

# KRING DET PÅGÅENDE SJÖHANDELSKRIGET

*Av kommendörkaptenen STIG H:SON-ERICSON, Stockholm*

**L**IKSOM under världskriget 1914—1918 har Tyskland i den nuvarande kraftmätningen ett ogynnsamt läge för upprätthållande av sina sjöförbindelser. Storbritannien avskärmar som en väldig barriär den tyska västkusten från världshavens obegränsade vägnät till jordens övriga kontinenter. Å andra sidan ha Tysklands fiender alla möjligheter att begagna haven för egen räkning, desto mer som den tyska flottan nu är långt svagare i förhållande till sina motståndare än i det förra kriget. Det är uppenbart, att denna tyska nackdel kan bli av avgörande betydelse för krigets utgång.

Det första världskriget avgjordes icke enbart vid landfronterna. Försörjningskrigets tärande kräftsår undergrävde den tyska statskroppens motståndskraft inifrån och utåt. Det slutliga sammanbrottet var icke förorsakat av ett förlorat slag eller en genombruten front utan berodde huvudsakligen på den totala blockadens fruktansvärda verkningar på hemorten med dess arbetande befolkning, kvinnor och barn. Det är känt, att även de brittiska öarna och deras innevånare gastkramades av den tyska ubåtsblockaden till den grad, att England före Amerikas inträde i kriget praktiskt taget stod på fallrepet. Som bakgrund till dagens situation kan det därför vara på sin plats att i minnet återkalla huvuddragen av det ödesdigra handelskrigets förlopp under 1914—1918. Det erbjuder alltför många likheter med vad man nu ser växa fram för att helt kunna skjutas åt sidan.

I Tyskland hade man 1914 utan tvivel räknat med att kunna avgöra kriget till lands inom relativt kort tid. Handelskrig i större skala torde därför icke från början ha varit planlagt. I England däremot ansågs blockaden av Tyskland som den mest effektiva betvingelsemetoden och sattes därför omedelbart i gång med hän-

synslös kraft. Enär de rådande sjörättsbestämmelserna medgåvo neutral sjöfart med de krigförande i den mån bestämmelserna för krigskontraband icke överträdde, blevo de s. k. kontrabandslistorna avgörande för effektiviteten av den handelskrigföring, som etablerades. En fortgående skärpning av begreppet villkorligt kontraband ledde så småningom till, att England förklarade praktiskt taget alla varor, bl. a. även livsmedel, såsom kontraband. Detta blev t. o. m. fallet med varor, som enligt Londondeklarationen 1909 under inga förhållanden skulle kunna hänföras till denna kategori. Under protester tvingades de neutrala att föga sig i dessa bestämmelser.

Redan i början av november 1914 förklarade England dessutom hela Nordsjön och nordöstra delen av Atlanten för krigsområde, inom vilket de sjöfarande anvisades vissa fixerade, lätt kontrollerbara vägar. Som motiv för denna åtgärd anfördes, att tyska fartyg utlagt mineringar utanför engelska sydostkusten. Liksom nu anmodades de neutrala att frivilligt ingå till angivna visiteringshamnar, bl. a. Kirkwall. Under viss tid tillämpades ett system med »navicerts» för fartygsbefälhavare, som vid lastning i Nordamerika genom engelska konsulaten förskaffat sig legitimation för lastens art, myckenhet och destination. De engelska åtgärderna stodo i flera fall i strid mot gällande internationellrättslig praxis beträffande sjökriget, men även härvidlag måste de neutrala trots protester böja sig för den starkares rätt.

Samtidigt tillämpades principen om »den fortsatta resan» allt hänsynslösare. Gods togs i beslag på neutrala fartyg på väg till neutrala hamnar, om dess yttersta destination endast kunde misstänkas vara centralmakterna. Handelsspionaget skärptes för att kontrollera, att de neutrala icke importerade mer än vad som kunde beräknas för det egna landets konsumtion. Omfattande engelska handelsinstitutioner togo för detta ändamål säte i de neutrala staterna. De enskilda firmorna utsattes för direkta påtryckningar bl. a. med hot om importförbud; tredskande uppfördes på »svarta listor».

De neutrala länderna reagerade olika inför den allt hårdare engelska pressen. Utan tvivel bidrog den senare till Italiens, Rumäniens och Greklands inträde i kriget. Länder, såsom U. S. A. och Norge, reste endast obetydliga hinder i vägen för de engelska kraven; andra åter, såsom Sverige och Danmark, voro mindre medgörliga, ehuru nödvändigheten att bevara neutraliteten åt alla

håll medförde vissa eftergifter. I februari 1916 tillkom ett särskilt »Ministry of Blockade», som ledde hela den omfattande blockad-apparaten. Från oktober 1917 började samtliga allierade makter i Europa i tur och ordning att tillämpa fullständiga exportförbud till de skandinaviska länderna för att kväva varje möjlighet till transitering för centralmakternas räkning.

