

# MEDELHAVSPROBLEM

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

EFTER ett par århundradens avspänning har Medelhavet under de sista decennierna åter laddats med en snabbt växande politisk energi. I och med Suezkanalens öppnande 1869 inlemmades Medelhavet i det moderna Storbritanniens intressesfär, främst såsom en ytterst betydelsefull del av färdvägen till och från Främre Orienten, Indien och Australien. Redan på ett tidigt stadium hade England försäkrat sig om kontrollen över såväl tillfartsvägarna som andra viktiga stödjepunkter i detta hav. Gibraltar besattes redan 1704, Malta 1800, Aden 1839, Perim 1857 och Cypern 1878. Under decenniet närmast före det pågående kriget sökte England på olika sätt tillförsäkra sig även land- och luftförbindelser över Främre Orienten.

Samtidigt som Medelhavets betydelse avsevärt stegrades såsom förmedlare av den enorma samfärdseln mellan Östern och Västern utbildades så småningom ett politiskt aktionscentrum kring dess stränder. Italien, som först 1861 blev en enhetlig stat, lyckades vid den koloniala exploateringen av Nordafrika endast förvärva Tripolis. I motsats härtill framstodo fransmännen såsom »beati possidentes» med ett betydande afrikanskt kolonialvälde. Världskrigets fredsslut tillfredsställde icke de italienska expansionsbegärens, grundade bl. a. på nödvändigheten att placera landets relativt stora befolkningsöverskott. Först med Mussolinis erövring av Abessinien lyckades Italien bryta sig loss ur trängseln vid Medelhavet. Efter detta krig lämnades ingen i tvivelsmål om den italienska uppfattningen av begreppet »mare nostrum». I november 1936 förklarade Mussolini: »Italien är en ö, som stiger upp ur Medelhavet. Detta hav är för Storbritannien en route bland många router, en genväg, på vilken det kan nå sina avsides belägna territorier snabbare än på andra vägar. Men om Medelhavet för andra nationer är en trafikled — så är det för oss ett livsvillkor.» Även engelska röster förklarade, att Medelhavsvägen ur imperiets handelssynpunkt icke är absolut behövlig så länge vägen runt Godahoppsudden alltjämt står öppen. Däremot ansågs brittiska sjöförsvarets hela struktur vila på att brittiska örlogsfartyg fritt kunde röra sig i Medelhavet. Genom ett engelskt-italienskt avtal

i april 1938 inträdde emellertid en viss avspänning mellan dessa båda länder. Under tiden fortsatte de latinska systemationernas dragkamp om inflytandet i Medelhavets olika delar intill dess bristningsgränsen överskreds i och med Italiens inträde i det stora kriget den 11 juni 1940. Dessförinnan hade Italien genom sin neutrala position — så småningom »nonbelligeranza» — hållit en synnerligen värdefull inkörsport i blockadspärren öppen för axelbrodern.

Det fransk-italienska kriget blev kortvarigt. Med Frankrikes sammanbrott och den franska flottans oskadliggörande skapades en helt ny situation. England fann sig plötsligt lämnad ensam i Medelhavet med de sjöstridskrafter, som kunde avdelas till denna krigsskådeplats. Maktbalansen penndlade t. o. m. över till Italiens fördel. Antalet för britterna användbara baser och stödjepunkter reducerades högst avsevärt, och Englands flygstrategiska situation undergick en avgjord försämring. I samma mån förbättrades Italiens sjöstrategiska läge.

Den politiska dynamiken tog sig också snart nya vägar med Italiens angrepp på Grekland och Egypten. Båda dessa företag ha hittills lett till allvarliga bakslag för de italienska vapnen. Bortsett från händelserna till lands, i och för sig tämligen oväsentliga, ha engelska sjö- och flygstridskrafter genom dessa företag beretts tillfälle att skjuta fram sina baser dels till grekiskt territorium och dels längs den nordafrikanska kusten fram emot Tripolis. Storbritannien har således hittills med framgång försvarat sina marina intressen i Medelhavsområdet.

