

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 40 (1895)
Heft: 1

Rubrik: Nouvelles et chronique

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: 02.04.2025

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

NOUVELLES ET CHRONIQUE

Allemagne. — *Manœuvres d'hiver.* — Les divers corps de l'armée allemande auront, cet hiver, des manœuvres d'une durée de plusieurs jours. Il s'agit de développer l'expérience commencée l'hiver dernier, d'étudier les particularités au point de vue pratique d'une campagne d'hiver et d'éprouver pendant cette saison les avantages de la tente. Ces manœuvres comporteront des bivouacs, comme cela s'est fait l'année dernière, mais dans des proportions plus considérables.

En même temps que la durée du service de paix va en diminuant, les fatigues imposées au soldat vont en croissant.

Le résultat de ces deux phénomènes est l'entraînement presque intégral de la jeunesse allemande à la guerre, dans des conditions intensives, qui n'étaient même pas soupçonnées il y a dix ans, quand la moitié seulement du contingent recevait pendant trois années une instruction militaire d'où les exercices de nuit et les manœuvres d'hiver étaient bannies.

Le programme actuel est vaste : il a pour objet de pousser l'entraînement individuel jusqu'à la limite des forces humaines. On se souvient des manœuvres de janvier de 1894 et de l'énorme quantité de malades — plusieurs centaines de soldats durent être réformés en février — qui en fut la conséquence immédiate. A ce point de vue, l'expérience de 1895 sera intéressante, surtout au point de vue du fonctionnement du service médical.

Autriche-Hongrie. — *Ecoles de tir du landsturm.* — Cette institution d'origine privée et patronnée aujourd'hui tant par le ministre de la guerre que par celui de la défense nationale, ont pris un développement qui fait parler beaucoup d'elles. Elles sont surtout destinées aux jeunes gens de 17 à 21 ans, — qui, par leur âge, feraient partie du landsturm en cas de guerre, — et auxquels des instructeurs fournis par l'armée enseignent le tir et même l'exercice — de façon qu'en cas de guerre, ils puissent être utilisés dans les formations du landsturm, sinon comme sous-officiers, au moins comme *Gefreite*.

L'instruction est gratuite ; les jeunes gens n'ont à payer que le prix des munitions. — Encore une partie déterminée de celles-ci est-elle fournie gratuitement par l'Etat, de manière à permettre l'accès des exercices aux personnes sans ressources.

Le nombre des élèves qui, à Vienne, n'était que de 60 l'an dernier a déjà doublé et s'augmente chaque jour.

On fonde des écoles analogues dans plusieurs grandes villes et on compte sur de nombreux élèves.

France. — *Expédition de Madagascar.* — Depuis notre dernier numéro, certains changements ont été apportés à la composition du corps expéditionnaire. Cette composition est définitivement fixée de la manière suivante :

13 bataillons d'infanterie.

7 batteries d'artillerie.

3 sections mixtes de munitions.

2 sections de parc.

Des détachements d'ouvriers d'artillerie et d'artificiers.

1 escadron de cavalerie.

4 compagnies du génie.

1 escadron du train à 6 compagnies.

1 section de commis et ouvriers d'administration.

1 section d'infirmiers.

Sur ces troupes, l'armée coloniale fournira :

6 bataillons, dont 3 de la métropole et 3 de troupes indigènes, savoir :
1 bataillon de Sakalaves, 1 de volontaires de la Réunion, 1 d'Haoussas ou de Sénégalais.

3 batteries de montagne.

1 section mixte de munitions.

L'armée de terre fournira :

1 régiment d'infanterie à 3 bataillons de 4 compagnies.

1 bataillon de chasseurs à pied de 4 compagnies.

1 régiment d'Algérie, comprenant 1 bataillon de la légion étrangère et 2 bataillons de tirailleurs.

Le régiment d'infanterie portera le n° 200 ; le bataillon de chasseurs à pied le n° 40.

Les unités à tirer de l'armée de terre seront constituées exclusivement avec des volontaires, qui devront réunir les meilleures conditions de bonne conduite, de vigueur et d'aptitude à faire campagne à Madagascar.

Les jeunes soldats de la classe 1893 et les engagés volontaires âgés de moins de vingt et un ans, trop jeunes pour opposer assez de résistance aux influences climatériques, ne seront pas admis.

Le régiment d'Algérie comprendra :

1° 1 bataillon de la légion étrangère, dont 2 compagnies fournies par chacun des deux régiments étrangers et désignées par le commandant du 19^e corps.

2° 2 bataillons de tirailleurs, l'un du 3^e tirailleurs, l'autre formé de 2 compagnies du 2^e et de 2 compagnies du 1^{er}.

Les 4 batteries de l'artillerie de terre seront : 2 batteries de 80 de montagne fournies par les troupes d'Algérie et 2 batteries de 80 montées fournies par les 6^e et 38^e régiments d'artillerie.

L'escadron de cavalerie sera fourni par le 1^{er} chasseurs d'Afrique.

La presse militaire française discute beaucoup la question du service des transports qui, dans une expédition de ce genre, revêt une importance particulière. Le *Progrès militaire* rappelle comment il fut procédé au Tonkin en 1885.

