

**Zeitschrift:** Revue Militaire Suisse  
**Herausgeber:** Association de la Revue Militaire Suisse  
**Band:** 10 (1865)  
**Heft:** (12): Revue des armes spéciales : supplément mensuel de la Revue Militaire Suisse

**Artikel:** Les manœuvres des pontonniers en 1864 [suite et fin]  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-330566>

### **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:** 02.03.2025

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

# REVUE DES ARMES SPÉCIALES

SUPPLÉMENT MENSUEL

DE LA

REVUE MILITAIRE SUISSE

---

Lausanne, le 15 Juin 1865.

Supplément au n° 12 de la Revue.

---

**SOMMAIRE.** — Les manœuvres des pontonniers en 1864 (*suite et fin*).  
— Conseils et directions du général-major von Edelsheim pour donner une bonne position au cavalier. — Aide-mémoire portatif de campagne à l'usage des officiers d'artillerie (*suite*). — Bibliographie. (*D'une nouvelle poudre de guerre*). — Actes officiels.

---

## LES MANŒUVRES DES PONTONNIERS EN 1864.

(*Suite et fin.*)

De bons chemins d'accès permirent d'amener les haquets l'un après l'autre sur la rive gauche, près de l'emplacement du pont, de sorte que l'on put sans grand transport lancer les bateaux à l'eau et former le dépôt du matériel. Il est rare que le pontonnier rencontre des localités aussi favorables. Il lui arrive bien plus souvent de trouver des abords difficiles et des berges escarpées et boisées qui l'obligent à se frayer un long chemin au travers de bois, de broussailles ou de marécages, et à transporter péniblement, à dos d'homme et à de grandes distances tout son matériel, ou enfin à le manier dans des espaces resserrés.

Si les états-majors se faisaient toujours une véritable idée de semblables fatigues, des retards qu'elles occasionnent, et en général de ce que l'on peut et doit exiger des pontonniers, on mettrait moins souvent la faute de la non réussite d'une construction de pont sur le compte de ces troupes.

Après un moment de repos l'on procéda au déchargement des haquets et à la formation du dépôt; les pontons furent mis à l'eau, accouplés, puis, comme il n'y avait pas de tirailleurs à transporter sur l'autre rive pour protéger le travail, ils furent immédiatement équipés et amarrés à la berge au point d'où ils devaient partir.

Ces travaux préparatoires se répètent à chaque construction de pont,

et le temps qu'ils exigent représente toujours la plus grande partie de la durée totale du travail. Dans les exercices en temps de paix on les fait rarement entrer en ligne de compte, par la raison que, dans de semblables manœuvres, l'on a trop souvent la vanité de vouloir surprendre les spectateurs non initiés par une exécution d'une promptitude étonnante; mais au fond l'illusion que l'on produit est fâcheuse par les conséquences qu'elle peut avoir une fois ou l'autre.

Dans le cas qui nous occupe, les préparatifs n'exigèrent, grâce aux conditions favorables de l'emplacement, qu'une heure et demie seulement; mais cette durée est loin de pouvoir être prise pour une donnée généralement applicable. On profita de ce temps pour faire la reconnaissance des rives, fixer définitivement l'emplacement du pont et la ligne des ancres, et faire les mesurages nécessaires.

Il résulta de cet examen que les berges étaient favorables à l'établissement du pont; la vitesse du courant fut trouvée d'environ 7 pieds par seconde, la profondeur de 5 à 13 pieds, l'ancrage peu résistant et la largeur de la rivière de 260 pieds.

Il fut donc décidé que le pont serait établi en majeure partie sur des supports flottants, que dans le milieu de la rivière il faudrait doubler les ancres, ce à quoi les 6 ancres supplémentaires de la forge de campagne suffisaient justement; on était ainsi dispensé d'avoir recours à des paniers d'ancrage dont la construction exige toujours un temps assez long.