De allierades sjöfart fortsatte efter krigets början i stort sett som vanligt, dock med de inskränkningar, som de marina rekvisitioner av hjälpfartyg förorsakade. De första allvarliga störningarna framkallades av det handelskrig, som efter några dagar etablerades av Tysklands utomeuropeiska kryssare. I början av 1915 hade emellertid dessa oskadliggjorts, sedan de allierades totala förluster uppgått till 65 fartyg om 270,000 ton. De tyska hjälpkryssare, som under krigets följande år lyckades bryta sig genom den engelska blockaden för att bedriva handelskrig till sjöss, dokumenterade visserligen tysk förslagenhet och djärvhet, men kunde icke utöva något nämnvärt hinder för de allierades sjöfart.

Som tidigare nämnts torde sjöhandelskrig i de europeiska farvattnen icke hava ingått i den tyska krigsplanen. Mera sporadiskt uppträdde dock tyska ubåtar mot engelska fartyg runt Storbritanniens kuster redan i slutet av 1914. Den av de första sänkningarna förorsakade oron i de engelska sjöfartskretsarna lockade dock till utvidgade expeditioner på Englands västkust. Det var emellertid först den 4 februari 1915, som beslutet om ett omfattande ubåtshandelskrig fattades inom den tyska krigsledningen. Den engelska hungerblockaden skulle mötas med hungerblockad. Farvattnen runt de brittiska öarna förklarades för krigszon, inom vilken fientliga handelsfartyg skulle förstöras och neutrala löpte fara att sänkas. De tyska ubåtarna anföllu handelsfartygen med artilleri men även med torped utan föregående varning. Minor utnyttjades i tämligen stor omfattning. Det omedelbara resultatet härav blev åtskilliga svårigheter i England, såsom brist på vissa varor, prisstegringar m. m. Efter Lusitania-katastrofen i maj 1915 tvingades dock Tyskland att modifiera ubåtskriget därhän, att passagerarångare ej skulle få sänkas utan föregående varning och först sedan passagerarna bringats i säkerhet.

England besvarade det tyska ubåtskriget med att beslagtaga alla fartyg, vilka förde last, som kunde antagas vara destinerad till, ägas av eller utgå från fienden. Varor av alla slag skulle förhindras nå eller lämna Tyskland. Urkunden för denna åtgärd

var den s. k. »vedergällningskabinettsordern» (Retaliation Order in Council) av den 11 mars 1915.

Allteftersom det blev tydligare, att ett avgörande icke skulle kunna nås på västfronten, riktades uppmärksamheten i Tyskland åter på ubåtskriget. Starka skäl talade för dess skärpning till oinskränkt ubåtskrig. U. S. A:s hotfulla protester mot sänkningarna tvingade dock Tyskland tillfälligt att gå motsatt väg. Härigenom bröts udden av den tyska ubåtsblockaden.

Under denna tid skärpte de allierade sin blockad än ytterligare, vilket hade till följd, att det tyska försörjningsproblemet blev allt ömtåligare och bristen på råvaror och livsmedel än mer kännbar. Förgäves sökte man att åstadkomma ett avgörande till lands. Då detta icke lyckades återstod till slut intet annat än att sätta allt på ett kort och tillgripa det oinskränkta ubåtskriget, trots att detta kunde medföra Förenta Staternas inträde i kriget. Samtliga handelsfartyg, oavsett nationalitet, destination eller last, likställdes inom stora områden av Atlanten och Medelhavet med fientliga och anföllos utan föregående varning och utan hänsyn till besättning och passagerare. Minutläggning utfördes i stor skala. Enligt gjorda beräkningar fördelade sig förlusterna med 87 % på ubåtsanfall, 9 % på minsprängningar, 4 % på kryssarraiderna och 0,1 % på flyganfall.

Den tyska ledningen hade beräknat, att denna krigföringsform inom sex månader skulle tvinga England till fred på grund av uthungring. De engelska tonnagesförlusterna blevo också enorma: 1917 i februari 781,500 ton, mars 885,000, april 1,091,000, maj 869,000, juni 1,016,000, juli 811,000, augusti 808,000, september 672,000, oktober 674,000, november 607,000 och december 702,000. Dessa siffror ha, som framgår av det följande, långt ifrån uppnåtts under nu pågående krig. Det brittiska öriket fick på allvar draga åt svängremmen och tvingades tillgripa ransoneringssystem för livsmedel m. m. Som svar på den tyska ubåtskungörelsen utfärdades i England en ny »Order in Council» i februari 1917, varigenom varje fartyg på väg till eller från neutralt land, som hade fri förbindelse med fientligt område, skulle betraktas såsom förande kontraband, försåvitt det icke frivilligt anlöpte brittisk eller allierad makts hamn för undersökning av lasten. Genom tillkomsten av den amerikanska handelsflottan och vidtagandet av flera extraordinära åtgärder, rationaliserat skeppsbyggeri, beslagttagande av tyskt tonnage, rekvisition av neutrala fartyg m. m. kunde de avse-

### *Kring det pågående sjöhandelskriget*

värda förlusterna motverkas. Samtidigt igångsattes en fullständig klappjakt på de tyska ubåtarna med utnyttjande av alla tillgängliga medel. Till slut uppnådde man också det läget, att tillkomsten av nytt tonnage överskred sänkningsciffrorna, samtidigt som de tyska förlusterna av ubåtar icke kunde motvägas av nybyggnader. Härigenom hade också ubåtskrigets slutliga framgång omöjliggjorts. Detta inträffade samtidigt, som den tyska offensiven 1918 hejdades och förbyttes i de tyska arméernas tillbakagång.

