

Défense nationale

Autor(en): **Naef, Ernest**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Protar**

Band (Jahr): **8 (1941-1942)**

Heft 10

PDF erstellt am: **24.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-362886>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

die Sammlung von Altstoffen und Abfällen. Jede Einheit ist verpflichtet, folgende Altstoffe zu sammeln: Eisen, Metalle, Tuben, Konserven- und andere Büchsen, Staniol, Silberpapier, Altgummi, Lumpen und Hadern aller Art, Altpapier, Knochen, Mineralaltöl, Benzin, Petrol und Küchenabfälle. Auch das kleinste Stück und die geringste Menge muss dabei erfasst werden. Ich habe im Sommer 1941 während drei Wochen am Standorte meiner Einheit und deren Umgebung Altmaterial gesammelt und erzielte daraus einen Erlös von rund 180 Fr. Es empfiehlt sich, bei Kantonementen Kistchen aufzustellen, in die die Abfälle, nach Arten getrennt, eingeworfen werden können. Systematische und regelmässig wiederkehrende Altstoffsammlungen können erheblich mithelfen, unsere Rohstoffknappheit zu mildern.

IX. Brandfälle.

Das gesamte Kriegsmaterial, inbegriffen Munition und Sprengstoffe, ist gegen Feuer- und Explosionsschäden versichert, ausgenommen die in Händen des Wehrmannes befindliche persönliche Ausrüstung, und zwar sowohl im wie ausser Dienst. In den ersten zwei Jahren Aktivdienst kamen sehr viele Brandfälle vor, die Kriegsmaterial für einige Millionen Franken vernichteten. Trotz Auszahlung der Brandversicherungs-

entschädigung ist damit das fehlende Material noch nicht ersetzt, und wenn es ersetzt ist, mindert es im selben Umfang unsere Reserven. Der Generaladjutant der Armee erliess am 17. Dezember 1941 einen Befehl, enthaltend Massnahmen zur Verhütung von Brandfällen. Als hauptsächlichste Brandursachen, die die Truppen betreffen, sind folgende: Fahrlässiges Rauchen, unvorsichtige Aufstellung oder Ueberhitzen des Ofens, mangelhafte Rauchabzugsanlagen, vorschriftswidriges Aufbewahren der Asche, Trocknen der Kleider zu nahe beim Ofen, Aufbewahrung von Gewehrpatronen auf dem Ofen, Funkenwurf aus dem Kochkessel, Unvorsichtigkeit beim Abfüllen von Benzin usw. In den meisten Fällen lag Fahrlässigkeit, Unvorsichtigkeit und Nichtbefolgen von Vorschriften der Brandursache zugrunde. Die Kommandanten haben ihre Leute über die Gefahrenmomente aufzuklären und sich durch Kontrollen zu überzeugen, dass keinerlei Brandgefahr besteht.

Durch gewissenhaftes Befolgen aller oben-erwähnten Leitsätze ist der letzte Mann in der Lage, die Schlagkraft unserer Armee erhalten zu helfen. Möge sich ein jeder, wenn er mit Material zu tun hat, stets als Wahlspruch vor Augen halten:

Keiner zu klein, Helfer zu sein.

Défense nationale Par le cap. E. Næf

Qu'en est-il de notre aviation suisse?

Il ne fait aucun doute qu'une partie de notre opinion publique, celle notamment qui prête attention et intérêt au développement de notre aéronautique et aux efforts déployés chez nous dans cet ordre d'idée, en arrive à se demander ce qu'il en est actuellement de notre aviation suisse. Interrogation d'autant plus compréhensible, que les questions aéronautiques sont à l'ordre du jour, que l'Aéro Club de Suisse et ses sections poursuivent une active propagande d'orientation et d'information, et que tout est mis en œuvre pour attirer — fort justement — notre jeunesse à la conquête de l'air. On sait le travail déployé par la fondation *Pro Aéro*, dans un but de propagande nationale particulièrement heureux.

Si notre presse a placé plus spécialement l'accent, ces mois derniers, sur le développement de l'aviation militaire étrangère, on le doit aux événements eux-mêmes, et au fait que la «cinquième armée» joue, hors de nos frontières, un rôle chaque jour plus capital. Quant à notre aviation suisse, civile et militaire, elle poursuit son entraînement avec méthode et sérieux. Dans le cadre de notre aviation commerciale, notre compagnie nationale *Swissair* est parvenue à maintenir certaines liaisons internationales, avec l'Alle-

magne et l'Italie notamment, tandis que notre aviation militaire — au même titre que nos troupes terrestres — travaille à son développement et à son perfectionnement. On saisira que dans ce domaine-là, l'heure ne soit pas à plus de détails, tant il est évident que dans les circonstances actuelles une certaine réserve s'impose d'elle-même en la matière.

