

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 24 (1879)
Heft: (21): Revue des armes spéciales : supplément mensuel de la Revue Militaire Suisse

Artikel: Rassemblement de la Ire division
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-335071>

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: 30.03.2025

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

REVUE DES ARMES SPÉCIALES

Supplément mensuel de la REVUE MILITAIRE SUISSE, n° 21 (1879.)

RASSEMBLEMENT DE LA 1^{re} DIVISION

(Suite du numéro de ce jour.)

Croisements.

A Schmitten, avec train	43	A Chexbres, avec train	47
A Oron, »	245	A la Conversion »	149

Signalé : Vert, de Berne à Lausanne par train n° 44.
Vert de Lausanne à Renens par train n° 307 et
Vert de Renens à Morges par train 208.

Les trains facultatifs n°s 544, 545 et 549 n'auront pas lieu le 15 septembre sur la ligne Lausanne-Fribourg.

Le train n° 1046 pourra être complété au besoin par Berne, Fribourg et Romont, avec des wagons P. V.

Le 16 septembre. — Compagnie de pontonniers du bataillon du génie n° 1. — Transport de Genève à Bussigny d'environ 135 hommes (officiers et soldats), 54 chevaux dont 9 officiers et 18 haquets nécessitant l'emploi de 18 wagons H chargés chacun de 2 tonnes, le tout d'un poids approximatif, y compris le matériel, de 260 tonnes.

Train spécial N° 1005.

Genève, départ	8.32 mat.	Gilly,	9.45 mat.
Chambésy,	8.44 »	Rolle,	9.52 »
Genthod,	8.46 »	Allaman,	10.03 »
Versoix,	8.52 »	St-Prex,	10.12 »
Coppet,	9.01 »	Morges,	10.22/27 »
Céligny,	9.09 »	Renens,	10.45/53 »
Nyon,	9.20/25 »	Bussigny, arrivée	11.— »
Gland,	9.36 »		

Signalé : Vert par train 5 de Genève à Morges ;
Vert » 203 de Morges à Renens ;
Vert » 307 de Renens à Bussigny.

Le train facultatif n° 505 n'aura pas lieu le 16 septembre.

Les 15 et 16 septembre. — Outre les 18 haquets ci-dessus, qui seront chargés à Genève dans la journée du 15, il sera chargé un lot de matériel de pont exigeant l'emploi de 2 wagons H, et 12 pièces de ponton pesant chacune 0^t,500, exigeant l'emploi de 4 ou 6 plateformes.

Ces 6 ou 8 wagons partiront de Genève le 15 par train 217 jusqu'à Lausanne, et le 16 de Lausanne pour Fribourg par le train 43.

Lausanne, le 13 septembre 1879.

AVIS N° 387.

Transports militaires. — *Inspection et licenciement des troupes de la 1^{re} Division.*

Indépendamment des transports militaires que la Compagnie aura à effectuer pour le licenciement des troupes, l'inspection de la Division

le 21 septembre, sur le plateau de Penthaz, au-dessus de la station de Cossonay, attirera suivant toutes prévisions, une grande affluence de spectateurs, laquelle nécessitera les mesures spéciales ci-après.

Le 21 septembre. — Train spécial n° 1005, pour le transport du public des villes de Genève, Nyon, Rolle et Morges à Cossonay.

Marche de ce train spécial n° 1005.

Genève, départ,	h. 8.00 mat.	Gilly,	8.53 mat.
Chambésy,	8.06 »	Rolle,	8.59/9.00 »
Genthod,	8.09 »	Allaman,	9.00 »
Versoix,	8.14 »	St-Prex,	9.16 »
Coppet,	8.21 »	Morges,	9.24/25 »
Céligny,	8.26 »	Renens,	9.39/44 »
Nyon,	8.35/38 »	Bussigny,	9.50/51 »
Gland,	8.46 »	Cossonay, arrivée	10.07 »

Croisements en simple voie.

A Renens, avec le train n° 74 A Cossonay, avec le train n° 272

Signalé: Vert de Genève à Renens par train n° 5
Rouge de Cossonay à Renens » 74

Le 21 septembre. — Le train n° 203, garé à Morges avant le passage du train n° 5 ; ne repartira qu'après le train 1005 pour Renens à la distance réglementaire.

Le train 272 sera retardé de 4 minutes à son départ de Cossonay, pour son croisement à l'arrivée du train 1005.

Le train n° 1005 sera composé de voitures américaines pour environ 1200 places de 3^e classe et 150 à 200 places de 2^e classe. — Il prendra les voyageurs dans les quatre gares désignées ci-dessus, au tarif ordinaire double course.

Il ne sera pas délivré de billets simple course pour ce train.

Les billets D. C. pour Cossonay seront en vente dans ces quatre gares dès le samedi matin ; M. l'Inspecteur André prendra les dispositions nécessaires pour qu'il ne soit pas délivré pour ce train plus de billets qu'il n'y aura de places disponibles.

Le matériel du dit train n° 1005 restera garé à Cossonay pour faire, dans l'après-midi, le train de retour n° 1012.

Le 21 septembre. — La gare de Lausanne renforcera, suivant les besoins, les trains n° 77 et 105. Un de ces trains devra, dans tous les cas, être en double traction, pour pouvoir ramener le matériel supplémentaire de Cossonay à Renens, au moyen d'un train haut-le-pied ayant la marche suivante :

Train n° 1074 (matériel vide).

Cossonay, départ h.	10.59 mat.	Renens, arrivée	11.20 mat.
Bussigny	11.12/13 »		

Croisements à Cossonay, avec le train n° 307
» à Renens, » 281

Signalé: Rouge de Renens à Cossonay par train 307.

Le 21 septembre. — Le matériel destiné au transport des bataillons 12 et 98 du Valais, se trouvant garé à Bussigny, sera conduit de Bussigny à Cossonay, par train spécial, conformément à la marche ci-après :
(Effectif : 1070 hommes, 6 chevaux.)

Train n° 1083 (matériel vide).

Bussigny, *départ* h. 2.10 soir. Cossonay, *arrivée* 2.25 soir.

