

**Zeitschrift:** Revue Militaire Suisse  
**Herausgeber:** Association de la Revue Militaire Suisse  
**Band:** 103 (1958)  
**Heft:** 11

**Artikel:** Le développement des ponts militaires dans l'armée suisse [fin]  
**Autor:** Ziegler, R.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-342908>

### **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:** 17.02.2025

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

pas à traverser la Suisse. A Moltke, faisant partie de la suite de l'empereur, notre chef d'EMG. Sprecher-von Bernegg déclara que « la Suisse ne tolérerait aucune violation de son territoire, d'où qu'elle vienne, et qu'elle s'y opposerait de toutes ses forces ». Sur quoi Moltke remarqua : « Je crains qu'ils (les Français) ne vous laissent tranquilles (« tun Ihnen nichts »).»

Par l'impression laissée sur les grands chefs des nations voisines, notre armée — on ne saurait trop le souligner — a rempli son but : sauvegarder le pays.

(A suivre)

Colonel E. LÉDERREY

*Documentation :*

MARMIER, capitaine : *Le front sud des frontières de la Suisse* (Paris 1886) ;

WEBER, colonel EMG : *La Suisse. Son importance stratégique* (Paris 1898) ;

KUNTZ, capitaine : *La psychologie du GQG italien sous le général Cadorna*, paru dans *Les Archives de la grande guerre et de l'histoire contemporaine* (Paris, 1922) ;

ZU DER LUTH, Rudolf, lt.-colonel : *Die Schweiz. Ihre militärische Lage* (Berlin, 1925) ;

*Histoire militaire de la Suisse*, publiée sur l'ordre du chef de l'EMG, le commandant de corps Sprecher von Bernegg (Berne, 1915-1935) ;

KURZ, H. R., capitaine : *Die operative Bedeutung der Schweiz in der Geschichte ihre Neutralität*, articles parus dans *l'Allgemeine Schweizerische Militär-Zeitschrift* (Frauenfeld, 1952-1953).

---

## Le développement des ponts militaires dans l'armée suisse (*fin*)

DE 1950 à 1958

Le développement de la technique au cours de la deuxième guerre mondiale a fait surgir de nouveaux problèmes qui touchent tout le domaine du pontage de guerre. Il convenait surtout, en vue d'opérations rapides, de faire franchir les obstacles à des véhicules de 50 t et plus. Pour être adapté

à la technique de la guerre moderne, le matériel de pontage devait être entièrement rénové. Le colonel Stüssi a réalisé alors un nouveau type de pont, le pont à treillis en acier 52. Il s'agit d'un pont d'ordonnance dont les éléments d'acier sont assemblés au moyen de boulons. Il repose sur des palées de pilotis (fig. 12 *a et b*) et offre une charge admissible de 50 t.



FIG. 12 a.

