

**Zeitschrift:** Schweizer Soldat : Monatszeitschrift für Armee und Kader mit FHD-Zeitung  
**Herausgeber:** Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat  
**Band:** 11 (1935-1936)  
**Heft:** 14

**Artikel:** L'arma sotto i mari e nel cielo  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-709308>

### **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:** 16.03.2025

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

médiatement plongée dans une obscurité profonde. Les locaux publics et appartements privés mirent leur lumière en veilleuse. Celle des rues s'éteignit; les automobiles, phares voilés, circulaient comme des fantômes dans les rues. Seules, aux points de jonction les plus importants, brûlaient les lampes bleues pour permettre de s'orienter. A 20 h. 30, les 10 sirènes réparties dans toute la ville annoncèrent par des hurlements l'alarme contre avions. Cinq minutes plus tard, des escadrilles survolaient la ville pour constater l'action de la mise en obscurité et marquer le jet de bombes. A 21 heures tout était terminé. Il ressorti des déclarations faites par les aviateurs qu'il est désormais prouvé qu'une ville peut se dissimuler presque totalement dans l'obscurité et devenir à peu près invisible. C'était là aussi le but qu'on s'était proposé d'atteindre en organisant cet exercice partiel; il a parfaitement réussi et il est à souhaiter que de grandes villes le répètent à leur tour.

\*

Le comité d'organisation des épreuves militaires de marche, considérant la situation économique du pays et le nombre élevé de manifestations locales annoncées ou prévues, estime qu'il est dans l'intérêt général de réduire le nombre de ces manifestations et a décidé de donner l'exemple en supprimant, pour 1936, l'épreuve militaire de marche Yverdon-Lausanne.

## L'arma sotto i mari e nel cielo

*Il sommergibile:* I sottomarini apparsi durante la guerra mondiale non erano che pericolosi balocchi in confronto agli attuali, formidabili navi capaci di attraversare l'imensità degli oceani.

Mentre che i primi non avevano che un limitatissimo raggio d'azione, ed erano costretti continuamente a ricorrere a rifornimenti costieri, questi moderni possono effettuare crociere, per giorni e giorni, nella solitudine dei mari. La dimostrazione fatta dai sommergibili italiani attraversando l'Atlantico e ritornando poscia alle loro basi, è una prova evidente inconfutabile delle nuove possibilità di quest'arma navale, destinata a rivoluzionare le battaglie su mare e ad impensierire anche la più balanzosa flotta affiorante.

La Francia ha, ultimamente, varato un sommergibile, vera corazzata capace di navigare sommersa, dislocante 3 mila tonnellate, munita da 14 tubi lancia siluri. Armata di due cannoni può affrontare un avversario anche nell'impossibilità di usare i suoi siluri. La più strana caratteristica di questa nave sommergibile, tale da dare una immediata idea delle conquiste realizzate in questo campo, è che può portare con se un velivolo come il sommergibile inglese innabissatosi, in un locale ermeticamente chiuso, costruito sullo scafo in un prolungamento della toretta. Ecco un aereo tranquillamente viaggiare sotto i mari per essere, al momento opportuno, rilasciato in prossimità dell'obbiettivo condannato alla distruzione.

La velocità dei moderni sommergibili è molto maggiore di quella sviluppata dai sottomarini del passato. Allora lenti, non erano in grado di seguire i velocissimi incrociatori, ora viaggiano invece col resto della flotta, e le grandi unità di superficie sono accompagnate da pattuglie di fianco, composte da questi terribili squali di acciaio.

Il sottomarino emerso viaggia come qualsiasi altra nave a propulsione, disponendo di due gruppi di motore a combustione brucianti nafta. Quando deve immergersi e continuare la sua corsa, i motori Diesel che non possono più respirare mancando l'aria, il funzionamento delle eliche è affidato a motori elettrici da un minimo riscaldamento, quello dovuto all'attrito. In tal maniera il sommergibile si muove, sotto il mare, con organi praticamente incalori, esattamente come i pesci, si da meritarsi il nome di «navi a sangue freddo»!