Croisement à Cossonay avec le train 276.

Signalé : Vert de Bussigny à Cossonay, par train 281.

Le 21 septembre. — Les bataillons 12 et 98 arrivant de leur inspection, seront embarqués dans le matériel indiqué ci-dessus, pour être transportés à Sion par le train spécial suivant :

Train n° 1013.

Cossonay, <i>départ</i>	h. 3.15 soir.	Roche,	5.03 soir.
Bussigny,	3.31/32 »	Aigle,	5.12 »
Renens,	3.39/40 »	St-Triphon,	5.19 »
Lausanne,	3.50/55 »	Bex,	5.26/29 »
Lutry,	4.04 »	Paluds (aiguille des)	5.35 »
Cully,	4.10 »	St-Maurice,	5.40/6.00 »
Rivaz,	4.18 »	Evionnaz,	6.11 »
Vevey,	4.27/30 »	Vernayaz,	6.18 »
La Tour,	4.34 »	Martigny,	6.27/29 »
Burier,	4.37 »	Saxon,	6.42 »
Clarens,	4.40 »	Riddes,	6.50/54 »
Montreux,	4.43 »	Ardon,	7.04 »
Veytaux,	4.48 »	Sion, <i>arrivée</i>	7.15 »
Villeneuve,	4 53/56 »		

Croisements.

A Renens,	avec le train n° 285	A Villeneuve, avec le train n° 16
A Lausanne,	» 14	A Riddes, » 188
A Vevey,	» 236	

Signalé : Vert de Cossonay à Lausanne par train 106.

Vert de Lausanne à Villeneuve » 33.

Rouge de St-Maurice à Villeneuve » 16.

Vert de St-Maurice à Sion » 187.

Le 21 septembre. — Le train facultatif, n° 538 n'aura pas lieu le 21 septembre entre Bex et Villeneuve.

La gare de Sion gardera le matériel nécessaire pour la rentrée des soldats le lendemain, après le licenciement, et le surplus sera renvoyé dans la soirée même à Lausanne par le train spécial ci-après, pour être garé à la dite station jusqu'au lendemain.

Train, n° 1020 (matériel vide).

Sion, <i>départ</i>	h. 8.43 soir.	Roche,	10.33 soir.
Ardon,	8.54 »	Villeneuve,	10.40/43 »
Riddes,	9.03 »	Veytaux,	10.49 »
Saxon,	9.10 »	Montreux,	10.55 »
Martigny,	9.22 »	Clarens,	10.58 »
Vernayaz,	9.31 »	Burier,	11.01 »
Evionnaz,	9.38 »	La Tour,	11.04 »
St-Maurice,	9.48/55 »	Vevey,	11.08/11 »
Paluds (aiguille des)	9.59 »	Rivaz,	11.19 »
Bex,	10.05/08 »	Cully,	11.28 »
St-Triphon,	10.16 »	Lutry,	11.35 »
Aigle,	10.24 »	Lausanne, <i>arrivée</i>	11.45 »

Croisements.

A Sion, avec le train n° 189 A Bex, avec le train n° 15

Signalé : Vert de Sion à St-Maurice, par train n° 188.

Vert de St-Maurice à Lausanne » 20.

Le 21 septembre. Les voyageurs du train n° 1005 du matin rentreront de Cossonay sur Morges-Genève par train spécial n° 1012 ayant la marche suivante :

Train n° 1012.

Cossonay, <i>départ</i>	h. 3.35 soir.	Gland,	5.08 soir.
Bussigny,	3.52/53 »	Nyon,	5.16/19 »
Renens,	4.00/05 »	Céligny,	5.28 »
Morges,	4.19/20 »	Coppet,	5.35 »
St-Prex,	4.30 »	Versoix,	5.43 »
Allaman,	4.40 »	Genthod,	5.48 »
Rolle,	4.50/51 »	Chambésy,	5.52 »
Gilly,	5.00 »	Genève, <i>arrivée</i>	6.00 »

Croisement, en simple voie, à Bussigny, avec le train n° 285.

Signalé : Vert de Cossonay à Renens, par train n° 1013.

Vert de Renens à Genève, » 212.

Le matériel de ce train rentrera de Genève à Morges par train facultatif N° 519. La gare de Morges gardera pour les besoins du lendemain environ 800 places de 3^e classe et 100 de 2^e classe, et renverra le surplus des voitures à Lausanne par train N° 19.

Le 21 septembre. — Les bataillons Nos 10 et 11 partiront également de Cossonay pour Genève dans du matériel venant d'Yverdon, et au moyen d'un train spécial ayant la marche suivante : (Effectif : 1125 hommes, 7 chevaux).

Train N° 1014.

Yverdon, <i>dép.</i>	h. 3.00 soir	Rolle,	5.42 soir
Ependes,	3.09 »	Gilly,	5.51 »
Chavornay,	3.17 »	Gland,	6.00 »
Eclépens,	3.26 »	Nyon,	6.10/13 »
Bifurcation de Daillens	3.30 »	Céligny,	6.23 »
Cossonay, <i>arr.</i>	3.38 »	Coppet,	6.30 »
Cossonay, <i>dép.</i>	4.18 »	Versoix,	6.39 »
Bussigny,	4.35/36 »	Genthod,	6.46 »
Renens,	4.43/50 »	Chambésy,	6.51 »
Morges,	5.07/10 »	Genève, <i>arr.</i>	7.00 »
St-Prex,	5.21 »		
Allaman,	5.32 »		

Croisements en simple voie : à Cossonay avec le train N° 285, à Bussigny avec le train N° 109 et à Renens avec le train N° 85.

Le 21 septembre. — *Signalé* : Vert de Yverdon à Cossonay par train N° 276. Vert de Cossonay à Renens par train 1012. Vert de Renens à Genève par train 14.

Le matériel de ce train N° 1014 rentrera haut-le-pied, dans la soirée même, par train spécial ci-après.

Le 21 septembre. — Train N° 1019 (matériel vide).