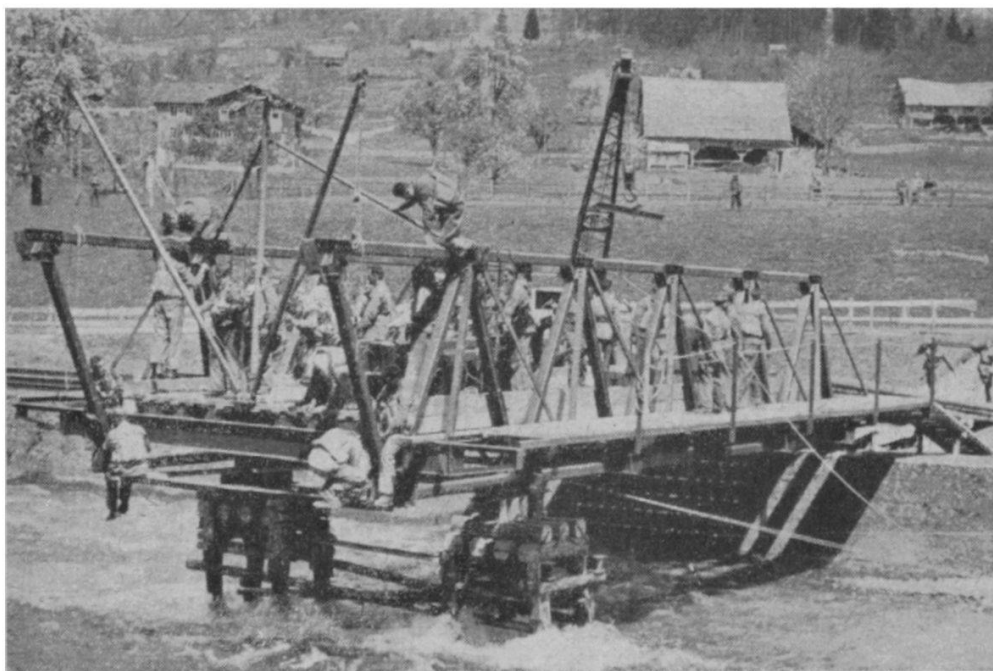


FIG. 12 b.

Les troupes américaines utilisèrent pendant la deuxième guerre mondiale une passerelle en métal léger destinée à l'infanterie. Cette passerelle métallique (fig. 13) peut être lancée dans un laps de temps étonnamment court et n'exige que peu de main-d'œuvre. Une section de sapeurs peut aménager 100 m de passerelle en 30 minutes.

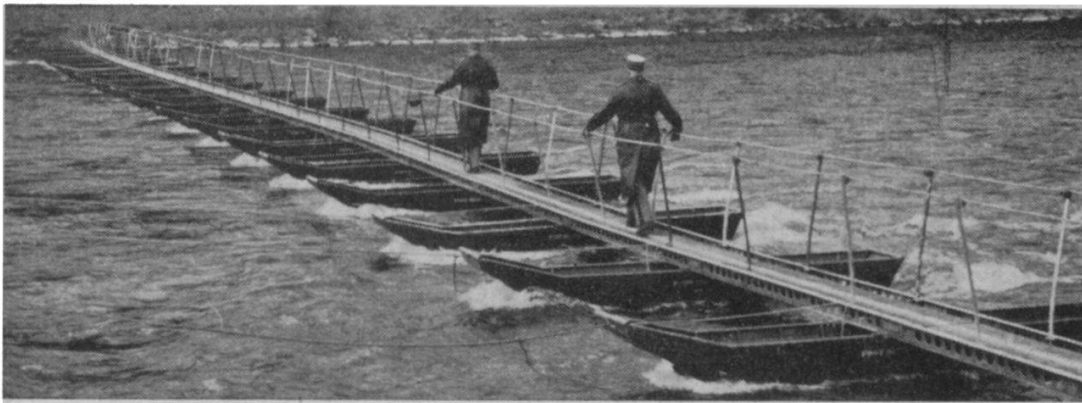


FIG. 13

Le graphique de la figure 14 mentionne tous les types de ponts d'ordonnance qui ont été ou sont encore en usage dans notre armée.