Il peut être utile de rappeler néanmoins que le service des films de l'armée a tourné, sur notre aviation militaire, une bande documentaire instructive et intéressante, qui forme une partie du film officiel «*Notre volonté de défense*», un court métrage fort bien compris.

Notre aviation et sa valeur industrielle.

Tout en tenant largement compte de la discrétion que commande la situation actuelle, il est cependant opportun de signaler une face peu connue, et particulièrement importante, du travail de notre aviation suisse. Elle regarde le développement obtenu en Suisse par notre construction aéronautique nationale. Cette construction prend place désormais dans notre économie publique en général, dans notre essor industriel, puisqu'elle regarde le gagne-pain de plusieurs milliers d'ouvriers, utilisés dans 45 entreprises privées du pays.

C'est dire la valeur incontestable acquise chez nous par cette construction aéronautique, que d'aucuns supposaient être à l'état embryonnaire dans notre pays. Il y a près de 20 ans déjà que des voix s'étaient élevées, en Suisse, pour que notre pays cherche à s'imposer, sur le plan industriel, dans cette spécialité de la construction aéronautique, qui exige un travail fini, un labeur de haute précision, qualités que les ouvriers suisses ont prouvées en de nombreux domaines, et tout spécialement dans l'horlogerie et la mécanique de précision.

Rappelons que jusqu'en 1935, diverses tentatives furent faites, en Suisse, pour créer chez nous des fabriques d'aviation, comme il en existait plusieurs dans des pays comparables à la Suisse, la Belgique, la Finlande et la Hollande notamment. Il va sans dire que la mise au point d'une telle industrie ne pouvait être réalisée pratiquement en un temps record. La production du matériel d'aviation exige des connaissances spéciales, et en tout premier lieu une main-d'œuvre entraînée. Sans bruit, la jeune industrie montée «de toutes pièces» dans notre pays, parvint à se développer, à augmenter ses cadres, à instruire le personnel capable indispensable.

Une étude systématique des quelques usines et fabriques fut entreprise, et des programmes d'équipement industriel et d'établissement d'outillages furent dressés. Peu à peu, notre pays prenait modestement place au sein des pays producteurs. Si cette nouveauté pour la Suisse devenait fort intéressante dans le cadre de notre défense nationale, elle l'était aussi sur le plan commercial, tant il est certain que grâce aux efforts déployés, non sans habileté avant-guerre, notre construction aéronautique suisse pourra être à même, à l'issue du conflit mondial, de jouer un rôle important, au même titre que d'autres industries suisses côtoyées depuis de longues années, et dont la réputation s'est affirmée au loin.

Une construction habilement comprise.

Il est un principe important en matière de construction aéronautique. C'est celui qui exige que la production dans son ensemble soit judicieusement coordonnée, et que l'organisation industrielle soit entièrement au point, grâce à une doctrine d'exécution déterminée. Cette organisation facilite la création de cadres techniques, sans lesquels un travail sérieux ne saurait être conduit à chef, elle permet également la formation d'une main d'œuvre strictement spécialisée. C'est la raison pour laquelle, dès 1938 déjà, les fabriques et ateliers qui se spécialisaient chez nous dans le domaine aéronautique, fondèrent l'Association suisse de l'industrie de l'aviation — que préside M. Charles Dechevrens, de Genève —, groupement qui contribue, techniquement et économiquement, à un meilleur rendement de nos diverses usines suisses.

Depuis plus de quatre ans, notre construction aéronautique nationale, non sans difficultés, mais avec une énergie à laquelle il sied de rendre hommage — car il est aisé de concevoir que les débuts d'une telle industrie «neuve» ne furent pas faciles! —, est allée de progrès en progrès. Son travail eut de multiples répercussions favorables sur d'autres branches industrielles du pays. Et le seul fait que le groupement de l'industrie de l'aviation suisse réunisse actuellement 20'000 ouvriers et 40 entreprises, dit assez, certes, l'effort accompli dans l'ombre, le travail opiniâtre réalisé. Il sera possible, un jour, de signaler l'œuvre effective accomplie par cette industrie, mais la discrétion dont nous parlions plus haut nous impose actuellement une réserve que chacun comprendra.

