

Slaget om Atlanten

116789

Av kapten
Å. G. BERG

På gamla världens kontinenter bölja striderna fram och tillbaka. Fältslag av växlande dimensioner utkämpas och likt förlamande polyparmar tränga arméernas starka och snabba motoriserade förband in i motståndarnas försvarslinjer. Flygvapnen utdela sina hårda slag både mot de kämpande härrarna och mot långt bakom fronterna liggande viktiga orter. Tidningsrubriker omtala stora framgångar eller motgångar på landfronterna. Med betydligt blygsammare rubriker anförs därjämte då och då några torra och för dem ej särskilt därav intresserade skenbarligen betydelselösa uppgifter om sänkt tonnage utę på världshaven. Och dock är det sannolikt striden om tonnaget ute på världshaven, som kommer att slutligt avgöra den stora världskampen.

Den stora striden kan i stort sett betraktas som fyra världsdelaers kamp mot det centrala Europa — förutsatt att man anser, att kampen i Fjärran Östern tillsvidare stagnerat eller i varje fall i hög grad trätt i bakgrunden. Vid de fyra världsdelaernas sida kämpa dessutom av europeiska stater i väster en stor sjömak och i öster en mäktig landmakt. Det kämpande centrala Europa — axelmakterna — äger fördelen av att hava praktiskt taget hela det område, varur det hämtar sin kraft, väl samlat kring sitt maktcentrum. För axelmakterna äro landförbindelserna de betydelsefullaste och frånsett de viktiga, men korta förbindelserna över Medelhavet till stridskrafterna i Nordafrika, äro alla axelmakternas sjöförbindelser av relativt underordnad betydelse.

För de allierade är det helt annorlunda. För dem är sjöförbindelsernas upprätthållande ett livsvillkor, ty dem förutan finnas inga möjligheter att ombesörja tillförseln till stridsområdena eller att verkställa kraftkoncentrationer till olika delar av de väldiga fronterna. Sjöförbindelserna äro blodsystemet, utan vars rätta funktionerande all kraft förr eller senare ebbar ut. Och upprätthållandet av dessa sjö-

från såväl Amerika som från imperiets olika delar äro långa och farofylla. Men problemet gäller icke härvidlag endast tillförsel till England. Det gäller lika mycket transporterandet från England till olika krigsskådeplatser av färdig krigsmateriel och trupper. Mycket stora delar av de trupper och de vapen, som brukas i striderna kring Tripolis i dessa dagar, hava transporterats runt Afrika från England och USA.

Kampen om sjöförbindelserna har pågått sedan krigets början. I den kampen verkade under krigets första månader före krigsutbrottet på Atlanten utsända handelsförstörare. Det tyska »fickslagskepp», som i slutet av år 1939 gick sin undergång till mötes vid La Plata, hade dessförinnan vållat allvarligt avbräck i imperiets handelsförbindelser i södra Atlanten. De tyska slagskeppen Scharnhorst och Gneisenau hade opererat länge i Atlanten, innan de för lång tid låstes fast i Brest och Bismarck mötte sitt öde, medan hon tillsammans med tunga kryssaren Prins Eugen uppsökt farvattnen mellan Grönland och Island för att härja i de stora konvojerna mellan Amerika och Ryssland.

I de grunda farvattnen vid Englands ostkust blev i krigets början magnetinan den stora handelsförstöraren, ända tills engelsmännen lärde sig att effektivt skydda sig mot dess verkningar. I det fallet tycks engelsmännen icke hava nöjt sig med att skaffa sig ett skydd mot detta vapen. De hava anammat vapnet själva och brukar det i rik utsträckning mot axelmakternas sjöförbindelser längs de grunda kontinentkusterna, vid Nordsjön liksom ock i Kattegatt och Öresund.

I närheten av kusterna hava flygplanen i stor utsträckning insatts i kampen om havets färdevägar. I så-

och deras sänkningssiffror äro, om man bortser från november månad, tämligen konstanta. Det tyska flygets insatser stanna summariskt sett vid c:a 15 proc. av ubåtarnas, medan övervattensfartygens (vilka väl mest äro motortorpedbåtar) stanna vid 2 proc. Att de tyska ubåtarnas insatser skulle vara så dominerande kan knappast förvåna med hänsyn till att dessas verkningsfält i stor utsträckning förlagts till farvattnen utanför USA. I genomsnitt skulle enligt en tysk uppgift hälften till en tredjedel av ubåtarnas sänkningar hava skett vid Amerikas kuster.

