

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 58 (1913)
Heft: 1

Artikel: Notes sur la garde lignes de communication
Autor: Chavannes, R.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-339461>

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: 13.01.2026

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

REVUE MILITAIRE SUISSE

LVIII^e Année

N° 1

Janvier 1913

Notes sur la garde des lignes de communication.

Une des plus graves préoccupations d'un commandant d'armée ou de fraction d'armée est de maintenir libres et sûres ses communications avec l'intérieur du pays; c'est une condition indispensable pour l'existence de l'armée tant au point de vue matériel que moral.

Les *ravitaillements* en hommes et chevaux de remplacement, en vivres, en munitions, etc., sont préparés par le service territorial et amenés jusqu'aux troupes par les services des étapes et des chemins de fer qui, en retour, ramènent au service territorial les *évacuations*, c'est-à-dire les malades et les blessés, les chevaux invalides, etc.; ces services assurent aussi le service postal.

Nous avons donc en arrière des troupes, sur les lignes de communication ou d'étapes, un mouvement continual de va et vient; les quantités à transporter ne constituent pas la difficulté principale; c'est la continuité des transports, leur sécurité, qui rendent si difficile la tâche du service des étapes.

Dans toutes les armées, afin de ne pas affaiblir l'armée de campagne, la garde des lignes de communication et des établissements militaires importants, tels que arsenaux, ateliers, etc. est confiée aux troupes de deuxième ligne. Chez nous cette tâche incombera aux bataillons d'infanterie d'étapes et au landsturm, exceptionnellement à des unités de landwehr.

Nous aurons *un bataillon d'infanterie d'étapes* par division, organisé comme les bataillons d'infanterie d'élite (un seul caisson à munitions et pas de cuisine roulante); ils seront formés d'hommes reconnus impropre aux longues marches, mais, à cette réserve près, parfaitement utilisables.

Au printemps 1913, ces bataillons compteront chacun une

compagnie ; ils seront complétés au fur et à mesure de la sélection opérée dans les écoles de recrues et les cours de répétition. Plus tard leur formation se terminera dans la landwehr.

Le *landsturm* comprend : 1^o l'infanterie, répartie en 85 bataillons de 2 à 6 compagnies de 125 hommes en moyenne.

2^o des compagnies ou détachements de cavalerie, canonniers, train, convoyeurs, génie, des subsistances et sanitaires.

Nous disposons donc, dès maintenant, d'environ 70 000 hommes dont l'organisation sera terminée à fin janvier courant, sans compter les bataillons d'infanterie d'étapes en voie de formation.

Ce chiffre paraît très considérable ; mais nous allons voir les tâches multiples que ces troupes ont à remplir. A titre de comparaison, constatons qu'au 1^{er} mars 1871, les Allemands employaient sur leurs lignes d'étapes en France 114 000 hommes d'infanterie, 5700 cavaliers, 68 pièces d'artillerie, pour une armée de campagne de 515 000 hommes d'infanterie et cavalerie, avec 1674 pièces ; soit 1 homme sur les lignes de communication pour 4 $\frac{1}{4}$ sur le front.

Le *landsturm* doit former les *détachements-frontière*, chargés de l'observation et de la garde des frontières et de la couverture de la mobilisation. De plus, il fournit les gardes de gare (commandants de gare), de voies ferrées et des établissements du service territorial. Ce *service de garde* devra fonctionner, au moins en partie, avant la mobilisation, dès que la situation politique sera très tendue, en tout cas pour les principaux établissements militaires et les voies ferrées conduisant au front menacé.

Les unités du *landsturm* pourront recevoir une instruction de ces différentes tâches, puisque la loi sur l'organisation militaire prévoit des exercices de un à trois jours ; les reconnaissances à cet effet ont déjà été faites pour les principales lignes de chemins de fer.

Le *landsturm* fournit en outre des hommes aux *détachements de mineurs*, composés en partie aussi de volontaires.

La tâche de ces détachements est le chargement des mines et la destruction des ouvrages d'art, tandis que leur protection est du ressort des *détachements-frontière*. En temps de paix, ces détachements sont sous les ordres du service du génie, qui tient les contrôles du personnel ; en temps de guerre sous les ordres de l'état-major de l'armée, de sorte qu'ils pourront être subordonnés aux divisions d'armée.

Chaque détachement de mineurs est chargé de la destruction d'un groupe d'ouvrages déterminé; à sa tête est un *chef de groupe* et pour chaque ouvrage il y a un *chef de chantier* avec le personnel nécessaire. Ce personnel est instruit dans des cours techniques pratiques.

