

# ITALIEN OCH MEDELHAVET

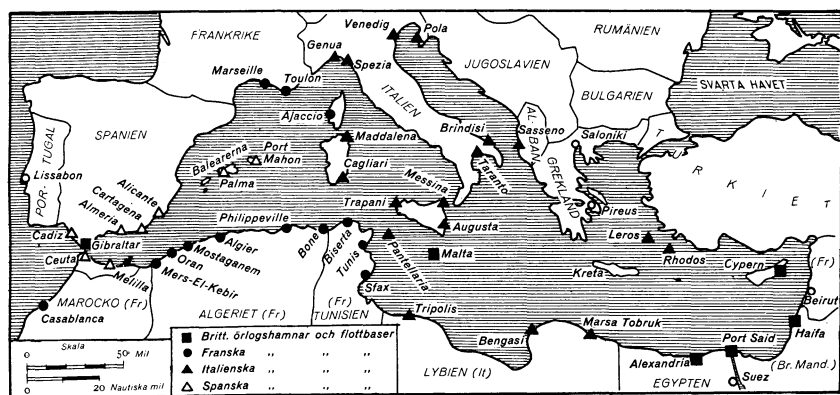
MUSSOLINI har sagt, att om Medelhavet för andra är en färdeväg, så är det för Italien livet självt.

I normala tider går 86 % av *Italiens* import över havet. Härav kommer 50 % genom Gibraltar sund, 16 % genom Suezkanalen, 10 % genom Dardanellerna och slutligen 10 % från hamnar inom Medelhavet, där i första hand tryggade förbindelser erfordras med Libyen och Dodekanesien (Tolvöarna) vid det asiatiska Turkiets sydvästspets.

Från Nordafrika hämtar *Frankrike* i fred 4 miljoner ton varor och i krig 20 % av sin armé. En viktig trafik upprätthålles även med Syrien och Svarta Havets länder samt via Suezkanalen med Fjärran Östern.

För *England* är Medelhavet den kortaste och lämpligaste imperievägen. I Främre Orienten och vid Röda Havet och Indiska Oceanen är nämligen  $\frac{3}{4}$  av imperiet belägna. Till Australien är emellertid vägen från England runt Afrika icke längre än genom Suez. Av Englands import komma endast 11 % från Medelhavshamnar.

I motsats till Italien är varken England eller Frankrike helt beroende av Medelhavet för tillförsel och genomfart. England kan fullständigt avskära Italiens förbindelser utanför Medelhavet och icke oväsentligt störa dem därinom, särskilt i öster. Franska baser flankera Italiens Atlantförbindelser utefter Provence kust i norr och längs Marocko—Algeriet—Tunis i söder, erbjudande de allierade flottorna en värdefull stödjezon. Å andra sidan kan Italien i kraft av sitt centrala läge i Medelhavet allvarligt störa de allierades kommunikationer i Medelhavets längdriktning. Kontrollen av passagen mellan östra och västra Medelhavet, den s. k. Sicilianska Kanalen, blir emellertid relativ så länge den tunisiska kusten är fransk. Ungefär mitt i kanalen, vars bredd motsvarar dubbla avståndet Skåne—Rügen, ligger den befästa klippön Pantelleria, en bas av just nu mycket diskuterat värde. Det kan ifrågasättas om icke Italien flankerar de franska trafikvägarna under gynnsam-



Medelhavsområdet

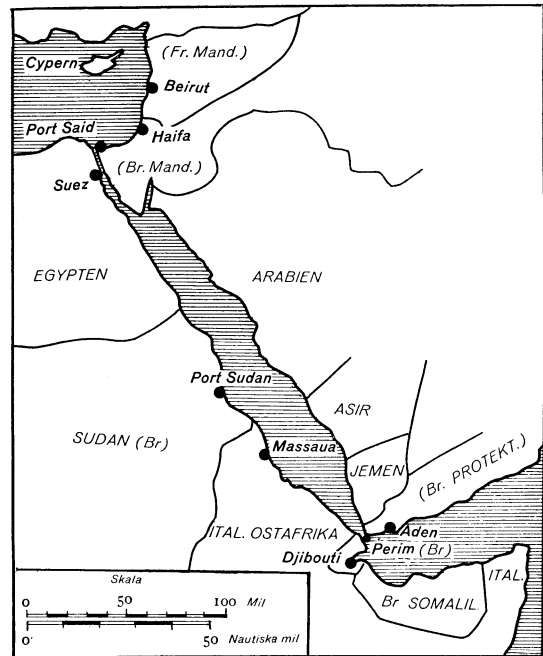
mare geografiska förhållanden än omvänt Frankrike Italiens förbindelselinjer i nord-sydlig riktning.