Après la soupe et un petit moment de repos l'on procéda à la répartition des hommes, avec sections doublées pour la pose des poutrelles, des madriers et du brélage. Là-dessus il fut donné à la troupe une instruction succincte sur le travail qu'elle allait entreprendre, puis à 4 heures l'on commença le pont.

La nature de la rivière à l'emplacement choisi aurait au besoin permis de l'exécuter par *conversion*; mais cette manœuvre, que tant de gens admirent, est exposée à tellement d'éventualités et de dangers sur des rivières comme les nôtres, que l'on a cru devoir exclure du règlement cet exercice qui ne peut guère s'exécuter qu'en temps de paix. On préféra donc le mode plus simple et plus sûr de la construction *par bateaux successifs*, pour lequel on n'a pas besoin de circonstances locales particulières et qui est aussi le procédé normal.

Dans l'espace d'une heure le pont fut donc établi avec la régularité et la solidité voulues; y compris les préparatifs, la construction avait donc exigé en tout deux heures et demie, durée qui ne correspond guère, il est vrai, aux données fournies par des manœuvres de parade, mais en revanche avec les résultats plus véritables des exercices de campagne.

Le pont dont il s'agit ici avait 12 travées de 22 pieds et reposait sur 10 pontons (dont quelques uns amarrés à deux ancres) et un chevalet qui formait le dernier support sur la rive opposée. Pendant deux heures de nombreux spectateurs y circulèrent librement, tellement que par moments le public stationnant sur le pont occupait le tablier tout entier. Malgré cela, cette foule n'occasionna aucune altération, ni dans l'alignement du pont, ni dans la liaison des diverses parties.

Sur ces entrefaites la troupe dressa ses tentes-abri, sur la rive droite de la Reuss, en ligne par compagnies. Chacun s'organisa promptement pour le bivouac.

Après cela, à 7 heures et demie du soir, le pont fut replié par pontons successifs, opération qui s'effectua tranquillement et sans obstacles. Elle dura 40 minutes, ce qui fait 33 minutes par travée. Les pontonniers s'y firent remarquer par l'adresse avec laquelle ils levaient les ancres et ramenaient les pontons dégagés, ainsi que par leur promptitude dans le repliement des travées ; les sections revenaient chaque fois à leur poste en bon ordre et en temps voulu ; en un instant les pontons se trouvaient débarrassés de leur équipement et amarrés à la rive, de sorte que le matériel rentrait au fur et à mesure au dépôt. — C'est ainsi que se termina la première journée d'excursion.

Le second jour les travaux commencèrent par le chargement du matériel pour le transport par eau jusqu'à Mellingen. L'on forma avec les 7 unités de pont 3 trains de bateaux et un bateau de transport ; 70 hommes y furent occupés pendant une heure et vingt minutes. Le reste de la troupe partit de bonne heure pour Mellingen, par terre, pour prendre part aux exercices principaux de cette journée.

A 8 heures et demie les embarcations partirent de Bremgarten l'une après l'autre, à 5 minutes d'intervalle ; chacune portait 10 pontonniers par unité ; il se trouvait parmi ceux-ci des bateliers expérimentés et connaissant la rivière. La navigation sur la Reuss, dont le cours est fort sinueux jusqu'à Mellingen, dura une heure et quart. La vitesse moyenne de la rivière, sur ce parcours, serait donc de 5 pieds par seconde environ. En amont de cette petite ville l'on aborda avec trois unités de pont, formant le matériel nécessaire pour le pont volant de moyenne grandeur projeté en cet endroit ; les deux autres trains de bateaux, destinés à une autre manœuvre, continuèrent leur course sans s'arrêter. Le *pont volant* fut bientôt construit et son câble, solidement amarré, muni d'une nacelle de support ; après quoi on l'arrêta à la rive, prêt à recevoir des troupes. Comme il ne s'agissait que d'infanterie et qu'en outre les rives étaient d'un accès facile, il

ne fut pas nécessaire de construire des culées d'embarquement et d'abordage, de sorte que le passage put déjà commencer à 11 heures et demie. Quelques courses d'essai faites avec le pont chargé n'ayant pas fait céder l'ancrage, l'on fut ainsi assuré que le *câble* avait la longueur et la position voulues. La traversée, aller et retour, prit 4 minutes, pour une largeur de 250 pieds et une vitesse de courant de 6 à 7 pieds par seconde.