Genève, <i>dép.</i>	h. 9.25 soir	Versoix,	9.45 soir
Chambésy,	9.34 »	Coppet,	9.54 »
Genthod,	9.39 »	Céligny,	10.02 »

Nyon,	10.13/16	soir	Allaman,	10.54	soir
Gland,	10.27	»	St-Prex,	11.02	»
Gilly,	10.36	»	Morges,	11.13/14	»
Rolle,	10.43	»	Renens, arr.	11.30	»

Signalé : Vert de Genève à Renens par train N° 19.

Ce matériel restera garé à Renens pour les besoins du lendemain.

Le 21 septembre. — Renens renverra à Cossonay le matériel du train 1074, par un train spécial haut-le-pied, avec la marche ci-après :

Le 21 septembre. — Train N° 1085 (matériel vide).

Renens, dép.	h.	4.57	soir	Signalé : Vert de Renens à
Bussigny,		5.04/05	»	Cossonay par train N° 85.
Cossonay, arr.		5.18	»	

Le matériel de ce train 1085 servira à faire un train spécial de retour, Cossonay-Lausanne, N° 1080, avec la marche suivante :

Le 21 septembre. — Train N° 1080.

Cossonay, dép.	5.40	soir	Renens,	6.04/05	soir
Bussigny,	5.56/57	»	Lausanne, arr.	6.15	»

Signalé : Rouge de Renens à Cossonay par train N° 1085. Rouge de Lausanne à Renens par train 246.

Le 21 septembre. — Dans le cas où les trains du matin n°s 77 et 105, ainsi que les trains du soir n° 1080 et 82 ne pourraient pas suffire pour le transport de tous les voyageurs qui se présenteront, il sera pris, au moment même, les mesures que comporteront les circonstances.

Le 21 sept. — Il ne sera fait aucun train facultatif dans la journée du 21 septembre sur la section Lausanne-Yverdon. Genève ne devra pas expédier de blés sur Morges, ce même jour, afin de laisser la gare libre pour toutes les expéditions de matériel de guerre, hommes et chevaux, que cette gare aura à faire dans la matinée du 22.

Le 22 septembre. — Les gares de Genève à Morges, de Bex à Vevey, de Neuchâtel à Yverdon, de la ligne de Vallorbes et de celle de Fribourg devront retourner, sans exception, à Lausanne, toutes les voitures de renfort qu'elles auront reçues la veille au soir par les trains 15, 18, 87, 109 et 55.

Licenciement des bataillons vaudois.

Le 22 septembre. — Par ordre de M. le colonel, commandant de la Division, tous les militaires vaudois appartenant aux bataillons de fusiliers n°s 1 à 9 et au bataillon de carabiniers n° 1, pour les directions de Lutry à Bex et de Morges à Coppet, prendront leur billet à Cossonay et Bussigny et seront transportés dès ces gares à destination au moyen des trains spéciaux ci-après :

Le 22 septembre. — Train N° 1007 de Cossonay à Bex.

Cossonay, départ	9.45	mat.	Burier	11.25/26	mat.
Bussigny	9.58/10.03	»	Clarens	11.30/32	»
Renens	10.10/11	»	Montreux	11.37/40	»
Lausanne	10.22/30	»	Veytaux	11.46/47	»
Lutry	10.40/42	»	Villeneuve	11.53/12.01	»
Cully	10.50/52	»	Roche	12.09/10	»
Rivaz	11.01/03	»	Aigle	12.20/25	»
Vevey	11.12/17	»	St-Triphon	12.33/36	»
La Tour	11.20/21	»	Bex, arrivée	12.45	»

Croisements.

A Cossonay avec le train n° 1079 A Villeneuve avec le train n° 8
 Entre Renens et Lausanne 307 A Bex » » 236

Signalé : Vert de Cossonay à Lausanne par train n° 74.
 Vert de Lausanne à Bex » 7.

Les trains facultatifs n°s 579 entre Renens et Yverdon, 532 et 534 entre Vevey et Lausanne n'auront pas lieu le 22 septembre.

Le matériel pour ce train n° 1007 sera expédié dès Lausanne à Cossonay par les trains n°s 77 et 105, avec une machine de renfort, et devra comporter environ 1200 places, y compris deux voitures B pour les officiers.

Des ordres spéciaux seront donnés pour le renvoi de la machine et du matériel.

Le 22 septembre. — La gare de Renens enverra à Cossonay pour le train spécial ci-après tout le matériel du train n° 1019 de la veille.

Train N° 1079. (Matériel vide.)

Renens, départ	9.22 mat.	Cossonay, arrivée	9.45 mat.
Bussigny	9.29/31 »		

Croisements.

A Renens avec le train n° 104	A Cossonay avec le train n° 1007
A Bussigny » » 74	

Signalé : Vert de Renens à Cossonay par train n° 105.

Le matériel de ce train n° 1079 servira au transport des militaires de la direction de la Côte, par train spécial ayant la marche suivante :

Train N° 1006, de Cossonay à Genève.

Cossonay, départ	10.20 mat.	Gland	12.04/06 jour.
Bussigny	10.35/40 »	Nyon	12.15/20 »
Renens	10.47/52 »	Céligny	12.29/30 »
Morges	11.07/11 »	Coppet	12.37/39 »
St-Prex	11.21/22 »	Versoix	12.47 »
Allaman	11.32/35 »	Genthod	12.53 »
Rolle	11.44/47 »	Chambésy	12.57 »
Gilly	11.55/56 »	Genève, arrivée	1.05 soir.

Croisements en simple voie à Bussigny avec le train n° 307.

Signalé : Vert de Cossonay à Renens par train n° 272.
 Vert de Renens à Genève » 6.

Le train n° 208 sera retardé de 18 minutes à son départ de Renens, pour observer la distance réglementaire avec le train n° 1006.

Le 22 sept. — Le train spécial pour la direction Lutry-Bex aura environ 1200 militaires, si tous prennent leur billet à Cossonay et Bussigny et celui pour la direction Morges-Coppet, environ 1000.