* * *

Le but et la mission du landsturm ainsi exposés, nous croyons intéressant de relater deux épisodes de la guerre de 1870-71 montrant la situation dans laquelle peuvent se trouver des commandants de stations d'étapes et de gardes d'un pont. Comme on le verra, ces exemples ne doivent pas être suivis par nos commandants de landsturm.

Surprise de la station d'étapes de Stenay¹.

Après la capitulation de Sedan (2 sept. 1870) toutes les évacuations de l'armée allemande (prisonniers, blessés, matériel, etc.), furent dirigées sur Pont-à-Mousson et les stations de chemin de fer voisines (au S. de Metz, alors assiégée par l'armée du prince Frédéric-Charles de Prusse) par la route Sedan-Mouzon-Stenay-Damvilliers-Etain-Thiaucourt.

En effet, à cette époque, Thionville et Montmédy étaient encore occupées par les Français. La première de ces places se rendit le 24 novembre, la seconde le 14 décembre. Ainsi le chemin de fer des Ardennes ne pouvait être exploité par les Allemands; il ne le fut qu'à la fin de janvier, après la reddition des places et la réparation provisoire des ouvrages d'art détruits par les Français.

La garnison de Montmédy comprenait 1 compagnie d'infanterie de ligne, 1 compagnie d'artillerie, 1700 gardes-mobiles peu exercés et 700 hommes de différents régiments, échappés de Sedan.

Vu le manque de troupes, les Allemands ne pouvaient alors assiéger la place, qui était une sérieuse menace pour leurs lignes d'étapes.

La ville de Stenay (2800 h.) est située sur la Meuse. Les maisons sont serrées les unes contre les autres, formant du côté extérieur une lisière bien marquée. L'étendue de la ville est d'environ 800 m. du N. au S. et 700 m. de l'E. à l'O.; elle

¹ *Der kleine Krieg*, par Card. von Widdern, Teil III.

se trouve presque entièrement entre la route de Sedan à Verdun et la Meuse. La lisière est interrompue au N., au S. et à l'E. par l'entrée des principales routes. La route de Paris franchit le pont de la Meuse.

Au commencement d'octobre 1870, la garnison se composait de :

La 5 ^e compagnie du bat. de lw. Brühl . . .	150 hommes.
Demi-compagnie du bat. de lw. Borcken . . .	59 "
5 hommes du régiment 65	5 "
11 uhlans du rég. n° 1	11 "
Total 225 hommes.	

Dans la nuit du 10 au 11 octobre, il y avait encore à Stenay 39 malades en passage pour l'Allemagne, un lieutenant d'artillerie à pied et deux fourriers qui avaient préparé les quartiers pour un convoi d'artillerie venant de Sedan; en outre, des malades et des blessés étaient soignés dans sept maisons.

Les stations d'étapes voisines étaient Mouzon au N. à environ 18 kil. et Damvilliers au S. à 22 kil. à peu près; chacune avait une garnison d'une demi-compagnie de landwehr. Beaumont, bien que ne se trouvant pas sur la grand'route Sedan-Pont-à-Mousson, était aussi occupée, car il s'y trouvait encore un grand nombre de blessés des batailles de Beaumont et de Sedan.

