

**Zeitschrift:** Schweizer Soldat : Monatszeitschrift für Armee und Kader mit FHD-Zeitung  
**Herausgeber:** Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat  
**Band:** 14 (1938-1939)  
**Heft:** 19

**Artikel:** L'importance des chemins de fer en période de guerre  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-709311>

### **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:** 16.03.2025

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

## L'importance des chemins de fer en période de guerre

*Constatations faites par des experts étrangers et par le chef du département militaire fédéral.*

C'est du grand Bismarck lui-même que l'on tient ce mot: « Ce ne sont pas des fortifications qu'il nous faut, mais des chemins de fer! »

Énoncée aujourd'hui cette opinion nous désoriente, car chacun sait évidemment que nous ne saurions nous passer, dans le domaine de la défense nationale, ni des chemins de fer ni des fortifications. Toutefois, ce que l'on sait mal, c'est que dans la guerre mondiale, comme dans les guerres actuelles, très nombreux ont été les cas où l'utilisation opportune du chemin de fer a eu une action décisive sur certaines batailles. C'est aussi pourquoi on émet quelquefois des doutes sur la sûreté que pourraient offrir dans une guerre moderne les transports par rail; les chemins de fer, dit-on, sont beaucoup trop à découvert, trop vulnérables et trop soumis aux attaques aériennes. Ces jugements peuvent influencer défavorablement l'opinion publique et faire croire que la défense du pays exige que la plus grande partie possible du trafic ferroviaire passe à l'automobile. Aussi, les témoignages d'experts étrangers sur cette question sont-ils de première actualité.

Nous trouvons, en Allemagne, l'opinion du professeur Blum, ingénieur, qui joua un rôle prépondérant dans le domaine des transports militaires allemands par chemin de fer pendant la grande guerre et qui fait autorité en matière de trafic. Il n'y a pas si longtemps que le professeur Blum faisait paraître dans la « *Militärwissenschaftliche Rundschau* », éditée par le ministère de la Reichswehr, un article où il disait, entre autres, à propos de la vulnérabilité des gares:

« Mettre une gare hors de service pour une longue durée à l'aide d'un feu d'artillerie ou de bombes, c'est chose extrêmement difficile; il faudrait premièrement pouvoir atteindre tels et tels groupes d'aiguilles (et les détruire entièrement); d'ailleurs, il y a toujours dans une gare plusieurs voies de passage et, indépendamment de cela, le personnel nécessaire pour réparer immédiatement les dégâts. Un fait certain, c'est que pendant la grande guerre aucune gare située à plus de 10 km en retrait du front n'a pu être rendue inutilisable pour longtemps. Un exemple qui en dit long à ce sujet, c'est celui de la gare de Laon qui, placée à la fois sous le feu de l'artillerie ennemie tirant du sud et de l'ouest et sous le bombardement des avions, n'interrompit jamais son activité. »

M. Blum montre ensuite que, « pendant la guerre mondiale, presque tous les nouveaux envois de matériel de guerre sont arrivés jusqu'à 10 km du front par les voies ferrées ordinaires. Les transports se poursuivaient en partie par autocamions, mais le plus souvent au moyen de chemins de fer de campagne aux écartements de voie les plus divers. On utilisait le chemin de fer parce qu'on avait vite remarqué qu'en cas de destruction totale, une voie ferrée avec rails et traverses était beaucoup plus rapidement remise en état qu'une route. M. Blum déclare sur ce point: « Un exemple qui nous montre combien un chemin de fer est difficilement mis hors de service même par le feu d'artillerie le plus nourri, c'est celui de la voie ferrée de Verdun, d'un mètre d'écartement; le trafic ne fut interrompu qu'occasionnellement, pour quelques heures au plus chaque fois; même la dernière partie de la ligne, bien qu'entièrement à découvert, fut exploitée jusqu'à 4 km environ du front. »

Nous trouvons confirmation de ces constatations allemandes dans un article du plus haut intérêt qu'a écrit le lieutenant-colonel A. Marchand dans la « *Revue générale des chemins de fer* » sur l'exploitation des grands réseaux de chemins de fer français pendant la guerre. L'auteur dit qu'après la bataille de la Marne, il y eut jusqu'au 30 octobre 1914 sur le seul réseau des chemins de fer de l'Est 47 ponts importants de détruits. Cependant, en novembre de la même année déjà, la circulation ferroviaire était reprise grâce à la pose de ponts militaires de secours préparés en temps de paix.