Un pont volant de moyenne grandeur peut porter 100 hommes d'infanterie au plus. Le passage d'un bataillon et d'une compagnie de carabiniers exigerait donc 9 courses. En comptant 10 minutes par 100 hommes pour l'embarquement et le débarquement (encore faut-il qu'ils y soient exercés) il aurait fallu, dans le cas dont il s'agit, deux heures et demie pour le passage de ce détachement d'infanterie.

Après quelques courses l'on détacha le câble, on enleva les deux ancres qui avaient servi à l'amarrer, puis le pont volant alla rejoindre en aval de Mellingen les deux trains de bateaux que l'on y avait déjà amenés dans le but d'y construire un nouveau pont.

L'emplacement choisi près de cet endroit possède toutes les qualités requises pour l'établissement régulier d'un pont complet de bateaux. On les y reconnaît au premier coup-d'œil; la rivière a en effet en cet endroit un cours régulier; la section tout aussi régulière, offre des profondeurs d'eau comprises entre 8 et 13 pieds; elle n'est pas encaissée et son lit présente un ancrage solide. Le pont fut commencé vers 3 heures. Cette fois les préparatifs consistèrent seulement dans le déchargement du matériel et dans l'équipement des pontons, ce qui prit peu de temps. Le pont fut jeté de la rive droite à la rive gauche, et cela sans la moindre difficulté, dans l'espace de 55 minutes. Le tablier reposait sur 10 doubles pontons, amarrés chacun à deux ancres, vu la rapidité du courant. Les chemins d'accès ne réclamant pas de grands travaux, le pont fut achevé à 4 heures et prêt à être livré au passage de toutes les troupes. Le public put y circuler quelque temps, ce qui donna lieu à quelques indemnités de terrains, inévitables dans ces cas-là. Là-dessus il fut procédé au repliement par bateaux successifs, opération bien connue qui n'exigea que 40 minutes. Ce pont, qui était construit entièrement sur bateaux, aurait au besoin pu être *replié par conversion*, si l'ennemi nous eût pressés. Cette manœuvre toute indiquée, il est vrai, peut cependant, sur nos rivières à forts courants, être presque rangée dans la catégorie des moyens de destruction des ponts. Elle n'exige, au fond, pas grand exercice et ne peut s'appliquer que sur des rivières à faible vitesse, ou bien dans certains cas où les pertes de matériel n'entrent pas en ligne de compte.

La journée se termina en dressant près du parc les tentes-abri pour le bivouac de la nuit suivante. Le bivouac fut rangé cette fois en colonne par pelotons, afin qu'après le bivouac en ligne de Bremgarten, la troupe apprît à connaître l'usage des deux formes de campement et les dispositions qui en résultent.

Le 23 juin au matin l'on ordonna le chargement des trains de bateaux comme le jour précédent, mais en changeant de section pour ce travail. Ceux qui cette fois en furent dispensés durent se rendre à pied par Mullingen à Fahrwindisch, pour y aider à l'abordage.

La descente en bateau sur ce second parcours de la rivière exige par places beaucoup de prudence et d'adresse ; c'est un exercice des plus instructifs, pour des pontonniers formés. Au bout d'une heure de navigation les embarcations arrivèrent l'une après l'autre vers les dix heures à Fahrwindisch. Deux trains de bateaux, formant le matériel nécessaire pour un grand pont volant, furent de suite envoyés au point de passage, tandis que l'on déchargeait le reste du matériel sur la rive gauche.