Den starka *brittiska* ställningen i Medelhavet grundar sig dels på behärskaudet av de båda inloppen, dels på dess starka Medelhavsflotta — överlägsen den italienska efter Tarantoanfallet, varvid icke mindre än tre italienska slagskepp, låt vara tillfälligt, sattes ur stridsdugligt skick.

För all sjökrigföring spela baserna en avgörande roll. Utan gynnsamt belägna, väl utrustade baser kunna sjöstridskrafterna icke sättas in på rätt plats i rätt ögonblick. Klart är emellertid att ett område eller en färdväg till sjöss icke kan behäskas med enbart baser. Härtill fordras rörliga sjöstridskrafter, som kunna och vilja operera från dessa baser.

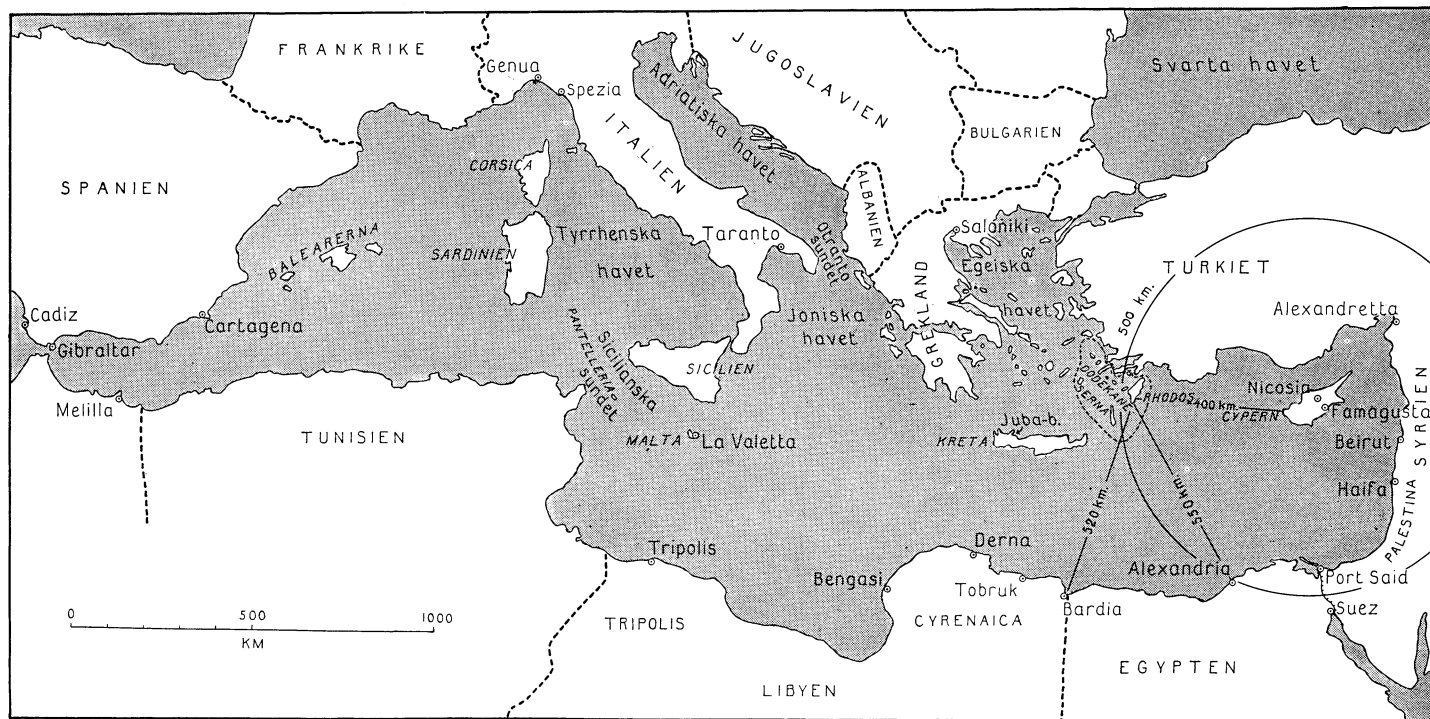
Gibraltar utgör den mest framträdande hörnpunkten i det brittiska bassystemet. I den 425 m. höga klippan äro talrika batterier insprängda och på toppen ha mycket grova pjäser pla-