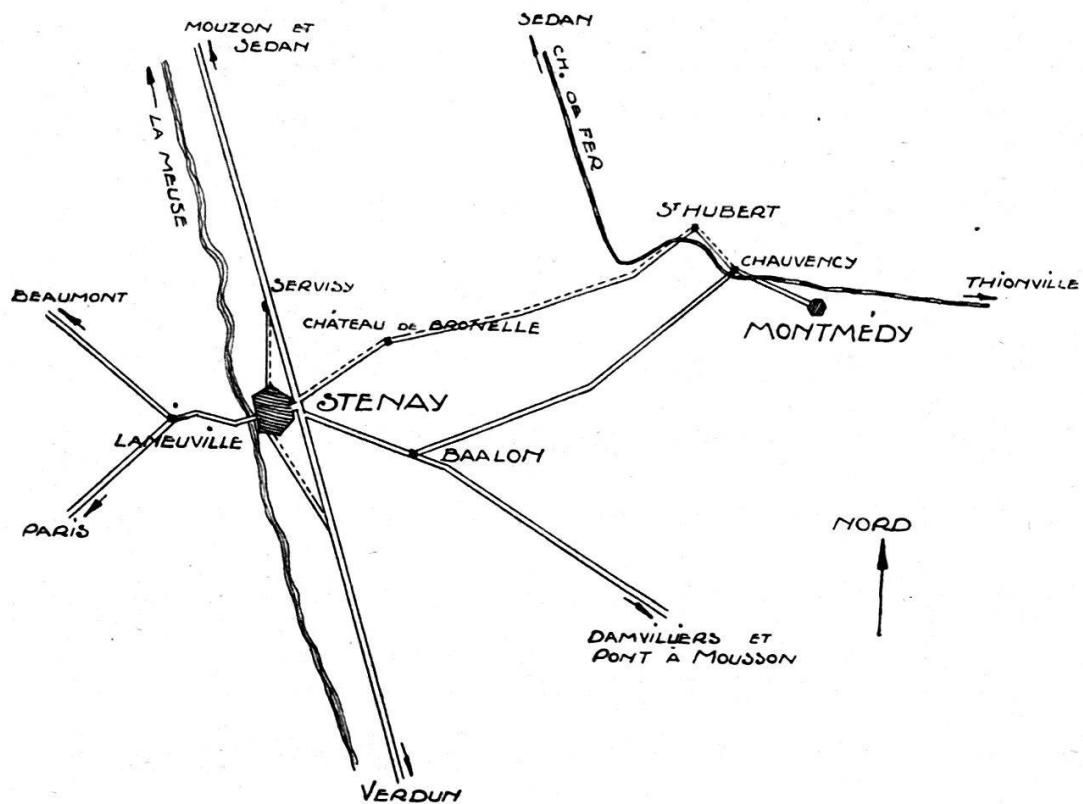
La station était commandée par un lieutenant-colonel; la garnison était logée chez les habitants. La caserne, située près du pont de la Meuse, était inoccupée; elle avait d'abord été utilisée pour le logement des prisonniers en passage après Sedan, et il y avait eu trois cas de typhus; cette raison avait paru suffisante pour la faire évacuer par une compagnie de la garnison qui y avait été logée; seuls, les onze uhlans en occupaient l'écurie. Cependant cette caserne aurait été un excellent quartier d'alarme, étant située tout près du pont de la Meuse, seule retraite de la garnison en cas de défaite.

Mesures de sûreté des Allemands : de jour, une garde principale (Hauptwache) composée d'un sous-officier et de trente hommes, dans un bâtiment situé sur la place du Marché (à peu près au centre de la ville). Cette garde plaçait une sentinelle devant les armes, un poste devant la maison du coman-

dant d'étapes qui demeurait aussi sur la place du Marché, et un poste double à chacune des entrées N., S. et E. de la ville.

De nuit : une garde d'alarme (Alarmwache), forte également d'un sous-officier et de trente hommes. Elle s'établissait dès 8 heures du soir dans l'hôtel de ville, vers l'entrée de la route de Montmédy, plaçait un poste double devant les armes, et envoyait des patrouilles de trois à six hommes jusqu'à un et deux kilomètres de distance sur les routes de Sedan-Verdun et de Montmédy.

En cas d'attaque, la garde d'alarme devait tenir la porte de



Montmédy, la garnison se rassembler sur la place du Marché et, le cas échéant, se retirer par le pont de la Meuse dans la direction de Beaumont.

Dans la journée du 10 octobre, un boulanger de Stenay arrive à Montmédy ; interrogé par le commandant de la place, il répond que le jour précédent on lui avait commandé 190 rations de pain, ce qui indiquait assez exactement le chiffre de la garnison.

Immédiatement, le commandant de Montmédy décide une expédition contre Stenay ; 6 officiers et environ 300 hommes

d'infanterie de ligne en feront partie. L'ordre ne leur fut donné qu'à 6 1/2 heures du soir pour que le secret fût bien gardé.

La distance de Montmédy à Stenay est d'environ 16 km. On ne possédait aucune carte de Stenay. Un officier fait prisonnier, puis échangé, et qui avait passé par Stenay, put cependant donner des renseignements assez précis, dresser de mémoire un croquis de la ville et indiquer que le commandant de la station demeurait place du Marché, dans une maison munie de l'écriveau « Etappenkommando ».