Pendant la défense de Verdun, en février 1916, les Français n'avaient pour atteindre cette ville qu'une seule voie, celle de Sainte-Menehoulde. Bien que celle-ci fût toute la journée sous le feu de l'artillerie et des bombes, 12 à 14 trains purent passer régulièrement chaque nuit. Par suite des améliorations successives apportées à cette ligne d'un mètre d'écartement par les troupes françaises du génie chargées des voies ferrées, le trafic quotidien, de 800 tonnes, 1250 hommes et 300 blessés qu'il était en février 1916, passa à 2650 tonnes, 1500 hommes et 930 blessés en juin de la même année.

L'auteur signale en passant les services rendus par l'automobile; ils furent infiniment moins importants que ceux du chemin de fer. « L'appoint du camion, dit le Lt-col. Marchand, est toujours resté très inférieur à la puissance de transport du chemin de fer et très coûteux en personnel. » A Verdun, tandis qu'un train normal de 350 tonnes consommait 25 kg de charbon au km et était servi par 7 ou 8 hommes, il fallait pour transporter la même charge sur route 160 à 180 camions, consommant 60 litres d'essence au kilomètre et exigeant 350 hommes.

L'offensive allemande de mars 1918 obligea les Français à créer de nouvelles voies de communication. Au cours de ces travaux, les troupes du génie spécialement formées pour cela réussirent à reconstruire dans le temps-record de trois mois un réseau de chemin de fer d'une longueur de 210 km, à proximité du front, dans la région de la Somme.

Pendant les quatre années de guerre, les sapeurs français posèrent 7500 km de voie ferrée environ; chiffre éloquent qui, mieux que toute théorie, montre les services incomparables rendus par le rail aux armées pour le ravitaillement du front. Dans une guerre future, le chemin de fer restera, malgré la valeur indéniable des services que pourra rendre l'automobile, le moyen de transport le plus important; il sera proprement irremplaçable; nous en voulons pour preuve non seulement l'avis unanime des spécialistes militaires, mais surtout le développement méthodique du réseau ferré des grandes puissances militaires, développement qu'on motive expressément par des arguments tirés des besoins de l'armée. Existe-t-il preuve plus évidente de l'importance militaire des transports par rail?

Sachons tirer de cet état de choses les conclusions qui s'imposent en ce qui concerne la Suisse. Il faut absolument faire comprendre à l'opinion publique qu'un affaiblissement du réseau ferré national nuirait autant sinon plus aux intérêts de l'armée, qu'une motorisation insuffisante. Une idée centrale doit prédominer constamment dans les discussions se rapportant à cette question, c'est celle qu'a exprimée une fois le chef du Département militaire fédéral, en séance du Conseil national, et que voici:

« Les chemins de fer sont l'instrument le plus puissant pour le transport en masses de troupes et de matériel sur de longues distances; surtout pendant la mobilisation et la levée des troupes, ils jouent, du fait qu'on peut

compter sur eux, un rôle d'une extrême importance. Du point de vue de la défense nationale, nous avons toujours considéré l'entretien d'un réseau ferroviaire bien au point comme étant du plus haut intérêt. Dire, comme on l'entend parfois, qu'en cas de crise on ne pourrait plus compter sur nos chemins de fer, est du domaine de l'exagération.»

Bien entendu cette lance rompue en faveur de nos CFF, dans le domaine de la défense nationale, ne vise pas à diminuer aux yeux du lecteur l'importance des transports automobiles, dont chacun sait qu'on attend d'eux également des services qui seront d'autant plus appréciés que le nombre des véhicules mis à leur disposition sera élevé.

## Formation et instruction du soldat

(Suite.)

Par le major Frido Barth.

(Extrait de l'ouvrage « Formation et instruction du soldat » par le major Barth. Editeur: Stämpfli & Cie., Hallerstr. 7, Berne. Prix fr. —.80.)

### IV. Principes pour l'instruction de la troupe.

#### 1. Organisation de l'instruction.

*Il ne faut jamais travailler avec des hommes mal habillés.* Si une partie de l'habillement doit être enlevée, le travail ou l'instruction ne doit commencer que lorsque les objets dont il s'agit auront été disposés dans l'ordre indiqué. Pour ce faire, le sous-officier montrera à son groupe ce qu'il veut, puis ordonnera: « Exécutez. » Il contrôle ensuite l'exécution et commence le travail.

*Lorsqu'il s'agit d'un exercice, le sous-officier le démontre d'abord lui-même.* Il aura soin, au préalable, de placer ses hommes de telle manière que sa démonstration soit vue par chacun.