Till Medelhavet plägar i strategiskt avseende räknas dess tillflöden — Röda Havet och Svarta Havet. Englands herravälde över Röda Havet stöder sig på örlogsbaserna Port Said, Port Sudan och Aden och på ett mycket utvecklat system av flygbaser förutom i Egypten runt om i angränsande mandatmråden, vilka delvis skapats just med tanke på Suezkanalens sårbarhet. Härigenom kan England visserligen skilja italienska Ostafrika från moderlandet, men Italien har också vissa möjligheter att störa passagen genom Bab-el-Mandeb från Etiopien.

Inom det egentliga Medelhavet har England alltför få örlogsbaser för att kunna behärska detsamma. De äro dessutom belägna inom begränsade arealer och i öster föga utbyggda. I mycket har därför tryggheten av de egna färdvägarna genom Medelhavet för England blivit mera ett allians- än ett styrkeproblem.

Det franska bassystemet, som i väster företer en anmärkningsvärd täthet, är endast svagt utbyggt i Orienten; Beirut och Djibouti ligga långt från hemlandet och ha begränsade resurser, som delvis minska värdet av deras fördelaktiga belägenhet.

Vid företag mot Italien få Korsika och Tunis särskild betydelse för Frankrike. I italienska händer skulle Korsika, som nu neutraliserar det operativa värdet av Sardinien i allmänhet och basen Maddalena i synnerhet, komplettera barriären kring Tirrenska sjön. I franska händer bildar Korsika framför allt en mot Italien framskjuten flygbas. Därifrån kontrolleras båda vägarna från



Röda havs området

övre Tirrenska sjön — den s. k. Korsikanska Kanalen i norr utanför Toskanska arkipelagen och Bonifaciussundet i väster. Korsika ökar även flankvärdet av den franska flottans huvudstation — Toulon. På den tunisiska kusten, väl flankerande Sicilianska kanalen, ligger en av Medelhavets starkaste örlogshamnar — Bizerte — 350 km. från de närmast motstående italienska flottbaserna Cagliari (Sardinien) och Trapani (Sicilien) samt 550 km. från Rom och Neapel.

Den apenninska halvön, som i sig själv utgör en stor aeronaval bas, bildar med kringliggande öar och positioner (Albanien, Libyen och Dodekanesien) ett bassystem, som möjliggör operationer på de inre linjerna, och från vars centrum kraftlinjer utstråla solfjäderformigt.

Italien är relativt fattigt på naturliga hamnar, varför de flesta hamnstäderna utnyttjas som flottbas. La Spezia, som kan anses utgöra en motsvarighet till Toulon, ligger något tillbakadraget för direkta operationer mot de stora trafikvägarna. Mot de franska kommunikationerna med Nordafrika kan ett avsevärt tryck utövas

i första hand från baserna å Sardinien. Icke mindre än fyra operationslinjer stå till buds mellan de stora öarna utanför Tirrenska sjön. Ur defensiv synpunkt få baserna å Sicilien och Sardinien särskild betydelse.

En viss förskjutning av tyngdpunkten i bassystemet torde ha ägt rum mot söder (Sicilien—Apulien—Libyen). Detta sammanhänger bl. a. med att Adriatiska havet efter Albanien's erövring kan effektivt spärras i Otrantosundet och betingas av nödvändigheten att neutralisera Bizerte och Malta för att trygga operationsfriheten i Joniska havet och förbindelserna söder- och österut. Avståndet mellan Tripolis och Messina är c:a 600 km. eller detsamma som mellan Leros och Tobruk (Cyrenaica). I den mån Italien räknar med intakta förbindelser med Svarta Havet torde ett försvar härav mot eventuella engelska anfall från sydost upptagas i höjd med sistnämnda linje.

