

KAMPEN OM STORBRITANNIENS SJÖFÖRBINDELSER

Av kaptenen vid flottan ERIK AF KLINT, Stockholm

FÖR det brittiska världsväldet med dess vitt skilda delar ha förbindelserna i alla tider varit av utomordentligt stor betydelse. Detta gäller i främsta rummet moderlandet, som icke blott är beroende av sjöförbindelserna för att importera råvaror till sina industrier och åter exportera de färdiga industriprodukterna, utan även är helt hänvisat till sjöförbindelserna för sin försörjning. Visserligen har ett nytt transportmedel under senare tid tillkommit i flygplanet och visserligen har ett nät av flyglinjer knutits mellan imperiets olika länder, men flygplanet har än så länge icke kunnat övertaga ens någon nämnvärd del av transporten av de stora varumängder, som i en jämn ström flyter fram mellan imperiets olika delar. Dessa transporter gå alltjämt på det sjöburna tonnaget. Sjöförbindelserna äro därför lika livsviktiga för imperiet i dag, som de varit i alla tider.

Eftersom Englands insulära läge och dess starka flotta ständigt gjort ett anfall mot själva öarna så gott som omöjligt, ha dess motståndare i alla tider i stället sökt betvinga landet genom anfall mot dess sjöförbindelser. Metoderna ha varierat, men målet har alltid varit ett och detsamma, nämligen för Englands fiender att anfalla och för England självt att försvara förbindelserna. För att rätt kunna bedöma det nuvarande krigets händelseförlopp kan det därför vara av värde att göra en återblick på tidigare krig, som berört Englands sjöförbindelser.

Under Napoleonkrigen kom England, sin politiska tradition likmätigt, att stå som motståndare till den europeiska kontinentens då starkaste militärmakt Frankrike. Såsom havens härskarinna använde sig England i första hand av de tvångsmedel, som står en sjömakt till buds, nämligen blockaden. Genom att blockera Frankrike och förhindra införsel över haven av alla de varor, som på den tiden ansågos nödvändiga för försörjningen av det franska

folket och för krigföringen, sökte England försvaga sin motståndare för att så småningom övergå till direkt ingripande med lantstridskrafter på den europeiska kontinenten.

Napoleon förstod aldrig denna form av krigföring och underskattade förvisso också dess värde. Den franska flottan var visserligen den engelska underlägsen, men icke i så hög grad, att den icke under djärv och skicklig ledning kunde ha utgjort ett allvarligt hot mot England. En svaghet låg dock däri, att de franska sjöstridskrafterna redan vid krigets början voro delade i en Brestflotta och en Toulonflotta. Den franska strategien under detta krig gick också ut på att förena de båda flottorna i Engelska kanalen för att där åstadkomma den överlägsenhet gentemot den engelska flottan, som behövdes för att kunna föra de franska härarna över på engelsk mark och betvinga landet. Innan föreningen hade åstadkommits vågade man dessutom icke upptaga kamp med de engelska flottorna. Denna strategi genomfördes med konsekvens av de franska amiralerna, vilket hade till följd, att den franska flottan kom att uppträda i högsta grad defensivt under hela kriget. Någon förening flottorna emellan lyckades man på grund av ett alltför försiktigt uppträdande heller aldrig åstadkomma.

Eftersom de franska flottorna icke vågade upptaga kampen med de engelska och således varken kunde hota de engelska öarna eller den engelska sjöfarten, måste andra vägar sökas för krigföringen mot England. Lösningen blev kaparkriget. Kunde de franska flottorna icke slå sig ut till sjöss och själva anfälla de engelska handelsvägarna över haven, fick man söka kringgå de engelska flottorna. Detta skedde genom att skicka ut ett stort antal kaparfartyg, vilka osedda togo sig igenom den engelska blockadkedjan och så att säga bakom ryggen på de engelska flottorna härjade bland handelsfartygen. På denna väg sökte Napoleon eliminera den engelska sjömakten och trots dennas herravälde över haven nå de sårbara sjöförbindelserna.