Le 22 sept. — Indépendamment de ces deux transports par trains spéciaux, la gare de Cossonay aura encore à expédier, pour le licenciement des mêmes bataillons et par les trains ordinaires :

Pour la direction Chavornay-Concise, environ 500 hommes ; pour la direction Yverdon-Payerne 200, et pour celle de La Sarraz-Vallorbes, également 200.

Lausanne aura à expédier en outre, sur Lausanne-Romont, environ 150 militaires et, sur Palézieux-Payerne, 100.

Ces quantités ne sont naturellement qu'approximatives et peuvent

être changées suivant la gare sur laquelle les militaires se dirigeront pour prendre leurs billets.

Si, partie des militaires pour la direction Lutry-Bex, au lieu d'aller à Cossonay ou à Bussigny, venaient prendre leurs billets à Lausanne, cette gare leur interdirait l'accès du train n° 7 et les ferait partir par train n° 1007.

Le 22 sept. — Batteries d'artillerie n°s 1 et 2, 240 hommes, 30 chariots, nécessitant l'emploi de 5 voitures et de 24 à 26 wagons.

Trains N° 1002 de Morges à Genève

Morges, départ	6.20 mat.	Céliny	7.58 mat.
St-Prex	6.37 »	Coppet	8.06 »
Allaman	6.53 »	Versoix	8.18 »
Rolle	7.06 »	Genthod	8.24 »
Gilly,	7.17 »	Chambésy	8.29 »
Gland	7.28 »	Genève, arrivée	8.37 »
Nyon	7.40/45 »		

Signalé : Vert de Morges à Genève par train n° 2.

Le 22 sept. — Batteries d'artillerie n°s 1 et 2, 174 chevaux allant à Berne, et train de ligne, 80 chevaux également pour Berne, le tout nécessitant l'emploi d'environ 30 wagons :

Train N° 1047 de Morges à Berne.

Morges, départ	9.30 mat.	Chénens	12.32/33 mat.
Renens	9.50/51 »	Cottens	12.39 »
Lausanne	10.03/20 »	Neyruz	12.45 »
Conversion	10.32 »	Matran	12.54 »
Grandvaux	10.44 »	Fribourg	1.05/15 soir.
Chexbres	10.55 »	Guin	1.27 »
Palézieux	11.15/20 »	Schmitten	1.38 »
Oron	11.29 »	Flamatt	1.49 »
Vauderens	11.44 »	Thœrishaus	2.02 »
Siviriez	11.54 »	Bümplitz	2.11 »
Romont	12.05/10 »	Berne (Villette), arrivée	2.20 »
Villaz	12.20 »		

Croisements.

A Romont avec le train n° 48	A Berne avec le train n° 52
A Chénens » » 246	

Signalé : De Morges à Lausanne par train n° 5.
De Lausanne à Berne » 47.

Les trains facultatifs n°s 544, 547 et 550 n'auront pas lieu le 22 septembre.

Le train n° 203 sera retardé de 20 minutes à son départ de Morges, pour observer la distance réglementaire avec le train n° 1047.

22 septembre. — Batteries d'artillerie n°s 3, 4, 5 et 6; 206 chevaux, nécessitant l'emploi de 25 wagons environ.

Train n° 1149, de Morges à Kerzers.

Morges, départ	11.35 mat.	Palézieux-Gare	1.15/20 soir.
Renens	11.55/56 »	Palézieux-Halte	1.27 »
Lausanne	12.07/15 jour.	Chatillens	1.33 »
Conversion	12.27 »	Ecublens	1.42 »
Grandvaux	12.39 »	Bressonaz	1.53 »
Chexbres	12.51/56 »	Moudon	1.58/2.02 »

Lucens	2.12/14 soir.	Domdidier	3.10 soir.
Henniez XIII Cantons	2.22 »	Avenches	3.15 »
Granges-Marnand	2.29 »	Faug	3.22 »
Trey	2.35 »	Morat	3.30/35 »
Payerne	2.45/55 »	Charmey (Galmitz)	3.44 »
Corcelles-L.	3.00 »	Kerzers	3 52 »
Dompierre	3 05 »		

Croisements.

à Chexbres, avec le train n° 48 à Morat, avec le train n° 154
à Lucens. » 150

Signalé : rouge de Renens à Morges, par train n° 208.

vert de Renens à Lausanne, » 1007.

vert de Lausanne à Morat, » 149.

rouge de Kerzers à Morat, » 154.

22 septembre. — Artillerie de position; 30 hommes et 40 chevaux, allant de Morges à Thoune, et;

Bataillon du train, 167 chevaux, de Renens pour Frauenfeld.

Les 30 hommes et 40 chevaux de l'artillerie de position seront conduits de Morges à Renens par train facultatif n° 501 et ajoutés à cette dernière gare aux 167 chevaux en destination de Frauenfeld; le tout comportant une composition de 25 wagons environ et une voiture, et formant un train spécial ayant la marche suivante :

22 sept. — Train N° 1045, de Renens à Berne.

Renens	7.00 mat.	Chénens	9.51 mat.
Lausanne	7.12/20 »	Cottens	9.57 »
Conversion	7.33/37 »	Neyruz	10.03 »
Grandvaux	7.50 »	Matran	10.12 »
Chexbres	8.02 »	Fribourg	10.23/55 »
Palézieux	8.22/33 »	Guin	11.07/10 »
Oron	8.43/47 »	Schmitten	11.22 »
Vauderens	9.02 »	Flamatt	11.33 »
Siviriez	9.12 »	Thœrishaus	11.46 »
Romont	9.23/30 »	Bumplitz	11.55 »
Villaz	9 40 »	Berne (Villette) arrivée	12.05 jour.

Croisements.

à Conversion avec le train N° 242 à Oron, avec le train n° 44

à Palézieux » 144 à Guin, » 48

Signalé : Rouge de Lausanne à Renens, par train n° 2.

Vert de Lausanne à Berne, » 43.

Le 22 sept. -- Morges aura à expédier par les trains ordinaires et indépendamment des trains spéciaux désignés ci-dessus.

Train de ligne : 20 chariots appartenant aux différents corps et pour diverses destinations, notamment pour Genève et Sion.