Det torde ha framgått att förbindelserna mellan det italienska Medelhavsrikets spridda delar kräva en stark flotta. De perifera baserna, särskilt österut, äro påfallande isolerade och utan större resurser och ha därför successivt befästs. Tolvöarna anses icke starka nog för att tjäna som brohuvud vid företag mot Turkiet utan torde närmast avses som stödjepunkt för Levanttrafiken, vilket i sin tur förutsätter vänskapliga relationer med Turkiet.

De mindre Medelhavsstaterna intressera i marinpolitiskt avseende främst genom det alliansvärde de kunna erbjuda de krigförande. För Italien skulle en dylik allians väsentligen bli av defensiv betydelse, medan den för England och Frankrike främst skulle vara till offensiv nytta genom att medgiva ett hårdare grepp om Italien, framför allt i form av effektiviserad luftkrigföring.

Till en början må konstateras den strategiska nyckelställning som *Spanien* intager. Ett förbund med Spanien, som möjliggör förfogande över de spanska flottbaserna, är för de krigförande och särskilt Italien av den allra största betydelse. Cadiz, Cartagena, Melilla och Port Mahon utgöra en bashedja, som flankerar Medelhavets pulsåder; Port Mahon är dessutom beläget i centrum av västra bassängen, med alla de fördelar, som uppkomma härav. För den händelse Gibraltar icke skulle kunna hållas, få de allierade söka basera blockaden i väster på stödjepunkter utanför Medelhavet. En dylik stödjepunkt har man redan i Casablanca; en an-

nan tänkbar bas vore Lissabon. England står ju sedan gammalt på mycket god fot med *Portugal*.

*Jugoslaviens* roll i ett Medelhavskrig blir av lant- och framför allt flygmilitär natur — såsom ett mot Italien framskjutet flygbasområde. Italien behöver emellertid Jugoslavien icke enbart för att få fria händer på annat håll utan även ur tillförselsynpunkt.

Den *grekiska* arkipelagen erbjuder ett värdefullt strategiskt nät för alla operationer i östra Medelhavet. Ett italienskt-grekiskt förbund skulle i försvarshänseende vara av särskild betydelse för Italien. Varje gruppering, som ställer de grekiska baserna till Englands och Frankrikes förfogande, betyder Italiens fullständiga instängning. Det är märkligt att Kreta, beläget i östra Medelhavets mitt, ännu icke kommit i händerna på någon av stormakterna.

Genom den *engelsk-turkiska biståndspakten* har den engelska flottan tillförsäkrats vidgade baseringsmöjligheter i östra Medelhavet. Under sådana förhållanden vill det synas som om de italienska Tolvöarna bildligt talat komma att hänga i luften. Så länge Turkiet är neutralt regleras den fria genomfarten för främmande örlogsfartyg genom Dardanellerna av 1936 års Montreux-fördrag, vilket starkt begränsar storleken av de sjöstridskrafter som få tillträde till Svarta Havet. Skulle Turkiet råka i krig äger det ensam bestämma över genomfarten till Svarta Havet, dit alltså allierade sjöstridskrafter kunna sändas utan restriktioner.

Sammanfattningsvis torde det marinpolitiska läget i Medelhavet kunna karakteriseras sålunda: 1) *Frankrike* behärskar västra Medelhavet; 2) *England* blockerar Medelhavets portar, men kan endast uppträda svagt i dess centrum; 3) *Italien* ligger naturligt koncentrerat mitt i Medelhavet. Läget gynnar strategisk defensiv, men även offensiv, särskilt österut. Baserna behärska trånga passager, som kunna spärras av flyg- och undervattensvapen (torpeder och minor); 4) Ur *luftstrategisk synpunkt* är Italien det enda land, som med flyg kan nå över hela Medelhavet. Ett bombflygplan med en räckvidd av 1,000 km. kan från italienskt territorium inom några timmar belägga varje vital punkt inom regionen med 2 ton bomber. Å andra sidan är det italienska imperiet genom sin något lösliga struktur och på grund av anfallsmålens koncentration inom moderlandets relativt begränsade område ganska sårbart från luften.

\* \* \*

Italien har ogynnsam handelsbalans. I värde räknat uppgår importen till ungefär dubbla exporten och i ton till ungefär den 5-dubbla.

