

**Zeitschrift:** Revue Militaire Suisse  
**Herausgeber:** Association de la Revue Militaire Suisse  
**Band:** 1 (1856)  
**Heft:** 4

**Artikel:** Du transport des troupes par les chemins de fer [suite]  
**Autor:** E.R.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-328099>

### **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:** 14.03.2025

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

# REVUE MILITAIRE

## SUISSE

---

CONDITIONS D'ABONNEMENT : La *Revue militaire suisse* paraît deux fois par mois. Le prix pour le reste de l'année courante est fixé à 4 fr. 50. On s'abonne directement chez CORBAZ ET ROUILLER FILS, imprimeurs, Escalier-du-Marché, 20, à Lausanne. Pour ce qui concerne la rédaction, s'adresser à M. Ferd. LECOMTE, capitaine d'état-major fédéral.

---

SOMMAIRE. — Transport de troupes en chemin de fer. — Les troupes suisses au service étranger. — Histoire de la campagne de 1799 en Suisse (*suite*). — Bibliographie. — Nouvelles et chroniques.

---

### DU TRANSPORT DES TROUPES PAR LES CHEMINS DE FER.

#### INFANTERIE.

*Dispositions générales.* — Les troupes voyageant en chemin de fer sont dans une situation analogue à celle des corps embarqués sur mer, où la direction de la route et une grande part d'autorité sont concentrées dans les mains des commandants de navires. Pendant tout le voyage, le chef du corps est tenu de suivre strictement les indications qui lui sont données par l'employé chargé de diriger le train, auquel demeure la responsabilité du mouvement.

L'administration du chemin de fer est prévenue le plus tôt possible par qui de droit de la force et de la composition des troupes à transporter, ainsi que des bagages ou du matériel à la suite.

La troupe doit arriver à la gare une heure avant le départ; c'est alors que le fonctionnaire de l'intendance fait la revue numérique de son effectif.

Dans la règle, la troupe est placée dans les waggons de 3<sup>e</sup> classe. Quelquefois aussi, il est absolument nécessaire de se servir de waggons à marchandises; dans ce cas, ces waggons devront être pourvus de bancs suffisants, pour asseoir au moins la moitié des hommes embarqués. Les officiers sont placés dans les waggons de 1<sup>re</sup> ou de 2<sup>e</sup> classe. Le drapeau est déposé dans le waggon du commandant du corps; les couvertures, les tambours, les gros instruments de musique, etc., sont chargés sur des waggons à bagages, les voitures sur des waggons plats, les chevaux sur des waggons à bœufs.

Quant aux vivres, la troupe en est pourvue avant le départ pour

toute la durée du voyage. Si elle peut faire la soupe et recevoir une distribution de pain à l'arrivée, ces vivres se composent d'une ration de pain et d'une ration de viande froide; dans le cas contraire, de deux rations de pain et de deux rations de viande. Le pain est placé sur le sac et la viande dans de petites gamelles; à défaut de ces dernières, elle est logée dans l'intérieur du pain.

Il est formé pour le voyage un poste de police, composé d'un sergent, d'un caporal, d'un tambour ou clairon et d'un nombre de soldats proportionné à l'effectif. Ce poste est préposé au maintien de l'ordre aux stations et à l'arrivée. Les hommes punis de prison sont placés dans le waggon occupé par ce poste.

