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

Herausgeber: Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat

Band: 17 (1941-1942)

Heft: 37

Artikel: Le charbon de bois pour nos véhicules à moteur

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-712715

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: 09.12.2025

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

dans un abîme de sombres pensées ... Le thermomètre accuse alors une forte température. C'est la grippe ou la bronchite. Aidés des sanitaires, ils se couchent rapidement, dorment lourdement et transpirent généreusement.

Les autres ... les abonnés, s'ils peuvent franchir le seuil de l'infirmerie, deviennent les plus redoutables pensionnaires de Messieurs les sanitaires!

Ils maugréent lorsque la traditionnelle pilule leur est offerte; ils se lèvent à propos de tout et de rien, encombrant les locaux et gênant le service d'infirmerie.

Et puis, avec eux, le thermomètre marque toujours près de 40 degrés au moins! A cause de la délicate et discrète friction qu'on fait subir à l'instrument lorsque l'infirmier a le dos tourné ...

Les malades sont gens agréables tant qu'ils sont assommés par une forte fièvre. Mais aussitôt que la santé s'améliore, que l'appétit réapparaît, on s'en aperçoit à des signes singulièrement révélateurs. Par petits groupes, les malades jouent aux cartes, s'énervent et discutent toute la journée sans se préoccuper des subites montées de température ... Et c'est encore heureux quand ils ne réussissent pas à faire entrer à l'infirmerie, grâce à une complicité bienveillante, quelque bouteille de bon vin, réglementairement défendu!

Pour couronner cette heureuse période de convalescence, on fume et on grille un nombre incalculable de cigarettes ou de cigares qui empoisonnent l'atmosphère lourde et puante.

A ce moment-là, la salle des malades ressemble très exactement à un infâme tripot!

Le sanitaire de garde est sur les dents. Il peste contre les abus de tels invités et redoute par dessus tout une visite imprévue du médecin ...

Sdt.san. J. Huguenin.

«Le carnet d'un mobilisé.»

Le charbon de bois pour nos véhicules à moteur

La technique suisse s'adapte

Chaque mois nous apporte de nouvelles expériences, en Suisse, en matière d'économie de guerre, et les exigences que nous imposent les événements internationaux nous ont permis de réaliser chez nous des progrès très sensibles dans le cadre, notamment, de la production du charbon de bois pour nos véhicules à moteur. Il peut être instructif d'en dire ici quelques mots et d'en souligner les aspects essentiels.

C'est à l'aide d'autos équipées de gazogènes de construction suisse que les usines à gaz de Winterthour et de Zurich ont procédé à une succession d'essais du plus vif intérêt avec du charbon de bois obtenu dans ces usines. Le premier essai réalisé avec du charbon de hêtre produit à l'installation de Horgen, avait déjà exposé nettement que ce charbon de bois se prêtait tout aussi bien — sinon mieux! —, que les charbons de bois importés à l'exploitation de gazogènes pour autos. Les expériences se poursuivirent en collaboration avec le Laboratoire fédéral d'Essais des matériaux, et plus tard, d'après un plan d'ensemble, par les ingénieurs de l'usine de Zurich.

Les résultats de ces diverses expériences peuvent être résumés comme suit: Le charbon de bois de hêtre a toujours été utilisable, qu'il ait été produit en distillation normale ou prolongée (couche incandescente). Le charbon de bois de hêtre provenant de la distillation normale est même supérieur au charbon de bois importé, et celui de la distillation prolongée n'en est en tous cas point inférieur. Il s'ensuit que le charbon de bois de hêtre des usines à gaz se prête en tous cas bien à l'exploitation des gazogènes de véhicules à moteur. La même constatation s'applique au charbon de bois obtenu du bois feuillu en branches du Tessin. Le sapin et le pin donnent un charbon de moindre qualité. Les résultats acquis avec des charbons provenant de certains conifères ont été insuffisants.

En bref, il est établi techniquement et scientifiquement que dans les conditions données, la mission dont notre industrie gazière a été chargée, soit de «sortir» un excellent carburant national pour véhicules à moteur, a été réalisée avec le hêtre.