\*

Sedan världskrigets dagar har handelskriget varit föremål för många utläggningar. Alla ha varit ense om dess oerhörda betydelse, men dess former ha i de flesta fall endast givits vaga konturer.

Den tyska sjökrigslitteraturen har sedan flera år tillbaka ingående sysslat med den form av sjökrigföring, som ofta betecknats med »Kleinkrieg». Man har velat göra gällande, att de moderna sjökrigsmedlen möjliggöra effektiva anfalls- och försvarsåtgärder utan att det klassiska nedkämpandet av fiendens huvudstridskrafter dessförinnan kommer till stånd. Experter i England ha i allmänhet hävdad den ståndpunkten, att dess slagflotta måste sättas ur spelet, innan en anfallande kan nå sitt mål, sjöförbindelsernas avbrytande eller möjlighet för invasion över havet.

Tyska experter ha velat göra gällande, att dylika doktriner icke längre äga giltighet. Genom tillkomsten av sjödugliga lätta sjöstridskrafter — tidigare huvudsakligen användbara endast i kustområdena —, av ubåtar och flygstridskrafter samt genom utvecklingen av minorna anser man sig vara inne på en ny form för sjökrigföring, som kommer att rubba grundvalarna för Englands sjöherravälde.

Redan sedan ett årtionde tillbaka har man i Tyskland lanserat den s. k. grupptaktiken, bestående i en uppdelning av sjöstridskrafterna i små självständiga grupper, avsedda att framföras i operativ samverkan. Huruvida denna taktik kommer att diktera de tyska övervattensstridskrafternas uppträdande under detta krig är ovisst. Ingenting talar dock emot att så blir fallet.

Hitintills är det emellertid huvudsakligen de tre vapnen, ubåtar, minor och flygstridskrafter, som kommit till användning i sjökriget mot England. Den tyska sakkunskapen anser att »dessa tre

vapen ställa dödliga verkningar i utsikt på grund av det strategiska lägets egenheter». Det engelska ölägets forna fördelar anses numera i hög grad utjämnade. Redan världskrigets ubåtsoperationer, flyganfall och minkrig pekade i denna riktning. Enligt tysk uppfattning är detta den främsta orsaken till de försök, som från engelsk sida gjorts att genom internationella överenskommelser förbjuda och inskränka användningen av just dessa tre vapen.

I en artikel om krigets fortsatta gång uttalar en tysk general (von Metzsch) att avgörandet kommer genom en fortsatt utvidgning av de tyska ubåts- och flygangreppen mot England. Det är ett hårdnackat småkrig mot det engelska moderlandet, som skall föra till en tysk seger.

Englands beroende av sjöförbindelserna är nu sannolikt större än under världskriget. Befolkningssiffran är högre, under det att antalet handelsfartyg är mindre. Fartygsenheternas storlek har å andra sidan i genomsnitt växt, varför varje förlust innebär en större tonnageminskning än förut. Tvånget att anordna konvojer medför enligt tyska beräkningar 25 % minskning i tillförseln på grund av väntetider m. m. Man anser dessutom, att de engelska motåtgärderna bl. a. i form av skyddande minbälten utanför kustfarvattnen icke nämnvärt kunna förhindra den fortsatta handelskrigföringen med de ifrågavarande tre vapnen. När luftkriget igångsättes komma dessutom Englands sårbaraste delar, i första hand hamnarna, att bli utsatta för fruktansvärd skadegörelse. »Uppgiften om det förlorade öläget kommer då att bestyrkas.» Samtidigt som dylika synpunkter nu allt oftare framföras i tysk facklitteratur inser man dock, att ett luftkrig i större skala är tveeggat: »Katastrophen herausfordern verlangt Ueberlegung.» Tills vidare synes det därför vara det nya vapnet »der tödliche Kleinkrieg», som sätts in mot det engelska världsväldets sjöhandel.

\*

Den tyska ståndpunkten i fråga om det skärpta handelskriget kring Englands kuster har på senaste tiden genom flera pressuttalanden tagit allt fastare former. Anledningen härtill är givetvis i första hand den opposition mot sänkningarna, som rests från de neutrala staterna. Särskilt de holländska tidningarna upprepa ofta sin indignerade förkastelsedom över det hänsynslösa ubåts-

kriget, som i särskilt hög grad drabbat det nederländska och skandinaviska tonnaget.

Den urkund, efter vilken de tyska fartygscheferna handla vid fullföljandet av sina order, är det *tyska prisreglementet* av den 28 augusti 1939. Chefen för marinen har till ledning för de härav berörda utgivit en svensk översättning av reglementet i fråga.

Efter en serie artiklar berörande befogenhet att utöva prisrätt konstateras sättet för bedömande av fientlig och neutral egenskap hos fartyg, varvid särskilt bestämmes vilka hänsyn, som skola tagas till fientligt fartygs eller gods övergång till neutral ägare. I en särskild avdelning återfinnas bestämmelser för behandling av fartyg och gods. Av dessa äro följande av särskilt intresse.