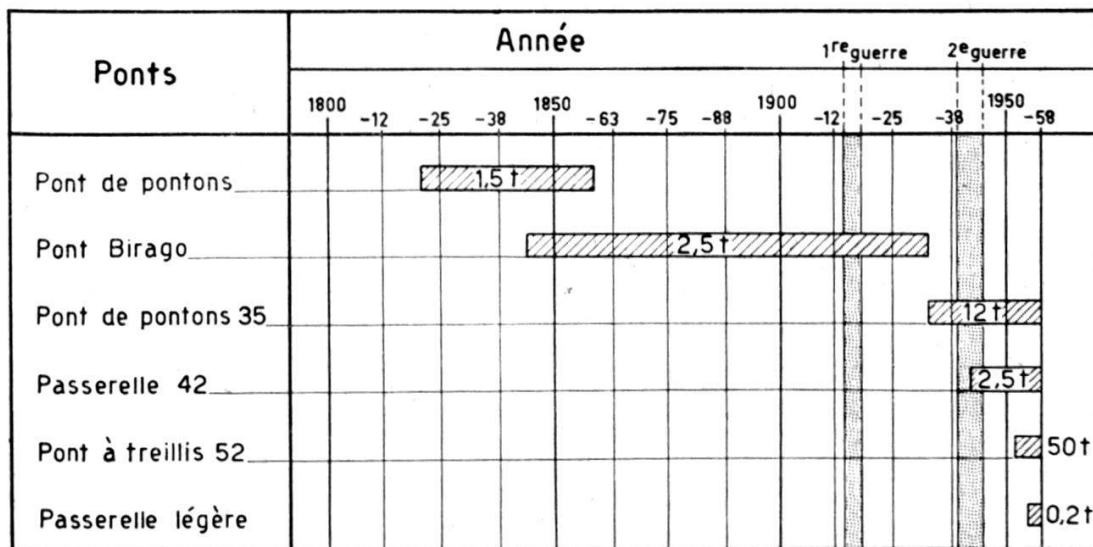


FIG. 14

Ce graphique indique la période pendant laquelle chaque type de pont a été utilisé : le pont de pontons durant 40 ans, le pont Birago durant 90 ans, le pont de pontons 35 depuis 23 ans, la passerelle 42 depuis 16 ans, le pont à treillis en acier 52 depuis 6 ans et la passerelle de métal léger depuis 3 ans.

Le tableau récapitulatif de la figure 15 indique le matériel, la main-d'œuvre et le temps nécessaires pour le lancement des ponts d'ordonnance utilisés chez nous de 1820 à nos jours. Les chiffres figurant à l'intérieur des rectangles (colonne « matériel ») indiquent le nombre de remorques de matériel de pontage.

Ponts	Année	Matériel	Hommes et temps
Pont de pontons	1820	25 1,5 t	80 hommes 4 heures
Pont Birago	1844	34 2,5 t	100 hommes 4 heures
Pont de pontons 35	1935	40 12 t	100 hommes 5 heures
Passerelle 42	1942	10 2,5 t	30 hommes 2 heures
Pont à treillis 52	1952	44 50 t	150 hommes 30 heures
Passerelle légère	1954	4 0,2 t	30 hommes 1/2 heure

FIG. 15

### L'AVENIR DU PONTAGE MILITAIRE

Les expériences faites au cours de la deuxième guerre mondiale ont démontré que l'on doit s'engager résolument dans des voies nouvelles pour résoudre les problèmes qui se posent en matière de pontage militaire. Aux fins de s'adapter à la mobilité d'une armée moderne, les conditions suivantes doivent être remplies : peu de véhicules de transport; ceux-ci devront toutefois pouvoir suivre tous les mouvements des

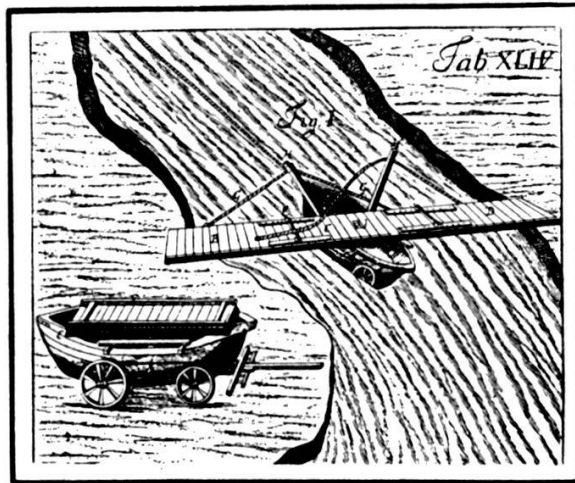


FIG. 16

troupes; ponts d'une résistance d'au moins 50 t et, enfin, lancement rapide avec le minimum de main-d'œuvre. Le lieutenant-colonel Gillois, de l'armée française, a étudié cette question d'une manière approfondie et il existe aujourd'hui déjà sur le marché un engin de pontage absolument inédit. Comme point de départ pour ses études, cet officier a pris un véhicule amphibie dont il a tiré un véhicule de pontage. Cette idée n'est pas totalement nouvelle, preuve en est l'image de la figure 16. Avant l'année 1800 on appliquait déjà un principe analogue.

