

# Informations

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Revue Militaire Suisse**

Band (Jahr): **66 (1921)**

Heft 1

PDF erstellt am: **20.09.2024**

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

# INFORMATIONS

## SUISSE

† **Le colonel Emile Bachofen.** — Le colonel Emile Bachofen qui vient de mourir à Zurich était peu connu dans la Suisse française ; sa disparition constitue cependant une perte irréparable pour notre cavalerie. Il a rendu au pays, comme président de la Commission d'achats de remontes, des services inappréciables ; grâce à lui, notre cavalerie fut, durant des années, pourvue de chevaux excellents ; c'est un fait que jamais personne n'a songé à contester.

Le colonel Bachofen possédait un ensemble de qualités et une dose de connaissances rarement réunies, dans notre pays, chez une seule et même personne. Il avait fait des études complètes de vétérinaire, ce qui lui procurait une base scientifique et technique fort utile. Puis, durant dix années, de 1885 à 1895, il avait fait partie du corps d'instruction de la cavalerie, et ce stage lui avait permis de se rendre exactement compte du cheval qui convenait à notre armée de milices. Cavalier fort habile, tant à l'extérieur qu'au manège, où il avait la réputation d'un excellent dresseur, il avait pu acquérir cette expérience qui assure toujours la supériorité de l'homme de cheval pratiquant, sur celui dont les connaissances restent théoriques.

Après avoir quitté l'instruction, précisément à la suite de divergences d'opinion au sujet du dressage, Bachofen s'était consacré au commerce de chevaux de sang. Dans ce nouveau champ d'activité, il eut l'occasion de compléter encore ses expériences et d'acquérir les habitudes du commerce et une connaissance parfaite de l'Irlande et de l'Allemagne du Nord, qui devaient faire de lui un acheteur idéal.

En 1905, le chef de l'arme de la cavalerie, — alors le colonel Wildbolz, — se rendant compte des services que pouvait rendre un tel spécialiste, eut l'habileté de le faire appeler aux fonctions de président de la Commission d'achats. Jusque-là, la remonte s'était faite par l'intermédiaire de marchands, système peu recommandable. Le colonel Bachofen organisa d'emblée son service sur des bases à la fois simples et avantageuses. En Allemagne et en Irlande, quelques grands fournisseurs, toujours les mêmes, furent chargés de réunir en grand nombre les jeunes chevaux, parmi lesquels la Commission, ou plutôt le colonel Bachofen, car son opinion était décisive, faisait son choix.

Son autorité était telle, sa compétence si bien reconnue, que peu

à peu nos fournisseurs, bien stylés, en arrivaient d'eux-mêmes à présenter des lots de plus en plus homogènes et répondant de mieux en mieux aux exigences voulues. On savait dans le pays quel était le type du cheval recherché par notre Commission et ce type était assez différent de celui qu'achetaient les autres armées.

Quiconque a eu le privilège d'accompagner le colonel Bachofen dans ses tournées d'achats a pu admirer ses connaissances et la sûreté avec laquelle il distinguait la remonte qui convenait de celle qu'il ne fallait pas accepter. Il avait un don particulier pour deviner dans le jeune cheval, à peine entièrement formé, le solide et bon cheval de cavalerie qu'avec l'âge et le dressage il devait devenir. Sa connaissance du cheval irlandais était surtout remarquable ; il en avait étudié les origines à fond et cela lui avait même permis d'attirer l'attention du Département de l'agriculture, à Dublin, sur une famille dont on avait perdu la trace. Il connaissait les moindres recoins de l'île où on élève des chevaux, et je vois encore l'étonnement de nos fournisseurs en l'entendant parler de foires où eux, gens du pays, ne s'étaient jamais rendus.

Cette autorité, le colonel Bachofen ne l'exerçait pas seulement en Irlande ; chez nous aussi, sa compétence n'a jamais été mise en doute, jamais on n'a discuté ses choix ; c'est un fait assez rare pour qu'il vaille la peine de le signaler. A un seul moment, cependant, ses avis ne furent pas écoutés, et cela nous valut la fâcheuse aventure espagnole. Pendant la guerre, nos sources d'Irlande et d'Allemagne étant inutilisables, il fallut avoir recours à l'Amérique. Le colonel Bachofen, après beaucoup de peines, réussit à nous envoyer de Chicago de bons lots de remontes. Prévoyant l'entrée en guerre des Etats-Unis et toutes ses conséquences, il avait proposé de doubler les achats pendant qu'il en était encore temps. On lui répondit que la place manquait pour loger ce surcroît de chevaux ; on fit plus, on le rappela.