L'energia elettrica è fornita da grandi batterie di accumulatori, pesantissimi ed esalanti vapori dannosi, ma per ora il problema dell'accumulazione dell'elettricità non ha migliore soluzione.

I lancia siluri sono collocati a poppa ed a prua; lungo lo scafo sono praticate le valvole per l'introduzione dell'acqua nelle camere stagne quando occorre l'immersione e per l'evacuazione, mediante aria compressa, volendo far ritorno alla superficie.

Mosso dall'elettricità, col suo occhio di vetro che affiora l'onda, completamente sommerso il sottomarino è in grado di affrontare anche il più temibile avversario esistente sul mare.

La sua sicurezza è però relativa: Sono stati escogitati mille mezzi di difesa, fra i quali si riesce perfino a captare il rumore del movimento delle sue eliche, il sommergibile può però arrestare i propri motori e rimanere immobile, nascosto da un sottile strato di acqua, e controllare col suo periscopio una vasta superficie marina, pronto a scattare al momento propizio lanciando i sui siluri contro l'avversario in vista. I velivoli abili a scorgere, ad identificare, individuare i sottomarini sommersi a debole quota per la caratteristica macchia verdascuro che si disegna sullo specchio dell'acqua, sono in grado di colpire e distruggere colle loro bombe esplosive la nave in agguato. Se così non fosse i sommergibili diverrebbero presto gli assoluti padroni di tutti i mari.

*Il siluro* è l'arma più potente, insidiosa attualmente esistente, inventato da un fiamano, comandante di fregata Giovanni Luppis, nel 1880, il primo siluro non era, in realtà, che una semplice barchetta carica di esplosivo, mossa da un sistema di movimento d'orologeria e poteva percorrere, al massimo, la distanza di 200 metri. Durante il tragitto che si compiva lentissimamente la barchetta era diretta da due lunghissime briglie.

Sei anni più tardi, a Fiume, fu costruito il primo vero siluro. Si trattava di un fuso di acciaio riempito per metà di alto esplosivo, e nell'altra metà esisteva un piccolo motore ad aria compressa. Questo ordigno poteva, già allora, navigare immerso a circa mezzo metro di profondità, riuscendo così ad accostarsi inosservato al bersaglio. In seguito, il siluro ebbe continue trasformazioni, o meglio continui perfezionamenti. Nel 1898 cominciò ad avere due eliche, divenne via, via più sottile, più snello, più lungo, più veloce. Attualmente può compiere oltre quindici chilometri di tragitto ad una media oraria che sorpassa i 90 chilometri.

Quest'arma di terribile potenza è un ordigno estremamente delicato, uno degli apparecchi più perfetti che l'uomo abbia mai potuto creare. Basti notare che il siluro moderno è munito da un sensibilissimo periscopio, inventato dal triestino Obry, periscopio che sa correggere costantemente la direzione impressagli, azionando automaticamente il timone.

Dal siluro meccanico si è passato, nel Giappone, al siluro umano. L'uomo rinchiuso nella sua bara di acciaio, rimpiazza ogni movimento assolto negli usuali da ordigni meccanici e guida fatalmente la carica esplosiva verso il bersaglio designato, colando negli abissi del mare assieme alla vittima. Il siluro così condotto evita ogni azione difensiva escogitata dall'avversario per sfuggirgli, annulla ogni spostamento della nave designata, spostamenti che possono essere effettivi solo contro siluri meccanici.

*L'aviazione.* L'atteggiamento ostile che incontra nel nostro Paese la propaganda per una preparazione intesa

a migliorare la nostra armata del cielo, a preparare una effettiva difesa antiaerea, dovrebbe esser vinto dalla logica e semplice osservazione dei risultati ottenuti dall'aviazione militare italiana sui campi di battaglia dell'odierno conflitto africano, contro una nazione virtualmente sprovvista di una flotta aerea, a digiuno completo dei metodi di difesa antiaerea e dei logici mezzi per renderla effettiva, così come, relativamente, troverebbe, oggi, la Svizzera un aggressore qualsiasi.

