

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 131 (1986)
Heft: 12

Buchbesprechung: Die Geschichte des Militäreisenbahndienstes : une étude de Paul Winter

Autor: Pedrazzini, Dominic-M.

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: 19.04.2026

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

Die Geschichte des Militäreisenbahndienstes

Bern, Kdo des Mil. Eisenbahndienstes und Gen. Sekretariat SBB, 1985. 525 p.

Une étude de Paul Winter, présentée par le capitaine Dominic-M. Pedrazzini

Si, dès la fin du siècle passé, l'essor des transports ferroviaires militaires suscitait l'envie d'en suivre l'évolution, aucun spécialiste ne se résolut à la décrire. On pensait alors que cette tâche incomberait un jour à un officier d'état-major général, moins rivé à la technique et, peut-être, meilleur rédacteur.

Or, aujourd'hui, c'est un homme du milieu qui relève le défi en présentant une étude minutieuse, quasi exhaustive, du développement des chemins de fer militaires. Lt-colonel, directeur de la division de la traction et des ateliers des CFF, l'auteur y a gravi tous les échelons depuis ce 22 décembre 1940 alors que, jeune stagiaire, il assistait dans un train bloqué devant Zurich, au bombardement de la ville. Cette rencontre avec l'histoire déterminera-t-elle chez lui la vocation d'écrire? De longues et patientes recherches dans les archives et bibliothèques témoignent d'une passion. Les trains n'éveillent-ils pas longtemps l'intérêt des adultes? Au-delà de l'attrait purement mécanique pour un moyen de locomotion dont s'est déjà emparée la légende, on découvre le cas particulier de l'organisation militaire des chemins de fer suisses.

En 1847, la Schweizerische Nordbahn Gesellschaft (SNB) transporte

un comité de tireurs de Wettingen à Zurich: ce fut le premier train «militaire»! Bientôt suivent les prescriptions de service et la mise à disposition de l'armée des wagons nécessaires. Si les chemins de fer ne semblent pas avoir été utilisés par la troupe lors de la guerre du Sonderbund, le premier transport militaire en Suisse romande date de 1856 avec le déplacement d'une école de recrues d'artillerie de Morges à Lausanne par la Compagnie de l'Ouest Suisse (OS).

Désormais, chemins de fer privés, puis fédéraux, vont collaborer plus étroitement à la rationalisation des transports militaires. L'observation des transports ferroviaires pendant le conflit franco-prussien de 1870-1871 permet d'utiles améliorations des convois tant armés que sanitaires et humanitaires. Depuis 1880, une division de l'état-major fédéral est affectée aux chemins de fer dont les officiers portent toujours la bande noire. La première guerre mondiale donnera l'occasion de tester moyens et organisation en cas de crise, singulièrement de rupture des approvisionnements en charbon. L'extension des lignes, la modernisation du matériel roulant, les leçons tirées de la guerre, l'électrification nécessiteront de nouvelles mesures qui seront consignées dans les

«horaires de guerre» en 1923 et 1938. Passant de 82 en 1939 à 128 en 1945, les officiers des chemins de fer sont astreints aux relèves de l'armée et à de nombreux cours spécialisés tout au long de la mobilisation. L'auteur décrit en détail la formation de trains spéciaux, comme celui du général, qui pouvaient héberger et transporter d'importants états-majors des semaines durant. L'adaptation au réduit, les transports logistiques de l'étranger, la garde armée des voies, la protection

aérienne, l'évacuation et les destructions font ici l'objet de descriptions détaillées. L'actualisation du service militaire des chemins de fer forme l'ultime partie de cette somme de connaissances et d'études, assortie d'une bibliographie et d'un glossaire quasi exhaustifs. Photos et tableaux inédits illustrent une matière très fouillée et dont les aspects techniques ralentissent quelque peu la lecture.

D.-M. P.

Abonnement

La dernière réadaptation de son coût date du début 1984. Depuis lors, celui du papier et de la composition, de la fabrication, n'a cessé de croître. C'est pourquoi le nouveau tarif s'élève à 44 francs (étranger 58.—), ce que nos fidèles abonnés voudront bien comprendre.

RMS