Mentionnons simplement que nos diverses fabriques suisses d'aviation sont équipées pour produire et pour «sortir» toutes les parties d'un avion. Avec la matière brute entrant en usine, il est fabriqué en ateliers l'hélice, le moteur, le fuselage, les ailes, les trains d'atterrissage, les appareils de bord, l'équipement de radio indispensable, etc. En bref, notre construction aéronautique suisse peut produire et livrer à une cadence intéressante des appareils complets.

Ce n'est pas révéler un secret que de rappeler que cette industrie nationale de l'aviation s'est attachée tout particulièrement, ces années dernières, au domaine de l'aviation militaire, comme beaucoup d'autres industries suisses ont travaillé, dans leur partie, en faveur de la défense nationale.

Une industrie d'avenir?

En traitant de cette question de notre construction aéronautique suisse, il ne manque pas d'intérêt de relever un passage du rapport de 1941 de l'Office suisse d'expansion commerciale, qui signalait en particulier combien il était important pour nos industries, actuellement, de pousser l'étude des marchés étrangers dans le but de nous assurer par la suite de nouveaux débouchés. M. le conseiller fédéral Kobelt, chef du Département militaire fédéral, releva lui-même, en mars 1942, à Zurich, au congrès du Parti radical suisse, que favoriser le développement de notre exportation, de notre industrie et de nos relations avec l'étranger, faisait partie des mesures les plus efficaces que l'on puisse prendre pour la création d'occasions de travail à longue échéance.

C'est exactement la ligne de conduite que s'est donnée notre Association suisse de l'industrie de l'aviation, qui se préoccupe, en raison du potentiel de production qu'elle connaît, des possibilités qui pourront lui être offertes au lendemain de la guerre. Certes, il ne s'agit pour l'heure que de projets, que d'espérances. Mais il va bien sans dire que tout sera mis en œuvre pour que nos milliers d'ouvriers spécialisés désormais, nos techniciens longuement formés, notre main d'œuvre qui a fourni ses preuves, trouvent — sitôt la paix revenue — un travail important à réaliser. Dans le

domaine de l'exportation, la construction aéronautique suisse pourra également prendre une place en vue, utile à notre économie nationale, et bien faite pour faire connaître au loin le renom du travail suisse soigné et de qualité.

Cet aspect du problème ne saurait être délaissé. Ce n'est pas construire des châteaux en Espagne, que de laisser entendre que la construction suisse pourra soutenir aisément la comparaison avec la construction étrangère, et s'imposer sur les marchés hors de nos frontières. C'est d'ailleurs dans cet esprit que travaille actuellement l'Association suisse de l'industrie de l'aviation, qui étudie avec raison une nouvelle branche d'exportation dont notre pays pourra disposer. Nous ne pouvons que nous en réjouir pour le développement futur de notre aviation nationale.

Les missions de demain de nos ailes nationales.

Alors que la guerre aérienne retient actuellement l'attention, on ne songe plus guère que les ailes, en août 1939 encore, possédaient une mission marchande et commerciale d'une valeur considérable. A cette époque-ci, en dépit de la guerre et de ses effets, de ses conséquences, divers trafics aériens fonctionnent encore sur le continent. La Suisse elle-même est reliée par avions commerciaux, depuis l'aérogare de Zurich, à certains centres aériens allemands. Mais ce ne sont là que quelques exceptions qui nous donnent simplement une faible image de ce qui fut et de ce qui sera dès l'installation de la paix.

1939... la carte de l'Europe était sillonnée, du nord au sud, de l'ouest à l'est, par les tracés d'innombrables lignes aériennes internationales, diurnes et nocturnes. Journallement, des centaines d'avions, dans tous les pays, emmenant passagers, poste aérienne, marchandises, frêts, bagages, reliaient les aéroports européens en quelques heures de vol. De capitales à capitales, les transports nocturnes connaissaient déjà la faveur du public. L'aile marchande s'imposait. En Suisse, nos grandes cités étaient en liaisons directes non seulement entre elles, par la voie des airs, mais encore avec tous les pays d'Europe, le Nord de l'Afrique, le Proche-Orient.

194... Tout laisse entendre que le trafic aérien prendra, après la guerre, un essor qui dépassera, largement, l'idée première que l'on peut s'en faire aujourd'hui. A cette heure-ci, déjà, pour les besoins militaires, des escadres d'avions franchissent nuit et jour des milliers et des milliers de kilomètres, à 400 et 500 km. à l'heure, emportant à bord des tonnes d'explosifs, qui seront demain des tonnes de « poids utile ».