Le service des transports fut confié au chef d'escadron Palle. Rentré dans ses attributions tout ce qui concernait la marche des convois et leur organisation comme moyens de transport, des stations d'étape, de l'entretien et de la sécurité des routes et des ponts en arrière de la colonne et de la réparation du matériel de transport. Il relevait par conséquent à la fois du commandant de l'artillerie pour tous les travaux à exécuter et du service de l'intendance pour ce qui concernait les convois, magasins et approvisionnements. Le commandant Palle avait sous ses ordres une vingtaine d'officiers d'infanterie, d'artillerie, du génie et du train. Chacun d'eux était désigné pour des commandements de gîtes d'étapes, pour des conduites de convoi ou pour des travaux de route. La troupe se composait de commis et ouvriers d'administration, d'ouvriers de l'artillerie et du génie et de soldats du train. En outre, 8000 coolies environ avaient été réunis comme troupe de transport et de travail.

Tout d'abord, le commandant Palle détermina les quantités de vivres nécessaires à la colonne expéditionnaire pour chaque jour, fractionna les approvisionnements mis à sa disposition en sections correspondant à ces quantités, et affecta à chacune de ces sections les moyens de transports existants (coolies, chevaux de bât, bœufs attelés).

D'après les instructions du commandement on devait utiliser dans la plus large mesure les ressources que l'on trouverait dans le pays traversé et dans les camps chinois conquis. De plus, un gros troupeau de bœufs devait suivre la colonne de façon à pouvoir distribuer de la viande fraîche le plus souvent possible et à diminuer les transports de viande de conserve. Les denrées nécessaires à une journée de vivres ne devaient donc pas, en principe, comprendre de viande de conserve, de riz, d'orge et de paddy. Le poids d'une section ainsi réduite était de neuf tonnes et demie. Le complément de vivres pour une journée, à trouver dans le pays, représentait environ douze tonnes et demie. On constitua quatre sections de coolies portant chacune une journée de vivres réduite. Chaque section était escortée par une demi-section de tirailleurs tonkinois, commandée par un sergent français.

Chaque coolie était muni d'une couverture et d'un sachet à vivres contenant la valeur de sept journées, soit 5 kg. 600 de riz et 700 grammes de sel. Ce riz ne devait être consommé qu'en cas de besoin absolu. Enfin, six sections de voitures à bœufs accompagnèrent la colonne dans le terrain plat, puis dans la région montagneuse lorsque des chemins carrossables furent créés. Dès qu'un tronçon de route était rendu carrossable, le commandant Palle y faisait transporter des voitures, et la

ligne de ravitaillement était ainsi exploitée, soit par des coolies et des chevaux porteurs, soit par des voitures à bœufs. Des gîtes d'étapes furent créés. Pendant cette opération, les coolies devaient, à moins de nécessité absolue, se reposer un jour sur cinq. La charge était fixée à 40 kilos environ par couple de coolies, non compris leur nourriture. Les chevaux et mulets se reposaient également un jour sur cinq. Le chargement des petits chevaux annamites et mulets chinois ne devait pas dépasser 80 kilos, celui des mulets français 100 kilos. Les bœufs devaient se reposer un jour sur trois et ne pas faire, attelés, plus de 13 kilomètres; toutefois, les bœufs ayant parcouru cette distance attelés en flèche pouvaient revenir à leur point de départ en troupeau.

En dehors des vivres destinés aux troupes, il fallait encore journellement faire venir de Chu, centre des approvisionnements, près de trois tonnes de riz pour la nourriture des coolies employés aux travaux de la route. Ceux-ci, d'ailleurs, désertèrent en grand nombre, d'autres moururent, le typhus atteignit les troupeaux. La viande des bœufs typhiques abattus à temps n'était pas malsaine, et constituait ainsi un approvisionnement de viande fraîche qui pouvait être consommée sans danger; mais, au point de vue des transports, surtout lorsque l'épizootie augmenta, la situation devint critique.

La charge des officiers chargés du service des transports a été écrasante, et si leur rôle a été moins brillant que celui des combattants, il n'a pas été moins périlleux, car beaucoup sont morts des fatigues excessives qu'ils ont eu à supporter ou des fièvres prises dans la boue des chemins défoncés.

A Madagascar quels seront, se demande le *Progrès militaire*, les éléments qui constitueront les moyens de transport quand on aura franchi la zone où la voie fluviale aura pu être utilisée? Il convient de ne pas trop compter sur les chevaux et les mulets du Poitou et même d'Algérie. Ceux qu'on fera venir de Birmanie s'acclimateront le mieux. On a songé à employer les *Zébus*, bœufs à bosse qui se trouvent en quantité dans l'île; mais il faudrait deux mois au moins pour les habituer à porter le bât; on pourrait toujours, en tout cas, les atteler aux voitures.

Restent les hommes. Aura-t-on recours aux coolies annamites et aux porteurs indigènes? C'est à eux, croyons-nous, qu'on devra recourir, en recrutant d'abord les indigènes de bonne volonté ennemis des Hovas et en se servant de ceux-ci, en dernier ressort, quand nous nous serons emparés de quelques centaines d'entre eux. On trouvera, nous n'en doutons pas, un moyen sûr et facile de les retenir attachés à la tâche qui leur sera imposée et de prévenir toute désertion, tout en ne violant pas les règles que l'humanité nous impose, et en employant dans ces limites les procédés qui sont mis en usage dans l'intérieur de l'Afrique. La guerre dans ces régions ne doit et ne peut pas être faite à l'européenne.