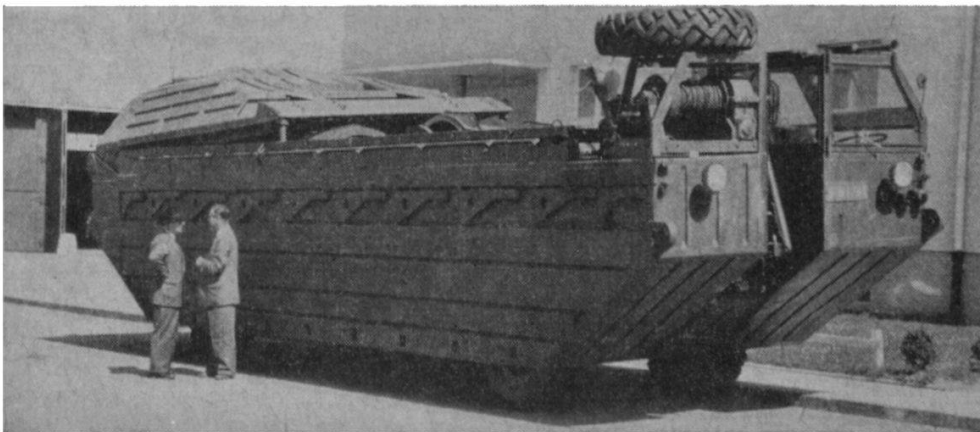


FIG. 17



FIG. 18

Le lieutenant-colonel Gillois a mis au point deux systèmes distincts :

- a)* le bac amphibie (fig. 17)
- b)* le pont amphibie (fig. 18).

Le bac amphibie (véhicule isolé) est en mesure de transporter des charges s'élevant jusqu'à 20 t, ou 170 à 200 hommes complètement équipés. De son côté, le pont amphibie offre, suivant le genre de sa construction, une charge admissible pouvant s'élever jusqu'à 100 t.

Le véhicule de pontage est pourvu d'un tablier de pont de 8 m de longueur. Ce dernier peut pivoter sur lui-même lors du lancement (fig. 19). Les figures montrent le véhicule amphibie paré, soit pour le déplacement sur route et dans le terrain (*a*), soit pour le déplacement dans l'eau (*b*). Caractéristiques techniques : longueur 11 m, largeur sans les flotteurs 3 m, avec les flotteurs gonflés 4 m, moteur Diesel développant

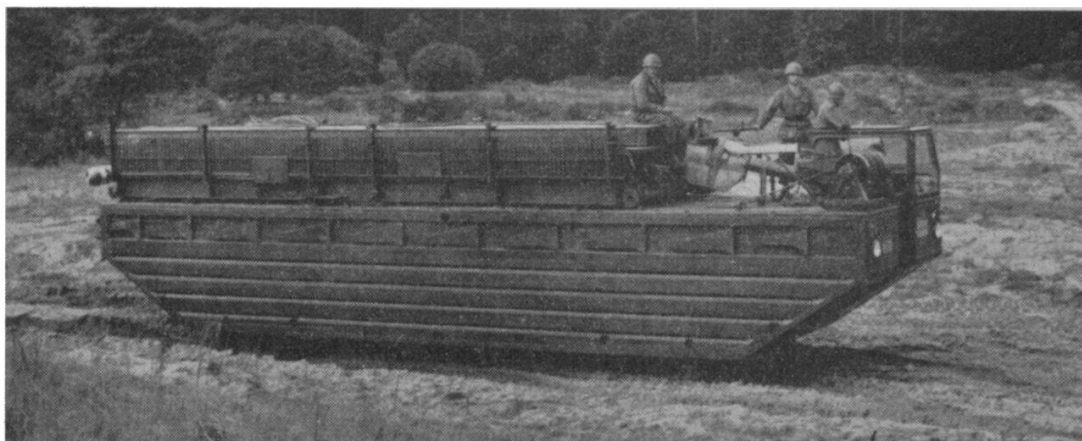


FIG. 19 a.