Quittant Montmédy à minuit et évitant de suivre la route directe de Montmédy à Stenay, les Français arrivent en une colonne jusqu'au château de Bronelle vers 3 h. 15 du matin, à 3 1/2 km. de Stenay. Marcher en un détachement jusque près du point d'attaque et utiliser autant que possible les chemins, sont des mesures très justifiées pour éviter de nuit les erreurs de direction et obtenir de la simultanéité dans l'attaque. De là, les Français se divisèrent en trois colonnes de 100 hommes chacune, ayant pour objectifs les portes N., E. et S. de Stenay, dont l'attaque devait avoir lieu simultanément. La colonne du S. arrivait directement sur le pont de la Meuse, seule retraite de la garnison.

Jusqu'à ce moment, le temps qui avait été clair fut obscurci par un brouillard épais rendant toute vue impossible au delà de vingt mètres. On dut prendre deux valets de ferme comme guides et on les attribua aux colonnes des ailes. Celui de la colonne de droite (porte N.) fut si émotionné qu'il ne rendit aucun service ; celui de la colonne de gauche (porte S.) fit faire de tels détours à la colonne qu'elle attaqua en retard et ne put couper la retraite aux Allemands. La difficulté de telles entreprises est en effet dans la *concordance de l'attaque*. Il est prudent aussi de garder une troupe en réserve.

Quoi qu'il en soit, les colonnes de droite et du centre arrivèrent à 5 1/2 h. à Stenay. Les postes allemands aux portes sont enlevés et les Français se précipitent dans la ville. La sentinelle devant les armes de la garde d'alarme fit feu. Mais, comme il arrive le plus souvent en pareil cas, l'agresseur, au lieu de se jeter en avant s'arrêta pour tirer, sans autre résultat que d'alarmer toute la garnison.

Un combat confus et de courte durée suivit la surprise ; le brouillard était épais et le tir absolument inefficace. La garde,

d'alarme, sans faire le moindre effort pour reprendre la porte de Montmédy, se retira par le pont de la Meuse. La garde principale, aux premiers coups de feu, se précipita dehors pour prendre les armes, puis se réfugia au deuxième étage du bâtiment qu'elle occupait. Elle ne fut pas inquiétée par les Français et ne subit aucune perte.

Pendant ce temps, les Français s'emparaient de toute la ville, faisaient prisonniers les Allemands soit dans leurs quartiers, soit quand ils tentèrent de gagner le pont de la Meuse. Cependant un certain nombre d'hommes, entre autres les onze uhlans logés dans la caserne et qui étaient déjà occupés au service d'écurie, parvinrent à échapper, la colonne de gauche française étant entrée en ville trop tard pour occuper le pont, bien qu'à Bronelle on lui eût donné une demi-heure d'avance.

Les Français étaient pressés de regagner Montmédy avant que la route d'étapes fût de nouveau parcourue par les troupes allemandes et que du secours arrivât à Stenay; aussi, avant 8 heures du matin avaient-ils évacué la ville, se dirigeant directement sur Montmédy.

Ils emmenaient prisonniers 3 officiers (dont le lieutenant-colonel commandant d'étapes), 5 sous-officiers, 140 hommes de la garnison et 36 des malades en passage, soit en tout 184 hommes; en outre 7 voitures de guerre et 15 chevaux. Ainsi, plus de la moitié des hommes présents à Stenay étaient enlevés (267 hommes dans la nuit du 10/11 octobre, non compris les malades et blessés hospitalisés dans la ville).

Les pertes des Allemands se montaient à 1 tué et 4 blessés; celle des Français à 4 blessés légèrement.

* * *

Le succès de l'expédition française contre Stenay s'explique par l'insuffisance et la passivité des mesures de sûreté des Allemands. On peut relever :

1^o L'éparpillement de la troupe dans la localité. Officiers et soldats sont logés isolément ou par tout petits groupes chez les habitants.

La caserne située près du pont de la Meuse était tout indiquée comme quartier d'alarme; si, pour des raisons

d'hygiène, on ne voulait pas l'occuper, d'autres bâtiments auraient rendu le même service.

La garde principale, retranchée dans son quartier, n'a pas été attaquée; il faut en effet du temps et des sacrifices en hommes pour se rendre maître de bâtiments bien défendus et l'incendie n'est pas toujours facile, si même la population ne s'y oppose pas.

