Zeitschrift: Rivista Militare Ticinese
Herausgeber: Amministrazione RMSI
Band: 14 (1942)
Heft: 2

Artikel: Il "Caucaso" ed il "potenziale bellico del petrolio"
Autor: Gansser, R.
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-242375

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: 15.07.2025

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

Il „Caucaso" ed il „potenziale bellico del petrolio"

Nell'attuale conflitto mondiale la zona del Caucaso presenta un interesse speciale per i due belligeranti, sia per le sue ricchezze del suolo, sia per i passaggi attraverso la formidabile catena di montagne e lungo le coste dei mari Nero e Caspio, per penetrare in Asia Minore.

Per il *difensore russo,* il quale si basa in gran parte sui campi petroliferi a Nord e a Sud della catena del Caucaso, per i rifornimenti di olio combustibile, di carburante e di lubrificanti, il compito è di impedire l'invasione di queste zone.

Per il *difensore britannico* il compito è di tenere aperte le vie di rifornimento dal Golfo Persico verso il Caucaso ed il Mar Caspio e sbarrare le vie d'invasione alle truppe dell'Asse attraverso la catena che separa l'Asia dall'Europa.

Per le *truppe dell'Asse* gli avvenimenti recentissimi lasciano sempre maggiormente supporre la tendenza, disegnatasi già in autunno, di impadronirsi della zona del Caucaso, sia per togliere all'avversario le uniche zone petrolifere rimastegli nel vicino Oriente intorno al Caucaso, nell'Irak e nell'Iran ed impossessarsene, sia per spingere il loro attacco verso *la Siria ed il Canale di Suez,* contemporaneamente con i movimenti delle armate africane in Libia, attraverso il basso Egitto.

Il *petrolio* (denominazione per includere tutti i prodotti oleosi del sottosuolo) acquista nella guerra attuale, di mese in mese un'importanza a ritmo crescente, in dipendenza del suo potenziale bellico che può essere spiegato con poche cifre: un cucchiaio pieno di benzina rappresenta la forza per sollevare ad un metro di altezza un peso di 10 tonnellate: l'energia di 400 uomini, in una giornata di lavoro pesante, corrisponde ad un bariletto di 200 litri di benzina. Malgrado questa potenzialità i mezzi bellici sono avidissimi di benzina ed olio lubrificante. Basta considerare che: 1 aereo da bombardamento consuma 2000 kg. di benzina all'ora; l'aereo da caccia, 250 kg. all'ora; 1 carro armato medio, 100 kg. Nella campagna di Polonia ed in quella delle Fiandre, l'esercito germanico, secondo statistiche tedesche, consumò: in Polonia, con 70 divisioni motorizzate, in 21 giorni e nelle Fiandre con 150 divisioni in 60 giorni in totale 2 milioni e mezzo di tonnellate di benzina.

Siccome poi nelle operazioni attuali in Russia ed in Africa le divisioni motorizzate rappresentano la maggior parte delle truppe combattenti, si può immaginare quale sia il consumo per i mezzi meccanici terrestri senza contare l'aviazione e la marina, quest'ultima specialmente avida di olio pesante combustibile.

Secondo le *statistiche delle zone petrolifere della Russia e del vicino Oriente,* che vogliamo estendere fino al Golfo Persico, riscontriamo le seguenti

zone strategicamente interessanti nell'attuale fase del conflitto: Abbiamo i giacimenti

Caucaso, Nord: a Grozny, Maikop, Petrovski con raffinerie *Caucaso, Sud:* a Baku, con raffinerie a Batum (Mar Nero, a sud e ad est dell'Ural, circa 7.000.000 di tonn.)	ca. 25.000.000 di tonn.
Nell'Irak: a Kirkuk e Mosul (ca. 300 km. a nord di Bagdad)	ca. 10.000.000 di tonn.
Nell'Iran: a nord di Abadan, in Arabia Saudita a Bahrein ed in Egitto a sud-ovest di Suez	ca. 15.000.000 di tonn.
Totale in cifra tonda	50.000.000 di tonn. annue

Le raffinerie per l'Irak si trovano a Tripoli (Siria) e ad Haifa (Palestina) sulla costa del Mediterraneo e sono collegate mediante oleodotti di 850 chilometri il primo e 1000 km. il secondo. Le raffinerie dell'Iran e di Bahrein si trovano invece non lontane dai giacimenti. Quella di Abadan è una delle più grandi del mondo; è fortificata, costruita sotto terra e dispone di campi d'aviazione per la sua difesa.