Hur skyddade England den gången sina sjöförbindelser? Två vägar stodo till buds. Endera kunde England avdela sina flottor till handelsvägarnas direkta skydd eller också kunde dessa insättas för att slå eller blockera de franska flottorna, medan lätta fartyg, fregatter, fingo på sin lott att hålla haven fria från kapare. Den senare vägen valdes. De engelska flottorna sändes att uppsöka och slå eller binda de franska flottorna. Eftersom dessa förhöllo sig passiva etablerade de engelska amiralerna närblockad av de

franska örlogsbaserna, d. v. s. engelska fregatter upprätthöllo en ständig bevakning av hamnarna, medan linjeskeppsflottorna kryssade utanför eller lågo till ankars i närheten, beredda att kasta sig över de franska flottorna, om dessa vågade sig till sjöss.

På detta sätt låg lord Nelson utanför Toulon och väntade på den franska Toulonflottan i nära två år, tills denna äntligen en stormdiger natt lyckades taga sig ut och undkomma. Den jakt som lord Nelson därefter började efter sin försvunne fiende genom Medelhavet, över till Västindien och åter till Spanien, ledde slutligen till den franska Toulonflottans förintande i slaget vid Trafalgar. Utanför Brest låg på samma sätt en annan engelsk flotta under amiralen Calder och vakade över, att icke denna del av den franska flottan slapp loss ur sin fångenskap i den egna basen. Bakom de engelska flottorna kryssade snabba fregatter utefter de engelska sjöhandelsvägarna på jakt efter franska kapare. Förluster drabbade förvisso den engelska handelsflottan genom kaparkriget, men någon fara för öbefolkningens försörjning uppstod aldrig.

Redan före Trafalgar torde Napoleon ha uppgett invasionstanken. Trots att en väldig invasionsarmé samlats i de franska kanalhamnarna, var han oförmögen att föra den över det smala vatten, som skilde honom från den i fjärran hägrande engelska sydkusten. Det enda medel, som nu stod till hans förfogande för att ruinera och därmed kuva England, var och förblev handelssjökriget. Kaparkriget intensifierades och all sjöfart till den europeiska kontinenten stoppades genom »kontinentalsystemet», men dessa medel voro icke tillräckliga. De engelska sjöförbindelserna kunde alltjämt upprätthållas, örikets befolkning hade alltjämt sin försörjning tryggad, och England kunde till sist övergå till anfall med lantstridskrafter på kontinenten. Detta beseglade Napoleons fall.

Går man så över till världskriget, skall man finna i stort sett samma metoder tillämpas av de båda parterna. England började med blockad av Tyskland, och Tyskland svarade med kontrablokad av de engelska öarna.

Sedan segelfartygens dagar hade emellertid sjökrigsmaterielen genomgått en revolutionerande utveckling. Linjeskeppen hade icke endast ersatts av väldiga slagskepp och fregatterna av snabba kryssare utan sjökriget hade även tillförts helt nya stridsmedel, ubåten och minan.

Ubåten och minan gjorde det likväl omöjligt för England att

tillämpa sin gamla metod, närblockaden, ty örlogsfartyg som ständigt uppehöll sig utanför fiendens baser skulle komma att utgöra ett lättfånget byte för dessa sjökrigets nya vapen. England fann då en ny och efter den moderna tiden modifierad form för blockaden, nämligen fjärrblockaden. Grand Fleets slagskeppsdivisioner drog tillbaka mot de dimmiga farvattnen vid Orkneyöarna och baserades där i den nyanlagda basen Scapa Flow. Här utgjorde de ett säkert stöd för den i norra Nordsjön mellan Skottland och norska kusten (ungefär vid Stavanger) anordnade blockadspärren, i vilken ett stort antal kryssare och hjälpfartyg höll ständigt utkik efter tyska fartyg. I Engelska kanalen anordnades en liknande spärr av Dover Patrols otaliga lätta fartyg, stödda av äldre slagskepp.

Så var ringen kring Nordsjön sluten. Inom detta vatten medgavs den tyska flottan en viss men begränsad rörelsefrihet, men utanför Nordsjön fick den icke komma.

