

Zeitschrift: Rivista Militare Ticinese
Herausgeber: Amministrazione RMSI
Band: 4 (1931)
Heft: 1

Artikel: La protezione del fianco da parte di Stati neutrali nella guerra mondiale
Autor: Kalbfus
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-239414>

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: 02.04.2025

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

La protezione del fianco da parte di Stati neutrali nella guerra mondiale

(Col. a D. Kalbfus)

Gli Stati neutrali non costituiscono sempre durante una guerra una sicura protezione del fianco e una copertura per le potenze belligeranti.

Nel conflitto mondiale la Danimarca, che aveva apprestato durante la guerra il porto di Elsbjerg per uno sbarco di grandi masse di truppa e l'Olanda, formavano una porta naturale d'invasione per l'Intesa. Per sbarrarla questi due Stati, anche colla migliore volontà di difendere la loro neutralità, non ne possedevano i mezzi. Così ne derivò una durevole minaccia per il fianco destro e il tergo dell'esercito tedesco. Ciò che rese necessari da parte di questo, dei provvedimenti di difesa, consistenti nella creazione di un comando superiore nord in Amburgo contro la Danimarca e nella costruzione di posizioni di difesa lungo i confini danese e olandese. Il mantenimento di forti contingenti di difesa lungo questi confini non era attuabile, perchè il bisogno di truppe sui fronti di combattimento era enorme.

La situazione del fianco sinistro dell'esercito tedesco era molto più favorevole. La Svizzera era senza dubbio seriamente decisa a far rispettare la sua neutralità ed era in grado di appoggiare la sua difesa su di un esercito relativamente forte, modernamente armato e ben istruito. Con ciò la Svizzera si trovava nella possibilità di controbattere efficacemente, con mezzi militari, un tentativo di violazione della sua neutralità sia da parte francese che da parte tedesca. Perciò la neutralità della Svizzera venne sempre considerata dalla Germania come una protezione di fianco relativamente sicura.

Apparati estesi di difesa non si ritennero necessari fino a quando non fossero prevedibili dei preparativi di violazione della neutralità da parte dell'intesa.

La situazione venne invece valutata in modo diverso in Francia. Qui si giudicò fin da principio che la neutralità della Svizzera costituiva una protezione del fianco destro dell'esercito francese assolutamente mal sicura.

Fin dal principio dell'ostilità si diede quindi mano alla preparazione di sistemi di difesa, la cui portata è da noi poco conosciuta.

Durante i lavori preparatori in tempo di pace, si era considerata una marcia tedesca attraverso la Svizzera come possibile. La si riteneva però improbabile, mentre si contava molto di più con una invasione attraverso il Belgio. Come protezione del fianco destro dell'esercito francese si ritenne sufficiente lo scaglionamento di tre divisioni di riserva nella regione di Vesoul.

Ritenuto questo modo di vedere, non risulta molto chiaro perchè, nel piano di avanzata del VII corpo d'armata, che doveva avanzare già nei

primi giorni della mobilitazione dalla regione di Belfort, attraverso la porta borgognona, nell'Alsazia superiore in direzione di Colmar, fosse prevista la distruzione della stazione tedesca di Basilea. Se i tedeschi non intendevano invadere la Svizzera, come si riteneva probabile, non aveva nessun senso di violare la neutralità della Svizzera colla distruzione della stazione. Infatti questo provvedimento è restato lettera morta.

Le opinioni circa una invasione tedesca attraverso la Svizzera mutarono nel corso della guerra. A partire dall'inverno 1915-16 si temeva, sulla scorta d'informazioni del servizio di spionaggio, una violazione della neutralità svizzera da parte della Germania e si iniziarono subito importanti preparativi di difesa.

Il piano H (Helvetie) che venne allora elaborato, prevedeva lo scaglionamento lungo la frontiera franco-svizzera, di un gruppo di tre armate sotto il comando del generale Foch. Nei servizi dietro il fronte l'armata dell'ala destra era appoggiata su Lione, quella del centro su Digione e quella dell'ala sinistra su Dôle. Secondo le istruzioni del generale Foch, la pressione principale doveva, in ordine di tempo, effettuarsi sull'ala sinistra e in un secondo momento sul centro.