Nel Caucaso, abbiamo l'oleodotto doppio da Baku a Batum ca. 700 chilometri ed una rete di oleodotti sul versante Nord del Caucaso, per trasportare l'olio raffinato dai giacimenti suddetti, fino ad Astrackan e verso Ural. Poi, fino a Tuapse e Dniepropetrovsk, totale circa 3000 km. di oleodotti.

Altri giacimenti russi si trovano ad Est del mar Caspio a Krasnovodsk e e Neftdag per alcune centinaia di migliaia di tonnellate, che vengono trasportate con navi cisterna ad Astrackan.

Tutti questi giacimenti formano dunque, con ca. 50 milioni di tonn. di di olio una *ricchezza straordinaria per i due belligeranti*, se si considera che per le *truppe dell'Asse* vi sono solo i giacimenti petroliferi della Romania con circa 8.000.000 di tonn.; dell'Albania con ca. 50.000 tonn; della Boemia con ca. 300.000 tonnellate, oltre alla produzione sintetica germanica, che sarà tuttavia insufficiente per varie ragioni.

Per le *truppe alleate* si tratta pure di conservare queste risorse, per la Russia in primo luogo le sue, per l'industria bellica e l'armata.

Per le altre truppe alleate, per aiutare le Indie con rifornimento di olio per l'industria bellica, poichè una gran parte del suo olio proveniva dalle Indie olandesi e nell'Assam, vi sono solo ca. 300.000 tonnellate, e nell'Afghanistan i vasti giacimenti non dispongono di impianti sufficienti e di mezzi di trasporto. Poi per rifornire la marina e le Colonie africane ad Est del continente africano, mentre gli Stati Uniti provvedono alla costa occidentale africana e per il settentrione.

Soprattutto però, per rifornire *l'enorme quantità* di olio combustibile, benzina per aeroplani e truppe motorizzate dell'Egitto e delle 8ª, 9ª e 10ª Armate, in parte già molto impegnate.

Una buona parte dell'olio dei centri dell'Asia Minore destinato all'Inghilterra, dev'essere imbarcata nel Golfo Persico ed aggirare il continente africano per il Capo di Buona Speranza. Un viaggio di circa 55 giorni, esposto agli attacchi dei sottomarini avversari e questi trasporti dovranno aumentare man mano che si intensifica l'attacco alle navi cisterna in partenza dalle coste delle Antille, dal Golfo del Messico e dagli Stati Uniti a destinazione della Gran Bretagna e delle coste africane dell'Ovest e del Nord.

Leggiamo quasi ogni giorno che una nave cisterna (tanker) in rotta verso l'Europa è stata silurata alla partenza, nelle acque americane. Ebbene, una nave cisterna della capacità di 10.000 tonnellate carica di carburante, rappresenta il quantitativo di benzina che verrà a mancare ed immobilizzerà 100 bombardieri (con 4 motori di 2000 PS) per parecchie settimane, oppure 1000 caccia, per un mese.

Possiamo dunque immaginare con quale cura devono essere accompagnati questi trasporti preziosi e quanto mai sia prezioso il conservare il massimo tempo possibile intatte le zone petrolifere del Caucaso e del vicino Oriente che abbiamo descritte.

Senza entrare in altri dettagli concernenti i giacimenti ed i bisogni di olio, benchè meriterebbero uno studio speciale, dobbiamo ritornare al *Caucaso* che, come risulta dallo specchietto dei giacimenti e consumo d'olio assume ora una grande importanza strategica.

