

NORGE

OCH TYSK SJÖSTRATEGI

Av kommendörkapten STIG H:SON-ERICSON, Stockholm.

VICEAMIRALEN Wolfgang Wegener, förutvarande stabschef i en av Amiral Scheers slagskeppseskadrar, sammanfattade 1926 sina tankar om världskrigets sjöstrategi i en skrift, som cirkulerade i en trängre krets äldre tyska sjöofficerare. 1929 lät författaren övertala sig att publicera arbetet, som utkom under titeln »*Die Seestrategie des Weltkrieges*». Hans kritiska idéer synas till en början icke ha vunnit någon nämnvärd förståelse i de tyska fackkretsarna. Företaget mot Danmark och Norge i april detta år har emellertid plötsligt aktualiserat Wegeners framställning eller rättare sagt: Wegeners idéer ha i stort sett realiserats genom den tyska ockupationen av våra nordiska grannländer.

Utgångspunkten för den tyske amiralens kritik är Hochseeflottens ogynnsamma läge under världskriget i Tyska Bukten, »den döda vinkeln i ett dött hav». Dess ansträngningar att från detta enda basområde söka få till stånd ett sjöslag under gynnsamma omständigheter anser han vara en missriktad defensiv strategi. Sjöslaget är blott ett medel, icke ett slutmål, som i detta fall borde ha varit ett brytande av blockaden och en skärpning av sjöhandelskriget mot de allierade. Detta kunde icke ske från det tillbakadragna utgångsläget i Tyska Bukten. Icke ens om den tyska flottan vunnit det eftersträfvade sjöslaget mot den engelska flottan hade förhållandena nämnvärt förbättrats. Härför krävdes under alla omständigheter ett vidgande av det tyska bassystemet. Den stängda porten mot Atlanten måste öppnas. De av Danmark — efter tysk påtryckning — minerade Bälten borde därför force-rats och Norges atlanthamnar erövrats. Genom att därefter besätta Shetlandsöarna skulle Tyskland ha tvingat England att taga upp kampen om tillträdet till Atlanten och om de fria haven. I varje fall borde nödvändigheten av dessa åtgärder ha stått klar för högsta ledningen, sedan Marneslaget satt stopp för ett vidare framträngande till de franska hamnarna.

Vad Nordsjön var för Tyskland hundra år tidigare, säger amiralen, är nu Atlanten. För att kunna leva måste Tyskland utnyttja oceanerna och för att kunna skydda förbindelserna över dessa fordras strategiska positioner vid Atlanten.

Wegener anser högkvarterets brist på förståelse för sjöstrategiens krav vara orsaken till det slutliga misslyckandet. Härtill kommo de svårigheter, som den sjömilitära ledningen hade att övervinna gentemot politikerna. Den hänsyn, som i detta fall av politiska skäl togs till de neutrala Danmark och Norge, motsvarades icke, fortsätter Wegener, av några hänsyn till det neutrala Belgien. Arméns »maktinstinkt» tillfredsställdes men icke marinen. Vi förlorade kriget, säger han paradoxalt, därför att vi endast ropade på sjöslaget. Man borde i första hand ha skaffat sig de geografiska förutsättningarna för att vrida blockadvapnet ur Englands hand och sedan använda det mot de brittiska öarna. Wegener anför också den på senare tid ofta uttalade åsikten, att små neutrala stater med betydelsefulla geografiska positioner under ett stormaktskrig måste tillmötesgå krav på territoriets utnyttjande, om detta kan leda till en snabbare seger och krigets förkortande.

I fråga om de rent sjöstrategiska vinsterna med en basframskjutning över Danmark till Norge framhåller amiral Wegener särskilt ökade möjligheter att skärpa ubåtskriget. Tyska Bukten skulle ha utnyttjats som en primär bas för utrustning, reparationer etc., under det att de operativa företagen skulle utgått från Kattegatt och hela den norska kusten. Engelska flottans motåtgärder hade härigenom avsevärt försvårats. De tyska flottförbanden hade fått ökad rörelsefrihet samtidigt som deras lokalisering blivit ett komplicerat problem för engelsmännen.

En av de största vinsterna hade varit att västmakternas förbindelser med Ryssland via Skandinavien praktiskt taget omöjliggjorts. Detta hade i sin tur haft ett för Tyskland gynnsamt inflytande på den östra fronten och på kriget i Östersjön. De neutralas möjligheter att ställa stora delar av sitt tonnage till de allierades förfogande hade även minskats.

Amiralen anser också, att en energisk sjökrigföring skulle ha utgjort en återhållande faktor på Amerika. I flera sammanhang understryker han särskilt den strategiska flottoffensivens betydelse. Paralleller med den aktuella situationen äro lätta att dra. Skillnaden ligger huvudsakligen i dels flygvapnets tillkomst, dels

den nuvarande tyska flottans mindre storleksordning. Man kan icke vinna ett krig endast med en flotta men ej heller endast med goda strategiska positioner. Det återstår att se, om den nuvarande, relativt begränsade tyska flottan i förening med flygvapnet kan effektivt utnyttja de nyvunna strategiska positionerna.