cerats i vridbara pansartorn. Fästningens besättning lär vara försedd med ammunition och förnödenheter för många års be-  
lägring. Från tyskt håll (General der Artillerie Paul Hasse) har dock gjorts gällande, att Gibraltars motståndskraft mot luftanfall är begränsad, icke minst med hänsyn till att utrymmet icke med-  
givit anläggande av landflygfält för jaktflygplan. Kalkklippornas motståndskraft mot moderna artilleriprojektiler dragas också i tvivelsmål. Härtill kommer fördelen för en anfallande att med  
lätthet kunna bedöma verkan av en artilleribeskjutning mot Gibraltarklippan, under det att det anfallande artilleriet kan undandragas direkt insyn. Om ett anfall kan genomföras så långt att ett stormningsförsök blir möjligt, anser nämnde författare intet tvivel råda om utgången, när den anfallande ständigt kan sätta in nya utvilade trupper mot en så småningom uttröttad försvarare.

Det engelska sjöherraväldet i Medelhavet är i hög grad beroende av basen Gibraltar. I nuvarande läge står ingen annan stöd-  
punkt till engelsmännens förfogande i hela västra Medelhavet. En framstöt från Gibraltar mot förträngningen mellan Sicilien och Tunisien — Sicilianska sundet — kan göras på cirka 30 timmar med hög fart. Från närmaste brittiska bas utanför Gibraltar krävs mer än dubbelt så lång tid. Ehuru de starka havsströmmarna i Gibraltarsund icke medge utläggande av minspärrar och ubåtsnät behärskas den cirka 15 km. breda porten till Atlanten av de i Gibraltar stationerade fartygen och fästningens artilleri.

Mycket stark är den brittiska ställningen i Medelhavets östra inlopp, Suezkanalen, kring vilket England förfogar över de befä-  
stade Alexandria, Port Said och Haifa, samtliga goda baser för sjöstridskrafter. Avståndet från förstnämnda hamn till Sicilianska sundet är ungefär lika stort som mellan Gibraltar och sundet.

Mitt på vägen mellan Gibraltar och Alexandria ligger Malta med örlogshamnen La Valetta. Före krigets utbrott ansågs tämligen allmänt, att de italienska flygstridskrafterna skulle omöjliggöra Maltas utnyttjande som stödjepunkt för sjöstridskrafter. Maltas närhet till de italienska sjöförbindelserna mellan moderlandet och de afrikanska kolonierna väntades leda till intensiva italienska anfall mot den brittiska basen. Ett visst belägg härpå ansåg man sig finna, då den brittiska flottan lämnade Malta vid den engelsk-italienska spänningens höjdpunkt under Abessinienkriget. När-  
mast före 1939 års krigsutbrott »reaktiverades» emellertid Malta genom förstärkning av luftförsvaret, anläggande av flygbaser m. m. Det har t. o. m. gjorts gällande, att Malta numera är mot-



ståndskraftigare än Gibraltar. I varje fall har den starka stödjepunkten trots nära 200 flyganfall icke visat tecken till begynnande svaghet. Det vill även synas som om hamnen numera i större utsträckning än under krigets början utnyttjades som bas av örlogsfartyg.

Till dessa tre huvudstödjepunkter kommer den brittiska basen på Cypern — enligt Disraeli »nyckeln till Främre Asien». 1936 påbörjades anläggandet av en örlogsbas i Famagusta och flera flygfält vid huvudstaden Nicosia. Cypern utgör en utomordentligt fördelaktig centralposition i östra Medelhavet. Innanför en 500 km.-cirkel med ön som medelpunkt ligga Port Said, Haifa med dess oljeledningar från Mossulområdet, Beirut, Alexandretta och — i det italienska basområdet Dodekaneserna — Rhodos.