I problemi che presenta questo teatro di guerra sono dei più interessanti e varii, da risolversi in alta montagna, sul mare e nell'aria; lo studio del terreno dimostra quali saranno le difficoltà da risolvere e ci limiteremo alla catena montagnosa da superare o da aggirare per i due partiti bellici. La regione è posta fra due mari; il mar Nero, con sbocco nel Bosforo ed il mar Caspio, senza scarico e 25 metri più basso del Mar Nero! Il Caucaso forma due spiccate catene di montagne, fra le quali è posta la *Georgia*. Si tratta di una superficie di 425.000 kmq., ossia più di dieci volte la nostra Svizzera: lunghezza della catena che separa l'Europa dall'Asia 1200 km. e larghezza 45-200 km. Nella zona centrale abbiamo le due vette Elbrus 5629 m. ed il Kaspek 5593 m. con pareti a picco verso sud e pendii più dolci verso Nord, con molte vallate trasversali e longitudinali e con solo due strade carrozzabili attraverso il centro della catena ad Ovest e ad Est del Kaspek; i passi Manisson 2825 m. e Krestowy 2345 m., conducono da Kutais il primo e da Tiflis il secondo, a Wladikawkas (lunghezza ca. 300 km.) e da lì si congiungono con la ferrovia. Intorno all'Elbrus vi sono solo due mulattiere con fortissimi dislivelli, attraverso le valli laterali.

Un invasore deve quindi impadronirsi dei soli due passi carrozzabili aperti anche agli automezzi dalla primavera all'autunno, poichè il limite delle nevi è, a Sud a 2900 m. ed a Nord a 3300 m. Vi sono inoltre ghiacciai lunghissimi (fino a 15 km., come il nostro Aletsch).

Al Sud, clima dolce, colture ricchissime, cereali, legumi, frutta, bestiame su di un'estensione di 450 km., cioè la ricchissima Georgia. Al Nord del Caucaso clima delle steppe.

Le popolazioni formano un tipico agglomeramento di europei ed asiatici; troviamo Georgiani, Tartari, Armeni, Circassi tipici. Stalin è pure oriundo

della Georgia. La popolazione è attaccatissima alla sua terra ed il Governo sovietico ha sempre dovuto trattarla in modo speciale. Bisogna ritenere che un invasore troverà una forte resistenza specialmente nelle zone montagnose e non è da escludere che cercherà di evitare il passaggio stesso della catena del Caucaso, assediando solo i presidi di difesa delle due strade e che sforzerà i passaggi lungo il mare.

Abbiamo una ferrovia che dal Don si estende lungo il versante Nord del Caucaso fino a Baku nonchè una strada carrozzabile e da Baku via Tiflis a Batum e da Batum verso il Nord a Tuapse e Novorossisk e di nuovo al Don. Novorossisk avrà certamente una speciale importanza, ora che Sebastopoli è caduta. Vi è pure una strada lungo la costa del mar Nero che conduce verso la penisola di Kertsch.

Da Tiflis vi è un'unica comunicazione ferroviaria verso l'Asia Minore via Erzerum-Ankara, ove raggiunge la ferrovia dell'Anatolia via Adana a Bagdag. Da Tiflis per Scutari al Bosforo, abbiamo circa 1500 km. e da Scutari a Bagdag altri 1000 km. ed infine 500 km. fino a Basra, sul golfo Persico.

Queste poche cifre stanno a dimostrare con quali distanze bisognerà calcolare senza dimenticare che tutte le zone a Sud del Caucaso fino al Bosforo, al Mediterraneo, al Golfo Persico, salvo la pianura a Sud di Mosul e verso la Siria, costituiscono un immenso altipiano con catene di montagne da 1500 a 3000 m., con gole sovente profonde, con poca vegetazione e poca acqua. Questo spiega la quasi totale mancanza di strade carrozzabili e la necessità di molte carovaniere e ciò spiega anche per quale ragione non esiste ancora nessun collegamento stradale, nè ferroviario, fra Eriwan al confine russo-persico, con l'Iran. È probabile che la 10ª Armata britannica stia costruendo un'allacciamento stradale da Eriwan a Täbris, due città distanti circa 300 km. l'una dall'altra, ma situate su altipiani di 1500 m. l'una e 1850 m. l'altra.