Il a été également effectué des essais avec des lignites, mais ces derniers sont difficiles à utiliser dans le domaine qui nous intéresse. Il est intéressant de relever encore qu'à l'usine à gaz de Neuchâtel, par exemple, il a été établi que le vignoble neuchâtelois pourrait fournir annuellement 1500 tonnes de sarments, propres à la production de charbon de bois carburant pour véhicules.

En bref, ces quelques considérations signalent toute l'attention qui est portée chez nous, par nos milieux spécialisés, pour venir en aide à la pénurie et au rationnement des carburants étrangers qui frappent notre circulation routière motorisée et qui sont angoissants pour notre économie publique en général. Les expériences constantes qui se déroulent, les améliorations qui en découlent, peuvent nous assurer des progrès graduels. Quant aux résultats acquis actuellement déjà, ils s'avèrent particulièrement encourageants, puisque nous pouvons déjà compter sur un ravitaillement interne appréciable. Il est utile que notre opinion publique sache les efforts — souvent cachés —, déployés dans cet ordre d'idée. Nous ne pouvons que nous réjouir des succès enregistrés à force de patience et de travail. N.

Autour de la guerre

Les milieux dirigeants de la R.A.F. expliquent de la manière suivante la portée qu'ils accordent aux raids dirigés systématiquement contre l'Allemagne occidentale et les territoires occupés.

Les attaques de la R.A.F. empêchent l'Allemagne de disposer d'une grande partie de ses moyens pour les opérations sur d'autres fronts.

Près de 750 000 hommes sont nécessaires pour la défense aérienne passive comme gardes d'abris, personnel d'ambulance, d'observation, de police, etc.; 750 000 autres hommes sont presque exclusivement des aviateurs et des soldats de la défense aérienne active.

L'importance des effectifs s'explique par l'importance du réseau de défense antiaérienne. L'Allemagne est défendue contre les raids venant de l'ouest par un barrage de projecteurs de 300 km. de longueur; tous les 8 km., des groupes de 10 à 30 projecteurs fouillent le ciel en tous sens. De plus les grandes villes allemandes disposent d'une série de projecteurs. Cologne en a 120, dont chacun nécessite une une équipe de 15 soldats. Les pièces de D.C.A. se comptent par milliers. Brême, par exemple, dispose de 500 canons antiaériens légers et lourds; les premiers sont servis par 12 hommes, les seconds par 25. Il en va de même dans presque toutes les agglomérations importantes de l'Allemagne occidentale et des pays occupés. Rotterdam est protégé par 200 canons de D.C.A. C'est ainsi que — selon une estimation très basse — le nombre de soldats nécessaires pour les pièces de D.C.A. et les projecteurs est de 600 000 au moins.

*

L'événement le plus marquant de la période de guerre actuelle dans le Pacifique est certainement le début des raids aériens américains sur le Japon et notamment sur Tokio.

On ne doit pas sous-estimer la portée de ces raids sur un pays qui, depuis qu'il a pris les armes contre les anglo-saxons, n'a eu à combattre ni sur ses terres ni dans son propre espace aérien. Par contre, on ne peut s'en exagérer la portée stratégique si l'on se souvient que l'aviation seule, non accompagnée d'actions d'infanterie, ne force pas la décision, pour preuve: l'échec de l'offensive aérienne massive dirigée contre l'Angleterre en automne 1940.

Il n'en reste pas moins vrai que le début de ces attaques aériennes est significatif et que, dorénavant, les forces nippones auront à compter avec les effets de l'effort de guerre américain.

Au demeurant, la réussite de cette audacieuse expédition, menée à bien certainement grâce à la collaboration des porte-avions de la marine américaine, prouve que le barrage maritime de l'Archipel du Soleil-Levant n'est pas infranchissable et que des bateaux de guerre américains peuvent stationner à une certaine distance des côtes ennemies sans être attaqués, pendant que l'aviation effectue ses opérations de bombardement à l'intérieur des terres.

Cette nouvelle phase de la guerre dans le Pacifique aura certainement un effet sur le dispositif des forces maritimes nippones dont une partie devra être détournée des objectifs lointains pour assurer une garde plus vigilante tout autour des îles japonaises.