Ett neutralt fartyg skall uppbringas: 1) om det befordrar krigskontraband eller självt är krigskontraband, 2) om det färdas under fientlig konvoj, 3) om det gör passivt motstånd, 4) om det gör våldsamt motstånd, 5) om det gör sig skyldigt till neutralitetsvidrigt understöd, 6) om dess skeppshandlingar icke äro i ordning, 7) om det begår blockadbrytning, samt 8) om det icke följer given kursanvisning. Fartyget skall därjämte konfiskeras: 1) om det färdas under fientlig konvoj, 2) om det gör våldsamt motstånd, 3) om det gör sig skyldigt till neutralitetsvidrigt understöd, samt 4) om det begår blockadbrytning.

Bland de fartyg, som enligt en särskild artikel äro fritagna från uppbringning, märkas sådana, som uteslutande användas för kustfiske eller lokal sjöfart av ringa omfattning samt fartyg försedda med licens av tyska riket eller dess allierade.

Den avdelning, som behandlar krigskontraband, innehåller en bestämmelse av stor betydelse med hänsyn till de nu pågående sänkningarna av neutrala handelsfartyg runt Storbritanniens kuster. Dess artikel 23 lyder nämligen:

»Fientlig destination i fråga om ovillkorligt krigskontraband (artikel 22 mom. (1)) anses bevisad:

1. om godset enligt skeppshandlingarna skall lossas i en fientlig hamn eller levereras till den fientliga krigsmakten,

2. om fartyget endast skall anlöpa fientliga hamnar,

3. om fartyget skall anlöpa en fientlig hamn eller komma i beröring med den fientliga krigsmakten, innan det uppnår den neutrala hamn, till vilket godset enligt skeppshandlingarna är destinerat.»

Mom. 3 ovan ger enligt tysk uppfattning de tyska ubåtscheferna

rätt att presumera ovillkorligt krigskontraband å neutrala handelsfartyg, som inbeordrats till de engelska hamnarna för kontroll.

Enligt uppgift i en av de dagliga tidningarnas korrespondenser från Berlin anser man icke, att kontroll i öppen sjö — i relativt stor utsträckning praktiserad av tyska sjöstridskrafter i Östersjön — ställer det kontrollerade neutrala fartyget under prisrätt. Man lär dock ha fäst uppmärksamheten på den generella synpunkten, att det alltid är farligt för neutrala fartyg att närma sig krigsområdena.

I övrigt framgår det tydligt av inträffade sänkningar, att neutrala fartyg, som eskorteras av engelska fartyg, även om eskorten blivit dem påtvingad, utsättas för obegränsade krigsrisker. Så var exempelvis fallet med den svenska ångaren Pajala, som den 18 januari utan föregående varning sänktes utanför England, då den åtföljd av en engelsk patrullbåt infördes till Kirkwall. Händelsen kommenterades på ovan angivet sätt i tysk radio.

En ännu svävande fråga är gränserna för vad som menas med »das Kriegsgebiet». I största allmänhet har nämnts Nordsjön och farvattnen kring England. I praktiken har det givits mycket stor utsträckning, då enligt uppgift det svenska fartyget »Dalarö» den 12 februari torpederats omkring 150 nautiska mil väst Irland.

Problemet för de neutrala synes i första hand vara sättet att minska de här berörda riskerna. Förutom möjligheten att förlägga den engelska kontrollverksamheten till avgångshamnar utanför farozonen, varigenom åtminstone de skandinaviska fartygen helt skulle kunna undvika »das Kriegsgebiet», borde fartygsrouterna förläggas så långt norrut som möjligt, även om härigenom betydande tidsförluster skulle uppstå.

Ett tredje och mycket omdiskuterat sätt att skydda den neutrala sjöfarten är *konvojer*. Det tyska prisreglementet säger härom att »fartyg under konvoj av fientliga örlogsfartyg äro utsatta för krigets alla faror». Detta gäller givetvis även neutrala fartyg under konvojskydd av krigförande makt. Sedan krigets början igångsatta konvojer hava varit synnerligen effektiva. Enligt engelska uppgifter skulle det totala antalet konvojerade fartyg till den 10 januari vara 6,363 stycken, av vilka endast 12 (0,2 %) blivit sänkta. Under världskriget var procenten sänkta fartyg i konvojerna betydligt högre.

Av betydelse är även det tyska prisreglementets bestämmelse om *neutral* konvoj. Artikel 34 lyder nämligen:



### *Kring det pågående sjöhandelskriget*

»(1) Neutrala fartyg under konvoj av sin hemstats örlogsfartyg må icke anhållas och underkastas skeppsrannsakan.

(2) Konvojbefälhavaren må dock anmodas att lämna upplysningar och försäkringar rörande de av honom konvojerade fartygen och deras last.»

Dessa bestämmelser stödjade sig på den deklaration, som, ehuru icke ratificerad, antogs vid en konferens i London 1908—1909, vid vilken bl. a. samtliga stormakter voro representerade.