Siccome il governo francese avrebbe permesso una invasione della Svizzera solo dopo la violazione della sua neutralità da parte della Germania, i trasporti ferroviari erano previsti solo fino alla frontiera franco-svizzera, tenuto conto della possibilità di effettuare lo sbarco in territorio svizzero. Strano è però che né al Gran Quartiere, né al Ministero della guerra si avevano sufficienti basi per giudicare delle possibilità di sbarco su territorio svizzero e che la cosa dovette essere studiata solo in seguito. Da ciò la necessità di seguire con cura e costanza lo sviluppo delle costruzioni ferroviarie anche presso gli Stati neutrali e anche presso quei paesi coi quali non sono prevedibili complicazioni guerresche.

I trasporti per lo spiegamento delle forze francesi, dovevano seguire cinque vie di comunicazione e arrivare in un primo momento fino a Lione, Digione, Dôle, Besançons e Belfort e da qui, secondo le istruzioni di commissioni speciali, per mezzo delle ferrovie disponibili, nelle regioni di sbarco alla frontiera. Sarebbero arrivati così in una regione di frontiera che, per i trasporti di tali masse di truppa, non era attrezzata dal punto di vista tecnico-ferroviario. La Francia aveva sviluppato la sua rete ferroviaria, dopo il 1871, nella previsione di una guerra contro la Germania, senza però tener conto della possibilità che tale guerra avrebbe forse reso necessario il concentramento di ingenti forze alla frontiera svizzera. Forse sono state anche ragioni di indole finanziaria che hanno indotto a trascurare questa parte della rete ferroviaria francese.

Malgrado che la rete ferroviaria avesse all'interno una portata sufficiente, non l'aveva verso il confine e la stessa non rispondeva alle esigenze di un concentramento di tali masse di truppa. Ciò si spiega col fatto che durante il tempo di pace la rete ferroviaria era stata sviluppata unicamente secondo le esigenze del commercio del legname di quella re-

gione. Per un concentramento rapido di forze, le possibilità di sbarco erano insufficienti: la rete telefonica non rispondeva alle esigenze: parecchie strade ferrate ad un solo binario non erano in grado di sopportare che mezzi treni.

Che il quartiere generale francese prendesse sul serio la possibilità di un attacco del fianco sinistro dell'esercito risulta dal fatto che, malgrado che le fronti di combattimento richiedessero immani disponibilità di forze e di mezzi, si incominciò immediatamente a riparare alle manchevolezze suaccennate. Si ingrandirono le stazioni, si migliorò la rete telefonica e si aumentò il personale.

Lo scioglimento progettato prevedeva 1800 treni. Siccome un corpo d'armata francese richiede 111 treni, se ne desume che, per la difesa del fianco, erano destinate ingentissime forze.

L'avanzata doveva durare, comprese le truppe di copertura 16 giorni e mezzo, senza queste truppe, 11 giorni.

Nell'estate 1916 il piano non venne sviluppato oltre perchè il quartiere generale era completamente occupato dalle battaglie di Verdun e della Somme. Il 25 dicembre 1916 il generale Foch venne incaricato di prendere nuove disposizioni, nell'eventualità che la Germania, violando la neutralità svizzera, avesse attaccato la Francia e l'Italia.

Il nuovo piano H prevedeva da una parte il trasporto di truppe in Italia usando di due vie di comunicazione su Nizza e attraverso il Moncenisio, dall'altra parte, di nuovo, il concentramento di tre armate contro la Svizzera. Di queste tre armate una, secondo il vecchio piano H sopra Lione (armata di Ginevra), quella di mezzo (armata del Giura) su Digione e Dôle, l'ala sinistra (armata di Belfort) su Besançon in direzione di Belfort.

A copertura di questo concentramento di forze erano destinate tre divisioni, approntate nei depositi di la Valbonne e Valdahon come pure nella regione di Belfort, le quali, al caso, dovevano occupare punti importanti della frontiera. Le comunicazioni colle retrovie vennero assicurate con cura meticolosa mediante l'organizzazione di stazioni di *riunione*, depositi di munizione e di attrezzi da pioniere. Alla fine di gennaio ed in principio di febbraio del 1917, il concentramento venne preparato dal punto di vista tecnico-ferroviario ed il 28 febbraio 1917 vennero emanate le disposizioni per la suddivisione dei gruppi d'esercito.