Italienarnas bidrag till handelsförstöringen är av mycket blygsammare mått än tyskarnas. Även här råda dock ungefär samma proportioner mellan ubåtar, flyg och övervattensfartyg. Flyget är här något effektivare, men når dock icke upp till 25 proc. av ubåtarna. Detta är frapperande, då operationsområdet väl huvudsakligen torde utgöras av Medelhavet och målet närmast vara de engelska transporterarna genom detta hav. Emellertid operera några italienska ubåtar även utanför Gibraltar sund, varför man gör klokt i att icke draga några förhastade slutsatser.

Även andra erfarenheter kunna utläsas ur tablån, men därvidlag är man ute på mer eller mindre lösa antaganden. De kraftiga ökningarna i sänkningssiffrorna i september, hava måhända sin grund i det våldsamma och omfattande konvojslaget omkring den 20/9 i farvattnen mellan Jan Mayen, Spetsbergen och Novaja Semlja. Den kraftiga nedgången i siffrorna för flygets insatser i oktober är svårförklarlig. Försämring i väderlek och framförallt i sikt spelar givetvis en mycket stor roll. Möjligt är också att sammandragningen å allierad sida av tonnage för den väldiga trupptransporten Amerika och England—Nordafrika gjort, att tonnaget drogs bort ur det tyska flygets räckvidd, varför endast ubåtarna kunde verka. Slutligen få väl de höga siffrorna både på italiensk

förbindelser bjuder de allierade många och svårlösta problem.

Vägarna över haven äro långa och riskfyllda. Särskilt gäller detta om de sjövägar, som förena Nya Världen med Sovjetryssland. Fyra vägar leda från Atlanten till Ryssland. I norr når man genom ishavsregionerna fram till någon av Rysslands få någorlunda isfria hamnar. Den vägen bjuder sommartid på det ständiga dagsljusets faror och vintertid på is och köld och snöstormar. Och den leder tätt förbi ett starkt tyskt basområde. De båda mellersta vägarna — över Östersjön och genom Medelhavet äro effektivt spärade av axelmakterna. Den södra vägen går runt Afrika och den långa vägen upp till Persiska viken. Vad som transporteras den vägen skall sedan föras vidare via mycket långa och besvärliga landförbindelser med mycket ringa transportkapacitet.

Även vägarna till Storbritannien

av djupförhållandena — såsom t. ex. bland de tyska och holländska bankarna — icke kunna operera, hava flygplan, minor och motortorpedbåtar kommit att spela den största rollen. Men ute på de stora oceanvidderna har kampen till övervägande delen upptagits av ubåtarna, sedan försöken med slagskepp som handelsförstörare visat sig vara för kostsamma.

Tonnageförstörelsen är mycket stor. Nedanstående tablå visar de officiella tyska och italienska uppgifterna för månaderna juni—november 1942, alltså under ett halvt år.

och tysk sida i november lämpligen ställas i sammanhang med underhålls-transporter till den allierade armén i Nordafrika.

Kampen om färdevägarna över Atlanten pågår nu hårdare än någonsin. De tyska ubåtarnas anfallsmetoder växla liksom också de allierades metoder för att giva bästa tänkbara skydd åt sitt dyrbara tonnage. Det kraftigaste motmedlet från de allierades sida ligger i nybyggandet av tonnage. Den som vinner i den sega kampen om världstonnaget och sjötransportvägar-na över Atlanten, den har tillförsäkrat

Tyska sänkningsuppgifter.

Månad	av ub.	av flyg	av ftg	S:a
Juni 1942	755.000	74.000	—	829.000
Juli	613.000	184.000	19.000	816.000
Augusti	667.000	109.000	32.000	808.000
September	769.000	242.000	—	1.011.000
Oktober	690.000	10.000	21.000	721.000
November	955.000	60.000	20.000	1.035.000
	4.449.000	679.000	92.000	5.220.000

Italienska sänkningsuppgifter.

Månad	av ub.	av flyg	av ftg	S:a
Juni 1942	82.000	5.000	—	87.000
Juli	10.000	20.000	—	30.000
Augusti	44.000	—	5.000	49.000
September	—	—	2.000	2.000
Oktober	20.000	—	—	20.000
November	71.000	26.000	—	97.000
	227.000	51.000	7.000	285.000

Av tablåerna kunna vissa fakta sig själv en mycket tungt vägande för-
stvetydigt konstateras. De tyska u- del i kraftmätningen mellan alla världens stormakter.
båtarnas insatser dominera kraftigt