

**Zeitschrift:** Schweizer Soldat : Monatszeitschrift für Armee und Kader mit FHD-Zeitung  
**Herausgeber:** Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat  
**Band:** 13 (1937-1938)  
**Heft:** 10

**Artikel:** L'Automezzo [Fortsetzung]  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-706293>

### **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:** 01.04.2025

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

nen et du Gries; les Italiens ont une route aboutissant à l'extrémité supérieure de la vallée d'Antigorio et les menant au pied de ces mêmes cols et du col San Giacomo-Airolo.

Une occupation permanente d'Ulrichen par des écoles de recrues, cours de répétition et entre ces services par des détachements de gardes-frontières serait tout indiquée.

Nos troupes de montagne auraient un grand avantage à faire leur instruction dans le cadre où elles appartiennent, plutôt que sur le Plateau suisse.

Le trafic amené du chemin de fer de la Furka par le service militaire et par la circulation civile qu'il entraîne toujours avec lui assurerait certainement son exploitation et notre défense nationale serait renforcée du même coup sans grands frais.»

★

La Société fédérale de sous-officiers de la Chaux-de-Fonds qui avait assumé l'an dernier l'organisation d'un concours militaire de ski de la 2<sup>e</sup> division s'est vue contrainte, ensuite de la nouvelle organisation des troupes, de renoncer à cette mission en 1938.

★

L'affaire des attachés militaires que le Conseil Fédéral se propose d'adjoindre aux légations de Suisse à Paris, Rome et Berlin, a fait couler pas mal d'encre et c'est dommage, car il ne fait aucun doute qu'en la matière, nulle autre instance que l'E.M.G. n'est mieux placée pour savoir si oui ou non, ces attachés militaires sont nécessaires à notre service de renseignements. Puisqu'en l'occurrence, les autorités militaires ont reconnu la nécessité de cette innovation, il n'y a qu'à s'incliner. Ceci d'autant mieux que les futurs attachés seront choisis dans le corps des instructeurs, ce qui revient à dire que seules les allocations spéciales de résidence créeront une dépense supplémentaire de l'ordre de 30,000 fr. environ, ce qui est très raisonnable.

Quant à ceux qui se sont émus de ce que le Conseil Fédéral n'ait pas consulté les Chambres au sujet de cette affaire, ils conviendront certainement qu'il n'y a pas là de quoi fouetter un chat et qu'une décision de ce genre ne pouvait être prise que par une autorité absolument compétente et parfaitement renseignée sur la question.

Il est souhaitable que cette polémique bien inutile prenne fin le plus rapidement possible, quand ce ne serait que pour éviter le ridicule!

## L'Automezzo

(Continuazione.)

I calcoli di quanti veicoli necessitano per il trasporto della dotazione di munizione, di viveri, carburante ecc. riesce nella sua semplicità, un compito di estrema importanza, come lo può essere l'inezia della velocità oraria, del tempo dello sfilamento dell'autocolonna, del tempo di carico e scarico. I capi saldi di un movimento di truppa autotrasportata restano sostanzialmente:

le strade, gli automezzi, le unità, rifornimento.

Segue in secondo piano:

Organizzazione e località di carico, scarico e parco, organizzazione dell'itinerario, incolonnamento, successione delle colonne, sgombramento dei veicoli vuoti, ritorno alla base di carico se possibile per altra via evitando la doppia colonna, afflusso alla località di carico, defluenza dalle località di scarico, sicurezza difensiva nelle diverse località di arresto.