Artillerie de position : 255 hommes et 5 chariots; soit 90 hommes et 5 chariots pour Genève et 165 hommes appartenant aux deux compagnies vaudoises, pour diverses destinations.

Batteries d'artillerie Nos 3, 4, 5 et 6; 350 hommes pour les diverses gares du canton de Vaud.

La gare de Morges pourra expédier, cas échéant, une partie de ces hommes par train spécial n° 1006.

Il restera en outre à Morges, 200 à 250 chevaux du train de ligne, le matériel de l'artillerie de position et celui des batteries d'artillerie Nos 3,

4, 5, et 6. Ces chevaux et partie de ce matériel donneront vraisemblablement lieu à quelques expéditions isolées pour lesquelles la gare de Morges recevra les consignations.

Le 22 sept. — Bussigny. Bataillon du génie N° 1. Indépendamment des hommes des bataillons vaudois prenant à Bussigny les trains Nos 1007 et 1006, cette gare aura à expédier 400 hommes du bataillon du génie, pour les diverses destinations de Genève Vaud et Valais. Ces hommes prendront les trains ordinaires et, cas échéant, les trains nos 1007 et 1006.

Le même bataillon du génie comprendra encore 15 wagons de matériel à expédier par les trains ordinaires, dont 6 à Fribourg et 9 à Payerne.

Le 22 sept. — Renens. Bataillon du train. 200 hommes de ce bataillon, prendront à Renens les trains ordinaires et, cas échéant, les trains nos 1007 et 1006, pour les différentes destinations de Genève, Vaud et Valais.

Compagnie d'administration ; 35 hommes prendront également les trains à Renens, pour les différentes destinations de Genève, Vaud et Valais ; 4 fourgons seront consignés pour Payerne.

Ambulances et lazarets ; 70 hommes s'embarqueront de même à Renens pour Genève, le Valais et les différentes gares du canton de Vaud ; 6 fourgons iront de Renens à Payerne.

La gare de Renens aura en outre à faire quelques expéditions isolées de chevaux de fournisseurs et de chars de réquisition.

Le 22 sept. — Lausanne. Compagnie de guides n° 1. Cette compagnie, forte de 28 hommes et 28 chevaux, sous les ordres de son capitaine, ira de Lausanne à Genève par les trains ordinaires.

Compagnie de guides n° 9 (Vaud) et escadrons de dragons nos 1, 2 et 3 (également du canton de Vaud), le tout comportant un effectif de 350 hommes et 375 chevaux seront licenciés dans les cantonnements et ces cavaliers rentreront isolément par terre et pourront emprunter le chemin de fer par consignations isolées dans diverses gares. Il en sera de même de quelques chevaux de fournisseurs et des chars de réquisition.

Le 23 septembre. — Payerne. Parc de Division. — Tout le matériel et les chevaux de ce parc rentreront par terre à Payerne. — Le matériel et une partie des chevaux resteront dans cette localité.

82 de ces chevaux seront expédiés par trains ordinaires de Payerne à Zurich.

Les 23 et 24 septembre. — Le licenciement des Etats-majors des Régiments, des brigades et de la Division, donnera lieu aussi à l'expédition de chevaux dans diverses gares, notamment au départ de Lausanne.

Tous les hommes licenciés, avant leur départ par chemin de fer, et qui voyageront isolément, devront être munis de demi-billets pour leur destination.

Les militaires encore incorporés au moment de leur départ, seront transportés au moyen de « Bons » délivrés par les Chefs de corps.

Il en est de même pour le transport des chevaux et du matériel.

Ces transports militaires, organisés d'après les renseignements fournis par l'Etat-major de la Division, ne semblent pas devoir subir de modifications dans leur exécution ; cependant si de nouveaux ordres nous parvenaient, le personnel intéressé en serait informé, soit par des avis spéciaux, soit par dépêches télégraphiques.

Il en sera de même pour les circulations supplémentaires que nous

pourrions être appelés à ordonner dans la journée du dimanche 21 pour les transports du public.

Des instructions spéciales seront données aux gares que cela concerne pour l'approvisionnement du matériel, soit pour la composition des trains spéciaux, soit pour le renfort des trains ordinaires aboutissant à Lausanne dans la matinée de dimanche, soit enfin pour tous les transports militaires isolés dans journée de lundi.

Le personnel des trains sera fourni par toutes les « Réserves » et par des supplémentaires pris parmi les agents des gares principales.

Le service de la traction organisera le roulement des machines. — Les gares intéressées en seront informées.

Toutes les instructions et recommandations figurant aux pages 12 et 13 de l'avis, n° 385 et page 5 de l'avis n° 385 bis sont formellement rappelées ici et devront être ponctuellement exécutées.

M. le colonel commandant de la 1^{re} Division, par son ordre de division n° 16, indique les gares de Cossonay et Bussigny comme points de départ, *à l'exclusion de tout autre*, pour les militaires de bataillons 1 à 9 et du bataillon de carabiniers n° 1, se rendant dans les deux directions de Lutry-Bex et de Morges-Coppet.

Le même ordre ajoute que les soldats qui se rendent dans les autres directions, prendront dans les gares de leur choix, les trains ordinaires *à l'exclusion des trains directs lesquels leur seront interdits*.

Il résulte de la lettre du 12 courant, adressée à notre Direction par le commandant de la 1^{re} Division, que le personnel de la Compagnie devra signaler tous les soldats dont la conduite ou la tenue causeraient du scandale. A cet effet, MM. les chefs de gare et agents des trains signaleront aux officiers présents dans les trains les soldats qui se conduiraient mal. Dans le cas où il n'y aurait aucun officier ni sous-officier présent, les chefs de gare ou de train exigeraient des soldats la production de leur livret de service et prendraient note de leurs noms et du corps dont ils font partie, pour nous les signaler.

En cas de refus des soldats de produire leur livret, les chefs de gare et de train feraient descendre ces soldats du train ou évacuer la gare en prenant note du numéro de leur bataillon, au numéro du képi, de la couleur du pompon et de la pattelette d'épaule, pour servir à leur signalement.