Ären efter sanktionerna uppvisa i stort sett samma ursprungsländer som 1934 med undantag för kol, olja, järnmalm och mangan. Tyskland, England, U. S. A. och Schweiz ha bidragit med 60 % av importen. Kolimporten från England har minskat till  $\frac{1}{2}$  och överflyttats på Tyskland—Polen. Med hänsyn till den utbyggda inhemska raffineringen (1 milj. ton å 1937) har oljeimporten allt mer lagts på crude oil, som huvudsakligen tages från U. S. A. och Irak. Av oljeimporten kommer normalt 48 % genom Gibraltar, 12 % från Medelhavet, 24 % genom Dardanellerna och 16 % genom Suez. Av viktigare råvaror måste koppar, nickel, krom, tungsten, tenn, fosfater och bomull helt importeras, medan landet är självförsörjande beträffande bly, zink, svavel och bauxit. Av järn finnes inom landet c:a 40 % av fredsbehovet.

Jordbruket sysselsätter huvuddelen av befolkningen. I livsmedelsavseende är Italien självförsörjande under goda skördeår utom beträffande kött (import från Argentina och Danmark), fisk (import från Spanien och nordatlantiska hamnar) samt kaffe (import från Brasilien och Västindien). Stora kostnader ha nedlagts på exploateringen av Abessinien, som emellertid ännu ej givit några större resultat.

Den *industriella* utvecklingen har under de senare åren varit anmärkningsvärd, ehuru bristen på råvarumaterial bereder stora svårigheter, icke minst för upprustningen. Som ett medelresultat av autarkisträvandena anges en ersättningsproduktion inom den tunga industrien av 15 % (beträffande syntetiska bränslen sannolikt mera).

För att skaffa valutor har emellertid samtidigt export av vapen, motorer, ammunition, flygplan och fartygsbyggen för utlandet måst tillgripas i stor utsträckning.

Råvarubekymren i förening med valutabrist ha omöjliggjort en mera omfattande fredslagring. Man beräknar, att kol lagrats för ungefär 1 fredsår och flytande bränslen för  $\frac{1}{2}$  fredsår.

Den italienska handelsflottan är synnerligen modern och omfattar 2,000 fartyg på sammanlagt  $3\frac{1}{2}$  milj. bruttoton. Italienska hamnar trafikeras årligen av ett tonnage på c:a 50 milj. ton varor och 10 milj. resande. Efter  $\frac{1}{9}$  1939 har trafiken betydligt steg-

rats. Sagda datum lär ungefär  $\frac{2}{3}$  av handelsflottan ha befunnit sig utanför Medelhavet.

Ur försvarsberedskapssynpunkt torde — förutom ersättningsväsendet under krig, i första hand beträffade flytande bränslen — särskilt beaktas, att industrien koncentrerats i norr (90 % av metallurgiska industrien och 75 % av vattenkraften) samt att svårigheter möta att inom moderlandets förhållandevis ringa areal i väsentlig grad »draga tillbaka» för flyganfall begärliga mål.

\* \* \*

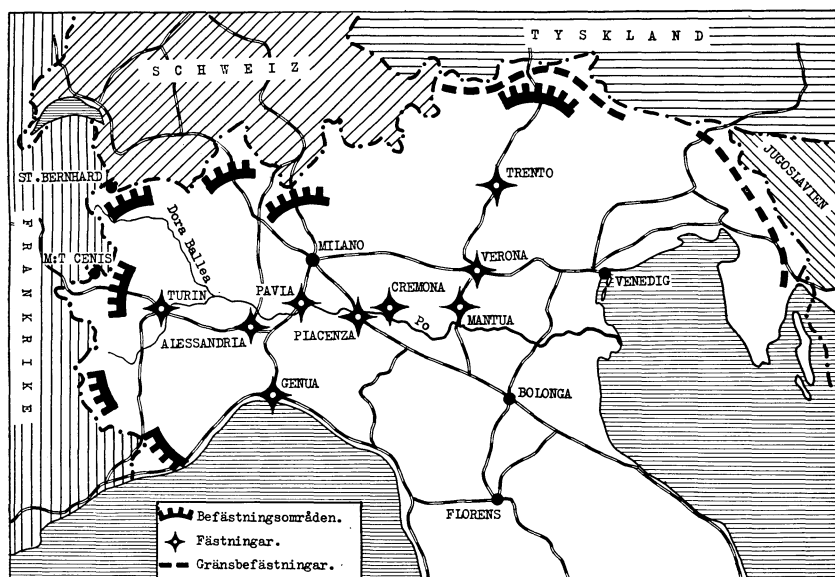
På en folkmängd av 44 milj. människor kan Italien sätta upp en *armé* med en krigsstyrka på 8 milj. man, inberäknat c:a 2 milj. milis, eller omkring 120 divisioner (i varje reguljär division ingå 2 s. k. elitbataljoner milis). Detta innebär, att värnkraften är ungefär lika kraftigt uttagen som i Tyskland, där 220 divisioner uppsätts på en folkmängd av 80 milj. människor.

