

Zeitschrift: Schweizer Soldat : Monatszeitschrift für Armee und Kader mit FHD-Zeitung
Band: 13 (1937-1938)
Heft: 20

Artikel: Il problema del trasporto dal punto di vista militare
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-709584>

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: 15.10.2024

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

nazionale. Con la nomina di un quarto colonnello comandante di corpo di armata si arriverebbe facilmente, se il caso lo richiedesse, a designare un generale senza mutazioni importanti. La nuova organizzazione si presenterebbe dunque nel modo seguente: In testa, il capo responsabile del Dipartimento militare, al quale sarebbero direttamente subordinati i 3 comandanti del corpo d'armata, l'ispettore dell'armata avente ai suoi ordini diretti le truppe d'aviazione e la difesa antiaerea. Egli sarà il capo responsabile della formazione del soldato e dell'istruzione tecnica uniforme per tutta l'armata. Inoltre il capo dell'istruzione, il capo del servizio dello Stato Maggiore generale coi suoi due sottocapi e i diversi servizi a lui subordinati, il capo del servizio tecnico e il capo del gruppo amministrativo. Infine, la commissione per la difesa nazionale, che conterà un membro in più e cioè l'ispettore dell'armata, avrà una maggior competenza per tutte le questioni inerenti all'esercito.

L'elaborazione dei progetti definitivi è già cominciata in seno al servizio dello Stato Maggiore generale. Data la complessità del problema, questo lavoro dovrà essere eseguito con la massima cura. In certi punti la soluzione si avvicina alle proposte presentate a suo tempo da una commissione di studi della Società svizzera degli ufficiali. Tuttavia, in base a queste proposte, il capo dello Stato Maggiore generale e il capo dell'istruzione erano subordinati all'ispettore dell'armata, mentre che nella soluzione esaminata dal Consiglio federale, questi ufficiali superiori sono coordinati all'ispettore dell'armata. La commissione per la difesa nazionale deve accrescere le sue competenze mentre alla testa resta il capo del Dipartimento militare.

Il problema del trasporto dal punto di vista militare

Il problema del trasporto ha acquistato, anche dal punto di vista della difesa nazionale, un'importanza primordiale, e non solo per quanto concerne i servizi logistici, ma anche per la condotta puramente militare delle operazioni. L'apertura delle ostilità mediante l'attacco strategico di sorpresa è basata in prima linea sulla possibilità di messa in azione immediata di potenti mezzi di trasporto da parte dell'aggressore. Ma anche per difendersi efficacemente contro tali aggressioni è necessaria una buona e forte organizzazione del servizio trasporti, che permetta di dirigere rapidamente truppe e materiale sui punti più esposti e di spostarli *in un tempo minimo secondo i bisogni*.

È quindi facilmente comprensibile l'interesse che, in tutti i paesi, si presta all'organizzazione dei trasporti, che si cerca di sviluppare sempre più, anche dove essi non rappresentano, per i tempi di pace, un'assoluta necessità. In considerazioni di ordini militare dobbiamo in parte cercare la causa della costruzione di grandi autostrade, della protezione statale delle fabbriche di autoveicoli, della fabbricazione e l'uso di carburanti sintetici a malgrado della loro costosità, della trasformazione e potenziamento di linee ferroviarie, della costituzione di grandi depositi di carburante.

Non dobbiamo quindi meravigliarci se, anche in Svizzera, nello studio e l'esame dei problemi del traffico, si tenga sempre più conto del lato militare della questione.

Nel campo dei trasporti, dal punto di vista della difesa nazionale, ci troviamo fino ad un certo punto in una situazione privilegiata. Noi disponiamo infatti da sempre, a causa della nostra situazione centrale a perno

dell'Europa e del nostro carattere di paese tipico di grande traffico ed a dispetto degli ostacoli naturali, di un sistema di comunicazioni molto sviluppato e di una rete di ferrovie e strade come i nostri vicini non hanno. Anche il numero degli autoveicoli in circolazione è assai rilevante e, proporzionalmente alla popolazione, più forte che in Italia ed in Germania. Ma in caso effettivo questo vantaggio sarebbe sgraziatamente annullato dalla insufficienza delle riserve di combustibile destinato agli autoveicoli e dalla mancanza di una industria automobilistica capace di rimpiazzare le perdite e di fornire i pezzi di ricambio necessari.

