Zeitschrift: Schweizer Soldat : Monatszeitschrift für Armee und Kader mit FHD-Zeitung

Herausgeber: Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat

Band: 13 (1937-1938)

Heft: 2

Artikel: Véhicules à moteur pour l'armée

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-703533

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 13.07.2025

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

fectivement dans les programmes d'instruction l'exécution de tirs réels en commun pour les diverses armes.

L'auteur, comparant très rapidement les tactiques allemande et française, rappelle que les Français ont tiré de la guerre un enseignement profond, à savoir le rôle décisif du feu; on peut dire, écrit-il, que les Français penchent plus pour la tactique du feu, tandis que les Allemands penchent davantage pour la tactique du mouvement.

Quoiqu'il en soit, le major assure que dans les exercices que pratique l'armée allemande, l'élément « mouvement » est au premier plan; on se préoccupe toujours si la troupe se meut convenablement sur le terrain, si elle utilise rapidement ses armes, si elle change bien de position... Mais on ne se soucie pas d'un élément d'une énorme importance, c'est le travail précis exécuté avec les armes, l'activité du feu, le plan de feu.

C'est là le côté faible de l'instruction actuelle et on l'excuse volontiers, se disant que, dans la réalité, l'effet réel des munitions de guerre donnerait tous les résultats escomptés.

Or, ceci ne saurait être toujours le cas. Le major Kuebler expose qu'à son avis, seul le tir réel prouve si l'on a bien tiré et si le but visé a été coiffé au moment décisif et s'il a été touché.

Et c'est de ce résultat qu'il s'agit quand on emploie des armes lourdes; pour celles-ci, il n'y a pas de meilleure pierre de touche sous le rapport de l'instruction que les exercices avec munitions de guerre.

Mais, ajoute le major, il ne suffit point que chaque arme tire bien dans son propre domaine, car elle ne remplit entièrement sa mission que si ses tirs sont parfaitement exécutés dans le cadre du combat.

L'action en commun des diverses armes, l'organisation du feu, le tir d'après un plan unique et étudié, sur la base d'une situation tactique donnée, et si possible sur un terrain inconnu, voilà ce que les troupes ne peuvent pas exécuter assez souvent.

Or, ces tirs réels en commun constituent au fond la seule phase où l'on peut éprouver en même temps la tactique et la technique du feu et où l'on peut se rendre compte des limites de ses propres possibilités et de l'effet des autres armes.

Quelle est donc la raison de la quasi-impossibilité de l'exécution de ces tirs en commun? L'auteur la voit dans la rigidité des mesures de sécurité, auxquelles toute troupe est astreinte quand elle veut tirer en pleine campagne et, toutefois, ajoute l'auteur, on ne doit pas renoncer de bon gré à ces tirs en commun qui constituent la « haute école de l'action en commun ».

La conclusion s'impose: il faut rendre beaucoup plus élastiques les mesures de sécurité en cause, dans toute la mesure du possible. Certes, il fut un temps, après la guerre, où il n'aurait point fallu aborder ce problème, mais l'époque actuelle comprendrait parfaitement ces nouvelles mesures.

Il est bien évident que dans des tirs exécutés en commun et se rapprochant de la situation de guerre un accroc pourrait se produire, mais le soldat doit-il s'en effrayer?

L'auteur ne le croit nullement. Bien des professions comportent des risques mortels et même, dans l'exercice de certains sports, on tente parfois des mouvements dangereux; ne pourrait-on pas justifier plus facilement le sang versé dans des exercices militaires, alors que le manque d'exercices réels en temps de paix risquerait d'être payé cher à la guerre? Ajoutons, dit l'auteur, qu'il est utile qu'au moins une fois au cours de son service militaire le soldat ait vécu le tir de l'artillerie au-dessus de sa tête, ainsi que le tir des canons de l'infanterie et des mitrailleuses, en un mot l'infernal concert des armes modernes; car alors il se comportera bien mieux pour le baptême du feu, s'il a appris à connaître de ses yeux la chute des obus, le craquement des mines qui explosent et des grenades à main.

Soulignons, dit-il pour terminer, ce que le capitaine Seiderer écrivait dans son article sur l'action en commun de l'infanterie et de l'artillerie: « Le tir réel dans le cadre d'une action de combat, menée des deux côtés aussi près que possible de la réalité, devrait devenir pour nous un des sports les plus importants, les plus glorieux et qu'on aimerait passionnément. (A suivre.)