Le personnel des gares et des trains devra prendre bonne note de ces recommandations et s'y conformer en tous points, pour prévenir tout désordre à l'occasion du licenciement des troupes de la Division.

Lausanne, le 18 septembre 1879

Le Chef du Trafic et du Mouvement, DEMOND.

P. S. Ensuite d'une nouvelle communication de l'état-major de la Division, le bataillon 12 du Valais descendra à St-Maurice le 21 au soir, train n° 1013, et le bataillon 98 seul ira jusqu'à Sion.

Le matériel du bataillon 12 sera laissé à St-Maurice et renvoyé à Lausanne par train 20 du même jour; celui du bataillon 98 étant nécessaire pour le 22 à Sion, le train 1020 prévu à la page 4 du présent avis est conséquemment supprimé.

Sur les travaux des pontonniers à Genève, le *Genevois* donne les renseignements ci-après :

Vendredi 12 septembre, à 8 heures du matin, la compagnie des pontonniers casernée à Genève a jeté sur le Rhône, à cent mètres environ en amont de la jonction, un pont de pontons :

La manœuvre a commencé par l'armement des quinze pontons amarrés à la rive un peu au-dessus de l'emplacement où le pont devait être jeté ; cette opération a duré environ trois quarts d'heure ; ordre a ensuite été donné de procéder au lancement ; la manœuvre est des plus intéressantes : chaque ponton, suivant le courant, vient successivement prendre sa place ; à mesure qu'il arrive, une escouade place les travées ; une seconde escouade apporte les madriers et couvre les travées, formant ainsi le tablier du pont ; cette opération, répétée quinze fois, a duré une heure, soit quatre minutes par ponton ; quinze minutes ont suffi pour ajuster la balustrade formée par les rames des pontons reliées entre elles par une corde ; le Rhône, sur le point attaqué, a 112 mètres de largeur.

Le pont a ensuite été essayé par la compagnie entière, qui l'a traversé au pas de gymnastique, après quoi il a été livré à l'état-major, qui a passé suivi de cinq ou six cents curieux.

Trois officiers français assistaient à cette opération, qui a été conduite avec une discipline, une précision et une rapidité tout à fait remarquables, et qui font le plus grand honneur aux pontonniers ; un de ces officiers a vivement complimenté le commandant de la compagnie, capitaine Pfund, et le commandant du cours, capitaine-adjutant Colomb ; le résultat obtenu est d'autant plus digne d'être signalé, que beaucoup des hommes composant le corps des pontonniers appartiennent à des professions qui ne pouvaient en rien les préparer aux opérations de leur arme.

Une fois les manœuvres terminées, une collation a été offerte sur le bord du fleuve à l'état-major et aux officiers étrangers par le Département militaire.

Dans l'après-midi, les pontonniers ont défait en 35 minutes le pont construit le matin et jeté un bac sur le fleuve. Ces manœuvres ont confirmé l'excellente opinion que ce corps d'élite a méritée des juges les plus compétents ; une foule énorme se pressait sur le terrain des opérations.

Dimanche matin, ajoute le même journal, la compagnie des pontonniers, pour terminer la série de ses exercices, a descendu le cours du Rhône pour établir un pont volant entre les deux rives, en amont du pont de Peney. Il s'agissait non-seulement de déterminer l'emplacement le plus favorable pour un passage de troupes, mais aussi de vaincre les difficultés que présentent les hautes eaux et la rapidité du courant (4 mètres à la seconde).

La flottille se composait de trois embarcations : une portière formant tête de colonne, chargée de 46 hommes, soit 36 pontonniers faisant le service d'escorte ou de manœuvre, et 10 invités jouant le rôle de navigateurs ; un ponton jumellé portant 26 hommes ; un ponton d'ancrage avec un équipage de 14 hommes. Le personnel militaire était complètement équipé et armé. Au nombre des invités qui avaient pris place sur la première des embarcations figuraient MM. le conseiller d'Etat Vautier, président du Département militaire, Ritschel, commandant d'arrondissement, Burnet, secrétaire du Département, Penard, commissaire des guerres, ainsi que des représentants de la presse et quelques autres personnes attachées à l'administration militaire.

A 9 heures précises, M. le capitaine Colomb, commandant du cours, donnait l'ordre du départ aux trois équipages qui se suivaient à 300 mètres de distance.

La navigation entre les rives escarpées du Rhône était tout à la fois pleine de charme et de danger. Si les profanes admiraient sans crainte le spectacle des campagnes verdoyantes qui dominent les falaises du fleuve, le pilote expérimenté qui dirigeait la marche et les officiers chargés d'ordonner l'opération avaient besoin de toute leur vigilance pour éviter l'abordage des rochers qui parsèment le courant et les tournants périlleux

qui, dans les coudes un peu brusques du fleuve, pourraient compromettre la sécurité des navigateurs trop confiants ou novices. Au bout de 50 minutes, toutes les difficultés sont heureusement franchies et le personnel des amateurs, qui goûtent fort ce genre de locomotion, débarque dans une île voisine d'Aire-la-Ville, dont la végétation n'a rien d'exotique et rappelle de fort loin le souvenir de Robinson. Cette île, désormais historique, doit, nous assurent les témoins oculaires, figurer bientôt sur la carte du canton sous le nom d'île des pontonniers.

Un quart d'heure après l'atterrissage, le pont volant fonctionnait. Quatre ancres, placées à 180 mètres en amont du bac, retenaient une double amarre sur un chevalet fixé à la tête de chacun des deux pontons intermédiaires afin d'éviter les oscillations produites par le courant et destinées à faire évoluer l'embarcation principale.

La première traversée, commandée par le capitaine Pfund, chef de la compagnie, s'effectue en deux minutes aller et retour. C'est une reconnaissance. Immédiatement après, a lieu le transport de toute la troupe, y compris les invités.