Det må slutligen anföras, att Wegener anser sig ha tillräckliga bevis för att engelsmännen verkligen väntade sig att Tyskland skulle under världskriget vidga sin sjöfront genom Norges besittningstagande. Han anför särskilt en viss engelsk nervositet över de före 1914 ofta förekommande tyska flottexpeditionerna i norska farvatten. Det lär ha förekommit, att engelska örlogsfartyg vådabesköto egna fartyg utanför norska kusten strax efter krigsutbrottet i förvissningen om att fienden skulle operera mot ifrågasvarande hamnar. Härigenom förrådde de den krigsföring, som de väntade av tyskarna, anser författaren.

Så långt viceamiral Wegeners skrift av år 1926. Sedan dess och framför allt sedan världskriget 1914—1918, som är föremål för amiralens kritiska granskning, har mycket förändrats. Kvar stå dock de rent geografiska förutsättningarna, som äro praktiskt taget oföränderliga. Vad därom sagts har alltjämt sin riktighet. Mer än allt annat skifta dock de politiska förhållandena.

Ur tysk synpunkt måste det våren 1940 ha framstått som ett brittiskt önskemål att tvinga de nordiska staterna in i västmaktsblocket. Härigenom skulle Tysklands tillförsel av viktiga råvaror ytterligare begränsats samtidigt som ett brohuvud skapades för flankanfall från norr. Med hänsyn till de skandinaviska ländernas relativt små försvarsmedel och särskilt Norges betydande intressen av ett välvilligt förhållande till England — huvudsakligen grundat på norska handelsflottans beroende av den brittiska sjömakten — förelåg enligt tysk uppfattning risk för ett engelskt ingripande i Norden. Det tyska högkvarterets kommuniké den 9 april inledes med orden: »För att omintetgöra det igångsatta brittiska angreppet på Danmarks och Norges neutralitet har den tyska krigsmakten — — —.» Huruvida en engelsk landstigningsoperation var planerad eller redan igångsatt, när det tyska inträngandet påbörjades i Danmark och Norge den 9 april, kan ännu icke klarläggas. Från tyskt håll har gjorts gällande att den tyska operationen förekom ett engelskt besättande av norska hamnar med tio timmar.

Hur härmed än förhåller sig utlöste det labila läget den tyska

blixtinterventionen i Danmark och Norge. I detta sammanhang är det särskilt företaget mot Norge, som tilldrar sig intresset. Dess enskildheter ligga utanför ramen för denna översikt och kunna för övrigt icke bli föremål för behandling med anspråk på tillförlitlighet förrän krigshistoriska data från båda sidorna i framtiden stå till förfogande. Efterföljande framställning grundar sig huvudsakligen på uttalanden av tyska fackmän.

Med tysk precision inträffade samtliga operationsgrupper med sina transportfartyg den dramatiska morgonen 9 april i beordrade norska hamnar. I chefens för tyska marinen dagorder, som skulle brytas efter fartygens avgång från de tyska hamnarna, heter det bl. a. (enligt amiral W. Gladisch i *Marine Rundschau*): »Erfarenheten har visat, att tur och framgång är till finnandes på den sida, där den största glädjen att taga ansvar förenas med djärvhet, seghet och skicklighet. Överraskning och snabb handling äro förutsättningar för att operationen skall lyckas. Jag förväntar mig, att alla förbands- och fartygschefer äro fast beslutna att uppnå de var och en beordrade hamnarna trots alla svårigheter, som kunna uppstå, att de under inlöpanget i urskeppningshamnarna uppträda med största beslutsamhet och att de icke låta avskräcka sig från att uppnå sina mål vid påträffande av spärrnings- och hinderanordningar eller genom ingripande av patrullfartyg och kustbatterier. Alla försök att hindra stridskrafternas framträngande skola avvärjas. Motstånd skall nedbrytas med hänsynslös beslutsamhet i enlighet med i operationsorderna lämnade anvisningar.»

Under skydd av praktiskt taget hela tyska flottan och en stor del av flygvapnet överfördes efter hand till Norge en väldig transportenhet av i runt tal 2,3 milj. bruttoton. På båda sidor blevo förlusterna betydande. Enligt de officiella tyska rapporterna voro de tyska 3 kryssare, 10 jagare, 1 torpedbåt och omkring 15 små örlogs- och hjälpfartyg. Flygvapnet förlorade 90 flygplan, vartill kommo 27 skadade på land. Under sjötransporterna förlorades 2,375 man. Av den norska flottan förstördes och sänktes sammanlagt 11 fartyg. Enligt samma rapporter utgjordes de allierades förluster av 1 hangarfartyg, 1 kryssare, 10 jagare, 1 ubåtsjagare och 19 ubåtar, tillsammans omkring 65,000 ton. Amiral Gadow (*Deutschland im Kampf* nr 17/18), känd tysk sjö-militär författare, anger även de brittiska sjöstridskrafternas skador, ehuru de tills vidare böra tagas med viss reservation.

