

**Zeitschrift:** Schweizer Soldat : Monatszeitschrift für Armee und Kader mit FHD-Zeitung  
**Band:** 13 (1937-1938)  
**Heft:** 24  
  
**Artikel:** En marge du problème du jour : la motorisation  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-710402>

### **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>**

suisse et franco-italienne de la Haute-Savoie demeure ce qu'il est convenu d'appeler une « frontière ouverte » ; elle ne comporte aucun ouvrage de défense et elle ne pourrait être couverte, en cas de conflit, que par des effectifs assez réduits pouvant être mis en action de façon absolument immédiate.

Nous entendons bien ce que certains nous diront : que d'abord, les hautes montagnes constituent un rempart naturel et que, d'autre part, il ne semble pas que la Suisse — résolue à défendre sa neutralité — puisse être considérée comme quantité négligeable.

Tout cela est vrai. Mais, dans le cas d'un hypothétique conflit, ces deux éléments, pour si intéressants qu'ils puissent être, s'avèreraient insuffisants. Car, on doit compter avec les conditions du combat moderne et, dans cet ordre d'idées, la motorisation joue un rôle éminemment important. Autant dire que l'on ne doit pas perdre de vue l'éventualité d'une offensive brusquée, rondement menée — quelques heures sans doute — à la faveur de la nuit.

Il faut voir les choses avec sang-froid, mais il faut les voir telles qu'elles sont ou, tout au moins, telles qu'elles pourraient être.

On l'a dit : l'éventualité d'un envahissement possible de la France, en direction de Lyon, par la Savoie du Nord, a retenu l'attention des compétences militaires. Depuis plus de deux ans, on s'est penché sur ce problème ; on continue du reste à l'étudier avec d'autant plus de soin que, comme nous le rappelions plus haut, notre département n'est pas efficacement protégé.

Dans ce problème d'ensemble, on est fondé à croire qu'un point particulier est de nature à intéresser la Haute-Savoie : c'est la possibilité d'accès dans la région de Morgins. C'est une porte ouverte sur notre département, qui pourrait ainsi se trouver menacé d'invasion, sans que l'on puisse trop s'y opposer (il est évident que l'auteur de cet article veut faire allusion à un ennemi venant du plateau Suisse, car il n'ignore certainement pas que des troupes, venant de la vallée du Rhône, auraient d'abord à forcer le défilé de Saint-Maurice, où nos fortifications ne sont pas un obstacle de moindre importance. Réd.).

Envoquer une telle hypothèse, ce n'est pas vouloir alarmer nos populations ; c'est considérer froidement une face du problème qui se pose actuellement ; c'est aussi montrer la nécessité de *fortifier* — disons le mot — une région qui risquerait d'être singulièrement vulnérable.

Que, durant une semaine, une importante mission militaire, dans laquelle figuraient les représentants de toutes les armes — depuis l'infanterie jusqu'à l'aviation, en passant par l'artillerie, les armes motorisées, le train, l'intendance, etc. — que de grands chefs comme les généraux Gamelin et Mittelhauser soient venus sur place vérifier, contrôler les travaux de cette mission, tout cela, disons-nous, incite à penser qu'en haut lieu l'on songe de plus en plus sérieusement à ne pas laisser la Haute-Savoie et ses frontières en dehors du plan général de défense nationale.

Thonon-les-Bains.

Pierre Desiles.

## En marge du problème du jour : la motorisation

Le colonel Ruff, chef des écoles des troupes de transports automobiles a fait ces derniers temps en Suisse allemande une série de conférences très remarquées au cours desquelles il a démontré l'importance que

prend le moteur dans le combat moderne. Les enseignements de la guerre mondiale, a-t-il dit, doivent nous être précieux pour l'étude du problème rail-route et il a cité quelques exemples dont nous extrayons ici les plus concluants :

1<sup>er</sup> exemple : En août 1914, près de Charleroi, le corps de cavalerie Sordet est complètement mis hors de combat. Ses effectifs sont réduits à une division. Il est relevé par des bataillons motorisés de chasseurs.

En août 1914 déjà, les Français disposent de près de 6000 camions provenant de l'industrie privée et pour lesquels avant 1914 les constructeurs recevaient des primes.

2<sup>me</sup> exemple : Le plus célèbre des transports est sans doute celui qui fut improvisé par le général Galliéni le 6 septembre 1914. Avec des autobus et taxis parisiens, il achemina la 62<sup>me</sup> division d'infanterie de Paris jusque dans la région de la Marne. Il faut cependant avouer que la réputation dont jouit encore ce transport est un peu surfaite. Son succès ne correspond pas à sa popularité. En effet, de nombreux véhicules n'arrivèrent pas au but, soit à cause de panne de moteur, soit par manque de carburant. Ce transport est un exemple frappant de l'échec qu'encourt tout transport de guerre s'il n'est pas préparé dans ses moindres détails et s'il n'est pas effectué avec un matériel en parfait état.

