades, pontonniers de la Suisse allemande.

Que le corps de pontonniers suisse tout entier continue sa tradition d'habileté et d'audace et porte toujours haut le drapeau du devoir et de l'honneur !

Colonel PFUND.