Efter det grekisk-italienska krigets utbrott ha engelsmännen även inrättat en sekundär bas i Sudabukten på Kreta. Från denna bas förkortas de engelska sjöstridskrafternas operationslinjer till de aktuella operationsområdena i Sicilianska sundet och vid Italiens kuster högst avsevärt. Det är mer än sannolikt, att även andra grekiska öar och ankarsättningar såväl i Egeiska som Joniska havet numera utnyttjas av engelska sjöstridskrafter. Det samma torde vara fallet med de från italienarna erövrade Tobruk, Derna och Bengasi i Cyrenaica.

Det engelska bassystemet i östra Medelhavet är sålunda mycket gott, under det att ställningen i västra Medelhavet står och faller med den enda basen Gibraltar. Bortsett från sjöförbindelserna som en del av Indienrouten äro Storbritanniens marinpolitiska intressen i det västra Medelhavsområdet dock avgjort mindre än i det östra.

Englands förnämsta motståndare i Medelhavet är Italien. Den italienska marinpolitiken har i viss mån, ehuru i mindre skala, sökt sig fram efter samma vägar som den engelska. Skapandet av ett bassystem har gått hand i hand med sjöstridskrafternas tillväxt. Det italienska stödjepunktsystemet är koncentrerat till dels den sektor, som bildas av Sardinien, Sicilien och Tripolis, dels linjen mellan Dodekaneserna och Cyrenaica, nu mer eller mindre uppbruten. Härtill kommer det numera mindre effektiva låset mellan den apenninska stövelhälen och Albanien.

Särskilt viktigt är givetvis det förstnämnda bassystemet, som bildar skiljemur mellan östra och västra Medelhavet och som skär — och skäres av — den brittiska ost-västvägen. Utan tvivel utgör den italienska centralpositionen en utomordentligt gynnsam utgångspunkt för den Medelhavspolitik, vars mål är, enkelt uttryckt,

»mare nostrum». Med imperiepolitikens utvidgning söderut har Sicilien med dess många starkt skyddade hamnar och flygfält blivit ett marint basområde av första ordningen. Tillsammans med klippön Pantelleria med nyanlagda flyg- och ubåtsbaser bildar Sicilien en brygga till Italiens afrikanska besittningar. Förhoppningarna på att kunna helt behärska centralpassagen ha dock icke infriats. De engelska konvojerna ha, om än icke obehindrat, dock utan större svårigheter och förluster tagit sig fram genom den italienska krafttriangeln.

Den italienska annektionen av Dodekaneserna under Tripolis-kriget 1912, stadfäst i Lausannefördraget 1923, fick sin strategiska betydelse först med ögruppens befestande och utbyggande till örlogs- och flygbas av relativt stora mått. Förutsättningar skapades härigenom för en viss neutralisering av de engelska positionerna i östra Medelhavet. Avståndet från Rhodos till Bardia i Cyrenaica är 520 km., till Alexandria 550 km. och till Cypern 400 km. En viss nackdel innebär öarnas närhet till Mindre Asiens kust. På vissa ställen kunna de t. o. m. nås av artillerield härifrån. I varje fall äro de mycket utsatta för överraskande flyganfall österifrån. Efter det turkisk-engelska avtalet i oktober 1939 måste en viss försiktighet iakttagas, när det gäller basernas utnyttjande. Två mera vägande förhållanden ha medfört, att bassystemet på Dodekaneserna icke kunnat spela sin tilltänkta roll. Med Cyrenai-cas fall miste den italienska kraftlinjen i östra Medelhavet sin ena stödjepunkt. Till yttermera visso innebar överfallet på Grekland ögruppens fullständiga avskärande från moderlandet. enär brittiska stridskrafter härigenom bereddes tillfälle att basera sig längs förbindelselinjen Dodekaneserna—Italien. Den andra orsaken till att Dodekaneserna blivit en *quantité négligeable* har varit frånvaron av slagkraftiga rörliga stridskrafter förlagda till dess välorganiserade baser. Ett bassystem utan rörliga stridskrafter har ingen betydelse. Dodekaneserna äro i den nuvarande situationen oförargliga och utgöra intet hinder för de brittiska sjöstridskrafterna. Skulle öarna komma till användning som tysk ubåtsbas — rykten härom ha gått i London i samband med frågan om tysk framryckning till Saloniki — skulle situationen bli en helt annan. Häftiga flyganfall mot Rhodos i slutet av februari voro måhända en följd av dessa rykten.