Véhicules à moteur pour l'armée

(Corr.) Les discussions animées que suscite, surtout depuis quelques mois, le problème de la motorisation de l'armée, a permis de constater que l'effectif des véhicules automobiles en circulation en Suisse est assez considérable, mais que le nombre des véhicules suffisamment robustes pour être utilisés par l'armée en cas de guerre est relativement restreint, et que certaines catégories sont même très faiblement représentées. C'est ainsi que, par exemple, les petites voitures bon marché et la bicyclette, sans parler de l'influence de la crise économique, ont provoqué un fort recul du nombre des motocyclettes avec side-car, machines très pratiques pour l'armée mais qui ont beaucoup perdu de leur popularité dans le public. Le camion lourd, de son côté, a été victime de charges fiscales et de prescriptions de police si lourdes que son développement s'en est trouvé subitement enrayé; l'effectif de ces véhicules est même en régression. Cette constatation est hautement regrettable du point de vue militaire, car le camion lourd est à la guerre un auxiliaire particulièrement précieux. Les organes militaires compétents n'ont pas ménagé leurs avertissements sur ce point et, depuis quelque temps, ils s'efforcent de souligner par la parole et par la plume les dangers qu'une telle politique du trafic fait courir à notre défense nationale. Les pays qui nous entourent n'ont pas tardé à reconnaître l'intérêt qu'ils avaient à disposer chez eux du plus grand nombre possible de véhicules automobiles de fabrication indigène, et les mesures énergiques qu'ils ont prises ont abouti à ce résultat remarquable que 90 % de l'effectif total, sont des véhicules construits dans le pays. En Suisse, 23 % seulement des camions en circulation sont de fabrication suisse.

Le principe est aujourd'hui reconnu qu'à la guerre comme dans la vie économique privée le chemin de fer et l'automobile doivent collaborer et se compléter mutuellement. Aucun de ces moyens de transport ne doit être brimé au profit de l'autre, ni négligé de quelque manière que ce soit. Mais la politique du trafic pratiquée en Suisse ces dernières années a eu ce résultat ahurissant que les chemins de fer continuent à faire de mauvaises affaires, tandis que le camion lourd, si précieux pour l'armée, s'est trouvé gravement entravé dans son développement. Il est incontestable qu'une hausse exagérée de l'effectif des véhicules à moteur porterait préjudice aux chemins de fer. Par ailleurs, des 20,000 véhicules qu'on compte en Suisse, une faible partie seulement est apte à faire campagne. On en vient ainsi à se demander si, par des mesures judicieuses applicables à tous les intéressés, chemin de fer, armée, économie privée et industrie de l'automobile, on ne parviendrait pas à une solution satisfaisante.

Pour souligner l'importance de l'industrie indigène

de l'automobile et le rôle capital que jouent les véhicules de fabrication suisse, en matière de défense nationale, il suffit de rappeler que la plupart des types de véhicules étrangers ne sont nullement construits pour les particularités topographiques de notre pays, qu'on ne possède pas pour eux en suffisance les pièces de rechange nécessaires, et qu'en campagne ils seraient éliminés au bout de peu de temps. Il est inutile d'insister sur les conséquences catastrophiques que pourrait avoir cet état de choses. Nous parlons, bien entendu, des camions. Pour ce qui concerne les voitures, on peut aisément faire un choix de quelques marques étrangères dont les qualités sont connues et qui possèdent en Suisse de gros stocks de pièces de rechange.

En examinant la question de plus près il semble qu'il serait facile d'augmenter le nombre des camions utilisables par l'armée sans renforcer notablement l'effectif total des camions, donc sans intensifier encore la concurrence faite au chemin de fer par le poids lourd. La faible proportion de 23 % des camions de fabrication suisse par rapport à l'effectif total des camions en circulation dans le pays ouvre diverses possibilités. On pourrait, par exemple, contraindre les concessionnaires de certains services à n'utiliser que des camions construits dans le pays. La Confédération et les cantons devraient avoir l'obligation, lors de l'adjudication de travaux, de favoriser les entrepreneurs qui emploient des véhicules suisses. Enfin, il y aurait lieu d'étudier la question de l'octroi de subventions aux acheteurs de camions suisses. La subvention unique pourrait être remplacée par des subventions annuelles et les propriétaires seraient astreints, en retour, à présenter leurs véhicules à des inspections périodiques. La subvention pourrait aussi être allouée sous forme d'une réduction d'impôt. Ces diverses mesures auraient immanquablement pour effet de remettre le poids lourd en faveur, au détriment des véhicules moins puissants et plus légers. La politique fiscale pratiquée jusqu'ici a abouti au résultat contraire, et dangereusement compromis notre état de préparation à la guerre.

L'idée a déjà été soulevée de remettre du carburant à prix réduit aux propriétaires de camions suisses. Au premier abord, cette proposition peut paraître séduisante. Mais elle présente le défaut de favoriser le véhicule qui consomme de l'essence, alors que celui qui marche à l'huile lourde est infiniment plus intéressant au point de vue militaire. En effet, le camion Diesel est plus économique mais sa grande qualité consiste en ce que le volume de l'huile lourde n'atteint que la moitié de celui de la benzine brûlée pour le même travail. En raison des possibilités limitées de stockage dans le pays, cette particularité prend une importance capitale. De plus, rappelons que le danger d'incendie est beaucoup moins grand avec l'huile lourde qu'avec l'essence.

