

Zeitschrift: Protar
Herausgeber: Schweizerische Luftschutz-Offiziersgesellschaft; Schweizerische Gesellschaft der Offiziere des Territorialdienstes
Band: 4 (1937-1938)
Heft: 8

Artikel: Motorisation et défense aérienne passive
Autor: Naef, Ernest
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-362621>

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: 16.02.2026

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

5. Die Nachbehandlung hat in erster Linie während Wochen durch *feuchte Umschläge* und erst am Schluss der Behandlung durch Salben zu geschehen.

Die Tatsache, dass die Kriegserfahrungen bald 20 Jahre zurückliegen und dass wir seither auf wenige Versuche angewiesen waren, hat es mit sich gebracht, dass ich mich in den vorhergehenden Ausführungen in erster Linie auf diese Kriegs-

erfahrungen stützen musste. Eine grosse Zahl Probleme stellen sich im Laufe eines solchen Studiums und wir können nur bedauern, dass es wegen des Mangels an Versuchspersonen immer schwierig sein wird, in Friedenszeiten Licht in diese Unklarheiten zu bringen. Und dennoch müssen wir hoffen, dass keiner von uns Gelegenheit haben wird, in einem neuen grossen Experiment, Krieg, reiche Erfahrungen über die Hautgifte zu sammeln.

Motorisation et défense aérienne passive Par Ernest Naef

Ce n'est pas sans raison que l'on a dit et écrit que la défense aérienne passive était une branche importante de notre défense nationale. On le voit chaque jour davantage. Un très gros problème se pose aujourd'hui au pays, et qui regarde directement l'organisation de notre défense nationale, de notre puissance défensive: c'est celui de la motorisation.

Le moteur est devenu une arme, lui aussi, arme d'accompagnement, arme d'action, dont il est impossible de nous passer. Et nous verrons que si le moteur est indispensable à l'armée, il l'est tout autant à l'ensemble de notre défense aérienne passive.

L'introduction des troupes légères et motorisées, la motorisation d'une partie de nos effectifs, l'augmentation sensible des moyens motorisés dans toutes nos unités, ont provoqué une transformation profonde et éminemment heureuse de notre défense nationale. La route est désormais reine. Il serait puéril de prétendre que le rôle du rail est devenu totalement passif. Le rail devra sans doute rendre encore de précieux services à la défense du pays, dont il est un élément obligatoire. Mais à ses côtés, et je dirai même *au-dessus* de lui, la route a imposé toute sa valeur et sa nécessité. Cette route, elle est symbolisée par cette arme nouvelle de l'armée moderne: le camion.

Par tout ce que nous savons, en effet, de la préparation militaire de l'étranger, et en étudiant à titre objectif le nouvel aspect de l'organisation militaire moderne, il faut reconnaître que la route jouera un rôle de tout premier plan dans un conflit moderne. Ainsi que le signala récemment au Conseil national M. Feldmann, l'Allemagne, la France et l'Italie forcent la motorisation de leurs armées dans une mesure inouïe. Cette même tendance est constatée partout ailleurs, en Belgique, en Hollande, en Suède, etc.

Or, que remarquons-nous à ce propos en Suisse?

Un fait dont notre défense aérienne passive ne saurait se désintéresser, tant il est vrai qu'il la touche directement.

Dans son postulat développé récemment aux Chambres, M. le conseiller national Feldmann a

lancé un cri d'alarme justifié à l'endroit de notre motorisation. Ce député a démontré que le nombre de nos camions militaires est totalement insuffisant. «Il est même — on peut le dire sans exagération — inquiétant» souligna l'orateur. D'abord parce que, dans les conditions actuelles, une diminution du parc des camions utilisables par l'armée est indésirable, d'autant plus que leur nombre minimum nous fait déjà défaut, et parce que notre parc de camions est en grande partie vieilli, notre production nationale de camions ne contribuant que d'une façon insuffisante à l'alimentation de ce parc. En résumé, il nous manque pour l'armée, à elle seule, un très grand nombre de camions lourds obligatoires.

«En bref,» déclara M. Feldmann, «on se trouve en présence d'une situation qui, dans l'intérêt de notre défense nationale, réclame d'une façon urgente des mesures rapides et radicales.» Avec combien de raison, M. Feldmann ajouta: la politique des voies de communications est devenue en une large mesure une partie de *l'économie de guerre*, et la politique du trafic doit être envisagée aujourd'hui comme une arme au service de la défense nationale militaire et économique.

A la suite de ce préambule, certains de nos lecteurs se demanderont peut-être le rapport qui peut exister entre cette situation alarmante de l'insuffisance des *camions militaires* (ou susceptibles d'être utilisés comme tels) et la *défense aérienne passive* du territoire.

Ce rapport est particulièrement étroit. Car il ne faut pas oublier que la défense aérienne passive en Suisse est elle aussi une partie de notre économie de guerre. Et le camion est un facteur de toute urgence de notre potentiel de résistance.