Om konvoj sägs i dess kapitel VII följande:

#### »Artikel 61.

Neutrala fartyg under konvoj av sitt lands krigsfartyg äro befriade från visitation. På begäran av befälhavare å örlogsfartyg må befälhavare för konvoj skriftligen lämna alla de upplysningar om fartyget och dess last, som annars hade stått att erhålla genom visitation.

#### Artikel 62.

Om befälhavare å krigförande örlogsfartyg har anledning antaga, att befälhavare för konvoj blivit vilseledd, må han meddela honom sina tvivel härom. Endast befälhavaren för konvojen är i så fall behörig att föranstalta om undersökning.

Han skall avfatta undersökningens resultat i ett protokoll, varav en avskrift tillställs örlogsfartygets officer. Om på så vis fastställda sakförhållanden enligt konvojbefälhavarens åsikt berättiga till beslag av ett eller flera fartyg, böra dessa undandragas konvojens beskydd.»

I enlighet med denna ståndpunkt, som omfattas av de kontinentaleuropeiska makterna, men bestrides av Storbritannien, äro neutrala handelsfartyg, vilka färdas under skydd av sin hemstats örlogsfartyg (konvoj), fria från visitation. Sagda ståndpunkt innebär principiellt, att den neutrala stat, som anordnar konvojen, övertager ansvaret för att handelsfartygen icke transportera kontraband eller eljest göra sig skyldiga till sådant förfarande, som enligt folkrätten ger den krigförande rätt att uppbringa dem. Konvojbefälhavaren måste därför utöva noggrann kontroll till förekommande av brott häremot från de konvojerade handelsfartygen.

Det är emellertid känt, att Storbritannien vägrat att i engelskt

farvatten erkänna den bevispresumtion, som ligger i neutral konvoj.

Med hänsyn härtill ordnades ej heller under världskriget någon svensk konvoj i Nordsjön. Däremot utfördes i början av november 1915 en konvojering av 11 malmlastade svenska ångare dels utom och dels inom svenskt territorialvatten från Landsort till Sandhammaren å skånska kusten. Konvojeringen utfördes av pansarkryssaren »Fylgia» och två jagare. Konvojen siktade under färden ett flertal främmande örlogsfartyg, men ingenting störande inträffade.

De största svårigheterna ligga emellertid i det förhållandet, att praktiskt taget alla varor numera kunna betraktas som kontraband. En neutral konvojering måste därför under alla omständigheter inskränka sig till de direkta förbindelserna mellan neutrala länder. Skulle ett dylikt inskränkt konvojinstitut kunna vinna båda de krigförande parternas godkännande vore mycket vunnet för den nordiska sjöfarten. Ur sjömilitär synpunkt är problemet lösbart.

De avdelningar i det tyska prisreglementet, som följa efter »Konvoj», avhandla motstånd, neutralitetsvidrigt understöd, falska eller icke förefintliga skeppshandlingar, blockad, återtagande av pris och förfarandet vid prISRÄTTENS utövning. I den sista avdelningen återfinnas bestämmelserna om förstörande av fartyg och gods. Om neutrala fartyg sägs i artikel 73, att de:

(1) må förstöras, om 1) deras uppbringning skett på grund av att de färdats under fientlig konvoj, gjort våldsamt motstånd eller gjort sig skyldiga till neutralitetsvidrigt understöd och 2) deras införande synes olämpligt eller osäkert.

(2) I undantagsfall må jämväl neutrala fartyg, som uppbringats av andra grunder än i mom. (1) punkt 1 oförmälda skäl, förstöras, om: 1) deras konfiskation med säkerhet skulle vara att vänta och 2) deras införande kunde utsätta det uppbringade fartyget för en fara eller menligt inverka på framgången av de företag, i vilka det är inbegripet.

Det är av intresse att konstatera, hurusom dessa bestämmelser i det tyska prisreglementet åtföljas av en artikel, i vilken det heter, att fartygets förstörande är tillåtet endast om dess passagerare, besättning och skeppshandlingar före förstöringen förts till en säker plats. Skeppsbåtar anses icke som en säker plats, heter det vidare, därest ej passagerarnas och besättningens säkerhet un-

der föreliggande sjö- och väderleksförhållanden tryggas genom närheten till land eller närvaron av ett annat fartyg, som är i tillfälle att taga dem ombord. — I början av nu pågående krig vannlade sig också de tyska ubåtarna i allmänhet om att inbogsra livbåtarna från sänkta fartyg mot kusterna. Sedan dess hava neutrala fartyg sänkts utan något som helst varning.

Reglementet avslutas med bestämmelser om skadeståndsansättning m. m.

\*

Av särskilt intresse är den tyska ståndpunkten i fråga om ubåtarnas rättigheter att, med åsidosättande av gällande praxis etc., sänka neutralt tonnage på väg till neutrala länder. Denna ståndpunkt har bl. a. kommit till synes i en serie artiklar i Deutsche Allgemeine Zeitung (<sup>25</sup>/<sub>1</sub>, <sup>8</sup>/<sub>2</sub> och <sup>10</sup>/<sub>2</sub>).