Varken den tyska flottledningen eller — än mindre — den högsta krigsledningen i Tyskland förstodo den engelska uppläggningsen av sjökriget. Därför gjordes heller aldrig något allvarligt försök från tysk sida att slå sig igenom ut på världshavet, utan den tyska flottan fann sig i sin påtvingade fångenskap i Nordsjön och Östersjön. Här kunde den visserligen försvara den tyska kusten, mot vilken aldrig något engelskt anfall riktades, och här kunde den göra sina mer eller mindre betydelselösa framstötter mot den engelska kusten och även utkämpa flera beryktade drabbningar, av vilka slaget vid Jutland i Tyskland firades som en stor seger. Någon avgörande insats i kriget kunde den tyska flottan aldrig göra, så länge den icke riktade slaget mot England självt eller mot dess sjöförbindelser.

I känslan av sin underlägsenhet försökte den tyska flottan dock aldrig någon av dessa vägar. I stället tillgrep den åter den gamla beprövade metoden med kaparkriget.

Redan vid krigsutbrottet hade den tyska flottan lätta styrkor utanför den engelska spärren. Vid Marshallöarna i Stilla havet låg den framstående tyske amiralen greve von Spee med en icke föraktlig kryssarstyrka. Hans uppgift blev handelskrig. Efter att ha detacherat kryssaren Emden för att på egen hand föra kaparkrig i farvattnen vid Australien och i Indiska oceanen, förflyttade han sin styrka tvärs över Stilla havet till Sydamerikas västkust under uppbringande av alla brittiska fartyg som kommo i hans väg. Efter att ha slagit en mindre engelsk sjöstyrka utan-

för den chilenska kusten gick von Spee runt Kap Horn in i Atlanten, där han emellertid mötte sitt öde vid Falklandsöarna i slutet av december 1914. Även Emden blev snart därefter förstörd i Indiska oceanen och samma öde drabbade också andra tyska örlogsfartyg, som vid krigsutbrottet befunno sig utanför spärren.

Tillvaron av styrkor utanför spärren hade vid krigsutbrottet uppfattats av amiralitetet som ett allvarligt hot mot de brittiska sjöförbindelserna. Amiralitetet hade därför vidtagit omfattande åtgärder för att uppspara och förstöra de tyska kryssarna. Betydande sjöstyrkor deltog i jakten.

När de tyska kryssarna slutligen upphunnits och förstörts, lågo haven åter fria för de brittiska handelsfartygen, tills nya tyska kapare började uppträda utanför spärren i Nordsjön. Dessa voro ubåtarna. I ubåten hade tyskarna funnit en ny och modernare form för kaparen. Ubåten hade nämligen förmågan att osedd taga sig igenom spärren och utanför denna nå de engelska handelsvägarna. Så började det hänsynslösa ubåtskriget, vilket kulminerade under 1917.

Engelska amiralitetet stod i början handfallet. Man hade här att göra med en alldeles ny form av sjökrigföring, som man inte kände till och som den överlägsna engelska flottan icke kunde bemästra. Efter ingående studier av ubåtens möjligheter och svagheter infördes konvojsystemet, d. v. s. handelsfartygen sammanfördes i stora förband på upp till 25 fartyg, vilka under skydd av ett stort antal småfartyg, utrustade med sjunkbomber, framfördes på sicksackkurser genom de av ubåtarna behärskade farvattnen runt de brittiska öarna. Det erforderliga antalet småfartyg anskaffades framför allt från U. S. A., vilket den gången möjliggjordes genom att U. S. A. inträdde i kriget. Konvojsystemet med *svaga* skyddsfartyg blev möjligt tack vare att de tyska övervattens-sjöstridskrafterna höllos fångna i Nordsjön.

Ubåtskriget höll på att kosta England livet, men man klarade sig den gången, dels genom att småfartyg i erforderligt antal kunde ställas till förfogande från U. S. A. och dels tack vare att den tyska Hochseeflotte aldrig insattes i sjöhandelskriget till ubåtarnas hjälp.

Det nu pågående stormaktskriget inleddes vad sjökriget beträffar på traditionellt sätt med engelsk blockadförklaring mot Europa, denna gång i form av kontrabandslistor upptagande praktiskt taget alla varor av någon betydenhet, följd av tysk motblockadförklaring

i form av tyska kontrabandslistor, upptagande samma varor som de engelska.