Da Täbris nell'Iran abbiamo la ferrovia fino a Teheran (480 km.) e di là al Golfo Persico sono altri 1400 km. con unica biforcazione da Teheran verso il mar Caspio per Bendershah. Su questo tratto passa tutto il rifornimento degli alleati verso il fronte russo; la ferrovia è stata costruita a suo tempo, in gran parte, da ingegneri svizzeri. Da Eriwan vi sarebbero solo 350 km. fino agli immensi giacimenti petroliferi di Mosul e di Kirkuk (Eriwan si trova a ca. 250 km. a Sud di Tiflis - ferrovia). In questi centri petroliferi, 47 pozzi modernissimi di petrolio attirano i belligeranti provenienti dal Caucaso o dal Mediterraneo, ma „non vi sono vie di comunicazione" sui suddetti 350 km. ed un invasore che parta dal Mediterraneo dovrà o violare la neutralità della Turchia e portarsi con la ferrovia dell'Anatolia e lungo la stessa, ma con poche strade e difficili passaggi, a Mosul oppure, ciò che è più probabile, se si vuole rispettare la Turchia, occupare prima le grandi raffinerie di Tripoli e di Haifa, stazioni termine degli oleodotti di Mosul e di Kirkuk, sul Mediterraneo, per portarsi poi con la ferrovia, via Aleppo, a Mosul.

Vi sarebbe infine una terza possibilità più diretta e che renderebbe di più, dal punto di vista non solo del petrolio, ma anche dell'occupazione del *Canale di Suez* ed i suoi giacimenti a Sud-Ovest, ossia puntare direttamente

attraverso la Transgiordania su Bagdag per impossessarsi dei pozzi di Mosul e di Kirkuk al Nord e, specialmente, per spingere verso Sud ad Abadan in questa grande zona di raffinerie modernissime delle sorgenti di petrolio dell'Iran ed occupare l'isola di Bahrein sul Golfo Persico, con i suoi pozzi e le raffinerie.

Questa marcia sarebbe però un'altra campagna desertica con un percorso di ca. 1000 km. dal canale di Suez fino a Bagdad.

Lo spazio disponibile non ci permette di entrare in maggiori dettagli, ma chi vuole rinfrescare un po' le proprie cognizioni geografiche, potrà seguire ora, come Ufficiale, con maggiore interesse, le carte geografiche del proprio Atlante scolastico, *sotto l'impressione degli sforzi enormi di Cdti, uomini e materiali, finora compiuti* nelle zone che si avvicinano al Caucaso ed all'Asia Minore e saprà anche *quale importanza avranno i giacimenti petroliferi, descritti in volata, nelle zone per gli uni da conquistare, per gli altri da difendere.*

Col. S.M.G. R. GANSSER

Il servizio informazioni

Dopo quasi tre anni di mobilitazione, durante i quali fui in modo pressochè ininterrottamente a contatto con il servizio informazioni dei vari S. M. presso i quali la fiducia dei miei capi mi chiamò a prestare servizio, sembrami opportuno tracciare sulla Rivista del nostro Circolo, i tratti essenziali dell'attività dell'Uff. inf.

La stessa ha la sua base legale nel regolamento provvisorio sull'istruzione della fanteria del 1939, parte VII.

Questa attività viene precisata negli art. 33 e 35 che mi pare opportuno ripetere, perchè ignorati da parecchi, sono ignoti ai più, fors'anche a comandanti di truppa che dispongono di tali ufficiali.

« **Art. 33.** — Nella scelta dell'Uff. inf. come per l'aiut., « deciderà anzitutto la personalità ed in seguito le capacità « del candidato. L'armonia fra il capo ed il subordinato forma « la base necessaria alla buona collaborazione. »

« Le qualità più utili all'Uff. inf. sono: il senso tattico « sviluppato ed il talento d'organizzazione. »

« **Art. 35.** — ... l'attività dell'Uff. inf. si concentra nel « procurare al Cdt. dei dati precisi, sui quali si basano le « decisioni. »

Con la solita limpida chiarezza dei nostri regolamenti viene così sancita la questione di principio, essere l'uff. inf.