Ici se produit un incident. Le chevalet qui supporte l'amarre sur le second ponton se rompt tout d'un coup et le cable, n'ayant plus d'attache, glisse sur l'embarcation et tombe dans le fleuve. Aussitôt le ponton, abandonné à la force du courant, file sur les eaux et vient par le travers heurter avec force la portière faisant le service du bac. Trois des hommes qui composent l'équipage, le sergent Rouge et les pontonniers Kænel et Morerod, emportés par le choc, sont précipités dans le fleuve; ils plongent, surnagent et se tirent bientôt d'affaire, aidés par leurs camarades.

A ce moment, un danger plus sérieux se présentait. Le ponton, dans sa position transversale, empêchait toute manœuvre et menaçait de faire chavirer le ponton d'ancrage et de faire dériver les embarcations dans la direction du pont de Peney.

Le capitaine Pfund conserve son sang-froid et, par son énergie, communique le calme et la confiance à tout son personnel. Sur son ordre, le câble est coupé. Portière et ponton, dégagés par cette manœuvre hardie, reprennent leur liberté d'allure et regagnent la rive gauche en quelques coups de rames, à cent mètres au-dessous de leur point de départ.

Le passage était manqué, mais ce n'était pas un des épisodes les moins intéressants de la journée.

Bis repetita placent. Le capitaine, à qui ce proverbe n'est pas étranger, fait recommencer la manœuvre qui, cette fois, s'accomplit avec un plein succès, malgré le mouillage défavorable, car les ancres ne pouvant *mordre*, dans le fond sablonneux, dérapaient constamment. La troupe et les invités furent transportés sur rive opposée au moyen de pontons manœuvrés par les hommes de la compagnie avec autant de vigueur que d'habileté.

Après cette matinée émouvante, il était 4 heures et demie, un bivouac improvisé avec cuisine de campagne par la section du train, offrait à la vaillante troupe une hospitalité bien méritée, et MM. les officiers du cours ménageaient à leurs invités la surprise d'une collation qui fut d'autant mieux la bienvenue qu'un solide appétit l'avait devancée depuis longtemps.

À 5 heures, tout le matériel était chargé sur 15 haquets trainés par 54 chevaux, et la colonne expéditionnaire regagnait ses quartiers où elle arrivait en bon ordre à 7 heures et demie du soir.

La journée d'hier a été consacrée aux préparatifs du départ pour le rassemblement de troupes de la 1^{re} division. Ce matin, 39 wagons doivent transporter la compagnie à Bussigny, d'où elle se rendra à Wufflens-la-Ville.

Nous ne terminerons pas cet article sans payer un juste tribut d'éloges à MM. les officiers du corps des pontonniers dont l'intelligence et l'aptitude ont été vivement appréciées par tous les témoins des intéressantes manœuvres qui viennent d'avoir lieu à Genève.

Nous félicitons aussi les sous-officiers et les soldats de cette troupe d'élite qui, par leur esprit d'ordre, leur promptitude et leur discipline, font honneur à leurs chefs et à la 1^{re} division de l'armée fédérale.

Dimanche dernier, après l'inspection de la 1^{re} division, un dîner réunissait chez M. Charrière de Sévery, au château de Mex, M. le président de la Confédération, inspecteur du rassemblement, M. le général Herzog et MM. les colonels Meyer, Feiss et Dumur, juges de camp, ainsi que les officiers des divers états-majors de la division.

Après le repas, des toasts ont été portés. Au nombre des paroles prononcées à cette occasion, nous croyons devoir relever celles de M. le général Herzog qui, buvant à la santé de la 1^{re} division et de son chef, s'est exprimé à peu près textuellement comme suit :

« Le rassemblement de la 1^{re} division est, de tous ceux que j'ai vus en » Suisse, celui qui a le mieux réussi, et la première division de l'armée » suisse mérite bien son titre. »

Nous n'avons pas besoin d'insister sur la valeur d'un tel éloge dans la bouche de M. le général Herzog. (*Journal de Genève du 25 sept.*)

Dans l'après-midi de lundi (22), à l'hôtel Gibbon, à Lausanne, M. le président de la Confédération, a offert un déjeuner d'adieu à l'état-major de la 1^{re} division et aux officiers étrangers qui ont suivi les manœuvres. Cette réunion a été des plus cordiales. Plusieurs toasts ont été portés. M. Hammer, entr'autres, a exprimé toute sa satisfaction de la marche du rassemblement, puis M. le colonel du génie Graham a pris la parole au nom des officiers étrangers pour exprimer leur reconnaissance de l'accueil qui leur a été fait. « Nous partirons, a-t-il dit, avec un sentiment d'amitié et de camaraderie pour les officiers de l'armée suisse que nous avons eu le bonheur de rencontrer, sentiment mêlé d'un grand respect pour une armée qui sait obtenir de pareils résultats avec une durée de service si limitée. Si les périodes de service sont courtes et espacées, il faut pour atteindre le but que tous, officiers et soldats, apportent à leur tâche un zèle, une ardeur, un dévouement qui leur fait le plus grand honneur et qui nous donne la preuve que ce peuple d'aujourd'hui est bien la nation suisse, dont l'histoire est si glorieuse ; dont la bravoure est encore plus impérissable que ne le sont les rochers de Lucerne. »

On lit dans la *Gazette de Lausanne*, du 22 septembre :

« Les quatre bataillons 10 et 11 de Genève et 12 et 98 du Valais ont été dirigés hier directement de la place d'inspection sur la gare de Cossonay, où ils ont pris des trains spéciaux pour Genève et Sion.

» Les autres troupes de la division seront licenciées aujourd'hui.

» L'état-major de la division précédé des guides et suivi du régiment de dragons n° 3 est rentré ce matin à Lausanne, où il restera encore quelques jours pour diriger l'opération du licenciement.

