Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 54 (1909)
Heft: 6

Artikel: Le service des trains en temps de guerre
Autor: Gouzy
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-338945

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: 21.11.2025

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

LE SERVICE DES TRAINS EN TEMPS DE GUERRE

Le capitaine Föst, du bataillon du train de la Garde, à Berlin, a publié sous ce titre l'an passé, un volume fort intéressant et que liront avec profit non seulement les officiers de l'arme, mais tous les militaires s'intéressant aux services de l'arrière.

Le *Militär-Wochenblatt* publie une critique fort élogieuse de ce volume et fait précéder cette critique des considérations que nous résumons brièvement ci-après et qui sont peut-être bonnes à méditer chez nous.

Il est rare, dit le journal allemand, qu'un officier du train prenne la plume pour donner à ses camarades des instructions sur les tâches qui leur incombent à la guerre. Qu'il le fasse est un fait très réjouissant ; c'est une preuve que le corps des officiers du train a acquis le sentiment de sa valeur et de l'importance de son rôle en cas de guerre.

L'auteur relève à cette occasion combien difficile et pleine de responsabilité est la tâche de l'officier du train, en temps de guerre surtout. Peu de gens, dit-il, savent combien la stratégie, la tactique et la troupe combattante sont dépendantes de la bonne marche des trains. A l'officier du train incombe la responsabilité pleine et entière des colonnes qu'il commande et qui doivent à tout prix atteindre, à un moment donné, le but fixé. Que feraient en effet des troupes sans nourriture et surtout sans munitions ?

L'officier du train devra parfois pendant des semaines, dit le *Militär-Wochenblatt*, doubler les étapes, faire des marches de nuit, avec l'idée qu'il est seul pour veiller au salut des voitures qu'il conduit et à leur contenu. Puis on l'oubliera de temps en temps — ce n'est pas qu'en Allemagne que cela arrive ! — et il sera obligé de prendre une décision grosse de conséquences parfois, sur de simples on-dit, en se fiant à son flair.

Puis, comme ses camarades des armes combattantes, plus souvent qu'eux peut-être, il devra batailler et défendre son bien. Plus les armées deviennent grandes, plus le gigantesque appareil du ravitaillement et de l'évacuation devient compliqué et

difficile à manier, et plus les petites opérations sur les lignes de communications de l'arrière deviennent tentantes pour la cavalerie et les corps francs. L'officier du train aura donc occasion, et largement, de faire ses preuves.

Il ne faut pas perdre de vue, cependant, qu'en Allemagne, le train, arme indépendante, est pourvu du mousqueton et que les colonnes se gardent elles-mêmes. Les soldats du train reçoivent à cet effet une instruction spéciale. Ce que l'on dit du train comme arme de combat ne peut donc s'appliquer à nos « tringlots », lesquels avec leurs voitures seraient sous la garde des camarades de l'infanterie.

Nous aimerions à soulever à cette occasion la question de l'armement de nos soldats du train et à faire observer qu'avec l'école de recrues de soixante jours, il serait possible de leur donner— comme aux soldats des troupes des subsistances -- des connaissances suffisantes de l'entretien et de l'emploi du mousqueton de façon à pouvoir, à l'avenir, laisser aux lignes de l'avant les fusils qui jusqu'ici servaient d'escorte au train et qui rendraient ainsi beaucoup plus de services. La question de pourvoir nos « tringlots » du mousqueton serait digne d'un examen attentif ; comme nous le disions plus haut, il ne s'agit pas ici d'une instruction approfondie du tir ; les soldats du train, étant pourvus d'une arme à feu et en connaissant le maniement compléteraient nécessairement leur instruction en assistant aux exercices de tir obligatoires. Pouvant se protéger elles-mêmes efficacement, nos colonnes de train seraient infiniment plus indépendantes et partant plus mobiles.

On procédait autrefois à des attaques de convois aussi instructives qu'intéressantes pour l'agresseur et pour le défenseur. Aux manœuvres de 1889, en particulier, le train fit à ce point de vue de très profitables expériences. Pourquoi ces bonnes habitudes se sont-elles perdues ? Il n'est pas nécessaire, croyons-nous, d'insister sur l'utilité d'exercices de ce genre ; à l'heure qu'il est nos officiers du train seraient peut-être fort embarrassés si l'on attaquait leur colonne, et les officiers d'infanterie commandant l'escorte du convoi ne le seraient peut-être pas moins. Actuellement, dans nos manœuvres, tous les trains de bagages sont neutralisés ! On n'a jamais su pourquoi, du reste. Ne serait-ce peut-être que pour la simple commodité des belligérants ?