För att fullständiga bilden av Medelhavets bassystem må i kort-het framhållas, att Spanien är i besittning av en rad betydelsefulla baser såväl på fastlandet, Cadiz, Cartagena och Melilla, som även

och icke minst på Balearerna. Landets öppna partitagande i stormaktskonflikten i den ena eller andra riktningen kan medföra betydande fördelar för dess allierade. Beskäftiga rykten i samband med det spansk-italienska statsmannamötet sistlidna februari visste berätta, att Mussolini krävde marin- och flygbaser på Balearerna. Eftergifter för ett sådant krav skulle i hög grad inskränka engelsmännens rörelsefrihet i västra Medelhavet.

Jugoslavien med dess undandragna kuststräcka i Adriatiska havets innersta del spelar ingen nämnvärd maritim roll i den aktuella Medelhavssituationen. Detta kan däremot bli fallet med Turkiet, vars position kring Dardanellerna vid alla krig i Sydosteuropa haft ett avgörande inflytande på operationerna. Även de turkiska hamnarna på mindre Asiens kuster kunna få en viss betydelse för marinstrategin i östra Medelhavet. Särskilt bleve detta fallet, om kriget till lands sprede sig till Främre Orienten.

Slutligen är det givet, att man i fråga om den nuvarande Medelhavssituationen icke kan bortse från de franska baserna. Krigets växlingar utesluta ingalunda, att de återigen kunna spela en betydande roll, antingen för någon av de nu krigförande stormaktsflottorna eller för den franska flottan, därest denna åter skulle kastas i den ena eller andra vågskålen. En fransk uppslutning på axelmakternas sida skulle skapa en synnerligen allvarlig situation för engelsmännen i västra Medelhavet och för den genomgående trafiken, under det att östra Medelhavet i mindre grad bleve berört härav. Skulle den franska flottan och dess nordafrikanska baser ställas till Storbritanniens förfogande, finge Italien i betydligt större utsträckning än vad nu är fallet avstå från sjöförbindelser i Medelhavet. Dessutom skulle möjligheten att med framgång operera i Sicilianska sundet mot de engelska förbindelserna bli mycket små. De franska baserna i Tunisien kunna med andra ord åter bli — och äro måhända — en betydelsefull faktor i dragkampen om Medelhavsväldet.

De viktigaste strategiska faktorerna i den aktuella striden om herraväldet över Medelhavsområdet äro otvivelaktigt de italienska och engelska flottorna. Den dominerande roll, som vissa skolor tillmätt det italienska flygvapnet, har ännu icke visat sig motsvara verkligheten.

Den *italienska flottan* har under de senaste decennierna befunnit sig i snabb tillväxt. Dess huvuduppgifter kunna i korthet sägas vara att skydda moderlandet och dess förbindelser. För detta