C'est en songeant à cet aspect de la question que la Suisse doit saisir la place toujours plus grande et évidente que l'aéronautique pourra prendre dans le cadre de son avenir, de sa vitalité économique, touristique et commerciale. *Un pays qui ne vole pas risque d'être survolé*, avait dit en

1938 Walter Mittelholzer. Ce grand champion de notre aviation commerciale avait vu juste, au même titre que notre célèbre pilote suisse Oscar Bider, qui en juin 1919, peu avant sa mort, avait déjà pronostiqué le rôle que la Suisse pourrait jouer en Europe dans le domaine, à l'époque encore inconnu, de la navigation aérienne marchande. Il faut à la Suisse des aérodromes perfectionnés, une organisation technique au point à terre, avait relevé Oscar Bider, comme il faut aux chemins de fer des gares de voyageurs et de marchandises, des voies de manœuvres, des ouvrages d'art et du matériel roulant en nombre et de qualité suffisante.

L'avion, dont le développement est prodigieux, dont l'essor ne nous frappe même plus parce qu'il est trop rapide, sera demain le moyen de transport d'une valeur économique capitale. Ayons la sagesse de comprendre tout ce que la Suisse, organisée judicieusement à cet effet, pourrait retirer de bienfaits, de bénéfices, du trafic aérien continental: Oscar Bider — encore lui — n'avait-il pas déjà parlé en 1919 de *la Suisse, plaque tournante aérienne d'Europe*? D'aucuns avaient souri à l'époque. En 1939, c'était presque le cas, avec cette différence que d'autres grandes nations nous avaient devancé sur le plan des réalisations pratiques. Mais il n'en reste pas moins qu'à la veille de la guerre, nos ailes marchandes suisses avaient acquis une renommée dans l'Europe entière.

Il nous reste désormais à conserver pour l'avenir cette renommée, et ce qui est plus important encore, à organiser notre pays d'une manière appropriée, afin qu'il puisse être, dès l'après-guerre, une *base aérienne européenne* de grande classe pour l'aviation commerciale, touristique, sportive.

Il nous faut des aérodromes modernes répondant au dernier cri de la technique.

Il nous faut des avions modernes, répondant aux exigences des ailes de demain.

Est-ce l'époque, penserez-vous, d'agiter un tel problème, alors que tant de questions d'une urgente nécessité se présentent à nous?

Dans le domaine de l'air, un avenir remarquable peut être réservé à la Suisse. Mais cet avenir sera proportionné aux préparatifs que nous accomplirons. Pour que notre pays soit raccordé au réseau des grandes lignes aériennes mondiales, nous devons songer à l'organisation d'une aérogare d'une importance inconnue jusqu'ici, conforme aux nécessités de la technique aérienne actuelle. C'est à cette aérogare nationale que passeront les grands services intercontinentaux. En marge de ce port aérien international, les aérodromes de nos différentes villes, encore améliorés et modernisés — la ville de Lausanne a eu infiniment raison de décider dès le début de 1942 la construction d'un nouvel aéroport moderne, dont les travaux débiteront dès que la situation le permettra —, conserveront leur importance régio-

nale, soit pour le service interne, soit pour certaines liaisons aériennes avec nos voisins directement. Il ne fait aucun doute que le trafic aérien de l'avenir verra des services Amérique—Europe, Afrique—Europe, Asie—Europe. Il faut à la Suisse, pays de tourisme par excellence, une liaison directe avec ces futures grandes voies de communications aériennes, et il faut en outre que nous organisions au sein même du pays tout un réseau national secondaire de routes de l'air de raccordement.

Le peuple suisse doit se pénétrer de la valeur essentielle, pour son économie, pour sa vie commerciale, pour son avenir en général, du développement futur du trafic aérien. Les avions de 1942

enlèvent aisément des charges de 10 tonnes et plus. Mais on construit déjà pour les longues étapes transatlantiques, par exemple, des appareils emportant 25 tonnes. Qu'en sera-t-il demain? Les géants de l'air doivent prendre la route de la Suisse. Ils le pourront, si nos installations modernes et techniques, à terre, si nos aérodromes — en un mot — sont adaptés à l'aviation future et à son essor.

La Suisse peut devenir une plaque aérienne du continent. Mais ce projet grandiose exige du travail, de l'énergie, de la volonté. *Aide-toi, et le Ciel t'aidera!* Il dépend de nous, et de nous seuls, d'être perspicaces, et de saisir le rôle aérien que notre pays pourrait jouer dans l'Europe de demain.

Kleine Mitteilungen

Die britischen Luftschutzerfahrungen.