J'entends encore l'expression des regrets que cette mesure peu prévoyante lui dictait. D'ailleurs, au bout de trois semaines, on se ravisait ; le colonel Bachofen repartit. Mais tout son travail était à recommencer, ses installations occupées par d'autres et ses fournisseurs dispersés.

Cela n'aurait été qu'un demi-mal, mais, comme on craignait maintenant de ne plus avoir assez de chevaux après avoir craint d'en avoir trop, on eut l'idée peu heureuse d'aller les chercher dans un pays auquel on ne s'était généralement adressé jusqu'ici que pour la livraison de... mulets. Tandis que Bachofen se remettait au travail à Chicago, les beaux voyages en Espagne commencèrent, et notre cavalerie fut dotée du plus mauvais cheval de guerre qui se puisse ima-

giner. Nos escadrons furent infestés de petites montures tenant le milieu entre le poney et le mulet, étriquées de partout, aux membres grêles, aux aplombs faussés, aux jarrets coudés et tarés dans une proportion fantastique, perdant leurs fers, incapables de porter le poids et aussi inutilisables en service qu'à la maison. Ce fut l'époque où les juments achetées portantes mettaient au monde de petits animaux douteux aux oreilles révélatrices. M. Philippe Godet, qui demandait l'autre jour si le dépôt de remotes avait aussi des ânes à vendre, aurait au moins, à cette époque, trouvé des mulets authentiques.

Ces souvenirs doivent servir de mise en garde ; ils font voir à quelles erreurs on fut conduit à un moment donné, quand notre armée s'est vue privée des services du colonel Bachofen.

Maintenant que cet homme si utile n'est plus et que personne n'est là qui possède une compétence aussi entière et une autorité aussi indiscutée, quelle mesure prendra-t-on ? Un régime plus prévoyant eût profité des connaissances d'un colonel Bachofen ; il eût pris soin de former à son école un successeur capable de le remplacer, et eût ainsi assuré la continuité du même travail dans un même ordre d'idées. Cela ne s'est pas fait. En reviendra-t-on au système des marchands ? Si non, trouvera-t-on un président de Commission qualifié et disposé en outre à voyager toute l'année ? Chargera-t-on la Régie des achats en commun ? — Cette dernière solution présenterait certainement des avantages et simplifierait les choses. Je doute cependant qu'elle soit avantageuse. La cavalerie risquerait peut-être de ne pas recevoir les meilleurs sujets d'un lot acheté pour les deux établissements. La chemise n'est-elle pas plus près de la peau que l'habit ?

Mais il y a surtout une considération d'ordre psychologique qui, à elle seule, devrait faire écarter cette solution. La cavalerie envoie déjà ses jeunes instructeurs apprendre à monter à cheval à la Régie ; elle lui donne parfois des remotes en dressage. Ces deux mesures sont sans doute indiquées, mais, en accentuant cette dépendance, en confiant par surcroît à l'établissement de Thoune l'achat de ses remotes, l'arme ne risque-t-elle pas d'encourir le reproche d'impuissance, et ne peut-on pas craindre qu'on en vienne finalement à se demander ce qu'elle est encore capable d'accomplir par ses propres forces ? Il ne faut pas oublier que la cavalerie est la seule arme qui ait vu son prestige diminuer à la suite de la guerre ; la nôtre, et pour des raisons spéciales encore, n'a pas échappé à ce phénomène d'ordre général. Il faut donc se garder de tout ce qui pourrait l'amoindrir aux yeux du pays. Ce n'est pas au moment où elle voit ses cadres diminuer en quantité comme en qualité, où elle est forcée de parer à cette pénurie en faisant appel aux autres armes, qu'elle peut sans

inconvenients renoncer à assurer d'une façon indépendante une de ses branches de service les plus importantes.

Comme on le voit, la crise de la remonte de notre cavalerie est virtuellement ouverte, c'est pourquoi j'ai cru pouvoir affirmer que la disparition du colonel Bachofen était une perte irréparable. Un spécialiste de cette valeur ne se remplace guère dans un pays aussi petit que le nôtre.