2^o La ville de Stenay formant un tout serré, couvrant bien le pont sur la Meuse, la lisière n'étant guère interrompue que par les trois entrées principales du N., de l'E. et du S., il ne fallait pas se contenter d'occuper ces entrées par des postes doubles, mais bien par des gardes spéciales. L'effectif de la garnison et le petit nombre des points à garder permettaient de le faire. Les entrées secondaires devaient être barricadées et pour la nuit on devait fermer provisoirement les trois entrées principales.

3^o Aucun réduit n'avait été organisé.

4^o La garnison n'avait pas été suffisamment mise au clair sur la conduite à tenir en cas d'attaque; à juger par la rapidité avec laquelle la garde d'alarme se retira au delà du pont de la Meuse, on peut conclure que l'on avait trop insisté sur la possibilité de la retraite et, par là, affaibli l'esprit de résistance de la garnison. En effet, l'expérience de la guerre montre que dans des cas semblables une garnison prenant résolument l'offensive peut repousser l'agresseur. Au pis, en se retranchant dans un réduit ou des quartiers d'alarme, elle peut attendre du secours des stations d'étapes voisines. Elle évite ainsi d'être presque totalement anéantie comme cela a été le cas à Stenay.

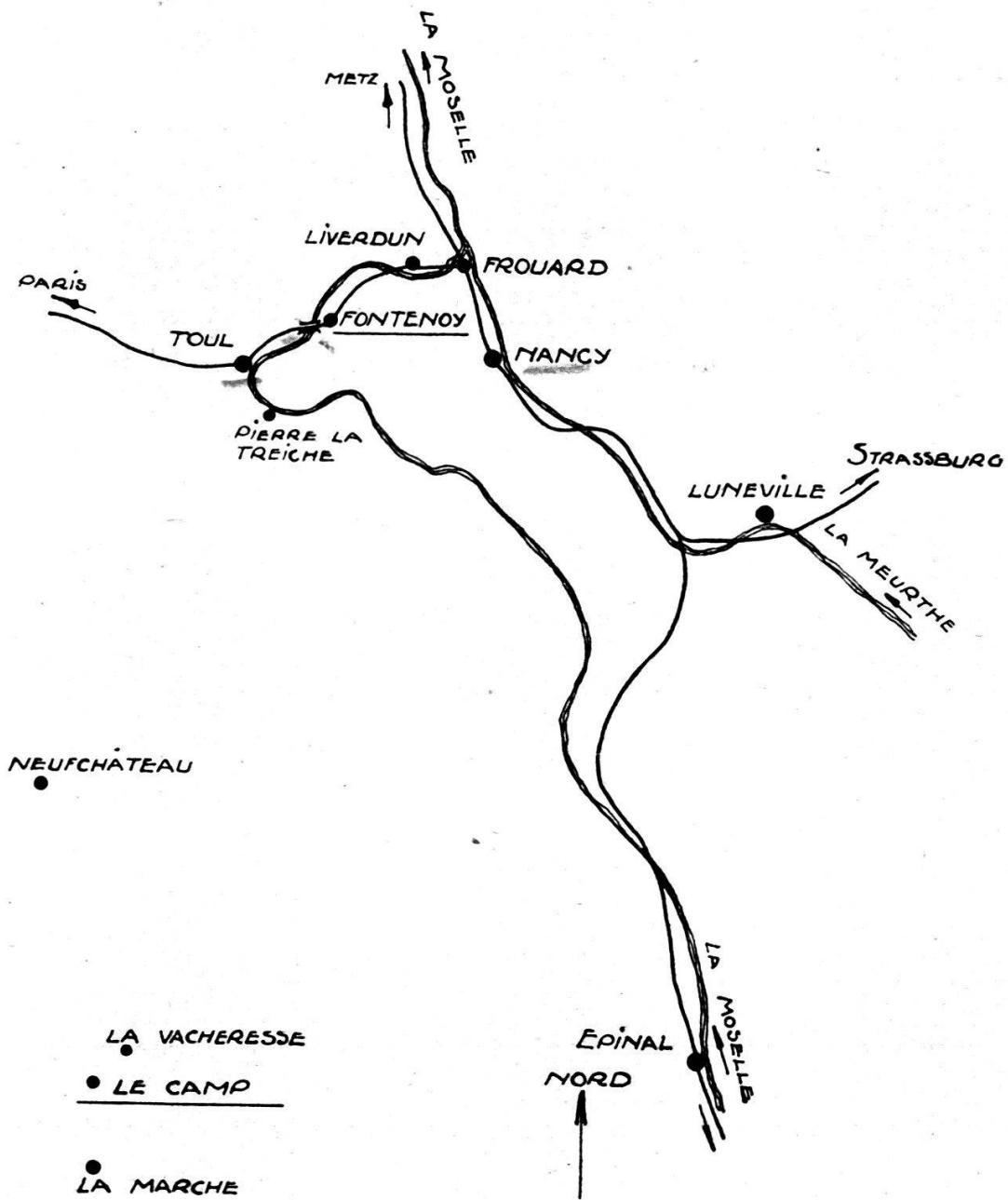
5^o Aucun officier n'était logé dans le bâtiment de la garde principale, ni de la garde d'alarme.