*Pendant la démonstration ou les explications, le sous-officier ne cessera de surveiller ses subordonnés, afin de contrôler et de fixer leur attention.* Combien de fois voit-on un sous-officier faire un exposé parfaitement conçu, par exemple à la mitrailleuse ou à un appareil de téléphone, alors que ceux qui devraient suivre l'enseignement parlent ou dorment. *L'attention aussi, doit être apprise. Elle n'est pas une qualité que le soldat possède d'office.*

Quand le sous-officier aura bien démontré et expliqué ce qu'il devait enseigner, il passera ensuite à l'exercice pratique. *Chaque homme doit, au moins une fois, et sous contrôle, exécuter ce qui lui a été démontré,* pendant que le reste de la subdivision suit attentivement l'exercice.

Ce n'est qu'une fois que les soldats auront, à tour de rôle, répété, à plusieurs reprises, l'exercice, que l'on pourra avoir la certitude qu'il est compris. Cette méthode d'instruction demande de la part du sous-officier beaucoup de concentration, de patience et d'endurance. Mais au moins elle garantit le succès.

#### 2. Procéder avec méthode.

L'organisation méthodique du travail, dès le début de l'école de recrues, est de toute importance. On ne doit jamais exiger ce qui n'a pas encore été enseigné. Par contre, le sous-officier ne tolérera pas qu'une chose apprise soit exécutée d'une façon différente que celle prescrite. *En laissant passer une fois une faute, on prépare de ce fait 10 tentatives de tromperie.* Pour éviter ces fautes, il n'est nullement nécessaire de jurer ou de s'emporter. Au contraire, dès que le soldat voit que son sous-officier n'autorise aucune transgression et les réprime calmement et sans défaillance, il ne sera plus tenté de vouloir faire comme bon lui semble.

#### 3. Ce qui est connu ne doit pas être répété.

Si le sous-officier prenait l'habitude de répéter continuellement ce qui est connu, il deviendrait la bonne-à-tout faire de ses soldats.

Par exemple, il ne serait pas normal, après le commandement de « rassemblement » de dire: « Aligned-vous », « ajustez les vareuses », « placez le bonnet de police droit », etc. — Une fois enseignées et comprises, ces prescriptions s'exécutent sans autre. Les hommes qui ne les observeraient pas doivent être rappelés à l'ordre individuellement.

*Les observations générales abrutissent la troupe et incitent à la paresse.*

#### 4. L'œil doit être formé par des inspections collectives.

*Il est de toute importance que le sous-officier s'applique à former son coup d'œil afin qu'aucune transgression d'ordre ne puisse lui échapper.* Il y parviendra rapidement si, dans ses contrôles, il prend l'habitude d'observer méthodiquement toutes les mêmes choses en même temps. Par exemple, si le sous-officier veut contrôler la tenue de ses soldats avant le départ pour le travail, il examinera d'un regard, tous les bonnets de police, ensuite tous les cols, puis il passera aux boutons des tuniques, aux ceinturons et ainsi de suite. En procédant de cette manière, la moindre anomalie frappera sa vue et il lui sera facile de donner à l'intéressé l'ordre de rectifier sa tenue. *Ces observations collectives forment l'œil et rendent rapidement le sous-officier apte à déceler la moindre faute.*

#### 5. Emploi judicieux du temps.

Il est préférable de bien travailler pendant un court laps de temps, que mal pendant longtemps. Des repos judicieusement intercalés sont recommandés, car ils favorisent le travail concentré. Il n'y a rien qui engendre autant la lassitude qu'un travail effectué sans conviction ni entrain. On remarquera spécialement cette déficience chez les sous-officiers incapables ou insuffisamment préparés. *Celui qui ne prépare pas consciencieusement, chaque jour son service, ennue la troupe au lieu de l'instruire.*

#### 6. Une tenue militaire correcte doit toujours être exigée.

A l'instruction comme au travail, il ne faut jamais négliger la tenue militaire. On ne tolérera pas qu'un homme réponde à une question sans avoir pris, au préalable, une position impeccable. Le soldat doit toujours parler d'une voix claire et distincte. Lorsque le sous-officier s'adresse à l'un de ses hommes, il exigera que celui-ci fixe avec attention en se tenant immobile et en position de garde-à-vous. Avec du doigté et de la persévérance l'on atteindra bientôt, aussi dans ce domaine, le but que l'on s'est proposé. Le secret pour aboutir réside dans le fait qu'il ne faut jamais se contenter de l'à peu près. Le temps employé pour obtenir de chacun une bonne tenue militaire n'est certes pas perdu; autrement à quoi pourrait servir ce que l'on apprend à l'école de soldat, si l'on n'est pas décidé à l'exiger dans la pratique.

*La formation militaire a encore plus d'importance que l'instruction, car sans elle, nous ne serions pas des soldats, mais seulement des civils déguisés.*

#### 7. Prendre soin du matériel qui a servi à l'instruction.

Après chaque temps d'instruction le matériel utilisé doit être soigné et remis en bon état. Il faut apprendre