Även om Italien såsom potentiell motståndare redan nu medräknas, var maktbalansen på sjön i stort sett till Englands fördel. På grund av Versaillesfredens bestämmelser hade Tyskland hindrats bygga slagskepp och detta resulterade i, att Tyskland vid krigsutbrottet endast kunde ställa upp två små slagskepp, Schauhörst och Gneisenau, samt tre pansarskepp av typ Deutschland mot en allierad slagskeppsflotta på icke mindre än 22 fartyg. I avseende på kryssare var den tyska underlägsenheten än mer markant. Beträffande lätta fartyg, jagare och konvojfartyg, var förhållandet däremot mycket ogynnsamt för England, då de allierade icke ens kunde ställa upp ett lätt fartyg per axelmaktsubåt. Detta förhållande kom givetvis att bli än allvarligare, då Frankrike efter sammanbrottet i juni slöt vapenstillestånd och den franska flottans lätta fartyg föll ur sjöfartsskyddet, vilket där- efter kom att åvila den engelska flottan ensam.

Sjökriget inleddes från engelsk sida genom fjärrblockad. De tyska övervattenssjöstridskrafterna stängdes nu liksom 1914 inne i Nordsjön genom en blockadspärr i norra Nordsjön och en i Kanalen. De tyska sjöstridskrafterna voro nu så underlägsna, att något slag mot den engelska flottan ej var att tänka på. Den tyska krigsledningen gick därför liksom under världskriget redan från början in för kaparkriget som strategisk metod. Men nu hade ytterligare ett stridsmedel ställts till den underlägsnes förfogande, nämligen flygplanet. Tyskland kunde därför i kaparkriget mot de engelska sjöförbindelserna sätta in övervattensfartyg, ubåtar och flygplan.

Kaparkriget med övervattensfartyg inleddes redan vid krigets början med att skicka ut ett av de tyska pansarskeppen, Admiral Graf Spee, vilket tycks ha passerat spärrområdet i Nordsjön redan före den engelska krigsförklaringen. Ett krigsfartyg måste emellertid kunna repliera på en bas. Visserligen ha de moderna krigsfartygen en betydande aktionsradie men förråden äro dock icke större än att fartyget efter endast någon veckas kryssning åter måste uppsöka basen för att förnya förråden. Eftersom tyskarna vid detta krigs början icke ägde några kolonier och alltså icke några baser ute i världen, måste basfrågan lösas på annat sätt. Den löstes också i form av särskilt för ändamålet iordningställda basfartyg eller tendrar, vilka medförde bränsle, ammunition, proviant och andra förnödenheter.

Admiral Graf Spee träffade också sitt basfartyg Altmark någonstans utanför spärren och de båda fartygen följdes åt mot södra Atlanten. Efter att ha kapat och sänkt 10 engelska ångare på tillsammans 53,000 ton råkade Admiral Graf Spee slutligen i den strid med tre engelska kryssare utanför La Plata, som slutligen ledde till hennes undergång. Därmed var den första tyska kaparen förstörd.

Admiral Graf Spee efterföljdes emellertid av flera tyska kaparfartyg. Även de båda andra pansarskeppen ha gjort liknande expeditioner både i Atlanten och Stilla oceanen och tyska kryssare ha även satts in i handelskriget. Liksom under världskriget ha även bestyckade hjälpkryssare sänts ut på kaparexpeditioner, varom bl. a. de strider skvallra, som utkämpats under sommaren och vintern 1940 mellan tyska kaparfartyg och engelska hjälpkryssare. Alltjämt äro sådana fartyg i verksamhet både i Atlanten och Stilla havet och göra sjöfartsvägarna osäkra ända bort åt Australien.

Vid krigsutbrottet befann sig efter allt att döma ett stort antal tyska ubåtar till sjöss ute i Atlanten. Ubåtskriget åstadkom också en kraftig nedgång i sjöfarten på England under de första krigsmånaderna. England svarade omedelbart med att införa konvoj-systemet, men bristen på småfartyg lämpade för konvojtjänst blev redan från början kännbar. Konvojsystemet innebar också en avgjord nackdel för den engelska sjöfarten, emedan samlingen av handelsfartygen i konvojer medför en fördröjning, som i runt tal torde nedsätta den på England seglande handelsflottans effekt med omkring 25 %. Dessutom berövades handelsflottan ett stort antal fartyg, som rekvirerades av örlogsflottan och togos i bruk som hjälpfartyg av olika slag, varigenom en icke obetydlig nedgång i det tillgängliga tonnaget uppstod.