La configurazione fisica dell'Abissinia rassomiglia moltissimo alla nostra Svizzera, e vediamo quali effetti ha potuto ottenere l'aviazione italiana pure su quei terreni accidentati che erano giudicati invulnerabili da attacchi aerei.

L'aviazione ebbe già durante la guerra mondiale un'importanza enorme, oggi è divenuta la sola forma di guerra contro la quale l'uomo, il soldato, l'esercito terrestre non può competere.

Gli avvenimenti africani dimostrano la grandissima importanza che ha l'organizzazione della difesa antiaerea, sia agli effetti civili che a quelli militari.

Questa constatazione interessa sommamente il nostro paese, o per dire più correttamente ed appropriatamente, la questione della sua protezione.

Non è più permesso fare una questione di militarismo o di antimilitarismo; di fronte ad una realtà così grave, così preoccupante come quella che oggi siamo costretti ad affrontare, realtà gravida di incognite minacciose, di pericoli per la pace, solo gli incoscienti e mal intenzionati, al sentir parlar di difesa nazionale abusano ancora dei vecchi e consunti luoghi comuni di un tempo.

Il problema della difesa nazionale è un problema reale, un problema vitale, importante ed urgente per il nostro paese, il quale non può contare come un tempo sulle garanzie della neutralità riconosciuta dai patti, ma deve provvedere alla tutela della propria indipendenza ed esistenza con mezzi propri.

Il Consiglio federale, consapevole della responsabilità che gli incombe di fronte al popolo, che ha affidato nelle sue mani le sorti del paese, deve continuare a provvedere a tutte le misure necessarie per assicurare una reale e sicura efficienza agli organi di difesa della Patria. E il popolo svizzero, cosciente dei propri doveri, della realtà della situazione internazionale e dei pericoli che minacciano la tranquillità e la sicurezza degli Stati, ha dato il suo patriottico appoggio all'opera iniziata dalle autorità federali.

L'aviazione svizzera, sulla base delle esperienze fatte nelle grandi manovre di questi ultimi anni nei vari Stati e sull'esperienza molto più istruttiva che si sta facendo seguendo lo svolgimento delle operazioni nell'Africa orientale, deve intensificare il suo sviluppo sia come arma di offesa che come arma di difesa.

L'efficienza dell'aviazione nei combattimenti, sia su terreno piano che su terreno montuoso è oggi dimostrata in tutta la sua importanza; il valore grandissimo della collaborazione che l'aviazione può dare all'azione delle artiglierie ed a quella delle masse operanti è oggi dimostrato e documentato; resta così chiara la necessità di aumentare l'efficienza della nuova arma, di portare la nostra aviazione militare ad un grado che dia sicuro affidamento di efficace difesa, e di efficace collaborazione con le altre armi nelle operazioni di protezione del territorio nazionale.

Le autorità militari hanno preso in serio esame il problema dell'aviazione militare e stanno precisamente

organizzando su vaste basi questa nuova, potentissima arma. L'esercito svizzero deve tenersi sempre aggiornato con la tecnica bellica se vuole essere in grado di esercitare efficacemente la sua funzione di presidio della sicurezza e dell'indipendenza della Patria.

A lato della questione dell'organizzazione dell'aviazione militare sta quella dell'organizzazione su più vasta scala della difesa antiaerea. Una gran parte della nostra popolazione non si è purtroppo ancora resa conto della importanza grandissima del problema della protezione antiaerea, ma dove non arriva l'incomprensione della popolazione deve arrivare il senso di responsabilità delle autorità e delle classi dirigenti, le quali ultime devono intensificare la propaganda tra le masse per erudirle sull'importanza grandissima dei due problemi nazionali del giorno; aviazione militare e difesa antiaerea.