A partire dall'aprile 1917, d'accordo col governo svizzero, vennero fatti i preparativi per rendere possibile lo sbarco sulle ferrovie svizzere. Come risultato, si ebbe la formazione di commissioni miste per il passaggio sul territorio svizzero e di commissioni miste di sbarco, per lo sbarco sulle ferrovie svizzere.

Quando in dicembre del 1917 la sconfitta della Russia diede ai tedeschi una superiorità numerica, la possibilità di un attacco del fianco destro mediante l'invasione della Svizzera, divenne sempre più probabile. Notevoli cambiamenti nei preparativi presi non vennero fatti, tranne alcune modificazioni nelle retrovie e nell'esecuzione dei trasporti dal punto di

vista ferroviario. Nuovo invece il piano di far arrivare truppe dall' Italia su Domodossola-Sempione-Briga con dieci treni al giorno.

Se lo sbarco del gruppo d'armata H avesse dovuto effettuarsi su territorio svizzero o francese, dipendeva dal contegno del governo svizzero, sull'atteggiamento del quale non si era ancora bene in chiaro, malgrado il suo spirito conciliativo. Bisognava quindi prepararsi per tre eventualità. Se la Svizzera restava neutrale, lo sbarco doveva limitarsi alle stazioni francesi nelle vicinanze della frontiera. Se la Svizzera entrava in guerra accanto alla Francia, gli sbarchi sarebbero avvenuti parte su territorio francese, parte mediante la cooperazione delle commissioni miste di sbarco di cui s'è parlato, su territorio svizzero. Se invece la Svizzera si fosse alleata alla Germania, le truppe di copertura avrebbero dovuto invadere subito la Svizzera e lo sbarco avrebbe dovuto effettuarsi sotto la protezione di queste truppe, già su territorio svizzero. Erano state prese, per questo ultimo caso, le disposizioni necessarie per il funzionamento delle ferrovie svizzere.

Un'ultima modificazione in senso estensivo venne apportata al piano H nel gennaio 1918 dopo presa di contatto col governo svizzero. Oltre le tre armate radunate al confine ovest orientale, dovevano essere trasportate dall' Italia altre tre o quattro divisioni. Inoltre era previsto quanto segue :

a) Una divisione inglese dalla regione di Castelfranco attraverso il Gottardo, nella regione tra Flüelen e Lucerna.

b) Una divisione alpina francese rinforzata da quattro gruppi di artiglieria da montagna e pesante, dalla regione di Padova attraverso il Sempione e Lötschberg, nella regione a sud-est di Berna.

c) Un'altra divisione francese con quattro gruppi di artiglieria pesante dalla regione di Mantova attraverso il Sempione, nella regione a est di Losanna.

d) eventualmente una quarta divisione dalla regione di Vicenza attraverso il Moncenisio, sulla riva meridionale del lago Lemano (nella regione di Thonon, Evian, Le Bouveret).

Questi movimenti avrebbero richiesto molto tempo perchè, a causa della scarsa potenzialità delle ferrovie italiane, le quattro linee di trasporto previste non erano in grado di convogliare insieme più di 40 treni al giorno, di 40 vagoni ciascuno. Da parte italiana l'esecuzione dei movimenti previsti veniva fatta dipendere dall'aumento di forniture di carbone, una condizione che, data la scarsità di carbone che si verificava in Francia, non poteva soddisfarsi senza difficoltà.

Da parte tedesca non si ebbe mai l'intenzione di attaccare l'ala destra francese attraverso la Svizzera. Le misure qui sopra indicate non ebbero quindi occasione di essere messe in pratica.

Gli avvenimenti da parte francese mostrano quale preoccupazione costante può significare uno Stato neutrale sul fianco di una nazione in guerra.

Un governo prudente dello Stato neutrale può, in dati casi, approfittare di questa situazione.

Per di più tali avvenimenti ci mostrano, con tutta chiarezza, come la neutralità possa essere difesa e mantenuta con probabilità di successo, solo se la stessa dispone di un esercito forte.

Trad. Capit. MARCO ANTONINI.

Nota - Questo interessante articolo è apparso in lingua tedesca sul N. 12, 1930 della « Gazzetta militare Svizzera » la quale a sua volta lo ha riportato dal periodico « Deutsche Wehr-Zeitschrift für Heer und Flotte » N. 15 1930.



All'Oberalp. - Corso sci Reggimento 30 - Inverno 1930 31 (vedi pag. 8)