*Embarquement.* — En arrivant à la gare, le chef de la troupe fait former en bataille ou en colonne serrée suivant les exigences du terrain, fait remettre la bayonnette et donne toutes les indications qu'il juge nécessaires pour assurer l'embarquement avec ordre et promptitude. Le fonctionnaire de l'intendance passe la revue de l'effectif, tandis que l'adjudant numérote sur le marche-pied les waggon destinés à la troupe en commençant par le plus éloigné de l'entrée de la gare qui doit porter le n<sup>o</sup> 1. — L'adjudant-major divise sans retard le détachement en fractions de 36, 40, 45 hommes, etc., selon la capacité des waggon, et cela sans tenir aucun compte des compagnies. Il commence par la droite ou par la gauche, selon la disposition de la gare, de manière que les fractions, en entrant, puissent arriver à leurs waggon sans avoir à dépasser les fractions précédentes. De quelque manière que la troupe s'embarque, le poste et les hommes punis de prison, les sapeurs, les musiciens et les tambours occupent toujours les waggon qui sont à la tête du train; puis viennent successivement la 1<sup>re</sup> moitié de la troupe, les officiers, la 2<sup>e</sup> moitié, enfin les chevaux et les bagages.

L'embarquement de chaque fraction est confié à un officier. Chaque officier conduit sa fraction jusqu'à la hauteur du waggon qu'elle doit occuper, l'arrête et lui fait faire face au convoi. Aussitôt que chaque fraction est arrêtée et formée devant son waggon, l'officier donne l'ordre d'ôter le sac, de le prendre à la main, de ramener la giberne en avant et d'embarquer.

Chaque file se dirige vers la portière du compartiment où elle doit monter. Les deux premiers hommes qui entrent dans le waggon rangent leurs sacs sous les banquettes à l'extrémité opposée de la portière ouverte. Le second prend le sac de l'homme suivant et le range de même; celui-ci prend à son tour le sac du quatrième, et ainsi de suite, chaque homme, excepté les deux premiers, montant en waggon après que son sac est placé. Les hommes se serrent vers le fond et

ne doivent jamais obstruer l'entrée du waggon. Les trois derniers sacs sont déposés les uns sur les autres à la dixième place laissée vacante à cet effet.

Chaque homme assis tient son fusil entre ses jambes, la crosse sur le plancher.

Au fur et à mesure de l'embarquement, l'adjudant écrit sur le marche-pied de chaque waggon l'indication de la compagnie ou des compagnies qui l'occupent. L'embarquement terminé, l'officier commandant, accompagné du chef du train, passe une revue rapide du convoi avant le signal du départ.<sup>1</sup>

*Route.* — La troupe étant embarquée, il est rigoureusement interdit : de sortir la tête ou les bras hors des waggons pendant la marche, de passer d'une voiture dans une autre, de pousser des cris, et surtout de descendre de waggon aux stations avant le signal convenu.

Aux stations où, d'après l'itinéraire du train, le commandant juge convenable que la troupe mette pied à terre, il fait connaître la durée de la halte aux officiers qui se portent à la hauteur des waggons où sont embarquées leurs compagnies respectives. Les hommes descendent au signal donné, en laissant les sacs et les fusils dans les voitures; personne ne sort des gares. Le poste de police fournit des sentinelles partout où il en est besoin.

Trois minutes avant le départ, et à un nouveau signal, le rembarquement s'opère avec ordre et rapidité. Il est essentiel qu'une halte de quinze minutes ait lieu toutes les deux ou trois heures.

Pendant une halte, vers le milieu du trajet, si une partie de la troupe occupe des waggons à marchandises, le commandant fait passer les hommes de ces waggons dans des waggons à voyageurs, et réciproquement, afin de répartir sur toute la troupe les avantages et les inconvénients de ces diverses voitures.

*Débarquement.* — A l'arrivée du train dans la gare de destination, les hommes sortent en ordre des waggons, remettent leurs sacs, et, guidés par les officiers, se rendent sur le point choisi pour s'y reformer.

Les bagages et les chevaux sont déchargés et remis à qui de droit par les employés du chemin de fer.

E. R.

(La suite à un prochain numéro.)

---

<sup>1</sup> Un bataillon de ligne, d'environ 1,000 hommes et non encore exercé, a pris 40 minutes pour monter en waggons, tandis que 12 minutes ont suffi à un bataillon d'égale force qui avait étudié les instructions ministérielles.