Med fullt berättigande kan man tala om Italien som »en nation i vapen». Ungdomen övas tidigt i vapnets bruk. Till en början — i balillaorganisationen — rör det sig huvudsakligen om fysisk fostran, som från 18:e året till värnpliktsinryckningen fortsättes med premilitär specialutbildning. Den allmänna värnpliktstiden är 18 månader. Men icke blott folkets stora massa beröres av den militära inriktningen. Militärutbildning ingår sålunda även i universitetens undervisningsplaner.

Inom italienska armén har sedan länge rått en allmän strävan att förbereda sig på det rörliga kriget. Detta återspeglas i de enskilda förbandens organisation. För att få en lättroblig operativ enhet låter man *infanteridivisionen* bestå av två infanteriregementen mot 3 i andra länder. Då artilleristyrkan bibehålles vinnes större eldkraft i förhållande till infanteristyrkan.

Motorisering och mekanisering anses ha drivits längre än i andra arméer och pansardivisioner finnas i stort antal.

Mycket tyder på att den i fascistisk anda uppfostrade ungdomen skulle vara i stånd att fylla även högt ställda krav på soldatmaterial. Under alla omständigheter torde ett kortvarigt krig ligga i den italienska statsledningens intresse, icke minst därest som det påstås meningarna om huruvida Italien bort kasta sig in i kriget varit mycket delade inom landet. Känt är emellertid att den fascistiska partiledningen och ungdomen äro entusiastiska för ett ärofullt krig och imperiets utvidgning.



De *permanenta lantbefästningarna* äro koncentrerade till norra Italien och omfatta gränsbefästningar samt en bakre befästningslinje.

*Gränsbefästningarna* som i stort följa Alpernas höjdkam, äro avsedda att spärra förbindelserna över alppassen. Under de senaste åren ha befästningarna på gränsen mot Frankrike moderniserats. För spärrande av 3 järnvägar och större landsvägar, som här leda över gränsen, finnes 4 befästningsgrupper. Av dessa ligger den liguriska befästningsgruppen närmast kusten omkring Ventimiglia och Savona med Genua som bakre stödjepunkt. Norr därom ligga Cuneogruppen, Turingruppen och Dora Balteagruppen, av vilka Turingruppen bl. a. spärrar Mont Cenisjärnvägen och Dora Balteagruppen förhindrar ett framträngande genom S:t Bernhardspasset. På gränsen mot Schweiz spärras Simplonbanan vid Domodossola (i närheten av Simplontunnelns södra mynning) samt S:t Gotthardsbanan genom särskilda befästningar. På gränsen mot Tyskland har Italien genom de f. d. österrikiska befästningarna i Sydtyrolen erhållit ett gränsförsvar bestående av mindre spärrfort. Brennerpasset är av tekniska skäl icke starkt befästat men endast 25 km. söder om Brenner finnes vid Fortezza permanenta anläggningar, som spärra järn-



vägslinjerna från Brenner och Pusterdalen. Längre söder ut i Adiges dalgång utgör Trento en bakre stödjepunkt. Gränsen mot Jugoslavien är även skyddad genom f. d. österrikiska befästningar, vilka moderniserats och förstärkts.

*Den bakre befästningslinjen* sträcker sig längs floden Po och omfattar de gamla fästningarna Cassale, Alessandria, Pavia, Piacenza, Cremona, Mantova och Verona.

Vid bedömande av de operativa möjligheterna i norr bör beaktas att alpvägarna konvergera mot Posläppen och att det torde vara lättare att gå ned mot den i likhet med Hannibal och Napoleon än andra vägen.