Si cercano ora mezzi per rimediare a questo grave inconveniente e si accenna giustamente al fatto che gli onerosi sacrifici sopportati a favore della difesa nazionale hanno uno scopo solo se tutti i problemi sollevati dalla stessa e fra questi anche quello dei trasporti, saranno stati felicemente risolti.

Le opinioni sul modo di incrementare anche sotto questo aspetto la nostra forza difensiva sono sgraziatamente assai divergenti.

Una corrente vorrebbe, mediante l'introduzione di un sistema di tassazione differenziale degli autoveicoli, ottenere un miglioramento non tanto del numero come della qualità degli autoveicoli in circolazione. L'armata abbisogna in primo luogo di autocarri di qualità, che possano sopportare gli strapazzi di una guerra e dei quali sia facile procurarsi i pezzi di ricambio. Dell'effettivo totale di circa 19,000 autocarri in Svizzera, poco più di 8000 rispondono attualmente a queste condizioni e potrebbero quindi essere requisiti. Si vuole pertanto orientare il mercato automobilistico e specialmente quello degli autocarri, verso la produzione svizzera di qualità a detrimento di quei tipi esteri a buon mercato che offrono minore resistenza ed il cui rifornimento in pezzi di ricambio potrebbe presentare, in caso di guerra, serie difficoltà.

Un'altra corrente ritiene che tali misure non siano sufficienti e vorrebbe che a tutto il traffico automobilistico siano accordate delle grandi facilitazioni fiscali, come riduzione delle imposte e del dazio sui carburanti, affinché il numero degli autoveicoli in circolazione subisca un notevole aumento. Qui si va però forse troppo in avanti e non si tiene abbastanza conto della situazione delicatissima in cui queste misure verrebbero a mettere l'altro ramo principale del nostro sistema di comunicazione, cioè le ferrovie federali e quelle private.

È evidente che un forte sviluppo della circolazione degli autoveicoli causerebbe una forte diminuzione del grado di utilizzazione e con ciò della rentabilità delle ferrovie. Ma questo grado di utilizzazione, già attualmente assai basso, stà alla base di tutta la intrapresa ricostruzione finanziaria delle nostre ferrovie. Se esso dovesse ancora scendere, la Confederazione e tutta la nostra economia nazionale dovrebbero sopportare degli ulteriori forti sacrifici finanziari. Sarebbe possibile procurarsi i mezzi necessari senza che ne soffra qualche altro ramo importante della nostra difesa nazionale?

Un inasprimento della concorrenza fra strada e ferrovia, a svantaggio di quest'ultima, oltre a portare un grave squilibrio nelle casse della Confederazione, potrebbe avere altre pericolose ripercussioni dal punto di vista militare per il fatto che a minori introiti corrisponderebbe inevitabilmente una maggiore trascuratezza, per ragioni di economia, nella manutenzione delle linee e del materiale rotabile.

La creazione di un grande parco di autocarri, supe-

riore ai bisogni dei tempi di pace, è anche da sconsigliare per il fatto che noi non possediamo il petrolio necessario per i loro motori e che non ci sarà mai possibile formare le grandi riserve di carburante sufficienti per muovere tutti questi autoveicoli. Le riserve che riusciremo ad accumulare saranno in caso effettivo necessarie per gli aeroplani e gli altri mezzi meccanici utilizzati sul fronte, così che nelle retrovie si dovrà osservare la più stretta economia. È pertanto escluso che per grandi trasporti a distanze superiori ai 200 km possiamo rinunciare all'impiego delle nostre ferrovie, che, nella gran parte, vengono mosse con un mezzo tipicamente nazionale, cioè dalla nostra elettricità. Trasporti di truppa con autocarri entrano in considerazione solo in casi speciali ed in modesta misura.