Si l'on essayait de revenir aux bonnes habitudes d'antan et que l'on procédât « kriegsgemäss » comme disent nos confédérés ? Personne n'y perdrait et ce qui pourrait arriver de pis c'est qu'une colonne faite prisonnière ou mise en déroute subît quelque retard. Ce serait un mal, certes, mais un mal largement compensé par les expériences acquises au cours des manœuvres, par le train et tout ce qui s'y rapporte.

J'en reviens au *Militär-Wochenblatt*. « En somme », dit-il (je cite textuellement) « il n'existe pas d'arme — à l'exception de la cavalerie — dans laquelle on demande du jeune officier autant d'initiative, de fermeté de caractère et de conscience que dans le train. »

Que voilà des choses flatteuses et les officiers du train, peu gâtés, chez nous comme en Allemagne, doivent être reconnaissants au camarade de l'armée allemande qui leur fait adresser — indirectement — de tels compliments. Il ne faudrait toutefois pas croire que l'eau bénite de ce genre satisfasse nos officiers du train et suffise à les consoler du discrédit — le mot est-il trop fort? — dans lequel on semble les tenir. Est-il besoin, par exemple, de rappeler ou de faire remarquer que le train est la seule arme que l'on n'ait pas jugé digne de gratifier d'une école ou d'un cours de perfectionnement spécial (voir l'ordonnance du Conseil fédéral concernant les écoles et les cours pour officiers), dont ces officiers pourraient profiter cependant tout aussi bien que leurs camarades des autres armes.

Les officiers du train ne font pas l'école centrale et n'ont la plupart du temps aucune notion de tactique. Ce n'est pas leur faute. Ceci admis, il est permis de se demander si les officiers du train des brigades et des régiments d'infanterie, plus spécialement, arrivent au service préparés comme il convient à leur lourde tâche, au point de vue de la compréhension tactique et du « flair » qu'on exige d'eux. Il faut avouer que s'ils ne sont pas, à ce point de vue, à la hauteur de leur mission, ils n'en peuvent mais. Où auraient-ils, en effet, pu acquérir les notions de tactique qu'ils devraient absolument posséder ?

On a cependant délégué, ces dernières années, aux écoles d'état-major, quelques officiers du train. Mais, de l'aveu de personnes compétentes, l'essai n'a pas réussi. Cela se conçoit, les officiers en question n'ont pas fait au préalable d'école centrale, et n'ont ainsi aucune notion de la tactique des armes combat-

tantes. La base leur fait défaut. Il faut donc trouver autre chose et nous espérons qu'un jour viendra où l'on ne se bornera pas à constater, avec de grands gestes, la lourde responsabilité des officiers du train, mais où on leur fournira l'occasion de se charger, le cœur léger, de ces « lourdes responsabilités ».

GOUZY, capitaine.

PLACE DE TIR DU LAC

FUSILS : 80 CARTOUCHES : 500 DISTANCE : 500 HAUSSE : 500

TERRAIN BATTU PAR LA GERBE 40 E.