Konvojsystemet synes emellertid ha haft avsedd verkan, ty förlusterna i konvojerna ha under krigets första år varit anmärkningsvärt små. Sålunda uppgivas förlusterna av i konvoj seglande fartyg till 0,2 promille intill april 1940 och till 1,4 promille juli 1940.

En allvarlig nackdel för de tyska ubåtarna var nu liksom under förra kriget den tillbakadragna baseringen i tyska bukten. Vägen ut till jaktområdena på andra sidan England och tillbaka hem var lång, vilket hade till följd, att icke mer än omkring $\frac{1}{3}$ av det tillgängliga antalet ubåtar samtidigt kunde befinna sig på station ute i Atlanten. Eftersom Tyskland vid krigets början endast

disponerade 71 ubåtar och ett flertal av dessa måste avses för utbildningsändamål i hemfarvattnen, kunde icke mer än ett 20-tal ubåtar samtidigt hållas ute på handelskrigföring. Sänkningssiffrorna blevo också under de första månaderna låga.

Den 21 oktober 1939 utförde tyska flygplan ett anfall mot en konvoj vid Grimsby. Detta var flygvapnets debut i handelssjökriget. Flygets verksamhet blev dock rätt inskränkt under höst- och vintermånaderna 1939, och först under de första månaderna på 1940 tog flygkriget mot konvojerna någon större omfattning.

Även flygstridskrafternas verksamhet i handelssjökriget reducerades i betydande grad på grund av den ofördelaktiga baseringen. Såväl spanings- som bombförband gjorde visserligen långdistansflygningar ända upp till Shetlandsöarna och till farvattnen på andra sidan England, men dessa flygningar voro sporadiska och av ringa omfattning och få mera ses som sportprestationer än som operationer i vanlig bemärkelse.

Den 18 november 1939 minsprängdes den holländska ångaren Simeon Bollivar innanför den av engelsmännen utlagda minspärren utefter Englands ostkust. Det var ett av tyskarnas hemliga vapen, den magnetiska minan, som för första gången kom till användning. De magnetiska minorna, d. v. s. bottenminor lagda på så grunt vatten, att minornas avfyrningsinrättning påverkas av fartygens magnetiska fält, ställde i början till med mycken avbräck i den engelska sjöfarten, tills engelsmännen slutligen lyckades få upp ett par exemplar och undersöka dem. Därpå framkommo motmedlen hastigt och verkan av dessa minor reducerades snabbt till normala proportioner. Motmedlen voro dels magnetiska minsvep, med vilka minorna sprängdes, och dels avmagnetisering av fartygen, varigenom minorna icke avfyrades vid passage över desamma.

De magnetiska minorna utlades med övervattensfartyg på samma sätt som vanliga minor, men kunde också fällas från flygplan. Flygvapnet hade därmed fått en ny uppgift i sjökriget, och denna verksamhet har tagit allt större omfattning. Numera kombineras de flesta större nattraider mot de engelska hamnarna med flygminering av inloppen. Flygplanet har i detta avseende den fördelen gentemot övervattensfartyg, att det kan framföras över och förbi den överlägsna flottan och lägga sina minor i farvatten, som ligga oåtkomliga för de egna minläggande övervattensfartygen. Flygplanet har däremot den svagheten, att det endast

kan taga en eller ett par minor, varför det fordras ett helt förband för att åstadkomma även ett begränsat minfält.

Med den nya metod för offensiv minkrigsföring och med utnyttjande av ubåtar för minfällning, har minkriget åter blivit en betydelsefull faktor i handelssjökriget.