En siffermässig granskning av sänkta och svårt skadade engelska krigsfartyg sammanfattas nämligen i att den brittiska flottans stridsvärde i runt tal minskades med 40 %. Han gör härvid gällande, att det norska företaget som en magnet drog ut de engelska sjöstridskrafterna från deras baser och ankarplatser, där de dötills genom täta förflyttningar lyckats i viss mån undandraga sig tyska anfall. Genom den norska operationen fingo de tyska sjö- och flygstridskrafterna möjlighet att effektivt angripa dem. Att engelsmännen med frångående av den starkt omhuldade principen om kraftkoncentration i så stor utsträckning opererade med mindre styrkor utanför norska kustens olika delar anses utgöra ett bevis för den betydelse, som tillmättes tyskarnas besittningstagande av de framskjutna atlanthamnarna.

För de flesta sakkunniga har företaget mot Norge och dess planmässiga genomförande tett sig som en märklig prestation. De tyska förberedelserna kunde knappast ha varit helt obekanta för de allierade även om de icke med visshet hade möjlighet att sluta sig till åt vilket håll slaget skulle riktas. Ur engelsk marin synpunkt var det måhända troligast, att en operation förbereddes i det för brittiskt sjöväldande undandragna östersjöområdet.

Det är nämligen en allmänt erkänd erfarenhet, att »kombinerade operationer», landstigningsföretag på försvarad kust, tillhöra de mest komplicerade och riskfyllda krigshandlingarna. I detta fall gällde det dessutom för första gången i krigshistorien ett av samtliga tre försvarsgrenar kombinerat företag. Att genomföra detta utan att herraväldet till sjöss och i luften säkerställts, åtminstone lokalt och under tillräcklig tidrymd, innebär otvivelaktigt utomordentliga risker. Doktrinärt sett vore det under dylika förhållanden dömt att misslyckas — under förutsättning att den överlägsne motståndaren icke helt och hållet »spelar bort sina kort».

I förvissning om dessa lärosatsers bäraktighet synes den engelska sjökrigsledningen ha underskattat den tyska flottans — den svagaste av de tre samopererande försvarsgrenarna — möjligheter till initiativ, dess operationsfrihet och dess slagkraft.

Vid tidpunkten för Norgeockupationen bestodo de i hemfarvattnen tillgängliga engelska sjöstridskrafterna efter allt att döma av ett tiotal slagskepp, tre à fyra hangarfartyg, ett trettio-tal kryssare förutom ett stort antal jagare. Härtill kom en viss del av den franska flottan. Mot detta kunde Tyskland i opera-

tionen insätta två slagkryssare, två pansarskepp, åtta kryssare och ett 50-tal jagare. Styrkeförhållandena voro sålunda i runt tal omkring $\frac{1}{3}$ till Englands fördel. Amiral Gadow påpekar, att den tyska flottan dessutom i förhållande till tidigare utförda liknande operationer hade mycket kort förberedelsetid. Härtill kommo de betydande distanser, över vilka transportererna skulle framföras. Från Wilhelmshaven till Narvik är avståndet 1,950 km.

Amiral Gladisch framhåller, att särskilt tre faktorer bidrogo till operationens framgång.

Den första var högsta krigsledningens beslut att utan hänsyn till oförutsedda händelser genomföra operationen. Antalet operativa obekanta och anfallsstyrkans blandade sammansättning nödvändiggjorde absolut klara linjer. Inga om och men fingo förekomma i ordergivningen.

Det andra var beslutet att icke heller taga hänsyn till egna förluster. Englands försiktighet och motvilja att utsätta sina större enheter för stora risker minskar enligt Gladisch uppfattning den brittiska flottans kamplust och ger motståndaren betydande fördelar. Det svagaste momentet i den tyska operationen ansågs vara dygnet närmast efter landsättningen, innan hamnskydd och flygplatser hunnit anordnas, då de tyska örlogsfartygen i de trånga farvattnen måste skydda företaget med sina vapen. Om överlägsna engelska sjö- och flygstridskrafter hade insatts i det ögonblicket, skulle måhända hela företaget fått en annan utgång. Den från Zeebruggeoperationen 1918 kände amiralen Keyes lär ha föreslagit detta.

Den tredje faktorn var flygvapnets effektiva bistånd. Tvivelsutan hade operationen icke kunnat genomföras lika effektivt om ens alls, därest icke starka flygförband av olika slag stått till förfogande.

