

**Zeitschrift:** Revue Militaire Suisse  
**Band:** 17 (1872)  
**Heft:** 10

**Artikel:** Des moyens de transport du matériel et des bagages des unités tactiques  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-333052>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 01.11.2024

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

Dès ce moment le traitement et le contrôle des malades, ainsi que le maintien de l'ordre en général furent facilités et les conditions hygiéniques améliorées ; l'encombrement devint impossible.

M. le Dr *Esseiva*, secondé par MM. les Drs *X. Cuony* et *Goguel*, médecin-major français, fut chargé du traitement des malades. Plus tard, lorsque M. Cuony tomba malade et que M. Goguel dut partir, M. le Dr *Python*, chirurgien du  $1/2$  bataillon 118, fut nommé 2<sup>d</sup> médecin de l'ambulance.

M. *Hyp. Cuony*, commissaire d'ambulance fédéral, établit promptement une administration régulière et réglementaire, et créa les services auxiliaires nécessaires à la bonne marche de l'ambulance. Il fut secondé par Mlle d'*Epinay*, qui, avec un dévouement qui n'a pas failli un instant, a pris soin de la lingerie du premier au dernier jour de l'existence de l'établissement.

M. le chanoine *Schneuwly*, jusque-là zélé directeur de l'ambulance, en devint le fidèle aumônier. Le contrôle établi par lui accuse au 18 février, 299 malades. Depuis lors un « état des malades » réglementaire fut tenu très-exactement.

Un total de 653 malades, dont 2 typhiques, a été soigné dans l'ambulance centrale, du 5 février au 25 mars.

412 sont rentrés au corps, guéris.

125 furent évacués sur d'autres hôpitaux.

112 furent rapatriés comme convalescents.

4 y moururent (2 de typhus et 2 de bronchite capillaire).

Total 653 malades avec 3,990 journées d'hôpital.

Soit en moyenne  $6 \frac{1}{10}$  jours par malade.

(A suivre.)

## DES MOYENS DE TRANSPORT DU MATÉRIEL ET DES BAGAGES DES UNITÉS TACTIQUES.

(Rapport à la section lausannoise de la Société vaudoise des officiers.)

Sous ce titre votre commission est chargée de résumer les travaux suivants et les discussions auxquelles ils ont donné lieu au milieu des officiers de Lausanne :

1<sup>o</sup> Historique des colonnes d'équipages d'infanterie pendant l'occupation des frontières en 1870-1871, par M. le major Savary.

2<sup>o</sup> Mémoire de M. le major Lochmann sur la construction des voitures spéciales pour le transport des outils, vivres et bagages.

3<sup>o</sup> Mémoire de M. le major Paquier sur la création du train des équipages.

Par un examen approfondi de ces différents matériaux, votre commission a pu se convaincre que, s'il y a divergences d'opinion sur quelques détails d'exécution, l'accord le plus complet existe sur deux questions principales, à savoir :

1<sup>o</sup> Que les différentes unités tactiques de notre armée doivent être dotées de voitures de transport pratiques pour leurs vivres et bagages, ainsi que pour les outils que l'infanterie doit avoir constamment sous la main pour la construction des fortifications improvisées.

2<sup>o</sup> Que ces voitures doivent être attelées de chevaux du train conduits et soignés par des soldats exercés à ce métier et organisés dans ce but spécial, c'est-à-dire qu'il y aurait lieu de créer un *train des équipages*, de manière à réduire le plus possible les transports par réquisitions.

Passons à l'étude de ces deux questions :

### I. DES VOITURES DE TRANSPORT.

Avant d'étudier le ou les modèles qu'il conviendrait d'adopter, il est indispensable de se rendre compte de la nature, du volume et du poids des objets à transporter. Ces objets peuvent se diviser en deux catégories : les outils nécessaires à élever les fortifications improvisées et les vivres et bagages.

A. *Les outils.* Il est généralement admis qu'une troupe d'infanterie doit être pourvue de pelles et de pioches, de manière à occuper un tiers de son effectif, pendant qu'un autre tiers est déployé en tirailleurs et que le troisième tiers est tenu en réserve de manière à relayer les uns ou les autres suivant les circonstances.

Cette proposition admise nous donne pour un bataillon d'infanterie de 700 hommes portant fusil :

250 pelles et pioches en chiffre rond et comme il faut 2 pelles pour 1 pioche nous aurons :

80 pioches pesant 5 livres, soit un poids total de . . . . 4 quintaux.

170 pelles » 4 » » . . . . 7 »

Ajoutons-y quelques scies et haches, pour les abatis, évaluées à . . . . . 1 quintal.

Ce qui nous donne pour les outils un poids total de 12 qx.

B. *Bagages et vivres.* Pour les bagages, 32 malles d'officiers, poids réglementaire . . . . . 14 qx.

(Disons en passant qu'une ordonnance devrait être créée pour ces malles dont la diversité et les proportions sont quelquefois peu en harmonie avec un service de campagne.)

Pour les vivres, il faudrait arriver à donner aux troupes en campagne des rations condensées que chaque soldat porterait avec lui pour 3 jours, sans cela la colonne d'équipage serait trop allongée ; ce principe admis ainsi que pour les fourrages, nous arriverions pour fourrages, vivres et batterie de cuisine à . . . . . 13 qx.