3<sup>me</sup> exemple : Les transports effectués dans la région de Verdun en février et mars 1915 sont aussi restés célèbres dans l'histoire. Les camions utilisés à cette occasion sont encore universellement connus sous le nom de « camions de la victoire », de même que la route qu'ils suivirent, Bar-le-Duc — Verdun, est baptisée la « voie sacrée ». C'est à cette date que pour la première fois fut créée une « commission régulatrice routière ». Organisée le 29 février, elle débuta dans un véritable chaos. Toutes les routes étaient complètement embouteillées.

Mais la méthode de travail du commandement, admirable par sa rapidité et sa précision, surmonta toutes les difficultés. Trois jours plus tard, l'organisation était telle, qu'elle permettait d'amener journellement en première ligne 14,000 hommes et 1500 tonnes de matériel.

4<sup>me</sup> exemple : Un exemple resté célèbre lui aussi, exemple riche d'enseignements en ce qui concerne la collaboration de la route et du rail, est celui des transports effectués en octobre 1917 et destinés à renforcer les lignes italiennes enfoncées à Caporetto. La rapidité de son organisation est son principal titre de gloire. Le chemin de fer transportait, dans le délai le plus court, 400 camions neufs ainsi que d'importantes quantités de carburant et de pièces de rechange, par Nice et Gênes derrière le front italien. Pendant ce temps, des colonnes de camions transportaient des troupes et de l'artillerie de la région des Vosges et de l'Aisne dans celle du lac de Garde, en passant par Grenoble et par les cols enneigés des Alpes.

5<sup>me</sup> exemple : En juillet 1918, les Français se préparèrent à attaquer dans le secteur de Soissons-Epernay large de 30 km. Ils disposent d'environ 8000 véhicules à moteur pour les transports extraordinaires. Presque toute l'artillerie française motorisée ainsi qu'un congrégat de véhicules constituant le parc des divisions engagées dans l'opération sont concentrés dans ce secteur ; au total environ 50,000 véhicules.

6<sup>me</sup> exemple : Lors de leur retraite de 1918, les Allemands détruisirent systématiquement toutes les voies de communication. Les alliés se trouvent dans l'obliga-

tion de se rendre indépendants de toute station de chemin de fer sur une profondeur de 50 km au moins, s'ils veulent poursuivre leur avance. 25,000 camions sont prélevés dans ce but sur les réserves interalliées, afin de motoriser 40 divisions, parmi lesquelles 10 devaient attaquer sans retard.

Tous ces exemples démontrent suffisamment l'importance des véhicules à moteur, en particulier des camions. Le succès des Alliés n'aurait pas été possible sans les « camions de la victoire ».

## Le Pays d'Enhaut

Veut-on savoir comment une vieille chronique de la Gruyère raconte la première occupation de la contrée alpestre que l'on nomme aujourd'hui le Pays d'Enhaut? Voici. Bien entendu, nous n'en garantissons pas la vérité historique. Elle a néanmoins été rapportée par le doyen Bridel, dans son *Conservateur suisse*:

« Quand les Paladins, venus du pays des neiges, eurent fixé leur manoir sur une belle colline qu'ils ceignirent de murailles et de tours, et qu'ils nommèrent Gruyères, de la grue que portait leur bannière, ils étendirent leurs domaines, non par le fer et le feu des guerriers, mais par les défrichements et les travaux des agriculteurs et des bergers; ils furent longtemps sans franchir un énorme amas de rochers culbutés et entassés, d'où sortait avec fracas la Sarine, et où ils croyaient qu'elle prenait sa source; par delà, assurait-on, était un repère d'ours, de loups et d'autres animaux malfaisants; de monstrueux serpents en défendaient l'approche, et un effroyable spectre enlevait tout téméraire qui tentait d'y pénétrer; aussi la mauvaise réputation de ce lieu maudit en écartait les curieux.

Un jeune chevalier, passionné pour la chasse du chamois et pour la pêche des truites, avait souvent remonté la rivière jusqu'à cette barrière naturelle que ne traversait aucun sentier. Un matin, il sort du château de Gruyères avec ses piqueurs et une troupe de pionniers, armés de leviers, de haches, de pioches et d'échelles; il entre dans cet espèce de chaos; il se fraie un passage parmi des massifs de rochers mal assis et d'arbres pourris de vétusté; il tourne de profondes fondrières, franchit des ravins précipiteux, et après un travail de deux jours, il parvient au delà de cet étrange boulevard. Quel est son étonnement d'aborder dans une vallée couverte de prairies verdoyantes, de bosquets de sapins et de timiers, de petits lacs tapissés d'herbes flottantes, où il n'a à combattre ni ours, ni serpents, ni spectre! C'était un désert, mais un beau désert, sans aucune trace d'habitants, ni d'habitations. Enchanté de sa découverte, le chevalier s'écrie: « Ce canton est à moi; je ne l'enlève à personne, et personne ne me le contestera: j'en prends possession; je le peuplerai, je le mettrai en valeur. » Après avoir exploré le pays, il fait dresser une tente pour lui et construire une grande baraque pour les gens de sa suite; puis il choisit, à peu près au centre du bassin, un monticule rocaillieux, sur lequel il élève une tour en pierre; au pied du rocher, une modeste chapelle en bois reçoit les oraisons des fidèles. Bientôt le chevalier appelle dans sa pacifique conquête une petite colonie de bergers auxquels il distribue, sous des conditions peu onéreuses, des prairies, des pâturages, du bétail; les nouveaux colons se hâtent d'abattre des sapins pour bâtir leurs cabanes en poutres superposées, de saigner les flaques d'eau pour les verser dans la Sarine, et d'ouvrir à travers la forêt des routes par lesquelles leurs vaches peuvent aller brouter l'herbe des hautes montagnes. Ces bergers poussèrent leurs troupeaux si loin, qu'ils rencontrèrent, au bord du torrent du Flendru, d'autres bergers qui leur étaient inconnus, qui semblaient d'une autre race, et qui parlaient une autre langue. Quand on put se faire entendre, on convint amicalement, pour prévenir toute dispute, qu'à l'avenir ce torrent servirait de limites entre les pâturages des uns et des autres.