En autorisant une limite de poids plus élevée pour les véhicules marchant au gaz de bois, on stimulerait le développement de ce système de propulsion. Mais il y aurait lieu, là aussi, de ne mettre au bénéfice de cette licence que les véhicules de fabrication suisse.

Il est grand temps que les organes responsables de l'avenir du pays songent à prendre des mesures qui permettent une exploitation rationnelle des chemins de fer tout en assurant à l'armée le parc de véhicules à moteur dont elle a besoin.

Nobile Figura Elvetica

Il Generale Dufour - 1787/1875

Centocinquanta anni fa nasceva il Generale Dufour, uno degli uomini il cui ricordo persiste vivo nel nostro popolo, la cui carriera offre il più bell'esempio di civismo alla nostra gioventù. Fu il 15 settembre del 1787 ch'egli nacque a Costanza da parenti ginevrini in temporaneo esiglio sulle sponde del Bodano. Di ritorno a Ginevra Dufour frequentò quelle scuole nell'intento di divenire chirurgo, ma una spiccata tendenza alle matematiche cambiarono la vocazione del futuro generale elvetico. Si inscrive al politecnico di Parigi ottenendo una delle prime lauree. Entra nell'armata francese con destinazione alla scuola militare di Metz. Inviato a Corfù, comandante di una compagnia del genio capitano a 22 anni, è ferito durante un combattimento navale.

Caduto Napoleone, Dufour dà le sue dimissioni dall'armata francese e torna a Ginevra a mettere a disposizione della Patria le esperienze sue. Due anni dopo il suo rimpatrio, 1819, è eletto membro del Grand Consiglio e nominato professore di geometria e matematica. Le gravi lacune della nostra armata di allora non sono ignorate da Dufour e si preoccupa a porne rimedio. Crea la scuola militare di Thun ivi ebbe sotto gli ordini il principe Luigi Napoleone. Nel 1827 dirige il primo raduno federale delle truppe a Thun, cinque anni più tardi è Capo dello Stato Maggiore generale ed un anno dopo colonello divisionario. Fu nel 1832 che la Dieta confida a Dufour l'incarico di allestire la carta topografica federale — Carta Dufour 1/100,000. Egli si sforzò affinchè si addottasse l'emblema nazionale attuale — sino all'ora i contingenti militari dei singoli cantoni servivano sotto rispettivi colori cantonali. Difatto il 21 luglio 1840 un decreto della Dieta consacrava definitivamente la croce bianca in campo rosso come solo ed unico emblema svizzero.

Scoppiata la guerra del Sonderbund, 1847, la Dieta nomina Enrico Guglielmo Dufour generale comandante in capo dei contingenti cantonali. Il suo proclama alle truppe può essere riassunto in questi termini:

« Soldati! È necessario vincere, è necessario uscire da questa guerra senza macchia: è necessario che si dica: Hanno combattuto strenuamente quando era richiesto, ma ovunque si mostrarono umani e generosi. Raggiunta la vittoria cessi ogni rancore. Risparmiate i vinti, ciò eleva il vero coraggio. L'armata federale deve provare al mondo ch'essa non è un accozzaglia barbara. »

Non è possibile tracciare quì le diverse fasi della campagna. I 100 mila uomini di Dufour ebbero, in un mese, ragione dei 79 mila di V. Salis-Soglio. Dufour condusse le operazioni rapidamente affinchè nessuna potenza straniera potesse essere tentata ad intervenire. La fermezza, l'energia del generale durante questa guerra civile gli accrebbe il rispetto, la stima e l'affetto non solo fra le sue truppe, ma anche nel campo avversario, tanto è vero che si scorsero abitanti dei cantoni primitivi fumare in pipe che portavano inciso la figura nobile del « Dufourli ».

Da allora ogni qualvolta che le cose si mettevano male per il nostro Paese, si faceva capo con tutta fiducia a Dufour — nel 1848 in occasione dell'affare Büsingen, nel 1856 durante l'affare neuchatellese. L'entusiasmo generale che sollevò il popolo in quelle occasioni fu generato dalla grande fiducia che si aveva in Dufour, quella sacra comunione di sentimenti di tutto il popolo elvetico pronto a correre alle frontiere, dissipò come per incanto le ultime tracce della guerra del Sonderbund.

Nel 1867, ottantenne, Dufour rassegna le sue dimissioni al Consiglio Federale, ma tre anni dopo all'inizio della guerra franco-prussiana rende un ultimo grande servizio alla Patria. Alla Camera francese alcuni depu-