Total, 39 qx.

Un bataillon d'infanterie aura donc environ 40 quintaux à transporter avec lui, sans compter son chariot et ses deux demi-caissons dont nous n'avons pas mission de nous occuper ; quant aux autres unités tactiques, elles n'ont pas, sauf le bataillon de carabiniers, besoin d'outils et leurs voitures de transport seront par conséquent réduites en proportion. Ici vient se placer la question de savoir si ce poids, composé d'éléments divers, doit être réparti uniformément sur les différentes voitures, ou s'il convient de séparer les outils des vivres et bagages. Dans la plupart des cas, il y a convenance tactique à ce que les outils soient réunis dans un char spécial, de manière à être toujours sous la main, aussi bien que les munitions. Il est évident que si un bataillon d'infanterie ou de carabiniers doit faire usage de ses outils, c'est qu'il est en première ligne ou du moins en cantonnements serrés, et, dans ce cas, il aura besoin de tous ses outils à la fois dans un moment donné. Il pourrait bien arriver qu'un bataillon en seconde ligne et disloqué sur une grande étendue fût appelé à faire quelques travaux partiels, mais, dans ce cas, il aura le temps de faire venir sur le point voulu le char d'outils resté avec les caissons auprès de l'état-major.

Nous concluons donc à l'adoption d'une voiture spéciale pour les outils de carabiniers et d'infanterie. Il ne nous appartient pas d'étudier la construction détaillée de ce genre de véhicule, mais nous recommandons à l'étude des techniciens un char à pont, pourvu de ses quatre côtés de parois verticales à clairevoie et tressées d'osiers de manière à présenter la forme de certains wagons à marchandises. Des cerceaux en fer seraient fixés dans ces parois et une bâche préserverait le tout de la pluie. Au besoin ce char serait pourvu à l'avant d'un siège mobile. Nous croyons que la construction de ces chars à pont, si répandus maintenant, ne coûterait pas plus cher que tout autre modèle et qu'il serait facile d'y charger et d'en sortir les outils d'infanterie. En outre, ce même modèle pourrait aussi être utilisé pour transporter les bagages, vivres et fourrages, et nous arriverions ainsi à un modèle unique pour toutes nos voitures de transport, ce qui n'est pas un mince avantage et nous permettrait, dans les marches ordinaires d'étape, de répartir uniformément le poids à transporter sur toutes les voitures. Il est évident que dans ces circonstances il n'y aurait pas grand inconvénient à mettre quelques sacs d'avoine ou de pain par dessus des pelles et des pioches.

Votre commission croit donc pouvoir recommander le char à pont, avec parois verticales et bâche, comme véhicule type servant au transport des

outils, vivres et bagages. Comme perfectionnement pratique, chaque char devrait être doté de deux longrines en bois se fixant sous les roues de manière à *faire traineau* lorsqu'on est surpris par la neige, ce qui est arrivé si souvent pendant l'hiver 1870-1871.

En outre chaque voiture devrait porter en gros caractères le numéro et le nom de son unité tactique.

En se basant sur ce qui a été fait pendant la dernière occupation des frontières, votre comité estime que les unités tactiques devraient être pourvues de ces chars dans la proportion suivante :

Etat-major de brigade, un char sans outils par 1/2 brigade.

Sapeurs du génie, un char sans outils par compagnie.

Pontoniers, deux chars sans outils par compagnie.

Batteries attelées, deux chars sans outils par batterie.

Parc de division, deux chars sans outils par parc.

Cavalerie, deux chars sans outils par 100 chevaux.

Bataillons de carabiniers, deux chars par bataillon, dont un avec outils.

Bataillons d'infanterie, trois chars par bataillon, dont un avec outils.

Nous croyons qu'un bataillon à six compagnies n'aurait pas trop à deux chars de bagages, ce qui, avec le char d'outils, formerait un total de trois chars à deux chevaux. En effet, il arrive fort souvent qu'un bataillon est divisé en deux soit pour les marches, soit pour les cantonnements; il faut donc un char pour chaque demi-bataillon, il arrivera même que le bataillon sera disloqué en trois divisions, de deux compagnies chacune, et, dans ce cas, les bagages et les outils pourraient, par exception, être répartis uniformément sur les trois chars.

Si nous insistons sur ces trois chars par bataillon d'infanterie, c'est parce que nous avons fait l'expérience de leur utilité pendant l'hiver de 1870-1871, et que nous avons acquis la conviction qu'au lieu de réunir sur un seul et même char tous les bagages d'un bataillon, il est de beaucoup préférable d'en répartir la charge sur plusieurs chars moins lourds qui sortiront mieux des mauvais chemins et de la neige qu'un gros char pesamment chargé et trainé par les quatre mêmes chevaux.

En terminant cette question, nous dirons en passant que les approvisionnements d'outils proposés par l'honorable colonel Wolf sur quelques points de nos frontières, seraient d'un grand secours pour des cas spéciaux, mais ne pourraient en aucun cas être utilisés pour les fortifications improvisées que l'infanterie est appelée à élever dans un temps très court et à point nommé. Cet arme a besoin pour cela d'avoir ses outils sous la main et doit donc les transporter partout avec elle.