Die Bombardements, denen die britische Metropole im vorletzten Winter unterworfen wurde — und es waren Bombardements von furchtbaren Ausmassen, bei denen manchmal 500 deutsche Flugzeuge über London kreisten und mehr als 1000 Tonnen Bomben abwarfen — haben den Beweis dafür erbracht, dass der sicherste Ort während eines Luftangriffs der Keller eines modernen Beton- und Stahlgebäudes ist, wobei die Sicherheit mit der Grösse und Höhe des Gebäudes steigt.

Die britischen Behörden haben dies erkannt und daher Dutzende von solchen Kellern zu Luftschutz-Unterständen bestimmt. Auch dem Londoner Publikum ist diese Tatsache nicht verborgen geblieben, und es gibt Leute, die heute noch in solchen Kellern schlafen, falls die deutsche Luftwaffe ihre Attacken auf London plötzlich wieder aufnehmen sollte. Ein gutes Beispiel für die Sicherheit, die Warenhauskeller boten, war der Fall des Kaufhauses C. & A. Modes in Oxford Street, eines älteren, vierstöckigen Gebäudes, das im November 1940 einen direkten Treffer erhielt. Die deutsche Bombe — es war eine schwersten Kalibers — durchschlug den vierten und den dritten Stock, um im zweiten zu explodieren. Sie riss die Hauswände auseinander und bog den stählernen Schacht des Lifts bis auf die Strasse hinab. Sämtliche Fenster wurden zerschmettert und drei Stockwerke stürzten ein. Das Kaufhaus wurde derart zugerichtet, dass es abgerissen werden musste; aber von den rund tausend Personen, die in seinem Keller Zuflucht gesucht hatten, erlitt nicht eine einzige eine Verletzung. Ein anderes Büro-Hochhaus, diesmal von modernster Bauart, erhielt im Laufe der Bombardemente wenigstens vier Treffer. Seine Fenster wurden zerschmettert und grössere Betonblöcke aus den Hausecken herausgerissen; aber die Menschenmenge, die sich in seinem Keller befand, kam unversehrt davon, und auch den Leuten, die sich im ersten und zweiten Stock aufhielten, wurde kein Haar gekrümmt. Die oberen Stockwerke wurden damals allmählich geräumt.

Bei einem Luftangriff schlug eine schwere Bombe in die Fassade des Kaufhauses Peter Robinson im Oxford Circus ein, die aus Beton bestand, und riss diese

vollständig herunter. Aber die dahinter befindlichen Stahlträger blieben völlig unversehrt und das Kaufhaus konnte nach kurzer Zeit den Betrieb wieder aufnehmen.

Ebenso beliebt wie die Keller der Hochhäuser waren die Untergrundbahnstationen, obwohl der in ihnen herrschende Lärm nicht gerade förderlich für die Nachtruhe war. Denn die Stationen liegen zumindest 15 Meter unter der Erdoberfläche und sind auch bei direkten Treffern völlig sicher, wenn eine Bombe nicht gerade zufällig in den Luftschacht oder den Aufzugschacht schlägt. Die Menschenmengen, die sich in diese improvisierten Unterstände drängten, waren so gross, dass die Luftschutzbehörden sich schliesslich gezwungen sahen, den «regulären Kunden» Eintrittsbillets auszuhändigen und das Betreten der Stationen bei Luftangriffen nur gegen Vorweisung dieser Billets zu gestatten.

In den Vororten Londons sowie auf dem Lande suchten die Einwohner bei Fliegeralarm die «Anderson Shelters» auf, die von der Regierung verteilt worden waren. Diese bestanden aus zeltförmig zusammengezogenen Wellblechplatten und wurden in Tausenden von Gärten und Höfen aufgestellt. Natürlich gewährten sie nur Splitterschutz; aber die Behörden gaben bekannt, dass die Anderson-Unterstände zu diesem Zwecke wenigstens teilweise in die Erde versenkt werden und eine Schutzdecke von drei bis sechs Fuss Erde erhalten müssten. Gegen direkte Treffer nützten diese Unterstände nichts; um solche abzuhalten, wäre nach Berechnung der Sachverständigen eine Betondecke von mindestens zwei Metern Dicke erforderlich.

Auch sonst bewährten sich die Anderson-Unterstände nicht in dem erwarteten Masse; besonders im Winter waren sie kalt, feucht und ungemütlich. Daher begann die Regierung mit der Verteilung eines neuen Typs, des sogenannten «Morrison Shelters», der für das Haus bestimmt war und lediglich aus zwei dicken Stahlplatten bestand, deren obere mit der unteren durch vier starke Stahlpfosten verbunden war. Das Ganze hatte das Aussehen eines Tisches und sollte für gewöhnlich auch in diesem Sinne benützt werden. Bei Alarm sollten sich die Hausbewohner zwischen die