FIG. 1 VULNÉRABILITÉ DES RESERVES AVANÇANT EN LIGNE DE TIRAILLEURS À UN PAS D'INTERVALLE —

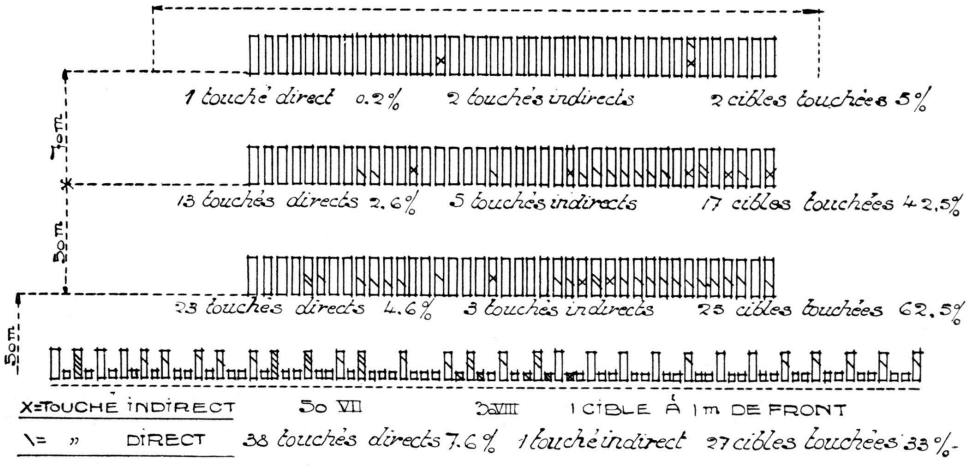


FIG. 2. VULNÉRABILITÉ DES RESERVES AVANÇANT AVEC DES INTERVALLES DE 2 PAS ENTRE LES TIRAILLEURS.

40 CIBLES E.

X = TOUCHÉ INDIRECT.
\= " DIRECT.

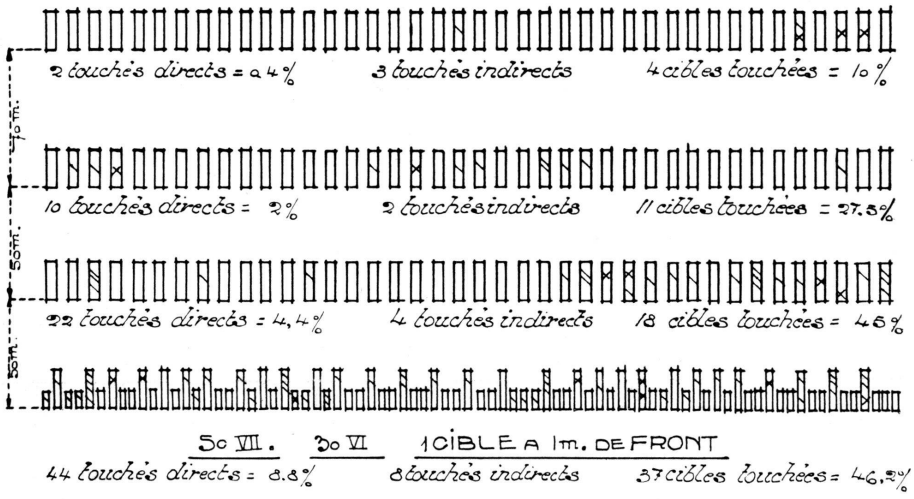
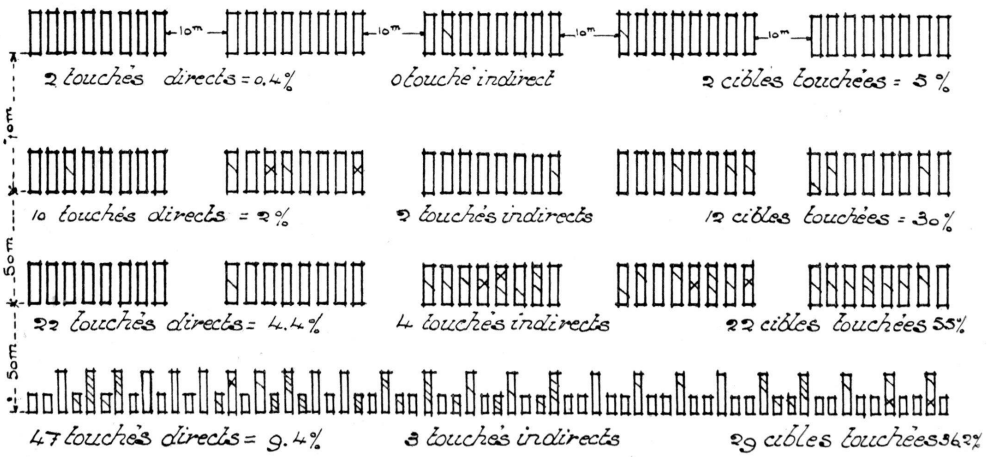


FIG. 3. VULNÉRABILITÉ DES RESERVES AVANÇANT AVEC INTERVALLE DES GROUPES.

40 CIBLES E. INTERVALLE DES GROUPES 10m.

X = TOUCHÉ INDIRECT.
\= " DIRECT.