6^o C'est une grosse faute de laisser les fusils de la garde principale dehors, devant le bâtiment, pendant la nuit. Dans de pareilles circonstances, l'homme doit garder son arme près de lui.

7^o L'organisation du service des renseignements a laissé à désirer; les patrouilles ne poussaient pas assez loin; la population était insuffisamment surveillée. Que dire de ce boulanger qui peut se rendre à Montmédy?

Destruction du pont de Fontenoy¹.

Le pont de Fontenoy est situé sur la Moselle entre Nancy et Toul. C'est un grand ouvrage de sept arches en maçonnerie.



Lors de sa construction, on avait ménagé une chambre de mine, au niveau des hautes eaux de la Moselle, dans la pre-

¹ Jacqmin. *Les chemins de fer pendant la guerre de 70-71*, page 314. — Pierron. *Stratégie et grande tactique*, vol. II, page 268. — Adamistre. *Le pont de Fontenoy*. — Von Widdern. *Der kleine Krieg*, Teil III.

mière pile de la rive droite (du côté de Fontenoy). On y accédait par une cheminée verticale.

Les Français firent un coup de main très judicieux en faisant sauter ce pont, car cette destruction interrompait l'exploitation de la plus importante voie ferrée dont disposaient les Allemands, celle de Nancy-Châlons-s.-M.-Lagny près Paris, dont la section Frouard-Blesme resta même commune aux quatre armées allemandes jusque vers la fin de janvier (ouverture de la ligne des Ardennes).

La place de Toul était tombée entre les mains des Allemands le 23 septembre, et était dès lors occupée par un bataillon de landwehr de six compagnies, chargé entre autres de la protection de la voie ferrée de Frouard à Commercy. Le pont de Fontenoy (à environ 8 km. à l'E. de Toul), était gardé par 50 hommes de landwehr commandés par un sergent-major.

En général, la moitié de cette troupe passait la nuit dans le village; l'autre moitié dans le bâtiment de la gare, situé tout près de la sortie Ouest de Fontenoy, ayant une sentinelle devant les armes et une sentinelle double sur le pont, éloigné de 720 m. de la gare. Des patrouilles étaient envoyées dans la direction de Toul et jusqu'au pont de Liverdun (sur la Moselle, du côté de Nancy), mais elles ne s'écartaient presque jamais de la voie ferrée.

Pour la nuit du 21 au 22 janvier, vaguement averti de l'entreprise française, le sergent-major réunit ses 50 hommes dans la gare, doubla le poste sur le pont (4 hommes), plaça entre le pont et la gare une sentinelle de liaison et une sentinelle pour surveiller la sortie O. du village; en cas d'alarme la troupe devait se porter immédiatement sur le pont.

Malgré ces précautions, il fut surpris à $5\frac{1}{2}$ h. du matin par les Français et la destruction du pont par l'explosion de la mine eut lieu à $6\frac{3}{4}$ h.

A quelques kilomètres au N. de Lamarche, près de la Vacheresse, dans les grandes forêts parcourues par un petit nombre de routes et qui s'étendent entre Langres et Epinal, les Français avaient organisé dès le courant de novembre un camp (camp de la Délivrance) pour le corps de volontaires « les Chasseurs des Vosges ». Ce corps comprenait des soldats échappés d'Alsace et de Metz, des volontaires alsaciens et lorrains, des gardes-forestiers, etc.

Après plusieurs entreprises sur les communications de l'armée allemande, les chasseurs des Vosges décidèrent de tenter la destruction du pont de Fontenoy, distant de 65 km. à vol d'oiseau de leur camp.

Les Français quittèrent le camp de la Délivrance le 18 janvier après midi au nombre de 1200 environ (1 bat. de mobiles, venu de Langres, des chasseurs des Vosges et des éclaireurs à cheval) ; ils avaient 4 chevaux de bât, des outils, 600 kg. de poudre, des vivres de réserve.