225 CV sur route et 200 CV dans l'eau, vitesse maximum 70 kmh, peut franchir des pentes de 50 %, une équipe de 4 hommes suffit pour préparer le véhicule à l'engagement dans un laps de temps de 40 minutes. Avec 16 véhicules amphibies de pontage et 60 hommes, on peut aménager 100 m de pont en 1 heure.

#### CONCLUSION

Nous devons constater que nous ne disposons encore d'aucun moyen de pontage rapide chez nous. Ce système de pont nous permettrait de faire franchir les obstacles *en temps utile* à des engins lourds (chars blindés jusqu'à 50 t). Notre

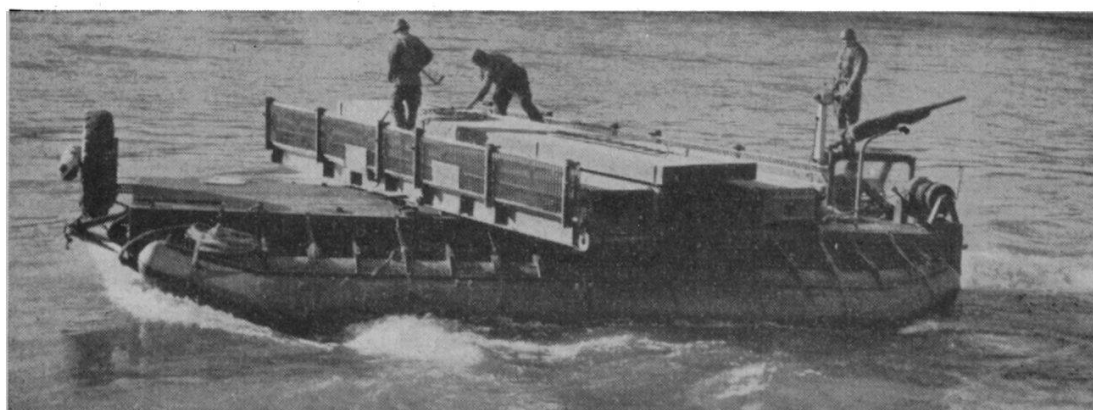


FIG. 19 b.



armée se doit, en matière de pontage, de s'adapter aux progrès réalisés par la technique de la guerre moderne et l'étude de nouveaux types de ponts est une impérieuse nécessité. L'adoption du système de pontage avec véhicules amphibies nous engagerait dans la voie de la mécanisation. Seuls des essais nombreux et variés permettraient l'appréciation exacte des possibilités d'emploi des engins amphibies dans notre terrain.

Capit. R. ZIEGLER

*Sources :*

Colonel H. MULLER : *Pontoniere* 1945, Bern.

Colonel F. SCHUMACHER : *Das Kriegsbrückenwesen in der Schweiz*, 1875.

Cap. F. STÜSSI : *Zur Entwicklung des Kriegsbrückenbaues* (Technische Mitteilungen Nr. 2, 1938).

---

## La Turquie : bastion de l'Occident

Si l'on considère « stratégiquement » la partie du monde englobant l'Europe, le Proche et le Moyen-Orient, on ne manque pas d'apercevoir la position géographique précaire de la Turquie. Limitée, au nord-ouest, au nord et au nord-est, respectivement par la Bulgarie (satellite de l'URSS), la mer Noire et la Russie, et au sud, par la Syrie et l'Irak (intégrés à la République Arabe Unie, favorable au Kremlin), la Turquie forme une péninsule qui pourrait bien être réduite en île sous la pression du communisme international.

Peu après la seconde guerre mondiale, le territoire turc a échappé de justesse à l'impérialisme des Soviets, grâce à la protection de la Grande-Bretagne d'abord, des États-Unis ensuite et enfin en adhérant à l'OTAN.

Alors que la majorité des pays des Balkans tombaient, les uns après les autres, au pouvoir de l'URSS, la Turquie devait constituer, en revanche, le dilemme politique et militaire qui mettrait aux prises Moscou, d'une part, et les puissances occidentales, d'autre part.