ändamål fordras bl. a. att upprätthålla herraväldet i Adriatiska havet samt att säkra sjövägarna till de afrikanska kolonierna. Före kriget höll Italien i allmänhet en eskader av lätta fartyg i Tarento och en annan tyngre eskader i Spezia. Den förstnämnda hade till huvuduppgift skyddet mot öster, den sistnämnda skyddet mot väster, och båda i förening skulle svara för förbindelserna med Afrika. Sedan Frankrike besegrats flyttades den italienska flottans tyngdpunkt till Tarento. Någon direkt fara för anfall västifrån ansågs icke längre föreligga. Till kusternas direkta skydd finnas även lokalstyrkor med alla slag av fartyg från äldre slagskepp till ubåtar och minsvepare. Efter Italiens inträde i kriget mot England tillkom en rad offensiva uppgifter riktade mot Englands fria utnyttjande av Medelhavet. Dessa uppgifter ha dock, som bekant, hittills endast i ringa utsträckning blivit föremål för operationer till sjöss.

Italiens flotta, som under en följd av år tenderade till att övergå till en lätt flotta, återgick 1934 till den traditionella slagskeppslinjen i och med stapelsättandet av två 35,000-tons slagskepp.

Vid Italiens inträde i kriget förfogade flottan över 5 slagskepp och 1 pansarkryssare, 21 kryssare, 123 större och mindre jagare, 113 ubåtar, 43 motortorpedbåtar och cirka 300 fartyg i andra linjen. Särskilt väl tillgodosedd var den italienska flottan i fråga om ubåtar. Observeras bör emellertid, att ubåtarnas effektiva utnyttjande i hög grad försvåras av Medelhavets klara och genomskinliga vatten, som möjliggör deras iakttagande även på stora djup. På sista tiden har ett relativt stort antal italienska ubåtar med tillfällig basering på den franska västkusten kunnat göra större nytta i Atlanten.

Den *engelska Medelhavsflottans* styrka och dislokation är svårare att bedöma, då styrkeförskjutningar och ombyten av fartyg ofta förekomma. Vid krigsutbrottet torde den ha bestått av 5 slagskepp, 6 kryssare och cirka 40 jagare förutom mindre fartyg och hjälpfartyg. Med den franska flottans utträde ur kriget ha förstärkningar tillförts de engelska sjöstridskrafterna i Medelhavet bl. a. av två hangarfartyg, vilka i avsaknad av lämpliga flygbaser spelat stor roll i operationerna. Enligt tysk uppfattning ha engelsmännen tidvis haft ända upp till sju slagskepp, fyra hangarfartyg och tolv kryssare i Medelhavet. De brittiska stridskrafterna äro delade i två grupper, baserade på Alexandria och Gibraltar. I östra Medelhavet ligga sannolikt huvudstridskrafterna. Deras uppgift är främst att behärska sjövägarna, d. v. s. förhindra itali-



enska transporter till sjöss och skydda de egna, särskilt konvojerna från Atlanten på routen Gibraltar—Malta—Egypten och Grekland.

I stor utsträckning har den engelska flottan hittills kunnat lösa sina uppgifter. Ett framgångsrikt konvojsystem har utnyttjats för de egna transporterna. I princip har härvid ostgående handelskonvojer skyddats av Gibraltarstyrkan intill Sicilianska sundet, där Alexandriaflottan varit till mötes. Den kraftsamling, som sålunda ägt rum i Medelhavets mitt, när konvojerna passerat det farligaste stället, har dels inneburit en garanti mot obehagliga överraskningar från italiensk sida, dels medgivit utförandet av snabba operationer mot de italienska kusterna, såsom Tarentoanfallet, inträngandet genom Otrantosundet och bombardemanget av Genua. Den italienska flottans motverkan har varit obetydlig. Många spekulationer ha gjorts i fråga om den italienska flottans relativa överksamhet. Ubåtarnas begränsade möjligheter i Medelhavet ha tidigare framhållits. En del håller före, att den italienska flottan lider brist på bränsle, sedan drivmedelsimporten över sjön praktiskt taget upphört. Andra anse, att Italien önskar i det längsta bevara sin flotta som en värdefull maktfaktor vid kommande fredsförhandlingar. Det sägs även, att flottan i första hand ålagts att lösa de rent defensiva försvarsuppgifterna, kustskyddet och skyddet av förbindelserna med Nordafrika, medan de offensiva uppgifterna främst tillkomma de båda andra försvarsgrenarna. Från engelsk sida har framhållits, att den italienska flottan endast tjänar som lockbete för att dra de engelska sjöstridskrafterna inom räckhåll för kustbaserade flygstridskrafter och lätta sjöstridskrafter, baserade i de italienska »mosquito bases».