## II. TRAIN DES ÉQUIPAGES.

La création de ce corps auxiliaire étant reconnue comme nécessaire par tous les officiers compétents, nous ne nous arrêterons pas à en démontrer l'absolue nécessité et passerons immédiatement à la formation de ce corps.

Selon l'humble avis de votre commission, le train des équipages devrait être recruté parmi des populations agricoles, ayant dès leur enfance l'habitude des chevaux; ces hommes, réunis en compagnies, seraient instruits et exercés spécialement à la conduite des voitures et aux soins à donner aux chevaux. Le nombre de ces compagnies devrait être suffisant pour tout le service des transports des unités tactiques et des colonnes d'approvisionnement.

*La compagnie type* devrait, selon nous, pouvoir desservir toute une division; elle serait commandée par un capitaine qui aurait sous ses ordres :

Deux lieutenants.

Un sergent-major.

Un fourrier.

Cinq maréchaux-des-logis.

Dix brigadiers et le nombre d'appointés ou soldats proportionnés au nombre des voitures de la division dont la force et la composition ne sont pas arrêtées définitivement dans ce moment.

Cette compagnie serait subdivisée de manière à ce que chaque brigade serait desservie par une fraction ou subdivision sous la surveillance d'un

sous-officier monté, chaque bataillon de même; de sorte que le rôle des officiers du train consisterait à inspecter et surveiller alternativement les différentes fractions de leurs compagnies, le sergent-major et le fourrier aideraient les officiers dans cette besogne tout en faisant leur service spécial. Au point de vue de la solde et des vivres, les hommes du train des équipages seraient, comme du passé, en subsistance dans les corps qu'ils desservent.

Les avantages immenses de cette organisation sont tellement clairs, et la discussion qui a eu lieu à ce sujet au milieu de nous les a si bien fait ressortir, que nous croyons inutile de nous y arrêter plus longtemps; il est cependant un point spécial que le rapport de M. le major Paquier met en lumière et que nous mentionnerons encore vu son importance: un jour de combat, dit M. Paquier, le divisionnaire pourrait renvoyer en arrière de la ligne tous les bagages, qui seraient alors réunis en colonnes sous le commandement des officiers du train des équipages, et de cette façon les mouvements des troupes en ligne ne seraient pas gênés, et l'on n'encombrait pas le parc de division comme cela a lieu le plus souvent.

Quant à la création de ces compagnies, nous ne croyons pas qu'elle serait si difficile dans notre pays. En effet, pendant l'occupation des frontières, chaque bataillon avait deux soldats du train et un appointé, pour conduire ses voitures de guerre et l'on tirait de la troupe même trois ou quatre voituriers qui conduisaient les bagages et les vivres. Grâce à ce système mixte le service s'est fait, non pas d'une manière brillante, parce qu'il manquait de cohésion et de surveillance immédiate, mais enfin le service s'est fait et l'on a trouvé pour cela le personnel et les chevaux nécessaires. Il s'agit donc d'organiser et de perfectionner ce qui a été ébauché à titre d'essai; l'essai a bien réussi, sachons en profiter, heureux de n'avoir pas à nous lancer dans l'inconnu, mais de pouvoir, en connaissance de cause et basés sur une expérience faite dans des conditions climatériques défavorables, travailler à l'organisation d'un service qui jusqu'ici a laissé beaucoup à désirer.

En terminant son rapport, ou plutôt son résumé, votre commission vous propose de s'associer à elle pour exprimer les désirs suivants:

1<sup>o</sup> Doter l'infanterie et les carabiniers d'outils pour fortifications improvisées.

2<sup>o</sup> Construire des chars de transport d'un modèle unique soit pour les outils, soit pour les bagages.

8<sup>o</sup> Organiser un train spécial des équipages.

Lausanne, le 22 avril 1872.

Au nom de votre commission composée de M. le lieutenant-colonel Mettraux, MM. les majors Gaulis, Lochmann et Paquier.

Le rapporteur, SAVARY, commandant de bataillon.

---

#### Rapport sur la gestion du comité et de la marche de la section de Lausanne de la société fédérale de sous-officiers, pendant l'année 1871-1872.

CHERS CAMARADES,

Nous avons l'honneur de vous présenter le rapport sur notre gestion et sur la marche de notre section pendant l'année 1871-1872.

Ensuite des graves événements qui se sont déroulés dernièrement à nos yeux, chacun a senti qu'il devait travailler activement à développer ses connaissances militaires et profiter de toutes les occasions qu'il avait de s'instruire. On a reconnu, plus que jamais, que ce qui fait la force d'un peuple, c'est la richesse de son intelligence et la concentration de toutes ses facultés vers le progrès.

Les sociétés de sous-officiers ne sont pas restées étrangères à ce sentiment et ont compris elles aussi la tâche qui leur incombe et les efforts qu'elles doivent faire pour poursuivre leur but et étendre leurs rameaux, afin de contribuer au développement des forces de la patrie.