» La tenue des troupes qui accompagnaient l'état-major était excellente et a produit la meilleure impression sur la population lausannoise, accourue en foule sur leur passage. »

Divers bruits fâcheux qui ont circulé au sujet du bataillon d'infanterie n° 7 et de son commandant, M. le major Pingoud, donnent au fait suivant une importance signalée : le 22 septembre, le matin du licenciement de ce bataillon, à la gare de Cossonay, M. le lieutenant-colonel de Montmollin, commandant du régiment, a adressé une allocution spéciale au bataillon 7. Au nom et par ordre du colonel-divisionnaire, il a déclaré féliciter les officiers et la troupe pour le zèle, le travail, la discipline excellente et la bonne tenue dont ils ont donné des preuves pendant le rassemblement. Il a tout spécialement relevé la façon remarquable avec laquelle le bataillon s'est présenté sur l'emplacement de réunion de la division, le dernier jour des grandes manœuvres, ainsi que pour l'inspection, cela après avoir été les deux soirs précédents, aux avant-postes, sans abri et sans couvertures. Il semblait en vérité, a dit en terminant M. le lieutenant-colonel de Montmollin, que plus les fatigues allaient grandissant, d'autant plus grandissaient avec elles l'esprit de discipline, l'énergie pleine d'entrain et d'élasticité qui animaient le bataillon 7.

Cette mention honorable a été, pour le bataillon et pour son excellent chef, une réparation qui mérite d'être relevée.

(Communiqué aux journaux lausannois par un capitaine du 7^e bataillon.)

On écrit de Berne au *Journal de Genève* le 25 septembre :

« Les principaux journaux de la Suisse allemande qui se sont occupés des manœuvres de la 1^{re} division, en ont porté en général un jugement très favorable. Elles ont sans doute aussi donné lieu à quelques critiques, portant principalement sur les distances du tir et certaines attaques ou marches trop à découvert, mais non aux critiques acerbes, et qui n'étaient peut-être pas toutes frappées au coin de l'impartialité et de la compétence, dont furent l'objet, l'année dernière, celles de la deuxième division sur les bords de la Sarine. »

Sur les 97 soldats malades qui ont été envoyés à l'hôpital, pendant le cours de rassemblement de troupes, 84 ont déjà pu être renvoyés chez eux, sinon tous complètement guéris, tout au moins en bonne voie de guérison.

L'ambulance de la Cité a pu être fermée mercredi 24 ; les soldats malades qui y étaient encore ont été transférés à l'hôpital cantonal.

L'état sanitaire de la 1^{re} division a été excellent pendant toute la durée des manœuvres. Aujourd'hui 23 septembre, il ne reste plus en traitement que treize malades. Ce sont tous des cas n'offrant aucune gravité, sauf une fracture compliquée, résultant d'un coup de feu volontaire. L'état du blessé est aussi satisfaisant que possible. Quant au carabinier qui aurait reçu un coup de feu dans la cuisse, le corps qui a produit la blessure n'a pu encore être retiré de la plaie ; la cicatrisation marche rapidement aussi. Le bruit relatif à un artilleur qui aurait eu les jambes brisées est sans aucun fondement.

(Communiqué.)

On écrit à la *Gazette de Lausanne* du 26 septembre :

« Des bruits erronés ont été répandus sur la maladie qu'un jeune officier d'administration de notre ville a contractée au rassemblement de

troupes : les uns parlaient de fièvre chaude, d'autres d'une chute de cheval, quelques-uns parlaient même de folie.

Informations prises, nous sommes heureux de pouvoir démentir de la manière la plus formelle ces assertions fantaisistes. — A la suite des fatigues des premiers jours, M. M. a été atteint d'un commencement de congestion cérébrale, dont il est maintenant guéri. »

Monsieur le rédacteur.

Si au lieu de se fâcher de mes observations, mon honorable contradicteur avait lu tranquillement ma lettre à la *Revue*, il y aurait trouvé un moyen bien simple de parer aux inconvénients des groupes d'officiers courant çà et là sur le champ de manœuvres, c'est-à-dire, celui d'attacher officiellement aux corps faisant partie de la Division, ceux de ces officiers qui désiraient suivre la manœuvre en uniforme; j'indiquais ce me semble un moyen simple, et qui ne coûtait rien à la Confédération.

Votre correspondant est-il bien sûr que tous les lecteurs de la *Revue* apprécieront comme lui ce qu'il appelle mes *insinuations*? J'en doute, car je n'ai fait que répéter ce que j'entendais dire autour de moi au sujet de la défense en question.

Du reste je me sou mets humblement à la réprimande, tout en me réjouissant de voir que l'annonce que des cartes de passe seront délivrées aux officiers qui viennent en demander, a répondu à ma lettre. Sans ces cartes de passe, le premier caporal venu aurait pu barrer le chemin à un colonel divisionnaire en civil.

L'uniforme servait de laisser-passer, et voilà pourquoi je me suis permis de critiquer la défense de le porter, défense dont on ne m'a pas démontré la légalité.

Il reste à expliquer comment pendant de longues années les inconvénients exprimés dans la réponse à ma lettre, ne se sont fait sentir que l'année passée. Les officiers spectateurs portaient la casquette, et n'avaient point de brassard, il était donc aisé de les distinguer, et nos troupes ne sont pas si novices pour qu'il y eût eu danger de s'y tromper.

Mais assez là-dessus et seulement est-il convenable quand on répond à un article signé par un *ancien* de se mettre derrière la rédaction de la *Revue*. C'est ce que je laisse à l'appréciation de votre correspondant lorsque, les manœuvres passées, il aura le temps de méditer sur ce point! Ce n'est pas en approuvant tout et toujours que l'on avance les affaires militaires, mais la critique a son bon rôle. Il est plus commode de faire comme le brigadier de la chanson, mais est-ce bien sûr qu'on rende des services à notre instruction militaire en se persuadant que la critique ne doit se permettre que des appréciations à l'eau de rose?

Ceci est mon dernier mot dans une affaire qui ne méritait pas qu'on la traitât aussi sérieusement que ne le fait votre correspondant, et s'il s'était contenté de la première partie de sa lettre, je ne vous enverrais pas de nouveau de ma prose. Mais il est difficile à un vieux soldat d'accepter une leçon d'un cadet en âge et en service, sans répondre.

Recevez, Monsieur le rédacteur, l'assurance de ma parfaite considération.

Cormondrèche, le 16 septembre 1879.

DE MANDROT, col.-féd.