Den engelska handelsflottans förluster höllo sig enligt tämligen samstämmiga tyska och engelska uppgifter vid omkring 50,000 BRT per vecka under krigets första månader fram till årsskiftet 1939—40. Under januari 1940 intensifierades sjökriget och förlusterna stego till omkring 80,000 BRT per vecka för att åter falla under februari och mars till omkring 15,000 BRT per vecka. Orsaken till denna kraftiga nedgång synes ha varit, att tyskarna då drogo hem sina ubåtar för att vila besättningarna och göra båtarna klara för den stundande Norgeoperationen. I slutet av mars 1940 uppgingo totalförlusterna från krigets början till omkring 1,7 milj. BRT. Samtidigt hade tyskarna förlorat mellan 30 och 40 ubåtar, d. v. s. hälften av ubåtsbeståndet vid krigsutbrottet.

Under vintern stod det klart för den tyska krigsledningen, att handelssjökriget aldrig skulle kunna giva önskat resultat, så länge sjö- och flygstridskrafterna voro hänvisade till de avlägsna baserna i Tyskland. Skulle England betvingas genom handelssjökrig måste baserna skjutas fram närmare fienden. Detta förhållande liksom det, att Tyskland måste bringa kriget till ett snabbt avgörande, torde ha varit avgörande för det tyska beslutet att våren 1940 övergå till offensiv.

Basframskjutningen inleddes med Norgeoperationen. Genom besättandet av Norge erhöles de tyska sjöstridskrafterna baser i Bergen och Trondheim, utanför den engelska spärren i Nordsjön. Härigenom hade en bräsch slagits i den engelska blockadkedjan, och tyska sjöstridskrafter hade för första gången erhållit fritt tillträde till världshavet. Den engelska spärren mellan Skottland och norska kusten kunde icke längre upprätthållas. Den drogs därför tillbaka till farvattnen mellan Skottland, Island och Grönland, ett mångdubbelt bredare vatten, där en effektiv bevakning blev svår att upprätthålla.

Anmarschvägen för de tyska ubåtarna till de aktuella vattnen på andra sidan England hade förkortats till hälften. Även det tyska flygvapnet hade erhållit gynnsamt belägna flygbaser bl. a.

vid Stavanger och Trondheim, från vilka flygvägarna till Skottland voro hälften av de tidigare och varifrån effektiv flygverksamhet inom farvattnen väst om de brittiska öarna blev möjlig.

Ockupationen av Norge och Danmark förde också med sig, att sjöfarten på England från dessa länder och från östersjöstaterna helt avbröts. Detta innebar en försämring av Englands försörjningsläge, då flera viktiga varor såsom järnmalm, träprodukter och livsmedel just importerades från dessa närbelägna länder.

Genom ockupationen av Holland och Belgien avstängdes England ytterligare från närbelägna marknader. Härtill kom att sjötrafiken genom Medelhavet i maj 1940 måste dirigeras runt Afrika med hänsyn till riskerna för Italiens inträde i kriget. Handelsvägen till Indien förlängdes härigenom med omkring 60 %. Under försommaren 1940 kom alltså Englands försörjningsläge att hastigt genomgå en allvarlig förändring till det sämre.

Ockupationen av norra och västra Frankrike tillförsäkrade de tyska sjö- och flygstridskrafterna nya framskjutna baser. Tyska flottan fick tillgång till de franska örlogshamnarna Cherbourg, Brest, Lorient och Bordeaux, samtliga belägna vid Atlanten väst om de engelska spärrarna och dessutom mycket nära de områden väster om England, genom vilka hela den engelska sjöfarten hittills dirigerats. De tyska flygstridskrafterna fingo samtidigt tillgång till basområden vid Atlanten, där ett stort antal flygplatser under sommaren iordningställdes. Av intresse för sjökriget är i detta sammanhang framför allt att tyskarna här kunde basera för sjökrigföringen speciellt avsedda flygförband, i första hand fjärrspaningsplan. Därmed hade man skapat möjligheter för en kontinuerlig flygövervakning av farvattnen runt England ända ut till Azorerna och upp mot Island.

Sedan de tyska baserna och flygfälten iordningstänkts ombaserades under vintern de tyska sjöstridskrafterna och sjöflygförbanden till dessa. Då engelsmännen icke längre äga möjligheter att effektivt spärra farvattnen mellan Skottland och Grönland, kunna tyska sjöstridskrafterna mer eller mindre ostört förflytta sig mellan baserna i Frankrike och i Norge och därmed också deltaga i handelskriget.