Det italienska *flygvapnets* utveckling under den fascistiska eran företer en mycket jämn och lugn stegring utan avbrott fram till 1935 för att därefter bliva mera språngartad.

Krigen i Abessinien och Spanien ha visserligen givit flyget goda lärdomar, men också förluster i flygplan och folk och råvarubekymmer, som i viss mån hämmat återväxten. Härtill ha kommit krav på export av flygmateriel för erhållande av valuta, varigenom möjligheterna att skapa reserver ytterligare beskurits. En viss osäkerhet i typval har även gjort sig gällande efter spanska kriget. I motsats till i Frankrike ha prototyperna kommit väl fort. Detta i förening med nödtvungen sparsamhet på bensin, som inskränkt antalet flygtimmar, har givetvis inverkat på *utbildningen*. Italienarna äro emellertid kända för att vara mycket goda flygare; flyget med dess krav på snabb reagens ligger särskilt väl till för folkynnet. Detta bestyrkes också av, att italienarnas goda egenskaper i luften under kriget i Spanien främst visade sig å jaktflygningens område.

Av den i stort sett förstklassiga *materielen* — minst 3,000 flygplan i 1:a linjen — utgöres c:a 50 % av bombplan, 30 % av jaktplan och 20 % av spaningsplan. Det beräknas att ungefär 10 % av flygplanen avses normalt baseras i Libyen och 20 % i Ostafrika. Inom själva Italien äro jaktplanen koncentrerade norröver. Den apenninska halvön räknar 300 flygplatser och 40 aerodromer.

Trots en betydande flygindustriell kapacitet och god tillgång på reservpersonal för tryggande av återväxten i anledning av krigsavgång torde den största svagheten ligga i ersättningsväsendets sårbarhet och svårigheter med drivmedelstillförselns ordnande un-

der krig, vilket talar för att Italiens flygvapen har de största utsikterna att göra sig gällande i ett kort krig.

Flygvapnet har visserligen icke blivit den allt behärskande luftarmada som Douhet tänkte sig — ingen är profet i sitt eget fädernesland — men förefaller att hava en betydande styrka, modern organisation och hög beredskap. Det är däremot överdrift att, såsom stundom sker, påstå att italienarna från luften utan konkurrens behärska hela Medelhavet. Moderlandets centrala belägenhet i Medelhavet medger visserligen flygets insättande i alla riktningar, men inbjuder samtidigt till anfall från alla håll utan möjlighet att »draga tillbaka» anfallsmålen på samma sätt som västmakterna kunna.

Som helhet betraktat är Medelhavet ur flygsynpunkt så litet och basurvalet så begränsat att motståndarna ständigt kunna nå varandra i de viktigaste baserna, varav sannolikt torde följa intensiv flygbasbekämpning.

Just nu har Italien en rustad örlogsflotta om något över 300 fartyg på sammanlagt c:a 600,000 ton samt under byggnad 40 fartyg om 140,000 ton, vilka skola vara klara 1942 eller tidigare. Fördelningen på fartygsslag och grupperingen framgår av vidstående skiss.

I jämförelse med fartygsbeståndet år 1935 företer 1942 års flotta en ökning av i medeltal 43 %, varav faller 50 % på de stora fartygen, 33 % på jagarna och 88 % på ubåtarna. Motsvarande medelökning från 1935 blir för Frankrike 22 % och för England 58 %. År 1942 kommer Frankrike programenligt att ha 239 fartyg — alltså 100 mindre än Italien — och England 439, alltså 100 mer. I ton räknat blir emellertid den franska flottan något större än den italienska och den engelska nära 3 gånger så stor. Detta skulle innebära att medelstorleken på varje italienskt fartyg bleve c:a 2,000 ton, på varje franskt 3,400 ton och på varje engelskt 5,000 ton.

Härav framgår att Italien i jämförelse med oceanmakterna har en typisk innanhavsflootta. Detta kommer till uttryck icke blott i ett mindre antal större enheter — hangarfartyg saknas helt — utan även i att de italienska jagarna och ubåtarna äro mindre än t. ex. Frankrikes. Härtill kommer att lätta kryssare och jagare gjorts extremt snabba på skyddets, resp. aktionsradiens bekostnad. I viss mån gäller detta även slagskeppen.