I det s. k. Londonprotokollet den 6 november 1936 säges om ubåtskrig bl. a.: »Ubåtar skola vid sitt uppträdande gentemot handelsfartyg följa de internationella rättsregler, vilka övervattensfartyg äro underkastade. Särskilt må ej krigsfartyg, vare sig övervattens- eller undervattensfartyg, annat än vid fortsatt vägran att stanna vid regelmässig anmaning eller vid aktivt motstånd mot visitering eller undersökning sänka ett handelsfartyg eller göra det navigeringsodugligt utan att först ha bragt passagerare, besättning och skeppshandlingar till säker plats.»

Den tyska uppfattningen vill begränsa tillämpningen av denna bestämmelse till enbart »frédliga» handelsfartyg. Otvivelaktigt kunna stora svårigheter föreligga för en ubåt att avgöra om ett handelsfartyg är »fredligt» eller icke, varmed i första hand får förstås att det är bestyckat. I fråga om de neutrala fartygen kan dock ingen tvekan råda med hänsyn till de tydliga nationalitetsmärken, som anbringas på desamma.

Enligt tysk uppfattning utsätta sig även de neutrala för risken att sänkas, om de framgå förskärmade eller i sicksackkurser. Dessamma är fallet, om de göra motstånd vid visitering eller om de avgiva radiounderrättelser till Tysklands motståndare. Ingår det neutrala fartyget i engelsk konvoj är det utsatt för samma risker som fientliga handelsfartyg. Dessa synpunkter överensstämman i stort sett med vad som tillämpades under världskriget 1914—1918.

Nya äro däremot de åsikter, som framföras rörande de neutrala handelsfartygens passage genom en krigförande makts kustfar-

vatten. Den egentliga sjökrigföringen kommer efter allt att döma förläggas till de öppna haven, under det att staternas kustfarvatten med de moderna sjökrigsmedlen så behärskas av strandstaterna, att de närmast äro att betrakta som en del av landterritoriet. De utgöra »Küstenvorfeld», ett begrepp som enligt nutida svensk lantmätar terminologi skulle kallas förfält. Dessa teorier ha tidigare varit synliga i tysk facklitteratur. Under det nu pågående kriget ha ännu inga betydande bevis för deras riktighet famkommit, ehuru heller ingenting talat emot dem.

Då man i de engelska kustfarvattnen med säkerhet kan vänta överlägsna fientliga stridskrafter, säger den tyske fackmannen, bortfaller varje möjlighet att där genomföra en blockad i enlighet med prizrättens bestämmelser. Därmed måste också i detta område uppträdande neutrala handelsfartyg underkastas samma behandling som de krigförandes fartyg. Jämförelse göres här med neutrala motorfordons uppträdande på en lantkrigsskådeplats. Detta förhållande anser man i särskilt hög grad vara rådande i de engelska kustfarvattnen, »in dem sich naturgemäss die Kampfhandlungen häufen, die von beiden Seiten unter Einsatz aller neuzeitlichen Kampfmittel und mit äusserster Intensität geführt werden». Enligt tysk uppfattning böra alla neutrala stater följa Förnta Staternas exempel och förbjuda sina handelsfartyg att trafikera en bred farozon utanför de krigförande staternas kuster.

I och med att kriget huvudsakligen föres på sjön och i luften i avsikt att krossa fiendens försörjning komma självfallet nya former att tillgripas för att snabbast möjligt nå målet. Sjökrigsrätt och erkända sedvänjor spela härvid tydligen ingen roll. Att fartyg utan krigskontraband på väg från neutral hamn till neutral hamn icke få bli föremål för krigshandling borde dock vara så självklart, att några lagar härför knappast skulle behövas. Genom den engelska åtgärden att för kontroll tvinga fartygen in i farozonen är det enligt tysk uppfattning England, som bär skulden till sänkningarna. Sälunda intog Völkischer Beobachter en varning för sjöfart på England, d. v. s. i krigsområdet, i samband med den ovannämnda svenska ångaren »Pajalas» sänkning. »För fartyg i fientlig konvoj», heter det, »— oberoende av vilken nation de tillhöra —, gäller, att de äro utsatta för alla krigsfaror, och förvisso gäller detta såväl för fartyg, vilka frivilligt ansluta sig till fientlig konvoj, som för fartyg, vilka låta sig tvingas att åtfölja fientligt fartyg. Det sistnämnda gäller så mycket mer, som man

från tredje parts sida inte kan känna till, om konvojen är frivillig eller påtvingad.

Det gäller därför för de neutrala att resa protest mot en 'Kirkwall-praxis', som utgör ett hån mot all folkrätt, resp. förhindra densammas tillämpning.»

\*

De tyska stridskrafternas möjligheter att i det nuvarande kriget tillfoga den brittiska sjöfarten allvarliga skador äro synnerligen svåra att bedöma. Att Tyskland i sina ubåtar, minor och flygstridskrafter har tre fruktansvärda vapen är fullt klart. Ännu har man dock icke vetskap om, i vilken utsträckning hänsynslösa flyganfall förmå skada sjöförbindelserna. Även om starkt luftvärns-skyddade konvojer skulle kunna bryta udden av flyganfallen till sjöss, återstår dock problemet att effektivt skydda hamnarna med deras lastnings- och lossningsanordningar, förrådsbyggnader m. m.