L'expédition était commandée par le capitaine Bernard, qui avait fait partie de la contre-guérilla au Mexique et s'était échappé de Metz. M. Alexandre, ingénieur, chef de section de la compagnie de l'Est, fournit les renseignements techniques nécessaires sur la construction et la chambre de mine du pont de Fontenoy.

Le 20 janvier, le capitaine Bernard ayant appris que la marche de son détachement avait été éventée par les Prussiens, sachant, de plus, que les mobiles étaient peu entraînés à parcourir 40 km. par jour dans la neige, se décida à les renvoyer avec les éclaireurs au camp de Lamarche. Cette mesure avait aussi l'avantage de faire croire à l'ennemi que tout le détachement battait en retraite.

Le 22 janvier, les Français passent la Moselle à environ 4 km. en amont de Toul (à Pierre-la-Treiche), au moyen d'un bac, aidés par le garde-forestier et des gens du pays. Le passage commença à minuit. Vers 5 h. du matin, le détachement, fort d'environ 300 hommes, arrive près de Fontenoy et prend ses dispositions pour la surprise du poste allemand. Quarante hommes, les plus déterminés, attaquent la station et coupent le télégraphe ; un second groupe se jette sur le pont avec les mineurs ; un troisième groupe cerne le pays pour recueillir les fuyards et envoie des patrouilles sur la voie ferrée du côté de Toul et de Liverdun. Cependant, une sentinelle du pont et quelques hommes parviennent à s'échapper. L'attaque avait eu lieu à l'arme blanche ; il ne semble pas que les Français tirèrent un seul coup de fusil.

Environ à 6 $\frac{3}{4}$ h. du matin, l'explosion de la mine eut lieu. Il avait donc fallu près d'une heure et demie de travail aux Français pour dégager l'orifice de la cheminée, recouverte par le

ballast rendu compact par la gelée, charger et bourrer la chambre de mine. On utilisa 400 kg. de poudre.

La pile fut détruite par l'explosion jusqu'au niveau de l'eau et les deux arches qu'elle soutenait s'écroulèrent, formant une brèche d'environ 35 m. Le reste de l'ouvrage est resté intact.

Pour rétablir la circulation, les Allemands avaient tout d'abord songé à construire des travées en charpente. Ils y renoncèrent; ils établirent des enrochements (moellons des bâtiments rasés dans le village de Fontenoy) et, au-dessus, un remblai au moyen de terres prises dans le voisinage du pont (hauteur au-dessus de l'enrochement 8 à 10 m.). Ce mode de procéder n'eût pas été possible si la pile minée eût été au milieu de la rivière. Le débouché du pont était avant la destruction de 120 m., il se trouva réduit à 85 m., d'ailleurs sans inconvénient majeur pour les localités situées en amont.

Le travail dura 17 jours. L'exploitation du chemin de fer fut interrompue du 22 janvier au 8 février.

De suite après la destruction du pont, les Français, sans avoir éprouvé de pertes, battaient en retraite, emmenant plusieurs prisonniers. Ils franchirent la Moselle sur la glace à 10 km. environ en amont de Toul et, suivant une route plus à l'Est que celle de l'aller, rentrèrent au camp de la Vacheresse, après quatre jours de marche, sans avoir été inquiétés.

* * *

De même qu'à Stenay, la réussite de l'entreprise des Français est due en bonne partie à l'insuffisance des mesures de sûreté prises par les Allemands.

On peut en effet remarquer :

1^o Que le bâtiment de la gare était trop éloigné du pont (720 m.) pour servir de corps de garde et que de la gare on ne peut pas tirer sur le pont.

2^o Que le bâtiment de la gare lui-même n'était pas mis en état de défense.

3^o Que dans des cas pareils, il faut établir la garde du pont tout près de l'ouvrage à garder, élever une baraque pour l'abriter et mettre le pont en état de défense.

Ceci n'a jamais été fait par les Allemands en 1870-71; ils ont toujours cantonné dans les bâtiments les plus rapprochés des ponts à garder et sont accourus en cas d'attaque; c'est ce

qui explique la surprise réussie du pont de Fontenoy, comme d'autres, à Laroche et à Crécy (sur l'Yonne), et à Buffon.