Det är i varje fall tydligt, att den engelska flottan praktiskt taget oinskränkt behärskar östra Medelhavet och tämligen obehindrat kan röra sig i dess västra hälft. Endast i Tyrrenska och Adriatiska haven härskar den italienska flottan, ehuru ingalunda oinskränkt. I den centrala delen av Medelhavet är herraväldet omstritt. Här korsa sig de engelska och italienska förbindelsevägarna med härav följande konflikthanledning. Det är av stort intresse att härvid konstatera artillerifartygens — slagskeppens och kryssarnas — dominerande roll trots de trånga vattnen. Avståndet mellan Sicilien och afrikanska kusten är ej mer än 70 sjömil, eller detsamma som mellan Stockholms södra skärgård och Visby. De starka italienska flygstridskrafterna ha icke kunnat driva undan de engelska sjöstridskrafterna. Med de tyska Stuka-flygarnas ingripande ha de engelska fartygen tvingats till ett för-

siktigare uppträdande. Konvojeringen fortsättes emellertid. Även italienarna lyckas efter allt att döma att under starkt sjö- och luftskydd föra fram sina nord-sydgående konvojer. Deras uppgift är dock betydligt lättare, enär avståndet från de engelska baserna till transportvägen är mycket längre än motsvarande avstånd från de italienska baserna. En välorganiserad italiensk flygspanings-tjänst har därför goda möjligheter att i tid varna transportererna för annalkande brittiska sjöstridskrafter.

En ytterligare framskjutning av den engelska baseringen i Libyen eller en ockupation av Frankrikes nordafrikanska baser skulle sannolikt leda till ett absolut avbrott på vägen Italien—Libyen. Å andra sidan skulle ett tyskt framträngande i Grekland med slutmålet ockupation av de grekiska fastlandsbaserna innebära ett hot mot Englands herravälde i östra Medelhavet — allt under förutsättning att starka sjöstridskrafter skulle kunna förläggas till dessa baser. Utsikterna för ett uppfyllande av sistnämnda villkor äro dock icke stora. På grund av östra Medelhavets utsträckning synes den engelska flottan icke heller kunna neutraliseras med enbart flygstridskrafter. Även om den engelska flottan tvingas överge sina baser i Egeiska havet och på Kreta, är dess dominerande roll i östra Medelhavet icke allvarligt hotad. Härför kräves en dubbel omfattning över land genom dels Syrien och Palestina, dels Cyrenaica och Egypten, från båda håll riktad mot det engelska bassystemet. Faller Italiens ostafrikanska väld har dock den engelska Medelhavsflottan en säkrad reträttväg till Indiska Oceanen.

Krigets avgörande lär knappast vara att vänta i detta operationsområde. Kring det brittiska moderlandet kommer efter allt att döma slutakten att upprullas. Det våldsamma sjöhandelskriget har åter satts igång med alla tillgängliga medel, och invasionen får tills vidare vänta i kulissen. Allt kommer att bero på de engelska motåtgärdernas effektivitet. Indirekt övar dock aktiviteten i Medelhavet ett icke obetydligt inflytande på händelserna i Atlanten. De italienska sjöstridskrafterna tillsammans med mindre tyska flygförband tvinga engelsmännen att splittra sig på många håll. Samtidigt koncentrerar Tyskland alla tillgängliga kraftmedel till sjöss och stora delar av sin luftflotta kring huvuduppgiften att avskära de brittiska öarna från yttervärlden. Det föreligger otvivelaktigt ett inbördes sammanhang mellan pressen i Medelhavet och tumskraven i farvattnen kring England.

22 mars 1941.