Under de senaste månaderna ha krigsbyggda ubåtar i stort antal blivit färdigställda på de tyska varven och sättas nu in i kampen. Genom flygspaningen ha ubåtarna fått möjligheter att utföra koncentrerings mot konvojerna och synas nu utföra anfall i förband om ända upp till nio ubåtar. Även de tyska långdistans-

planen anfalla handelsfartygen så snart gynnsamt tillfälle erbjuder sig. I de närmare farvattnen kring England uppträda slutligen tyska jagare och motortorpedbåtar samt bombförband, vilka söka anfalla sjöfarten utefter de engelska kusterna, särskilt den, som går genom Kanalen till London.

Som en naturlig följd av det intensifierade handelssjökriget stego de engelska förlustsiffrorna hastigt och synas mot slutet av maj 1940 ha hållit sig vid omkring 60,000 BRT per vecka. Under juni sprang förlustsiffran upp till 200,000 BRT per vecka för att därefter åter falla till omkring 125,000, där den stod konstant under månaderna juli till november. Mot vintern minskades förlusterna åter beroende framför allt på att tyskarna då drogo in ett stort antal ubåtar till skolor för utbildning av besättningar till de nya båtar, som skulle komma under våren. Under januari och februari 1941 ha förlusterna därför hållit sig vid endast 50,000 BRT per vecka, ända till sista veckan i februari, då de (enl. tysk uppgift) plötsligt sprungit upp till 432,000 BRT. Uppgifterna för mars månad äro mycket motstridiga. Hur stora förlusterna i verkligheten varit är därför svårt att avgöra, men med tanke på att såväl slagskepp och kryssare som ett stort antal ubåtar och flygplan deltagit i jakten efter de engelska konvojerna böra förlusterna ha varit betydande.

Ha förutsättningarna för ett intensivt handelssjökrig ur tysk synpunkt undergått en radikal förbättring genom basframskjutningen, så ha å andra sidan möjligheterna för engelsmännen att försörja moderlandet på senare tid också förbättrats genom den ökade hjälpen från U. S. A.

För England gäller det dels att öka sjöfartskyddet och därmed nedbringa förlusterna, dels att ersätta förlorat handelstonnage.

Möjligheterna att skydda handelsfartygen mot anfall av ubåtar och bombflygplan ökas med ökat antal ubåtsjagare och eskortflygplan. Ubåtsjagare, s. k. corvets, ha också i stort antal nybyggts i England under sista året. Därjämte ha 50 överåriga, men för eskorttjänst brukbara amerikanska jagare ställts till förfogande och möjligheterna att förvärva ytterligare jagare från U. S. A. undersökas för närvarande. Stora Sunderlandflygplan liksom ett ständigt växande antal amerikanska långdistansplan ingå nu också i det engelska handelsskyddet.

Englands möjligheter att ersätta förlorat handelstonnage ha under år 1940 varit goda. En stor del fientligt tonnage har beslagtogs och tagits i bruk för transporter till de brittiska öarna.

Efter den tyska ockupationen av Norge, Danmark, Holland och Belgien och efter det franska sammanbrottet har ytterligare tonnage tillförts den brittiska handelsflottan. På grund av rubbningarna i världshandeln har tonnage också kunnat frigöras från andra delar av världen för att sättas in i trafiken på England. Sammanlagt beräknas tillskottet av fientligt, neutralt och allierat tonnage uppgå till omkring 7,0 milj. BRT. Läggas härtill det under år 1940 i England och dominierna nybyggda handelstonnaget samt det från U. S. A. inköpta tonnaget, sammanlagt omkring 2,0 milj. BRT, erhålles ett tillskott till den engelska handelsflottan under år 1940 av icke mindre än 9,0 milj. BRT. De engelska förlusterna beräknas under året hava uppgått till omkring 6,5 milj. BRT. Drages denna siffra från det beräknade tillskottet erhålles ett överskott på 2,5 milj. BRT.