Per tutte queste ragioni è quindi da desiderare che trionfi la tesi, difesa d'altra parte anche dal Consiglio Federale, di un aumento degli autoveicoli requisibili restando però nel quadro dell'effettivo attuale di autocarri, sufficiente numericamente ai bisogni dell'armata. Ciò sarà possibile mediante un rinnovamento ed una maggiore razionalizzazione del nostro parco automobilistico ed eliminazione progressiva dei tipi di autoveicoli superati e di qualità inferiore. Questa trasformazione si potrà ottenere mediante un differenziazione fiscale che favorisca, nel pagamento delle imposte, i proprietari di veicoli utilizzabili e requisibili dall'armata. Questo differenziazione rappresenterebbe una indennità in compensazione al diritto di requisizione e porterebbe un certo equilibrio fra le spese di costo e manutenzione degli autocarri adatti per l'armata e di quelli non requisibili.

Verbandsnachrichten

Unteroffiziersverein Baselland.

Unter Leitung von Herrn Hptm. Grieder Adj. Inf. Rgt. 21, führte der Verein an einem prächtigen Maisonntag eine Felddienstübung durch. Dieselbe wurde diesmal in den obern Kantonsteil verlegt mit Ziel Wisenberg. Nach der morgens 7 Uhr auf dem Bahnhof Gelterkinden erfolgten Besammlung marschierten die Teilnehmer nach Siegmatt zur

Jaggi + Wäthrich



Befehlsausgabe. Als Uebungsgrundlage diente folgende Annahme. Der Gegner, aus dem Wiggertal kommend, ist im Vormarsch gegen den Wisenberg; wir als Bat. 52 erhalten den Auftrag, sofort über das Plateau von Rünenberg vorzustoßen und uns auf dem Wisenberg zur Verteidigung einzurichten. Die Teilnehmer wurden nun in zwei Füsilier-, eine Mitrailleur- und eine Stabs-Kp. (schwere Inf.Waffen) eingeteilt und marschierten nach vorgenommener Organisation dem Ziele zu. Da der Zweck der Uebung der Führung der Gruppe diente, wurden vorerst die verschiedenen Formationen der Gruppe im Vormarsch gegen den Feind in gedecktem Gelände geübt. Von der Rünenberger Höhe aus mußte umgestellt werden, da das Gelände offener war und von einem Gegner, der sich bereits auf dem Wisenberg befinden konnte, sowie von Fliegern eingesehen werden konnte. Hier wurde von den geschlossenen zu den offenen Formationen übergegangen, was um so nötiger war, da Schüsse verrieten, daß der Nordhang vom Gegner

Aarg. Kantonales Schützenfest

Jahrhundertfeier LENZBURG 7.—18. Juli 1938

Plansumme Fr. 200,000.—

54 Zugscheiben auf 300 m :: 10 Zugscheiben auf 50 m

3. Juli: Probeschießen, Kantonales Matchschießen, Armeewettkampf

14. Juli: Offizieller Tag

24. Juli: Absenden und Jungschützentreffen

Festaufführungen:

Wir schaffen, spielen und tanzen 7., 9., 10., 12., 14. u. 17. Juli

Verlangen Sie Schießpläne!

Einrücken?

Dann verlangen Sie bitte unsern neuen Mars-Katalog. Er enthält alles, was Sie an Schreibmaterialien und Kontrollen für Ihren Dienst benötigen



Mars Verlag Bern
Marktgasse 14



Nur ein gelernter Dachdecker kann Eternit-Schiefer eindecken, denn dies erfordert handwerksmäßige Arbeit. So eine Bedachung befriedigt aber auch, denn sie ist stur- und wetterfest.



Solid und billig bauen Sie mit

Backsteinen
Dachziegeln
Deckensteinen

von

J. Schmidheiny & Co.
Heerbrugg