

Autour de la guerre

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **17 (1941-1942)**

Heft 10

PDF erstellt am: **16.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-709745>

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.

Autour de la guerre

La guerre dans le désert lybien semble avoir pris une forme toute nouvelle. En effet, durant l'été, les troupes belligérentes, tant allemandes qu'italiennes et anglaises, ont parachevé dans le sable et la terre tout un système d'excavations, d'un côté pour fortifier leurs positions, de l'autre pour se mettre à l'abri des morsures du soleil. Il s'agit — du côté italien du moins comme le décrit un correspondant de la *Stampa* — d'un véritable travail de taupes qui s'étend sur des kilomètres avec de longs cheminements de fortune émergeant à peine du sol, des grottes servant de dortoirs, des autres où l'officier a sa table et son téléphone. A certains endroits ce seraient des constructions militaires gigantesques où la vie guerrière est scellée tout entière dans les viscères de la terre. Il faut dire que, sous la couche de sable, le sous-sol du Sahara est constitué d'un calcaire compact. Les excavations ont jusqu'à cinq et six mètres de profondeur. Elles constituent de véritables labyrinthes souterrains où hommes, vivres et provisions d'eau sont à l'abri des bombardements aériens. Si donc l'une d'entre-elles est encerclée, elle peut encore résister pendant de longs jours et attendre l'arrivée d'un secours éventuel.

Des ambulances ont été également aménagées de la même façon. Les malades et blessés y trouvent une température agréable. L'aération est faite par des manches à air comme sur un bateau. Aucun risque d'effondrement; des épreuves de résistance ont été faites et elles ont donné entière satisfaction.

On peut donc se demander si la guerre dans le Sahara ne prendra pas dorénavant et pour longtemps la tournure d'une guerre de positions.

*

Selon des renseignements de source française, le soldat américain serait le militaire le plus «cher» du monde. Rien qu'en uniforme et équipement, chaque fantassin des Etats-Unis coûte une moyenne de 210 dollars, soit environ 10 000 francs français ou 1000 francs suisses.

C'est ainsi qu'il ne reçoit pas moins de cinq paires de chaussettes de laine, plus deux paires de chaussettes de coton; qu'on lui fournit largement les sous-vêtements, les mouchoirs et les serviettes; qu'il a droit à deux cravates de soie, à un rasoir mécanique, avec blaireau et tube de savon; qu'il dispose de deux paires de chaussures et une grande variété de tenues. Il y a la tenue de fatigue, composée d'une blouse et d'un pantalon bleus; il y a la tenue de service, en drap olive, avec cas-

quette à visière, tunique à col ouvert, larges poches à boutons de cuivre, ceinturon de cuir et pantalon long; il y a la tenue de campagne, avec son bonnet de police, sa chemise à col déboutonné, ses culottes retroussées au-dessus du genou sur des guêtres de toile claire; il y a la tenue d'été en étoffe kaki légère; il y a le manteau réglementaire, chaud et confortable qui, avec ses six boutons, ressemble à un pardessus civil croisé.

Les officiers sont, bien entendu, encore mieux équipés.

Le trousseau d'un lieutenant ne coûterait pas moins de 700 dollars, soit près de 35 000 francs français ou 3500 francs suisses.

*

L'industrie de guerre américaine produira, dit-on, 3000 chars de combat par mois, dont la moitié ira aux Anglais et aux Russes. Mais n'est-ce pas lord Halifax lui-même qui a déclaré à Washington qu'un gros bombardier lourd en 1941 valait mieux que deux ou trois en 1942? Ce qui vaut pour les avions vaut également pour les chars de combat et, dans ces conditions, il faut craindre que l'aide américaine soit trop tardive pour être efficace.

*

Avec la chute de Kharkov, capitale politique et industrielle de la république ukrainienne, la Russie voit son potentiel de guerre diminuer d'une manière sensible. Il faut en effet considérer que cette ville possède une série d'instituts de recherches et de stations d'essai, qu'elle est le point de croisement de voies ferrées et de grand routes reliant la Russie centrale aux terres noires et au Donetz. C'est également le point de jonction des régions occidentales de la plaine russe à la fin du bassin du Dniepr, à l'orée de celui du Don. Kharkov est en outre un centre militaire important, comportant un vaste arsenal et plusieurs aérodromes. Elle possède de grandes usines spécialisées dans la production des tanks et des avions. Dans la ville ou sa banlieue s'élèvent quatre poudreries, de grosses usines de produits chimiques et de nombreux établissements de constructions mécaniques.

La cadence à laquelle se déroulent les événements, malgré l'hiver russe si précoce laisse supposer que bientôt l'Oural et la Sibérie seront les suprêmes réserves de l'U.R.S.S. Au sujet des possibilités d'industrie de guerre de ces régions, il y a lieu de remarquer que deux villes modernes ont poussé subitement dans les steppes quasi désertiques du Nord-Est de la Russie: Magnitogorsk dans l'Oural et Kouznietsk en Sibérie. A elles deux,

elles comptent plus de 600 000 habitants, presque tous des ouvriers. La première, construite au pied de la montagne Magnitnaïa, d'où l'on extrait du fer pur dans la proportion de 75 %, est encore entourée de mines de cuivre, de plomb et de nickel et a à sa disposition une usine hydro-électrique de 1 200 000 Kw.