Den fråga, som ligger nära till hands i detta sammanhang, är hur stort engelskt tonnage, som behöver sänkas för att ögruppens försörjningsproblem skall allvarligt hotas. Jämförelsesiffror finnas i de ovan angivna uppgifterna från det första världskriget. Skribenter i världspressen ha spekulerat över denna fråga och uppgivit siffror, som varierat mellan 800,000 ton och 600,000 ton per månad. Nu liksom under det förra världskriget torde det vara ytterst svårt att bedöma vad det engelska imperiet tål i detta avseende, icke minst med hänsyn till att främmande tonnage i stor utsträckning kan rekvireras, chartras och upphandlas. Att så sker är också sannolikt. I Berliner Börsen-Zeitung den 7/2 1940 anföres bl. a. att 1,5 milj. ton norskt tanktonnage eller tre fjärdedelar av landets tillgång på detta tonnage har chartrats av England. »Därmed ha icke mindre än 45 procent av hela Norges handelsflotta med en enda åtgärd ställts under engelsk kontroll.» Dessa chartrade fartyg, säger man vidare, i tjänst för en krigförande makt föra alltjämt den neutrala norska flaggan. Detta förhållande för- anleder ett uttalande, att sådana neutrala fartyg och besättningar måste skylla sig själva, när de frivilligt ställa sig till den ena krigförande partens förfogande och uppträda i krigszonen.

Det är ännu för tidigt att lämna några definitiva siffror på de förluster, som västmakternas, särskilt Storbritanniens, sjöfart varit underkastade. De siffror, som uppgivas från olika håll, äro varandra mycket olika. Enligt engelska påståenden ha tyskarna

intill den sista januari, alltså under fem månader, sänkt 925,000 ton, varav något mer än hälften engelskt tonnage. Per månad utgör sänkningarna alltså 185,000 ton. Enligt tysk uppgift hade vid samma tidpunkt sänkts 1,493,000 ton eller i medeltal 298,000 ton i månaden. Om sanningen ligger någonstades mellan dessa siffror, troligen dock närmare den tyska, skulle medeltalet per månad vara omkring 250,000 ton. Vid en jämförelse med de ovan angivna siffrorna från 1917 måste det understrykas, att den tyska sjö- och luftkrigföringen ännu icke igångsatts i full utsträckning.

Trots detta åstadkom det tyska sjökriget en våldsamt nedgång av den brittiska handeln omedelbart efter krigsutbrottet. För de tre första krigsmånaderna minskade exporten i genomsnitt 34 %, under det att importen minskade med 15 %. Redan i oktober var handeln åter i stigande och i november hade den nått över motsvarande belopp 1938; sedan dess har den varit i oavbruten stegring.

Den förnämsta orsaken härtill är otvivelaktigt konvojsystemets fullständiga genomförande. Detta förhållande har på senaste tiden medfört en stegrad benägenhet att segla i konvojerna. Då neutrala fartyg i krigförande konvoj utsätta sig för samma risker som de krigförandes handelsfartyg, är det givet, att en anslutning till konvojer av detta slag måste ske helt på vederbörande rederis eller fartygsbefälhavares egen risk.

Dagliga rapporter i tidningar och radio vittna om de stora svårigheter, inför vilka den neutrala och icke minst den skandinaviska sjöfarten står på grund av de tyska åtgärderna. Enbart sistnämnda länders förluster närma sig 300,000 ton, och antalet förlorade män är inom kort uppe i 1000-talet. Till jämförelse må nämnas att svenska handelsflottans totalförluster under hela världskriget 1914—1918 var 292,000 bruttoton fördelade på 280 fartyg. Sammanlagda antalet omkomna på dessa utgjorde 794, varav 689 svenskar. Det nuvarande krigets hittillsvarande förluster äro sålunda långt större än under motsvarande tidrymd under världskriget.

\*

Det är en given sak, att det engelska sjöhandelskriget icke blott har till avsikt att förhindra tyskt varuutbyte med de neutrala staterna utan även att på längre sikt erövra den tyska marknaden på främmande länder. Med utgångspunkt från uppgifter

för år 1938 kan avbrottet i de tyska sjöförbindelserna beräknas åstadkomma en minskning i den tyska exporten av 1,750 milj. mark. Härtill kommer 600 milj. mark, som avgår med den inställda exporten till England och Frankrike. Följden av detta har också blivit, att västmakterna lyckats tränga ut Tyskland på flera europeiska och icke minst utomeuropeiska marknader. U. S. A. har även begagnat tillfället att, liksom under världskriget, breda ut sig på de forna tyska marknaderna i latinska Amerika.

Det är dock tydligt, att Tysklands läge nu är betydligt gynnsammare än under världskriget 1914—1918, då dess importmöjligheter även landvägen voro helt kringskurna. Med anledning härav utövar England numera ett allt kraftigare tryck mot de neutrala genom sina exportkrediter och genom att överbjuda tyskarnas priser i fråga om för de senare oersättliga varor. Då det gäller att skapa importsvårigheter för Tyskland, skyr man inga finansiella medel. Det är otvivelaktigt i första hand i Sydösteuropa och Italien, som denna »finansiella landblockad» har vunnit sin största omfattning.