La construction d'un grand pont volant exige, pour être construit rapidement, un détachement de 40 hommes ; c'est le nombre des pontonniers qui furent chargés d'établir celui de Fahrwindisch ; ils l'exécutèrent en effet en 50 minutes seulement. On s'assura au moyen de quelques courses d'essai de la solidité du tout et de l'ancrage en particulier, et à midi tout aurait été prêt pour le passage des troupes. Le maximum réglementaire des troupes que l'on peut passer avec un grand pont volant est de 150 hommes d'infanterie, soit 15 cavaliers à pied, avec leurs chevaux, ou bien 2 pièces séparées de leurs caissons, avec leurs attelages.

Pour passer les troupes indiquées plus haut il aurait donc fallu 13 courses, savoir :

Pour 1 bataillon et une compagnie de carabiniers : 5 courses.

« 4 pièces attelées et leurs servants : . . . . . 3 id.

« 70 dragons : . . . . . 5 id.

Il nous manque malheureusement des données basées sur l'expérience au sujet du temps qu'exigerait le passage de nos troupes sur des ponts volants. Mais nous estimons que *l'embarquement* et le *débarquement* ne devraient pas prendre plus d'un quart-d'heure. En admettant ce chiffre, et pour la course, aller et retour, 5 minutes au plus, les 13 courses auraient duré 4 heures et demie. L'avant-garde en question aurait donc pu être transportée sur la rive droite de la Reuss, avant 5 heures du soir, au plus tard.

Nous regrettons que dans nos rassemblements de troupes de sem-

blables exercices n'aient pas lieu plus fréquemment ; mais il paraît que la question des frais est un obstacle à ce que les pontonniers et leurs équipages prennent plus souvent part à ces manœuvres combinées, dans lesquelles l'on tient en général peu compte des troupes du génie.

Le chargement des haquets vides, arrivés à midi à Fahrwindisch, s'opéra promptement. Certaines personnes représentent ce chargement comme fort compliqué ; il est vrai que celui qui ne connaît par exemple le haquet à chevalet que superficiellement, ne réussira jamais à le charger ; mais l'expérience prouve pourtant qu'il suffit d'une courte instruction pour que nos pontonniers de milices en viennent à faire le chargement de leur matériel de pont, même par une nuit sombre, sans tâtonnements, promptement et réglementairement.

A six heures du soir les deux compagnies firent leur rentrée à Brugg, en bonne santé et avec leur équipage au complet. En effet, elles ne comptaient aucun malade et des 1568 pièces du matériel des 7 unités qu'elles avaient emmenées, il n'en manquait pas une, ce qui mérite d'être cité.

Cette excursion de 3 jours ainsi terminée fut suivie dès le lendemain de l'inspection du cours ; on y exécuta la construction et le repliement d'un pont mixte, sur l'Aar, long de 462 pieds, ce qui fut la dernière manœuvre de l'année écoulée.

---

## CONSEILS ET DIRECTIONS DU GÉNÉRAL-MAJOR VON EDELSHEIM

### POUR DONNER UNE BONNE POSITION AU CAVALIER.

Les moyens offerts par la méthode du général-major von Edelsheim pour rendre plus solide la position du cavalier n'introduisent pas un nouveau système d'équitation, seulement, la position du cavalier, par l'introduction de quelques exercices pratiques, en sera rendue plus aisée et plus libre. On trouve maintenant dans toutes les armées que la gymnastique est un excellent moyen pour donner de l'élasticité à la démarche du soldat, et rendre ses membres plus déliés ; Edelsheim veut atteindre son but par les mêmes moyens.

Tous ces exercices, tels qu'ils vont être décrits, n'exigent que peu de temps ; ils occupent dans chaque leçon les 10 dernières minutes, et, si on les applique systématiquement et graduellement, chaque écuyer reconnaîtra bientôt leur utilité et les mettra volontiers en pratique, d'autant plus que ce genre d'exercices offre une grande variété et de la distraction au maître et à l'élève.