Quant à la seconde, sise à 2000 kilomètres plus à l'est, elle est entourée des plus riches gisements de houille du monde entier. Magnitogorsk a fourni, en 1937 déjà, plus de deux millions de tonnes de fonte et d'acier, tandis que Kouznietsk, à la même époque, produisait bon an mal an environ vingt millions de tonnes d'un charbon de première qualité. Ces deux géants de l'industrie sont secondés par des centres de moindre importance, mais nullement négligeables, tels Svierlovsk, centre de l'industrie des métaux blancs; Zlatoust, siège depuis deux siècles d'importantes fabriques d'armes; Stalinsk, Prokofievsk, Novosibirski, etc., qui, au cours de ces dernières années, sont devenues d'importants centres avec leur population de 100 000 à 200 000 âmes. La production du pétrole est comparativement beaucoup moins développée. Les puits de Sakhaline ne produisent guère plus de 750 000 tonnes par an, et l'exploitation des gisements autour de Kouznietsk et dans le Turkestan n'en sont qu'à la période d'essai.

La partie asiatique de l'U.R.S.S. produit presque la totalité du coton et, en ce qui concerne les céréales et autres produits agricoles, elle en exportait de grandes quantités dans la partie européenne de l'Etat.

On voit néanmoins que malgré leur importance, l'Oural et la Sibérie ne pourront suppléer qu'en partie à la perte des centres industriels de la Russie occidentale et que, de ce fait, le potentiel de guerre soviétique se trouvera, quoi qu'on en pense, passablement diminué si les armées allemandes atteignent tous leurs objectifs.

BIBLIOGRAPHIE

Physionomie de l'Armée suisse par le col. div. Claude Dupasquier. Brochure illustrée. Editions Delachaux & Niestlé S. A., 4 rue de l'Hôpital, Neuchâtel.

Sous la couverture d'un fascicule des «Cahiers d'enseignement pratique», publications auxquelles il est possible de s'abonner, le colonel divisionnaire Dupasquier publie une étude destinée avant tout à ceux qui ignorent l'organisation de notre armée, son fonctionnement et les possibilités qu'elle a de défendre le pays. L'auteur définit lui-même le but qu'il cherche à atteindre, de sorte que nous ne saurions mieux traduire l'esprit de cet ouvrage qu'en reproduisant ci-après les termes de

l'avertissement que le colonel divisionnaire Dupasquier adresse à ses lecteurs: «Cet opuscule n'est pas un aide-mémoire. Il cherche simplement à faire connaître à grands traits les principes sur lesquels est organisée notre armée et à les rattacher à quelques idées fondamentales.

Il ne fournit pas les précisions de détail que l'on trouve, par exemple, dans cette petite encyclopédie qu'est la «Heereskunde

der Schweiz» du colonel Karl Brunner ou dans le «Taschenkalender für schweizerische Wehrmänner». Il prend à l'égard des classifications légales de grandes libertés; souvent il se borne à indiquer une règle générale et néglige des exceptions peu importantes. Mais il présente une vision d'ensemble et s'efforce de donner une description vivante qui ne rebute pas le lecteur.

Les spécialistes n'y trouveront donc pas une mine de renseignements, mais les profanes en recevront une initiation qui, nous l'espérons, contribuera à resserrer les liens entre le peuple et l'armée.»

En résumé, excellente lecture non seulement pour le profane, mais encore pour le soldat qui n'aura jamais une vision d'ensemble trop complète des moyens dont la Suisse dispose pour défendre son sol.

Les forces aériennes au combat

Il ne manquera pas d'intérêt d'étudier, lors de l'après-guerre, les annales du conflit aérien actuel, l'historique du développement des forces aériennes modernes, dont l'essentiel des diverses phases techniques et tactiques nous échappe assurément. Les renseignements sûrs sont aujourd'hui peu nombreux et fragmentaires. De multiples aspects de l'immense effort aéronautique restent dans l'ombre. Grâce à certains recoupements et à quelques informations dignes d'intérêt, il est néanmoins possible de fixer quelques données qui suffisent, à elles seules, à analyser l'étendue des travaux réalisés, des recherches en cours et des résultats pratiques obtenus. Cette étude de l'emploi des ailes est ainsi révélatrice et instructive.

Elle permet de mentionner, en particulier, que les progrès de l'aviation aux armées sont tout aussi surprenants à cette époque-ci (de 1939 à 1941), qu'ils le furent de 1914 à 1918. Mais il y a vingt-cinq ans, la conquête de l'air bénéficiait encore, dans l'opinion publique de ce que nous pourrions appeler l'attrait de la nouveauté. A l'heure présente, la navigation aérienne est un moyen de locomotion qui n'excite plus guère la curiosité. C'est pourquoi ses progrès actuels ne frappent pas aussi fortement l'imagination qu'il y a un quart de siècle.