Ser man endast till dessa siffror ter sig således Englands försörjningsläge vid årsskiftet 1940/41 synbarligen ganska gynnsamt. Emellertid bör observeras att det största tillskottet erhållits genom beslag eller timechartning av främmande länders handelsfartyg ute i världen. Denna tillgång är emellertid nu tagen i anspråk med undantag av en mindre del tyskt och italienskt tonnage i amerikanska hamnar, varför något nämnvärt tillskott på den vägen icke står att vinna under 1941. Frånsett möjligheterna att förvärva ett mindre antal äldre amerikanska fartyg är England under 1941 således hänvisat till egna och amerikanska nybyggnader. Den engelska varvskapaciteten är emellertid begränsad. I England och dominierna beräknas därför icke mer än omkring 1,0 milj. BRT handelstonnage kunna nybyggas under år 1941. Den amerikanska varvsindustrien är ävenledes begränsad och beräknas även med väsentliga utökningar icke kunna komma upp till en kapacitet, som under innevarande år nämnvärt överstiger 2,0 milj. BRT. England skulle således under 1941 icke kunna påräkna ett tillskott till sin handelsflotta, även med amerikansk hjälp, på mer än 3,0 à 4,0 milj. BRT. Även om förlusterna kunna begränsas till samma storleksordning som under 1940, skulle England vid slutet av innevarande år börja lida brist på tonnage. Medför det intensifierade handelssjökriget större förluster än under 1940, kommer tonnagenknapphet sannolikt att göra sig gällande redan under sommaren. För att råda bot härför ha överläggningar inletts med U. S. A. i avsikt att erhålla hjälp av den amerikanska flottan. Än så länge har U. S. A. icke vågat tillmötesgå de engelska kraven, vilket sannolikt skulle betyda inträde i kriget på Englands sida.

Så länge tyska övervattenssjöstridskrafter icke deltog i handels-sjökriget, kunde konvojerna försvaras med endast lätta fartyg och flygplan. För England har frågan också varit att anskaffa ett nog stort antal sådana fartyg och flygplan. I och med att de tyska slagskeppen och kryssarna sluppit ut på världshaven och tagit upp kampen mot den engelska sjöfarten räcker det emellertid icke med detta svaga skydd. Engelsmännen ha nu två vägar att välja. Endera skola slagskepp sättas in i konvojstyrkorna eller också skola de tyska övervattenssjöstridskrafterna förstöras. Tidigare i historien ha engelsmännen tillämpat den senare metoden och, även om slagskepp för närvarande ingå i konvojskyddet, talar allt för att engelsmännen skola göra så även denna gång. Frågan är blott, om de lyckas ställa de tyska fartygen till strid. De tyska fartygen äro moderna och snabba, de engelska slagskeppen gamla och långsamtgående. Av de engelska slagfartygen är det endast de tre slagkryssarna, Hood, Repulse och Renown, som ha något så när hög fart, men också deras fart ligger sannolikt under de tyska fartygens. Först när de fem slagskeppen av King George V-klassen införlivats med flottan, komma engelsmännen att disponera fartyg, som kunna bekämpa de tyska slagskeppen. Två av dessa fartyg äro redan i tjänst och de tre återstående beräknas komma under detta år.

Kunna engelsmännen rikta ett avgörande slag mot de tyska övervattenssjöstridskrafterna och sätta dessa ur spelet, förbättras möjligheterna att skydda sjöfarten på England. Visserligen är ubåtsfaran stor för att icke säga mycket stor men ubåtar kunna dock bekämpas med småfartyg och flygplan, som i stort antal kunna erhållas från U. S. A. Det tyska flygvapnets insats i handelssjökriget har ännu icke varit av avgörande betydelse och dess verkan kan sannolikt hållas inom måttliga gränser genom förstärkning av konvojskyddet med luftvärnsbestyckade lätta eskortfartyg och lämpliga flygstridskrafter.

Så har den lilla tyska flottan genom sin moderna materiel, sin goda basering och sitt skickliga och modiga uppträdande kommit att utgöra den största faran för det engelska världsväldet. För närvarande stå oddsen mot England, men den engelska flottan har upptagit jakten efter sin fiende. Kanske komma vi inom en icke alltför avlägsen framtid att få uppleva ett nytt Trafalgar, som avgör kriget.

Den 22 mars 1941.