

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 10 (1865)
Heft: (4): Revue des armes spéciales : supplément mensuel de la Revue Militaire Suisse

Artikel: Du système actuel de selle de la cavalerie suisse
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-330528>

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: 18.03.2025

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

sent pas de trop, attendu que dans ce service, notamment en face de l'ennemi, une plus grande surveillance est nécessaire que dans les divisions de parc de réserve.

Quelques officiers et vétérinaires surnuméraires trouveraient leur place dans le dépôt de remonte des attelages.

De deux tabelles annexes et contenant :

1° Des détails plus précis sur le calcul des besoins en hommes et en chevaux ;

2° *a, b, c.* La composition des compagnies par cantons, calcul des hommes et des chevaux manquant ;

3° Le résumé des deux tabelles précédentes ;

il résulte que pour arriver à la complète organisation des 14 compagnies du train de parc projetées, les cantons devraient fournir en plus 222 hommes et la Confédération 738 chevaux, soit 35 chevaux de selle et 703 chevaux de trait.

D'un autre côté, les cantons auraient comme surnuméraires :

3 officiers.

3 vétérinaires.

1 maréchal-des-logis.

1 trompette.

8 soldats du train.

Plusieurs cantons auraient en outre à fournir, quoique avec le même nombre d'hommes, des individus de grades différents de ceux qu'ils étaient appelés à fournir avec l'organisation actuelle.

Agréez, etc.

Aarau, le 21 novembre 1864.

(Signé)

H. HERZOG,

colonel inspecteur d'artillerie.

DU SYSTÈME ACTUEL DE SELLE DE LA CAVALERIE SUISSE.

La selle hongroise, qui jusqu'en 1859 fut la selle d'ordonnance de la cavalerie suisse, avait subi tant de remaniements et de changements qu'elle n'avait plus guère, à ce moment, conservé de son origine que le nom.

Source de beaucoup de plaintes chez les officiers et les soldats, elle fut le point de départ d'une série de propositions et de modèles nouveaux.

En 1859, le département militaire, sur le préavis du colonel de la cavalerie, ordonna un essai pratique de différentes selles-modèles

(entr'autres celle du major danois Barth), et cela sur une échelle inaccoutumée.

Trois officiers de l'état-major fédéral, 4 officiers de cavalerie, 2 sous-instructeurs d'artillerie et 1 de cavalerie, ainsi que 25 cavaliers (parmi lesquels tous les cantons fournissant de la cavalerie étaient représentés), reçurent l'ordre, en novembre 1859, d'exécuter une marche de 10 jours. A chaque officier de troupe fut réparti une section de 6 à 7 hommes sur laquelle il devait exercer une surveillance spéciale relativement aux essais de selle. Chaque soir il était dressé un rapport exact des expériences et observations de la journée. C'est ainsi que des marches de 7 à 8 heures furent exécutées chaque jour par un temps très variable. A la fin de ces marches, les rapports journaliers ayant été soumis à un examen comparatif, la commission tomba d'accord sur les conclusions suivantes :

L'expérience a montré que dans l'introduction d'une nouvelle selle d'ordonnance, deux selles seulement parmi les selles-modèles méritent d'être prises en considération, savoir celle de M. le lieutenant-colonel Quinlet et celle de M. le major Barth. C'est à cette dernière que la commission donne la préférence, lui reconnaissant sur la première certains avantages particuliers. Cependant, avant d'introduire définitivement le système Barth, et afin de se convaincre de ses avantages d'une manière plus complète, il est nécessaire d'en continuer l'essai, soit dans les écoles de recrues, soit dans les rassemblements de troupes.

Le résultat final fut l'introduction de la soi-disante selle danoise, mais avec beaucoup de remaniements qui sont loin d'être tous des améliorations. La forme et la longueur des bandes ont été conservées, attendu que la solidité de la selle est d'autant plus grande qu'elle repose sur une base plus large. Il en a été de même de l'arcade de devant et de celle de derrière dont la position procure au cavalier un siège plus large et répartit uniformément son poids sur les différents points de la selle. La hauteur de l'arcade de devant ayant été, contrairement à l'ordonnance précédente, diminuée de beaucoup, la conduite du cheval en est singulièrement facilitée.

Nous avons à parler maintenant des changements.

Le rembourrage de crins, sous le cuir du siège, est complètement laissé de côté par M. Barth; il en résulte que le cavalier placé plus bas est plus ferme en selle, son poids plus rapproché du dos du cheval et les mouvements de la selle plus rares.

Dans le cas où le siège serait trop dur, Barth recommande d'introduire sous le cuir du siège une doublure en peau de mouton qui

a les mêmes avantages que le rembourrage précédent sans diminuer la largeur de siège.

Malgré cela, et contrairement au préavis du colonel de la cavalerie, on a introduit sous le cuir du siège une espèce de coussin de crins, et sacrifié ainsi l'un des principaux avantages du modèle original, savoir une large et profonde surface du siège.