Den italienska flottan synes sålunda mera ägnad som raid-

marna på Tyskland. Trots ett Gentlemen's agreement 1937 och en överenskommelse av den 16 april 1938 mellan England och Italien om status quo i Medelhavet har Italien successivt om än en smula motsträvt förts hän mot den militärallians med Tyskland, som ingicks i maj 1939. Enligt denna överenskommelse skulle efter vad som förljudes krig icke under några omständigheter få användas för att nå tyska mål, innan världsutställningen i Italien avslutats, d. v. s. icke före slutet av 1942, och Italiens eget försvarsprogram var helt och hållet baserat härpå. Överenskommelsen ansågs på sin tid som en stor diplomatisk seger för Mussolini, ty man såg däri en garanti för fred även efter 1942, när det erhållna andrummet borde medgiva fullständiga lösningar av alla viktiga problem före detta datum. När Tyskland likväl icke höll överenskommelsen, hade Italien endast att officiellt hålla god min och söka göra det bästa av omständigheterna. Man får lätt det intrycket att Italien i den nya situationen till en början helst såg krigets utdragande till tiden för att därunder med bibehållen neutralitet icke blott hinna fullborda sitt upprustningsarbete utan även genom krigsleveranser mot starka valutor definitivt bota sin dåliga ekonomi. Efter några års för övriga stormakters utarmande krig skulle Italien kvarstå som den ende starke på valplatsen. Dess stora uppgift vore att förhindra ett nytt Versailles, antingen genom lämpliga fredsförslag eller genom hot om direkt ställningstagande på Tysklands sida för att förhindra Tysklands förintande och därmed Storbritanniens absoluta maktställning. Efter fem månaders krig visade det sig dock fullkomligt uteslutet för Italien att med export av krigsmateriel upphäva den förlust av starka valutor, som turisttrafiken eljest representerar för landet, än mindre att med dylika leveranser under ett eller flera år effektivt upphjälpa ekonomien.

Till det dåliga valutautbytet torde ha bidragit, att största delen av krigsmaterielexporten till England så länge den pågick betalades med kol. Italien förbrukar årligen 18 milj. ton kol av vilken kvantitet 3 milj. ton numera produceras inom landet. Återstoden har köpts dels från Tyskland med skeppning via Holland och dels från England. Den 1 mars i år stoppades som bekant de tyska kolleveranserna över Holland. Italien sökte i stället i största möjliga utsträckning taga dem på järnväg, och ett normalt tågsätt med kol började rulla över gränsen varje halvtimme dag och natt. På så vis kom man emellertid icke upp till mer än en kvantitet, motsva-

rande en tredjedel eller fjärdedel av årsbehovet. Återstående — minst hälften av årsbehovet — måste transporteras till Italien från England med tillgängligt tonnage. Italienska fartygen hade varit i full gång härmed under någon tid, då England plötsligt tyckte att de italienska kolångarna på väg från Italien till England lämpligen kunde ta för England livsviktig järnmalm från Bilbao. Inför Tysklands hot att fartygen i så fall skulle torpederas, vågade Italien dock ej taga denna risk utan förklarade, efter ytterligare underhandlingar med England, att det ämnade köpa kolet från U. S. A.

Vissa svårigheter lära även ha uppstått mellan Tyskland och Italien rörande beräkandet av värdet av egendom tillhörande de tyska italienare, som på Mussolinis bestämda önskan skola överflyttas till Tyskland. Värdet hade ursprungligen uppskattats till 17 milliarder lire men efter mycket förhandlande nedskurits till 8 milliarder, vilken summa Italien alltså hade att betala till Tyskland. För att acceptera denna kraftiga nedprutning uppställde Tyskland emellertid vissa villkor, bland annat stoppandet av italienska krigsmaterialleveranser till England, Holland och Balkan. Detta anses också ha varit den direkta orsaken till att ett dylikt exportförbud utfärdades den 8 februari.

Ett definitivt ställningstagande började nu skönjas. Italiens upprustningsprogram påskyndades ytterligare, och ett handelsavtal avslöts med Tyskland. Men fortfarande hämmades Italien av sin bristande beredskap för ett långt krig, liksom Tyskland kunde befara att Italien som stridskamrat, om kriget bleve långvarigt, i stället för en förstärkning skulle bli en belastning.