I de nordiska staterna har varuutbytet med Tyskland numera reglerats genom särskilda avtal. I den mån de vittomfattande importavtalen med Ryssland endast i begränsad omfattning kunna realiserats, stiga de skandinaviska länderna i värde som marknadsplats för Tyskland. Att Finland härvidlag fallit ut torde vara ett icke obetydligt avbräck för Tredje riket.

I alla hav utanför Östersjön har den tyska sjöfarten genom västmakternas åtgärder helt stoppats. De tyska förlusterna av handelstonnage uppgivas vara intill den 31 januari sammanlagt 237,000 ton, av vilka över hälften sänkts av de egna besättningarna och större delen av återstoden uppbringats, under det att endast en mindre del beslagtogs i västmaktshamnar. I slutet av den första krigsmånaden befunno sig 510 tyska fartyg på över 1,000 ton i tyska hamnar och 351 stycken i neutrala hamnar.

Av västmakterna är det av naturliga skäl i främsta rummet England, som svarar för blockaden av Tyskland. Även den franska flottan har dock i viss mån medverkat i densamma. Enligt uppgifter av marinministern Campinchi i början av januari skulle den franska flottan under krigets fyra första månader ha uppbringat 622,000 ton kontrabandsgods. Mer än 1,300 allierade handelsfartyg och 200 konvojer hade under samma tid eskorterats av franska lätta stridskrafter.

Den franska handelsflottans förluster uppgåvos vid samma tillfälle ha uppgått till 55,000 ton, varav 47,000 ton eller 2 % av den franska handelsflottan sänkts av tyska ubåtar.

Den brittiska kontrollen består i princip uti att varje handelsfartyg, som icke erhållit certifikat från brittisk konsul, införes till kontrollhamn. Detta s. k. navicertsystem, som tidigare nämnts tillämpat även under världskriget, användes nu i U. S. A. och en del sydamerikanska stater och berör ett stort antal stater i Europa. Det utnyttjas i allt större utsträckning för att undvika det farliga närmandet till den brittiska ögruppens kuster. Dessutom kunna fartygen härigenom undgå väntetiden i de engelska kontrollhamnarna.

Av alla tecken att döma går dock den neutrala sjöfarten mot en fortsatt skärpning i restriktiv riktning. Måhända är tiden icke långt borta från världskrigets totala blockadformer.

\*

Under tiden fullgör Sverige sina neutralitetsplikter inom egna territorialvatten bl. a. i form av skydd för all internationell-rättsligt godkänd sjöfart.

Av de redogörelser, som lämnas av chefen för marinen, framgår, att den alltmer utvidgade eskorttjänsten blivit av mycket stor betydelse. Statistiken visar således, att under tiden t. o. m. januari hade över 2 milj. bruttoton fördelade på över 1,000 fartyg eskorterats. Största delen av detta tonnage är givetvis svenskt; närmast i ordningen kommer finskt och norskt tonnage. Av de övriga eskorterade nationaliteterna komma därefter i ordningsföljd danska, tyska och estniska. Inga västmaktsfartyg ha eskorterats, vilket dock icke utesluter att västmaktsfartyg, liksom ett stort antal andra i ovan angivna siffror icke medtagna fartyg, passerat genom svenskt territorialvatten utan eskort.

Eskortsiffrorna per månad visa en synnerligen kraftig stegring från 45,000 ton i september till 850,000 ton i januari. När isen i vår släpper sitt grepp om våra kustfarvatten, kunna siffrorna beräknas springa i höjden än mer.

Till jämförelse med ovan nämnda siffror må nämnas, att den svenska flottan under världskriget 1914—1918 eskorterade sammanlagt 3,640 fartyg på över 8 milj. bruttoton.

\*



### *Kring det pågående sjöhandelskriget*

Två särskilt betydelsefulla och samstämmiga erfarenheter kunna dragas av sjöhandelskriget under såväl världskriget 1914—1918 som det nu pågående kriget:

- 1) sjöhandelskriget kan för båda de krigförande parterna bli ett dödligt vapen med avgörande inflytande på krigets utgång; och
- 2) sjöhandelskriget följer icke längre internationella lagar eller hävdvunnen praxis; rätten sitter i spjutstängs ände även på detta område.

Dessvärre tas därför heller inga hänsyn till de neutralas s. k. »rättigheter». Så länge samförstånd i fråga om krigets lagar icke kan nås mellan de krigförande, sitta de neutrala obönhörligt emellan. Detta är särskilt fallet, därest den neutrala staten icke kan sätta kraft bakom sina rättmätiga krav. De välrustade neutrala stormakterna U. S. A. och Italien ha hittills i stor utsträckning varit förskonade från rättslösheten till sjöss. Till de små staterna tas hänsyn blott, om det passar de krigförande. Fallet »Altmark» är hittills det mest flagranta expemlet härpå. Endast vår egen styrka till sjöss har möjlighet att skapa respekt för vårt sjöterritorium och skydd för våra handelsvägar ut till världshaven. Det är icke möjligt att bedriva en aktiv neutralitet utan ett respektgivande och slagkraftigt sjöförsvär.