### Località di scarico:

La scelta di una tale località deve soggiacere a tre elementi: Situazione tattica, rete stradale, necessità tecnica di scarico. Tale stazione deve, necessariamente, essere fuori della portata dell'artiglieria leggera avversaria, quindi ad una distanza non mai inferiore a 5 chilometri, sottratta all'osservazione avversaria. (Trarre maggior vantaggio della copertura del terreno.) Per quanto la situazione lo permetta lo scarico dovrebbe sempre essere effettuato durante la notte od almeno quando la visibilità è meno acuta, meno favorevole per aviatori avversari. Qualora la situazione esigesse lo scarico di giorno questo avverrebbe a piccoli scaglioni, rinforzando in modo utile la difesa antiaerea soprattutto

con una difesa attiva coll'impiego di aerei da caccia. In certi casi indicata sarà un'azione di annebbiamento artificiale del posto di scarico non solo, ma di una vasta regione per l'ovvia ragione di trarre in inganno l'artiglieria avversaria sul preciso punto ove avviene effettivamente il movimento dello scarico. Se lo scarico notturno elimina in gran parte i pericoli di un attacco aereo e di un bombardamento di artiglieria, accentua le difficoltà di ragione tecnica, è allora necessario aver in precedenza scrupolosamente studiato il settore nei suoi minimi particolari, o far preceder l'autocolonna da un reparto celere per non cadere in agguato soprattutto quando si trattasse del primo scaglione di urto colle forze avversarie. Tocca all'ufficiale incaricato postare segnalazioni adeguate ad impedire qualsiasi disguido, segnalare i posti di blocco con cartelli luminosi, definire la località di posteggio ed esigere che tutta la manovra avvenga nella più perfetta calma e nel silenzio maggiore. Sia che lo scarico avvenga di notte o di giorno è essenziale regolare l'arrivo degli autoveicoli di modo da impedire un lungo stazionamento evitando che carri stiano ad attendere lo scarico del veicolo precedente. È pure da evitare lo scarico contemporaneo di una massa di truppe per evitare agli ultimi trasportati di effettuare una inutile e faticosa marcia per raggiungere la testa e la linea di combattimento provocando questa manovra un ingombro fra uomini e veicoli sullo stesso itinerario, spreco non necessario di energie e di tempo preziosissimo. I vari scaglioni, se opportunamente distanziati, potranno susseguirsi con una regolarità rapida nella medesima località di scarico. Lo scarico dei servizi complementari potrà avvenire anche più arretrato e diluito nel tempo e nello spazio. Le operazioni di scarico devono essere elastiche, semplici, sul tipo di quelle delle ferrovie, tenendosi pronti a cambiare località di scarico a seconda della situazione. Una volta trovato un punto di scarico non si arresta l'opera dell'ufficiale incaricato nella ricerca di eventuali altri punti adatti a tale manovra. La questione delle strade deve essere studiata sia per il movimento della truppa verso il punto di loro impiego, sia verso l'indietro che devono compiere gli automezzi per raggiungere la località di carico o base di parcheggio.

Torna interessante fare una parentesi sulle considerazioni dell'impiego dell'automezzo nella campagna italiana in Etiopia, considerazioni fatte dal Generale F. Dall'Ora sulla rivista «Auto»:

La campagna 1935/36 nell'Africa Orientale ha confermato in pieno l'importanza essenziale del «servizio trasporti» a trazione meccanica, quale elemento basilare per il «movimento» degli eserciti, sia nel campo strettamente logistico, sia in quello tattico e sia infine in quello assai più vasto delle possibilità strategiche; ha inoltre fornito una preziosa esperienza sia come impiego di masse di autoveicoli, sia come rispondenza qualitativa, esperienza a diretto riblesso sui fronti europei data la somiglianza di struttura orografica dell'altopiano etiopico con quella dei nostri teatri di operazioni.

L'autocarro ha sostituito in pieno e vantaggiosamente i mezzi a trazione animale nei grandi trasporti delle retrovie e tende oggi a guadagnare sempre più terreno anche nei piccoli trasporti tattici mediante l'impiego di moto-mezzi idonei al traffico fuori delle rotabili.

Se consideriamo le distanze che intercorrevano fra il porto di Massaua — vera grande base logistica obbligata per le operazioni nello scacchiere eritreo — e l'occupazione avanzata, si giunge a percorrenze nella gran-

dezza delle centinaia di chilometri, per le quali ogni calcolo teorico faceva ritenere utopia la possibilità di mantenere contegno decisamente offensivo e manovriero con una massa di ben 14 divisioni; a questo deve aggiungersi che tutti i rifornimenti, per i primi 140 km, dovevano gravitare su una sola arteria di grande transito (strada Massaua-Decamerè) elevantesi dal livello del mare a 2500 metri di altitudine.