* * *

Il peut encore être intéressant de rappeler les mesures de rigueur prises par les Allemands à la suite de ce fait de guerre, sans en oublier la pittoresque proclamation du commandant de la station d'étapes de Toul, qui se sentait quelque peu fautif de négligence. Ces mesures démontreront mieux que tout autre commentaire l'utilité d'un landsturm et de services complémentaires organisés dès le temps de paix et donnant à chacun la qualité de belligérants.

*Le général de Bonin, gouverneur-général de la Lorraine,
aux habitants de cette province.*

Nancy, le 23 janvier 1871.

Sa Majesté le roi de Prusse, empereur allemand,
En raison de la destruction du pont de Fontenoy, à l'Est de Toul,

Ordonne :

La circonscription ressortissante du gouvernement général de la Lorraine paiera une contribution extraordinaire de dix millions de francs à titre d'amende.

Ceci est porté à la connaissance du public, en observant que la répartition sera indiquée ultérieurement, et que le paiement de la dite somme sera perçu avec la plus grande sévérité.

Le village de Fontenoy a été immédiatement incendié, à l'exception de quelques bâtiments conservés pour l'usage des troupes.

Arrêté du comte Renard préfet (allemand) de la Meurthe.

Nancy, le 23 janvier 1871.

Nous, préfet de la Meurthe,

Considérant qu'après avoir requis cinq cents (500) ouvriers en vue d'exécuter un travail urgent, ceux-ci n'ont pas obtempéré à nos ordres,

Arrêtons :

1^o Aussi longtemps que ces 500 ouvriers ne se seront pas rendus à leur poste, tous les travaux publics du département de la Meurthe seront suspendus; sont donc interdits tous travaux de fabrique, de voirie, de rues ou de chemins, de construction et autres d'utilité publique.

2^o Tout atelier privé qui occupe plus de dix ouvriers sera fermé dès à présent et aux mêmes conditions que pour les travaux prémentionnés; sont donc fermés tous ateliers de charpentiers, menuisiers, maçons, manœuvres, tous travaux de mines et fabriques de toute espèce.

3^o Il est en même temps défendu aux chefs, entrepreneurs et fabricants, dont les travaux ont été suspendus, de continuer à payer leurs ouvriers.

Tout entrepreneur, chef ou fabricant, qui agira contrairement aux dispositions ci-dessus mentionnées sera frappé d'une amende de dix mille à cinquante

mille francs, pour chaque jour où il aura fait travailler et pour chaque paiement opéré.

Le présent arrêté sera révoqué aussitôt que les 500 ouvriers en question se seront rendus à leur poste, et il leur sera payé à chacun un salaire de trois francs par jour.

Proclamation du maire de Nancy aux habitants.

Nancy, le 23 janvier 1871, 4 h. du soir.

M. le préfet de la Meurthe vient de faire à la mairie de Nancy l'injonction suivante : « Si demain mardi, 24 janvier, à midi, 500 ouvriers des chantiers ne se trouvent pas à la gare, les surveillants d'abord, et un certain nombre d'ouvriers ensuite, seront saisis et fusillés sur place. »

Préfecture de la Meurthe.

Avis.

Toutes les communes du département sont prévenues que *le village de Fontenoy a été incendié* par ordre supérieur, pour avoir été convaincu d'avoir logé et hébergé sciemment les francs-tireurs qui ont fait sauter une partie du pont du chemin de fer, près du village sus-nommé.

A l'avenir, *chaque commune qui sera reconnue coupable du même fait subira la même punition.*

Le préfet,
Signé : Comte RENARD.

Proclamation du commandant des étapes de Toul.

La plus revêche surveillance à la sûreté du chemin de fer et d'étape. Le pont du chemin de fer tout près de Fontenoy aux environs de Toul aujourd'hui la nuit fait sauter. Pour la punition le village de Fontenoy fut brûlée de fond en comble. Le même sort tombera aux lieux dans lesquels quelque chose arrive de semblable.

Toul, 22 janvier 1871.

Le commandant des étapes,
VON SCHMADEL.

Arrêté.

Nancy, le 24 janvier 1871.

Nous, Préfet de la Moselle,
arrêtons :

Attendu que le nombre d'ouvriers par nous requis pour cause d'utilité publique se sont rendus à la gare ;

En conséquence, *l'arrêt rendu par nous en date du 23 courant est révoqué* ;

En conséquence, tous les travaux, tant publics que particuliers, sont autorisés à reprendre dans l'étendue du département, et la défense donnée aux patrons, commerçants et fabricants est levée.

Le préfet,
Signé : Comte RENARD,

Colonel R. CHAVANNES.