Det ligger säkert en god portion sanning i ett belgiskt uttalande, att hemligheten med den tyska anfallsoperationens framgång låg uti att ingen engelsk sjöstrateg hade hållit ett sådant företag för möjligt. Det är mer än troligt, att engelsmännens åsikt i det fallet delades av de flesta andra fackmän. Överraskningen var i detta fallet fullständig.

Operationer till sjöss ha efter flygstridskrafternas vidgade användbarhet fått ett tempo, som vida överstiger förhållandena under förra världskriget. Det gäller att anpassa sina försvars-

åtgärder efter detta faktum. Rörlighet och snabbhet äro faktorer, som icke låta sig undanskjutas.

Redan i amiral Wegeners inledningsvis citerade arbete framhålls en rad fördelar av Danmarks och Norges besättande. Dessa äga i stort sett giltighet även under nuvarande förhållanden. Härtill komma flygstridskrafternas basframskjutning och ökade operationsfrihet.

Amiral Gladisch sammanfattar de sjömilitära vinsterna av företaget i tre huvudpunkter. Det tyska besittningstagandet av norska kusten drog till sig engelska stridskrafter, varigenom tillfällena erbjödo sig för de tyska vapnen att angripa dem under gynnsamma omständigheter i »Küstenvorfeld». Sedan de allierade uppgivit Norge har denna fördel till stor del bortfallit. Den av Tyskland organiserade kontinentalblockaden av de brittiska öarna utvidgades över ett betydelsefullt område, varigenom bl. a. de skandinaviska konvojerna stoppades. Dessförinnan var det endast möjligt att i viss utsträckning kontrollera östersjömakternas ut- och ingående sjöfart. Slutligen innebär basframskjutningen ett förbättrat utgångsläge för anfall mot England såväl i fråga om distanser som anfallsriktningar. Härmed följer minskad bränsleåtgång och större möjligheter att utföra företag från oväntade riktningar. Det blir även svårare för engelsmännen att som under världskriget minska de tyska stridskrafternas rörelsefrihet genom minfält etc. Sjöhandelskriget anses också på lång sikt vinna i effektivitet genom den tyska basutvidgningen.

Den tidigare omnämnde amiralen Gadow sammanfattar vinsterna av företaget sålunda: Englands förbindelser med Norden, vilka tidigare i viss utsträckning kunnat upprätthållas sjöledes, brötos definitivt. Härigenom minskades den engelska importen av fett med 72 %, smör nära 50 %, ägg 70 %, fisk 33 % och kondenserad mjölk 90 %. Dessa förluster anses icke tillnärmelsevis kunna fyllas från andra sidan världshaven, icke minst på grund av bristen på tonnage. Det beräknas att ett danskt fartyg, som gör varje resa till England på två dagar, motsvaras av 18 fartyg på routen från Nya Zeeland eller av 5 fartyg från Nordamerika. Förutom livsmedlen minskades även importen av industriprodukter med för trävaror 56 %, papper 45 %, järnmalm 34—40 % och cellulosa 85 %. Samtidigt ställdes dessa kvantiteter i stället till Centraleuropas förfogande.

Av andra tyska fackmän framhålls dessutom betydelsen av

den genom operationen säkerställda importen från Skandinavien, särskilt järnmalmen från Sverige. På hela den 1,000 sjömil långa vägen från Narvik till Tyskland kunde icke tyska sjöstyrkor insättas för minsvepning och bevakning. De engelska förberedelserna ansågos f. ö. syfta till ett besättande av de för Tyskland livsviktiga norrländska järnmalmsfälten, vilket tyskarna genom Norgeoperationen förhindrade. Redan amiral Wegener talar om den tyska flottan som en sköld för de nordiska länderna och deras förbindelser med Tyskland.

Genom dessa uttalanden ha de tyska fackmännens synpunkter på Norgeoperationen belysts. Av naturliga skäl ha inga uttalanden av betydelse ännu gjorts från de allierades sida. För den neutrale iakttagaren återstår därför att t. v. avvakta dessa, innan några slutgiltiga omdömen kunna fällas. Detta gäller såväl operationens utförande och de motåtgärder, vilka vidtogos — eller rättare sagt icke vidtogos — som särskilt de politiska konsekvenserna. Kriget är trots allt, när detta skrives, ännu icke slut.

Så mycket är dock, sjömilitärt sett, alldeles tydligt, att även en relativt liten, men modern, slagkraftig och snabb flotta är ett effektivt stridsinstrument, om den ledes med kraft och hänsynslöshet. Dess förutsättningar att verka ökas högst väsentligt för att — åtminstone i vissa fall — icke säga möjliggöres genom samverkan med flygstridskrafter.

3 sept. 1940.