Perciò, condizioni di lavoro notevolmente sfavorevoli, sia per la disponibilità stradale che per la profondità di schieramento logistico imposta dalla speciale situazione. Nonostante questo però, l'esame del problema dei trasporti, effettuato all'inizio delle preparazioni condusse a decisioni favorevoli che i fatti hanno poi convalidato pienamente.

Quali insegnamenti si possono trarre da tutto ciò?

Prima di tutto che la *potenzialità logistica di una grande strada*, costruita con criteri moderni (larghe curve, pendenze dolci, fondo bitumato, carreggiata idonea al doppio transito di autocolonne, frequenti allargamenti di sosta, accurata manutenzione, intenso servizio di polizia stradale e di sgombero autoguasti) è praticamente sufficiente ad assicurare i rifornimenti anche di una intera Armata, purchè si evitino ingorghi nelle località terminali o intermedie per carichi, scarichi e soste.

Secondariamente che i moderni autocarri possono *viaggiare in colonna ad elevate velocità* orarie consentendo un più alto rendimento dei mezzi ed un forte allungamento della tappa automobilistica (calcolata prima sui 120 chilometri circa).

In altre parole la *profondità di schieramento logistico* può notevolmente aumentare senza che se ne abbia sfavorevole ripercussione nei rifornimenti sulle linee avanzate.

Ma le considerazioni esposte non devono portare ad affrettate ed errate conclusioni in tema di motorizzazione. L'automezzo si impone sempre maggiormente.

Però gli automezzi devono essere corrispondenti alle necessità militari, sia in linea qualitativa che quantitativa; e questa è una corrispondenza che non si improvvisa, perchè legata a genialità e capacità tecnica e potenzialità costruttiva.

In A. O. si è confermata la necessità di disporre essenzialmente di tre tipi di automezzi:

— quelli *pesanti*, di grande portata e di elevate velocità ma non di mastodontiche dimensioni, per i grandi rifornimenti nel campo d'azione delle Armate;

— quelle *medi*, della portata utile di 25—30 quintali, molto solidi e robusti, idonei al traffico anche su strade strette ed a forti pendenze, per i rifornimenti e trasporti nel campo d'azione delle grandi unità (Corpi d'Armata e Divisioni);

— quelli *leggeri*, di piccola portata, anche di limitata velocità, idonei al traffico anche su piste, per i rifornimenti entro l'ambito divisionale.

Nel campo quantitativo si è avuta una ulteriore conferma dell'antico e noto asserto che *la guerra è la più grande divoratrice*. Di fronte a superiori necessità operative ogni limite ed ogni calcolo viene sorpassato, si che il logoramento assurge a proporzioni allarmanti e tali da mettere in grave imbarazzo chi non abbia largamente provveduto al servizio delle riparazioni ed al periodico rinnovamento del materiale.

L'Italia ha tratto dalla Campagna in A. O. un'esperienza preziosa in fatto di motorizzazione e si è accinto subito a farne tesoro nel campo della pratica realizzazione.

*Tutti i mezzi* nell'ambito delle grandi unità (Armata-Corpi d'Armata) sono motorizzati o in via di rapida trasformazione:

— *i mezzi a trazione animale* vengono sempre maggiormente proiettati in avanti — con opportuno decentramento — riservandone l'impiego nell'ambito interno delle Divisioni le quali potranno perciò contare su automezzi leggeri idonei al transito su carrarecce e su larghe assegnazioni di salmerie;

— *le artiglierie pesanti e pesanti-campali* sono già tutte motorizzate; si tende oggi a dare *più largo impulso* alle applicazioni del traino meccanico alle artiglierie da campagna sinora ippotrainate, essendo riconosciuta la maggior rispondenza dei trattori leggeri rispetto all'impiego dei cavalli da tiro. Permangono invece somiglianze notevoli aliquote di artiglierie nell'ambito divisionale;

— si tende infine ad *aumentare il numero delle grandi unità completamente motorizzate* — veri elementi di manovra nel campo strategico, che consentono i più rapidi concentramenti nei settori di operazione nei quali si intenda conseguire rapidamente la superiorità sull'avversario.