### Verband aargauischer Unteroffiziersvereine

*Delegiertenversammlung vom 2. Februar 1936 in Zofingen.*  
Zahlreich erschienen aus allen Kantonsteilen die Delegierten und fanden in Zofingen gastfreundliche Aufnahme. Im prächtig dekorierten Rathaussaale fanden die Verhandlungen statt. Kantonalpräsident Wm. Stesel, Brugg, sprach ein sympathisches Begrüßungswort und gab Kenntnis von mehreren Entschuldigungen, verursacht durch das Zusammentreffen des Divisionsrapportes mit der Unteroffizierstagung. — Aus den 10 Sektionen waren 52 Stimmberechtigte anwesend. Mit besonderer Genugtuung konnte Präsident Stesel eine Delegation des neugegründeten Unteroffiziersvereins Oberwynen- und Seetal willkommen heißen. — Der Jahresbericht orientierte über die im Verbandsgeiste Arbeit im vergangenen Jahre und Präsident Stesel gab seiner Freude darüber Ausdruck, daß in allen Sektionen ganz tüchtig gearbeitet worden ist. Mit rauschendem Beifall wurde die von vaterländischer Begeisterung getragene Berichterstattung verdankt. — Die Revisoren stellten in der Kassaführung peinlichste Ordnung fest. Einhellig erteilte die Versammlung sowohl der Rechnung pro 1935 wie auch dem Vorschlag pro 1936 die Genehmigung. — *Wahlen.* Die ganze Versammlung bedauerte, daß Wm. Stesel sich endgültig entschloß, das Präsidium in andere Hände zu legen. Während vollen vier Jahren hat Präsident Stesel dem Verband sehr geschickt und überaus pflichteifrig vorgestanden. Zum neuen Verbandsleiter wurde Adj.-Uof. Walter Maag, Zofingen, vorgeschlagen und ehrenvoll mit 50 von 52 Stimmen gewählt. Herzliche Gratulation dem neuen Präsidenten und dem Kantonalverband. Mit Adj.-Uof. Maag übernimmt ein fähiger Kopf und tüchtiger Arbeiter die Leitung. Vizepräsident Fäs dankt dem abtretenden Präsidenten herzlich für die geleistete Arbeit. Die Versammlung ehrt Wm. Stesel durch die Verleihung der Ehrenmitgliedschaft. Aus dem Vorstande schied: ferner aus: Kassier Wm. E. Baumann und Aktuar Korp. Obrist. Ihnen ist das Diplom für treue Dienste zuerkannt worden. Im neuen Kantonalvorstand amten als Aktuar Lt. Gysi, und als Kassier Fourier Ott, beide in Zofingen. — Die nächstjährige Delegiertenversammlung wird in Zurzach stattfinden. Das Wettkampfglement zur Durchführung der KUT wurde genehmigt. In geheimer Abstimmung wurde als Festort für die KUT, die am 8./9. August stattfinden, Laufenburg gewählt. — Noch sprachen einige Kameraden markante Worte und dann gelobte Präsident Stesel der Fahne des Vaterlandes und damit der Armee unverbrüchliche Treue und schloß die von flotter Kameradschaft getragene Versammlung. —i.

### Unteroffiziersverein Arbon und Umgebung

An unserer Hauptversammlung vom 19. Februar 1936 wurde folgendes Sommer-Arbeitsprogramm für verbindlich erklärt: 14. März Marschübung kombiniert mit praktischer Kartenlehre und Distanzschätzen; 1. April theoretische Patrouillenübung; 18. April praktische Patrouillenübung, in Verbindung mit Distanzschätzen; 6. Mai theoretische Patrouillenführung; 23. Mai praktische Patrouillenführung; 20. Juni praktische Patrouillenführung; 4. Juli Felddienstübung (Zivil); 18. Juli Felddienst-