Il est normal d'entendre dire que l'avion s'affirme chaque jour comme l'engin capital du combat offensif et défensif entre les grandes puissances. Mais on ne songe peut-être pas à tout ce que signifie cette remarque. Au combat, l'avion attaque les lignes ennemies, et à l'arrière, les ouvrages, les usines et fabriques, les voies de communications routières, ferroviaires, fluviales, les ports, les navires marchands, les bâtiments de ligne, les dépôts, il assure la dispersion des forces combattantes sur terre et sur mer, il accélère les mouvements opératifs, les transmissions d'ordres, lorsque la radio ne peut agir, en bref l'avion est devenu l'arme de l'arsenal moderne, avant, pendant et après la bataille. De telles aptitudes supposent une organisation surprenante, une instruction considérable du personnel spécialisé, des réalisations remarquables de la science et de la technique.

On sait la force de feu que possèdent les grosses unités navales actuelles et leurs moyens de défense aérienne active. En dépit de ces capacités de réaction, l'avion est à même de conduire en mer de durs combats, de porter des coups sensibles aux forteresses flottantes. Il transforme la tactique terrestre et maritime. Il devient même «transporteur», et libère de la menace des sous-marins des effectifs importants d'hommes, de matériel, des réserves d'armement et d'équipement. Autant de progrès réalisés dès 1939, qui nous paraissent «normaux», mais dont le succès marque une période dans l'histoire militaire.

Expériences en pleine guerre.

Alors que les phases de la guerre se poursuivent, les techniciens eux-mêmes se livrent également des assauts pour assurer à leurs forces aériennes un rendement toujours supérieur. Ces recherches constantes exigent naturellement des expériences pratiques sur le «banc d'essai» que constitue la bataille diurne et nocturne. L'une des dernières créations aéronautiques est représentée par les bombardiers stratosphériques. On se souvient qu'à la suite des magnifiques ascensions en ballon libre de notre compatriote, le Professeur A. Piccard, dans la stratosphère, les constructeurs européens avaient aussi recherché l'appareil susceptible d'évoluer utilement — et non pas dans un seul but de performance sportive — aux hautes altitudes. Des records furent alors enregistrés. Mais en pratique, l'avion idéal n'était pas sorti de fabrique. Il a fallu la guerre, ses nécessités et ses exigences pour pousser les recherches pratiques. Les bombardiers stratosphériques sont des machines susceptibles d'évoluer au bas mot à 10,000 mètres, en emportant des moyens de défense suffisants (armes de bord) et des explosifs en nombre voulu.

L'utilité des vols aux hautes altitudes réside dans le fait que les bombardiers risquent de se soustraire plus aisément aux attaques de l'aviation de chasse ennemie et aux tirs de la défense anti-aérienne terrestre. Cet avantage ne sera peut-être que momentané, car dès maintenant les constructeurs d'avions de chasse mettent en chantier des appareils de combat capables de recher

cher l'adversaire dans la stratosphère. Le vol d'escadres de bombardement à 10,000 mètres et plus peut faciliter l'effet de surprise chez l'assailli, grâce aux raids en profondeur sur les arrières adverses. Jusqu'ici, l'altitude d'opération la meilleure pour les bombardiers était de 6000 mètres environ. Il se pourrait que l'on assiste sous peu à une transformation dans le cadre de ces conceptions, et de la théorie qui affirmait, sur la base des expériences acquises, que plus un avion est appelé à s'élever, plus il est obligé de réduire sa charge utile. Cette théorie était valable avec les moteurs utilisés jusqu'ici. Il se peut que des constructions nouvelles permettent d'arriver à vaincre de plus en plus les simples lois de la pesanteur. Pour se convaincre de cette possibilité, il n'est que de se souvenir que le record d'altitude aérien connu, en un nombre d'années relativement très restreint, des améliorations imprévisibles. Et c'était alors le temps de paix. La guerre ordonne d'aller plus vite encore.

Il est intéressant de signaler cette simple face de la guerre aérienne. La recherche quotidienne, non seulement en laboratoire, en fabrique et sur les terrains d'expériences, de machines nouvelles, exigées par le commandement, mais encore l'étude méthodique de ces créations dans les zones de combat. Le renouvellement du matériel impose un travail considérable, tant technique que pratique. De multiples spécialistes ne sont attachés qu'à cette lourde mission. Alors que des milliers d'aviateurs combattent, d'autres milliers s'entraînent, se préparent à combler les vides, à grossir les rangs des escadrilles engagées au feu, des centaines d'autres enfin mettent à l'épreuve les résultats des calculs d'ingénieurs, les prototypes sortis d'usines. Organisation dont on ne peut se faire qu'une idée insuffisante, mais susceptible cependant de mettre l'accent sur l'effort industriel que réclament les forces aériennes modernes.

Et c'est pourquoi nous disions plus haut que les progrès accomplis par la conquête de l'air de 1939 à 1941 ne le cèdent en rien — bien au contraire — à ceux que nous avons connus de 1914 à 1918. Ils sont même infiniment plus vastes et plus complets.