Tutto ciò richiede — e richiederà sempre più — la intima cooperazione fra attività civili e potenziamento militare. Motorizzare non vuol dire accantonare tutti i mezzi occorrenti per l'esercito in guerra, il che sarebbe errata utopia; ma significa invece

*avere nel Paese la piena ed elastica rispondenza degli autotrasporti civili, e della industria automobilistica, proficue attività di pace, orientate con avveduta oculatura alle necessità di guerra.*

Significa infine avere Stati maggiori e quadri di alta capacità tecnico-professionale, ben addestrati a far muovere ordinatamente ed agilmente le masse di automezzi che daranno più larghe possibilità di vita, di movimento e di lotta agli Eserciti.

(Continua.)

## Verbandsnachrichten

### Unteroffiziersverein Basel-Stadt

Am 17. Januar 1938 hat im Vereinslokal, Restaurant Safran, die Generalversammlung des Unteroffiziersvereins Basel-Stadt stattgefunden. Kassa- und Jahresbericht pro 1937 sowie Arbeits- und Schießprogramm für das Jahr 1938 wurden von der Versammlung genehmigt. Der neue Übungsleiter, Herr Hauptmann Grenli Hugo, wurde mit Beifall in seine neuen Funktionen eingesetzt. Zu Ehrenmitgliedern wurden ernannt: Herr Oblt. Destraz Eugen, Wm. Meier Karl, Wm. Bürgin Gustav. Nach 20jähriger Zugehörigkeit zum Verein sind als Freimitglieder ernannt worden: Fourier Nunnenmacher Berthold, Wm. Plattner Ernst, Wm. Siegfried Jean und Korp. Schelker Wilhelm.

Die Vereinskommision für das Jahr 1938 setzt sich folgendermaßen zusammen: Präsident: Feldw. Geister Heinrich; Vizepräsident: Korp. Rensch Albert (neu); 1. Sekretär: Feldw. Riedtmann Felix (neu); 2. Sekretär: Korp. Zellweger Willy (neu); Kassier: Korp. Bender Hermann (neu); Beisitzer: Oblt. Burlet Ernst, Wm. Deutsch Albert (neu); Rechnungsrevisoren: Feldw. Schaefer Kurt, Korp. Kramer Max. Dz.

### Unteroffiziersverein Dübendorf

Am 11. Dez. konnte der Präsident, Adj. Haerberli, vor 60 Anwesenden die ordentliche Generalversammlung eröffnen.

Die Jahresberichte von Präsident Adj. Haerberli und der Bericht von Übungsleiter Adj. Vogt waren in vorzüglicher Form abgefaßt und wurden auch mit entsprechendem Applaus verdankt.

Auch der Kassabericht von Kamerad Maurer wurde mit bester Verdankung entgegengenommen. Ein Rücktrittsgesuch lag vor von unserm altbewährten Präsidenten Haerberli Ernst, der aber gewillt ist, ein weiteres Jahr als Beisitzer zu verbleiben. Ferner scheiden aus unsere lb. Kameraden Übungsleiter Adj.-Uof. Vogt und Schützenmeister Adj.-Uof. Schmidt, beide wegen Wegzug nach Payerne. Die beiden Kameraden, Vizepräsident Fw. Widmer und Materialverwalter Wm. Roost, waren amtsmüde.

Die kurze Berichterstattung erlaubt mir nicht, auf die Tätigkeit unseres Präsidenten in den letzten 5 Jahren näher einzugehen. Die Tatsache, daß er 10 Jahre dem Vorstand angehörte und als Präsident die Mitgliederzahl des Vereins verdoppelte, spricht genug für ihn. An seinen Posten wurde Fw. Hs. Keller einstimmig gewählt. Hoffen