Il va sans dire que le réseau routier le plus magnifique et le mieux entretenu ne servirait pas à grand chose, si nous ne disposions pas du *matériel* lourd, suffisant et obligatoire, et du nombre voulu de chauffeurs, susceptibles de répondre aux exigences. *En plus des transports strictement militaires* en hommes, munitions, vivres, matériels et ravitaillements divers, en plus des transports propres au service de santé de l'armée, qui in-

comberont dès la première heure de mobilisation aux camions de nos colonnes militaires, de nos unités spécialisées et aux camions réquisitionnés, *il y a lieu également de songer aux nécessités impérieuses et nouvelles de la défense aérienne passive*, au ravitaillement des populations, à l'évacuation de ces dernières, ainsi que la chose est prévue ici et là, dans certaines régions et dans certaines villes. Il y a lieu de songer à tous les impondérables qui ne viennent pas à l'esprit du simple mortel installé dans un fauteuil, mais qui sont réalités lorsque le canon crache sa mitraille: destruction de camions et remplacement de ces derniers et de leurs conducteurs par des hommes et des engins de réserve, notamment.

Or, que deviendra le service des transports de notre défense aérienne passive dans cette situation? Dans l'ordre d'urgence, il saute aux yeux que l'armée au feu doit être servie la première. On ne saurait distraire de nos «réserves» un seul camion avant que toutes les troupes sur la ligne de feu et sur les positions soient équipées en matériel roulant motorisé nécessaire.

Mais à l'heure actuelle déjà, nous manquons des conducteurs et des camions nécessaires pour l'armée à elle seule. Le voilà bien le rapport qui existe entre l'insuffisance de nos camions en Suisse et l'organisation de notre défense aérienne passive. Et pourtant, cette dernière devra faire face à d'innombrables problèmes de transports rapides et urgents: service de Croix-Rouge, service du feu, services techniques nombreux, transports de vivres, de secours, de matériels divers, déplacements des organes de police, etc. Dans le cadre des liaisons,

la défense aérienne passive devra pouvoir disposer de moyens de transport immédiats, de *motos* et *side-cars* notamment. Or, comment le pourra-t-elle, alors que l'armée manque elle-même aujourd'hui déjà du nombre nécessaire de motocyclistes et de machines?

C'est une question d'économie nationale et de défense nationale de toute urgence. M. le conseiller national Feldmann l'a admirablement relevé dans son postulat récent à Berne. Et c'est ici que nous touchons au point vif du problème: notre politique d'imposition des véhicules à moteur et celle du prix de l'essence portées à des hauteurs... vertigineuses, sont-elles bien indiquées alors que notre défense nationale entière (défense militaire et défense passive de nos populations civiles) se trouve aujourd'hui amoindrie et dans une situation «inquiétante», sous ce rapport-là?

Notre défense aérienne passive ne saurait se désintéresser de cet aspect de la question. Il y va du fonctionnement normal de tous ses services, tant au cœur d'une localité, que dans les secteurs où elle devrait agir à l'heure de l'alarme.

La protection absolue du rail est une très belle œuvre pour un pays, surtout lorsque le rail étatisé accumule les millions de déficits à la cadence régulière d'un chronomètre de précision. Mais il ne faut cependant pas omettre que si l'administration ferroviaire possède ses intérêts, le pays lui-même en connaît également et de tout aussi urgents.

Dans son postulat, M. le conseiller national Feldmann les a relevés.

A cette situation qui exige une solution, quel remède urgent l'autorité apportera-t-elle?

Ausrüstung und Ausbildung der Hausfeuerwehr Von A. Riser, Bern

Die Ausrüstung, Ausbildung und Verrichtungen der Hausfeuerwehr sind in der Verfügung des Eidg. Militärdepartements vom 30. Dezember 1937 festgelegt. Es kursieren Auffassungen, die meines Erachtens dem Sinn der bestehenden Vorschriften zuwiderlaufen. Ich nehme zu folgendem kurz Stellung.

I. Ausrüstung.

1. *Kosten.* Es herrscht vielerorts die Meinung, zur allgemeinen Ausrüstung der Hausfeuerwehr müssten *neue* Gegenstände bereitgestellt werden. Ich verweise auf Art. 20 der «Verfügung des Eidg. Militärdepartements betr. Hausfeuerwehren», wonach für die allgemeine Ausrüstung der Hausfeuerwehren *vorwiegend vorhandene* Gegenstände verwendet werden können.

2. *Handfeuerlöscher.* Verschiedene Fabrikanten von Handfeuerlöschern suchen für ihre Erzeugnisse vermehrten Absatz. Sie machen deshalb auch für die Ausrüstung der Hausfeuerwehren mit Handlöschapparaten Propaganda. Handfeuer-

löscher werden sicher an besondern Orten und bestimmten Flüssigkeitsbränden gegenüber mit Vorteil angewendet werden können. Die Ausrüstung der Hausfeuerwehren mit einem Handfeuerlöscher zu vermehren, halte ich grundsätzlich nicht für notwendig. Die Bekämpfung der durch die Brandbomben hervorgerufenen Kleinf Feuer geschieht auf einfachere und zweckmässigere Art durch Eimerspritzen oder Löschbesen, in bestimmten Fällen auch unter Verwendung von mit Gartenschläuchen behelfsmässig eingerichteten Haushydranten. Selbstverständlich ist es jedermann unbenommen, Handfeuerlöscher zur Verstärkung des Feuerschutzes im Estrich anzuschaffen. Es dürfte sich dort empfehlen, wo in industriellen und gewerblichen Anlagen auf behördliche Bewilligung hin Abweichungen gestattet wurden und Stapelwaren, Chemikalien, Fett usw. ausnahmsweise aufbewahrt werden. In Wohnhäusern aber kann in der Regel füglich auf den