Peu d'années après, la guerre ayant ravagé les bords des grands lacs de la plaine, le chevalier recueillit plusieurs familles fugitives qu'il réunit aux premiers colons; les uns se dispersèrent sur les divers coteaux et dans les divers vallons du voisinage; les autres s'établirent au pied de la tour. Telle est, comme nos pères nous l'ont transmise, l'origine du bourg des *Gazons* (maintenant Château d'Oex), dont les habitants furent de bonne heure libérés du tribut pour le domicile, nommé focage, parce qu'au premier signal de danger ils devaient prendre les armes, se retirer dans l'enceinte de la tour avec

leurs femmes, leurs enfants, leur bétail, et renforcer la petite garnison pour défendre la place.

Le bon chevalier prenait grand plaisir à ce lieu; il venait souvent l'habiter et vivait familièrement avec les bergers, qu'il appelait ses enfants. Dans sa vieillesse, il donna la tour d'Oex en apanage à son fils cadet et à ses descendants, leur recommandant d'être les pères et non les maîtres de cette peuplade pastorale.

## Il servizio radiotelegrafico nelle truppe d'aviazione

La forza combattiva di una flotta aerea è funzione diretta del valore del suo servizio di informazioni. Se questo non è ben organizzato, se lavora senza sicurezza, tutte le azioni della truppa d'aviazione diventano delle avventure.

La radiotelegrafia è la principale possibilità di stabilire il collegamento fra il suolo e l'aeroplano e fra un velivolo e l'altro. Anche il profano si rende facilmente conto che non sarebbe possibile al velivolo di osservazione di adempiere al suo compito senza l'aiuto della telegrafia senza fili (TSF); ma così come l'apparecchio di ricognizione, anche quello che deve regolare il tiro dell'artiglieria deve servirsi della TSF, perchè l'artiglieria ha bisogno di conoscere dove arrivano i suoi proiettili immediatamente, ancora prima di lanciare la scarica seguente. L'aviatore non può d'altra parte trasmettere le informazioni a suo arbitrio, ma deve invece attenersi ad un sistema fissato in anticipo e che assicuri la più grande chiarezza e la massima rapidità di trasmissione.

Un altro campo importante per l'utilizzazione della TSF è quello del combattimento aereo. La tattica attuale del combattimento aereo impone al pilota di combattimento, anche a quello del monoposto, l'obbligo di possedere dei mezzi di comunicazione. L'attacco da parte di una squadriglia da caccia non si fa più oggi come durante la grande guerra, quando tutto consisteva nel gettarsi individualmente ed eroicamente sull'avversario, bensì mediante una manovra di squadriglia, ideata, preparata e comandata dal capo-squadriglia. Questo deve, durante tutto il combattimento, poter guidare ogni suo pilota.

La battaglia aerea impone la necessità di un collegamento fra gli equipaggi della stessa squadriglia, fra i capi squadriglia ed il comandante della squadra e finalmente fra quest'ultimo e la terra, vale a dire il comandante della difesa aerea attiva. Ciò è ora diventato possibile grazie ai progressi registrati dalla tecnica radioelettrica. La semplicità di manipolazione degli apparecchi TSF permette anche all'aviatore di caccia che è solo nel suo apparecchio di servirsi di questo mezzo di comunicazione.

Un'altra possibilità, portata dalla TSF, è quella del volo cieco, senza visibilità. Grazie allo stesso, durante la notte, nella nebbia e nelle nuvole, l'aviatore può avvicinarsi al suo obiettivo ed allontanarsene una volta eseguito il suo compito senza andar soggetto a gravi pericoli e senza poter essere preso di mira dall'artiglieria antiaerea nemica.

Il volo in squadriglie chiuse senza visibilità non è oggi ancora possibile. Ma la TSF permette, attraverso la radiogoniometria, la condotta delle azioni in volo raggruppato anche durante la notte.

Un'altra possibilità, portata dalla TSF, è quella dei mezzi della tecnica radioelettrica è l'atterraggio con cattiva visibilità, oramai generalmente applicato nella navigazione aerea moderna.

Questi fatti mostrano di tutta evidenza l'incredibile