H. P.

**Aviation militaire.** — La *Revue militaire suisse* a publié dans les nos 10 et 11 de 1920 un exposé intitulé « Quelques considérations sur l'activité du corps d'aviation suisse ». Cet exposé contient certaines inexactitudes et erreurs qui doivent être rectifiées comme suit :

Pour la livraison des premiers appareils, on s'est adressé à l'ingénieur Wild, précédemment constructeur dans la Société « Aviatik », à Mulhouse. Il fut chargé de la fabrication d'une série d'avions du type « Aviatik » suivant le modèle existant. Il ne s'agissait donc pas d'un type Wild.

Une série de ce modèle « Aviatik » a été fabriquée plus tard aussi par les Ateliers fédéraux de construction à Thoune, avec le concours des ateliers de Seebach, Uster et Dubendorf. Les ateliers de Thoune étant mieux organisés, soit mieux qualifiés que les autres, pour fournir un travail soigné, et n'ayant, comme ateliers de l'Etat, aucun intérêt à fournir du travail de qualité inférieure, il n'y a pas de raison pour admettre que les appareils provenant de Thoune fussent moins soignés que les appareils fournis par Wild.

Les premiers appareils construits par l'ingénieur Haefeli étaient avec moteur arrière, c'est-à-dire suivant le principe « Farman », très connu en France. M. Haefeli avait été autrefois constructeur à la Société « Farman », à Paris. Il a également construit en Allemagne, avant la guerre, le modèle « Ago ». La construction de notre premier appareil Haefeli a été décidée en 1915 par la commission d'aviation militaire.

Ce dernier modèle fut abandonné parce qu'au cours de la guerre on a fait l'expérience que l'observateur ne pouvait se défendre suffisamment vers l'arrière. La Suisse avait intérêt à tenir compte des expériences faites dans les armées étrangères, qui changeaient continuellement leurs systèmes de combat aérien et leurs modèles d'appareils.

Quant au placement de l'observateur derrière le pilote, c'est le Service technique qui le premier l'a proposé. Dans le cas relevé par l'article de la *Revue militaire suisse*, où ce service n'a pas voulu prendre une responsabilité, il s'agissait d'autre chose, savoir du rac-

courcisement du fuselage, qui lui avait été imposé. Les expériences faites par la suite avec le fuselage raccourci ont donné pleinement raison au Service technique.

Pour les modèles et la fabrication des appareils, le Service technique devait se conformer aux directives de la Commission d'aviation militaire, qui basait ses décisions sur les expériences des belligérants et sur les possibilités de fabrication en Suisse par rapport aux matières premières et aux moteurs disponibles.

En ce qui concerne les défauts des appareils mentionnés à la page 552, il s'est agi d'un détail de construction usuel dans presque tous les appareils étrangers et employés chez nous, tant les appareils à fuselage de longueur normale que ceux à fuselage raccourci. Chose remarquable, les défauts ne se sont présentés que chez les appareils à fuselage court. Le reproche à l'adresse des Ateliers de Thoune est donc peu fondé.

Si l'on connaît les difficultés que la construction et la fabrication des avions ont rencontrées de tous côtés, il n'est pas difficile de se rendre compte où était l'obstination. D'autre part, il faut avouer franchement que dans la première époque de la mobilisation, les expériences manquaient sur toute la ligne. La critique seule ne pouvait évidemment pas suffire pour réaliser les progrès ; il était plutôt indiqué de faire des propositions positives.

*Le Service technique militaire.*

---

## BULLETIN BIBLIOGRAPHIQUE

---

*Dépêches de Sir Douglas Haig*, mises en français par le commandant breveté Gemeau, avec préface de M. le Maréchal Foch. — Grand in-8°, avec 25 croquis dans le texte. Atlas annexe de 10 grandes cartes. — Paris 1920. Charles Lavauselle, édit. — Prix 45 fr.

On possédait les dépêches du maréchal French. Voici celles du maréchal Douglas Haig. La série est ainsi complète des rapports adressés à leur gouvernement par les généraux en chef de l'armée britannique, d'août 1914 à décembre 1918. La période du commandement de sir Douglas Haig embrasse les années 1916, 1917 et 1918. L'ouvrage intéresse donc les combats de la Somme au moment où les Anglais relevèrent le front français dans cette région ; puis la retraite allemande sur la ligne Hindenburg, la bataille d'Arras et ultérieurement la bataille de Cambrai, si bien commencée et mal finie ; enfin les offensives ennemies d'Amiens et des Flandres, suivies de la reprise d'offensive alliée. La dernière dépêche est une sorte de