Il en est de même des changements apportés à la sangle. La selle danoise a une sangle de dessus et une de dessous, placées l'une à côté de l'autre, et non l'une sur l'autre, comme dans notre ancien système. L'avantage en est facile à saisir. Les sangles placées l'une à côté de l'autre tiennent la selle en position sur une plus grande surface et empêchent le déplacement en avant ou en arrière de la couverture. Si une des sangles est débouclée ou déchirée, l'autre tient la selle. Malgré ces avantages, la sangle de dessus fut supprimée et l'on abandonna par là la ferme position de la selle, ainsi que le prouve la tendance qu'elle a de se porter en avant. Si la sangle unique doit à tout prix procurer au cavalier les avantages des deux sangles, il sera fatalement amené à serrer celle-ci outre mesure et à nuire ainsi aux organes respiratoires de sa monture. Enfin, si la sangle unique vient à se rompre, il en résultera la chute du cavalier, chute dont les conséquences seront certainement plus graves que les blessures causées au cheval, dit-on, par le fait de deux sangles. Il est possible que de telles blessures se soient produites ; le fait est rare cependant et provient moins du fait de deux sangles que d'un sanglage précipité et défectueux. — Dans tous les cas, ce prétendu inconvénient n'est pas à comparer aux avantages d'une double sangle.

Dans le système danois, la housse est faite d'un fort drap, doublé d'une étoffe de couverture de cheval. Elle doit être solide et épaisse, afin d'absorber la sueur et de protéger le dos du cheval contre le poids de la selle et des bagages. Cette épaisseur et cette solidité sont encore d'autant plus nécessaires, que les bagages de derrière ne sont pas placés comme autrefois à l'arrière de la selle, mais sur le dos du cheval, sur la couverture de dessous. Malgré cela, et contrairement au préavis du colonel de la cavalerie, on a trouvé bon de faire la housse d'un drap vert, léger, doublé d'une étoffe grise. Les conséquences de cela ne tarderont pas à se produire.

Le porte-manteau qui, ainsi qu'on l'a vu, n'est pas supporté par la selle, mais se trouve simplement retenu par elle, doit être bouclé de telle sorte qu'il reste un espace libre entre son milieu et l'épine dorsale du cheval, et que les deux extrémités du porte-manteau reposent à droite et à gauche, sur le dos du cheval. De cette manière, le poids se trouve réparti sur deux surfaces, tandis que dans notre porte-man-

teau, qui est également plein et raide dans toutes ses parties, le poids repose et se meut sur un seul point, savoir l'épine dorsale, beaucoup plus sensible. Si l'on supprimait à la seconde paire de pantalons l'inutile doublure en cuir, le porte-manteau pourrait être paqueté de telle sorte que le milieu restât libre, et l'on n'aurait pas de peine à lui donner la position voulue.

Telles sont les observations essentielles que nous avons à faire sur les changements apportés; on voit qu'il ne s'agit pas d'accessoires, mais au contraire de choses de nature à remettre en question tous les avantages du système danois. Si, par la suite, tels ou tels inconvénients se font sentir, on fera bien, avant d'en accuser la selle danoise, de se demander si l'on n'en est pas soi-même la cause. En continuant ainsi, il est à prévoir que la selle danoise subira à son tour le sort de sa devancière. Nous avons estimé qu'il était de notre devoir de mettre le public en garde; notre cavalerie étant si peu nombreuse, nous devons ménager d'autant plus chaque cheval, et nous ne pouvons mettre en garde le public connaisseur qu'en lui signalant immédiatement les altérations apportées à une bonne selle.

(Schw. milit. Zeitung.)

MÉMOIRE SUR UN NOUVEAU MODE DE CHARGEMENT

DES PIÈCES D'ARTILLERIE. (1)

Avantages qui doivent en résulter pour l'augmentation de la vitesse initiale, la justesse du tir et la conservation des bouches à feu; voie nouvelle ouverte pour arriver au percement des navires cuirassés par l'emploi des poudres vives et de canons légers.

« Pour vaincre la nature il faut
obéir à ses lois. »

BACON.

Pendant que de toutes parts les bâtiments de la marine militaire subissent une transformation radicale par la substitution du fer au bois dans leur construction; que les gouvernements sont à l'œuvre pour créer les engins les plus redoutables et en même temps à l'abri des coups de l'ennemi; que l'Angleterre, pour conserver ce qu'elle nomme son ancienne prépondérance des mers, cherche dans une fabrication plus résistante le perfectionnement des bouches à feu, en substituant à la fonte le fer forgé, dont l'expérience avec les canons Armstrong lui a déjà englouti tant de millions, personne ne semble s'occuper du perfectionnement de la partie physique de l'art de lancer les projectiles. En effet, depuis les travaux de M. le général Piobert, aucun

(1) Par Lucien Rarchaert, ingénieur. Extrait du *Spectateur militaire*.