Den 18 mars möttes Mussolini och Hitler i Brenner. När Mussolini nu öppet ville framträda vid Hitlers sida torde han ha blivit mer och mer övertygad om Tysklands slutliga seger, samtidigt som det enligt hans mening blev alltmer vanärande för Italien att genom den engelska handelskontrollen hållas som en fånge i »Mare Nostrum». Han vilade emellertid på hanen och nöjde sig till en början med att lämna moraliskt stöd åt Hitler genom att låta den italienska pressen ensidigt arbeta för Tyskland. Detta skedde trots tydligt motstånd från påven och kejsaren.<sup>1</sup> Efter den tyska ockupationen av Norge började Italien alltmer framstå

<sup>1</sup> Det fria påvliga organet »Osservatore Romanos» upplaga steg — betecknande nog för folkstämningen — under dessa dagar från cirka 20,000 till cirka 400,000, och några gånger blevo tidningens nummer indragna.

### *Italien och Medelhavet*

som en oneutral »icke krigförande»; icke minst till förmån för Tyskland var, att italienarna genom sitt hot torde ha bundit sammanlagt över 1 milj. man allierade trupper i södra Frankrike och Medelhavsbesittningarna samt ett betydande allierat örlogstonnage. Efter händelserna i början av maj på västfronten formulerades de italienska kraven på fri tillförsel och tillgång till Medelhavets nycklar. Redan den 24 april yttrade en f. d. parti-sekreterare i kammaren, att »vi icke få glömma att Frankrike alltid varit mot oss och att England inte har i Medelhavet att göra». Efter dessa och andra yttringar är det icke ägnat att förvåna att England den 30 april drog bort sin sjöfart från Medelhavet. Den 11 maj yttrade den italienske marinministern i senaten, att den fransk-brittiska sjöhandelskontrollen möjliggjorts av »en geografisk, strategisk och ekonomisk situation, som det måste bli en ändring på därför att den är oförenlig med folkens naturliga rätt». Den 22 maj stoppade italienarna sin handelssjöfart på Ostasien. Samtidigt därmed började amerikanarna i Italien resa hem, och det dryftades på allvar att lägga om Amerikatrafiken från Genua till Lissabon. Den 28 maj avbröt Rom plötsligt förhandlingarna med England om kontrabandskontrollen, trots tidigare vunnen principiell överenskommelse. Den 4 juni förklarades världsutställningen 1942 i Rom tills vidare uppskjuten — arbetena på denna betraktade italienarna själva som en god fredsbarometer. Den 6 juni började Italien minera sitt imperiums kuster. Den 8 juni upphörde Imperial Airways att anlöpa Rom och Brindisi. Samma dag beordrades italienska fartyg att ingå i neutrala hamnar. Den 9 juni tillträdde ryska ambassadören i Rom och den italienske ambassadören i Moskva sina poster. Den 10 juni — italienska flottans dag — förklarade Italien krig mot Frankrike och England.

\* \* \*

Mussolini har icke underlåtit att utnyttja västmakternas trångmål för att av önskemål göra krav och vandra vidare på den av honom själv utstakade romerska imperievägen, som han vetat att påminna folket om närhelst tillfälle yppat sig. Marmorplattorna på Via Impero leka honom därvid i hågen, klart utvisande att det ännu finnes mycket att utfylla i kartbilden av det romerska riket. Dessa ständiga injektioner av den gamla romarandan ha måhända varit den starkaste drivfjädern i spelet om Medelhavet. Säker-

ligen hoppas Mussolini — i känslan av att åren förrinna — att han valt det psykologiska ögonblicket för att nå sina drömmars mål.

Mussolini har sagt att det första steget till skapandet av det nya Italien var världskriget trots motgångar och stora offer, det andra var marschen mot Rom den 28 oktober 1922, och att det tredje steget blir återtagandet av herraväldet i Medelhavet. I olika etapper har ett förberedande härav skett i ostlig riktning med Tolvöarnas omskapande till ett fästningskomplex, Etiopiens erövring, tillslutandet av Adriatiska Havet och skapandet av ett brohuvud på Balkan med Albanians erövring. Nu återstår att se om Mussolini blir sannspådd, då han säger, att avgörandet kommer att falla på den plats, där de tre världsdelarna mötas och dit förut Alexander, Caesar, Augustus och Napoleon fört sina arméer.

14 juni 1940.