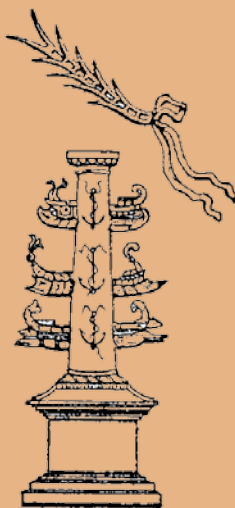


TIDSKRIFT
I
SJÖVÄSENDET

UTGIVEN AV
KUNGL. ÖRLOGSMANNASÄLLSKAPET

I
KARLSKRONA.



1944.

107:e årgången.

Häfte N:r 2

Meddelande från Kungl. Örlogsmannasällskapet nr 2/44.

Ordinarie sammanträde den 2 februari 1944.

Närvarande: 18 heders- och arbetande ledamöter.

1. Meddelade ordföranden att sedan senaste sammanträdet hedersledamoten *Borell* och arbetande ledamoten *Fevrell* med döden avgått samt lyste frid över deras minne.

2. Valdes ledamoten *Hammargren* till föredragande för år 1944 i vetenskapsgrenen flygväsende med ledamoten *Starck* som suppleant.

3. Föredrog ledamoten *Sahlin* av ledamoten *Johansson* avlämnad årberättelse i minväsende.

Karlskrona den 4 februari 1944.

B. Ramel.
Sekreterare.

Utdrag ur Årsberättelse i minväsende.

Avgiven år 1944 av ledamoten *Johansson*.

Allmän utveckling.

1. *Minor.*

Kännedom om minvapnets utveckling inom utländska marinerna kan av oss i regel icke förvärras på annat sätt än genom studium av de minor, som under krigstid i mycket stort antal driva in mot våra kuster. Minvapnet hålles strängt hemligt inom alla marinerna, och nya konstruktioner publiceras därför aldrig. De mintyper, som saluföras av privata firmor, grunda sig på allmänt kända konstruktioner.

Av detta skäl är vår kunskap om den utländska minmaterielen i huvudsak begränsad till kännedom om våra grannländers samt engelsk materiel. Men av denna finnes en mängd olika typer, och man torde kunna antaga, att praktiskt taget samtliga mintyper, som av de krigförande utlagts i de farvatten, som gränsa till våra kuster, nu kommit till vår kännedom.

Då dessa krigförande makter äro de ledande inom minvapnet, kunna vi härigenom bilda oss en god uppfattning av den allmänna utvecklingen på detta område.

Denna utveckling har fortgått efter i stort sett samma banor som beträffs redan tidigare under kriget. Fortfarande användas i stor utsträckning förankrade minor av ungefär samma typer som tidigare. Dock förekomma mekaniska minor icke längre som nykonstruktioner, även om dylika av äldre rysk typ fortfarande finnas utlagda i Östersjön och Finska viken.

Av elektriska minor förekomma såväl hornminor som antenminor av flera olika typer. Hornminor med Hertziska horn, som tidigare voro förhärskande, hava allt mera ersatts av minor med torrbatterier och kontakthorn. Engelska minor av denna typ hava ofta ett stort antal horn, upp till 11 stycken. Anledningen till denna utveckling torde vara den, att numera torrelementen hava en avsevärt längre lagringstid än tidigare, samt att kontakthornen kunna riktas rätt ut från minstommen även på minans undre del, varigenom de bliva mest effektiva mot ubåtar. Avfyrningshorn med elektrolytfyllda glaströr måste vara riktade mer eller mindre uppåt för att syran skall kunna rinna ned i elektrodhylsan, varför deras placering på minans undre del icke kan bliva så gynnsam, om icke specialhorn av tämligen komplicerad konstruktion användas.

Kontakthornen äro utförda som ett smalt, spetsigt stålhorn, som är lagrat i en kulle i minstommen och tätat där med en gummibussning. Det fortsätter på insidan med ett från hornet isolerat kontaktstift, till vilket tändbatteriets ena pol är kopplad. Kontaktstiftet är omgivet av en hylsa med ett isolerat kontaktgaller, till vilket den andra polen är ansluten.

Engelska minor utföras ofta som antenminor försedda med kontakt- eller avfyrningshorn. Utförandet är standardiserat, och antennenordningens relä ingår i minans utrustning,

även om icke antenner eller elektrodskiva äro påmonterade, och minan därför verkar som en vanlig hornmina.

Laddningsvikten synes nu ha stabiliserats omkring 200 kg för de större typerna och 100 å 150 kg för de mindre.

De minankare, som kunnat tillvaratagas, äro av naturliga skäl mycket fåtaliga, och några nyheter på området ha icke framkommit. En ankartyp kan dock nämnas på grund av dess synnerligen enkla konstruktion. Den saknar lod eller andra liknande djupregleringsanordningar och består helt enkelt av en bottenplatta på hjul, på vilken en vertikal cylinder av tämligen stor diameter är fäst. På denna cylinder är ankartrossen glest upplindad nedifrån och upp. Minan är placerad på cylinderns topp. Parallellt med cylindern står en platt ståndare, som är fäst i bottenplattan och genomborrad med hål, ett mellan varje lindningsvarv av ankartrossen. Djupinställningen sker genom en bult, som stickes in genom ett av hålen och skruvas fast i ett motsvarande hål i cylindern. Alla varv ovanför bulten löpa ut vid förankringen, som tydligen måste ske så att minan roterar för att slå ut alla törnar. Metoden lämpar sig tydligen icke för ytmineringar, men är väl användbar för djupare mineringar mot ubåtar på sådana platser, där bottendjupet icke alltför mycket varierar. Fördelen med ankaret är dess enkla konstruktion och billiga pris.

Drivminor förekomma mycket sparsamt i våra farvatten, däremot är det känt, att sådana i stort antal fällts från flygplan i flodmynningar och kanaler i nordvästra Tyskland och Holland. De äro i allmänhet försedda med små laddningar, från 10 upp till 60 kg. Avfyrningsinrättningen är alltid elektrisk och består av ett torrbatteri kombinerat med stötkontakter, utformade på olika sätt.

De minor, som väckt den största uppmärksamheten och som vållat de största svårigheterna att övervinna, äro de magnetiska minorna. Tanken att utnyttja magnetismen för en minas antändningsanordning är icke ny, patent på detta område finnas sedan mer än 20 år, men vägen från en patente-

rad idé till en duglig konstruktion är lång, och de magnetiska minor, som nu användas, förete icke stora likheter med de i patentbeskrivningarna visade.

De nu använda magnetminorna äro av två huvudtyper, magnetsnålsminor och induktionsminor. Magnetsnålsminorna voro de, som först kommo till användning, och de utlades från tysk sida för första gången vid mineringar utanför Englands ostkust, särskilt vid Thames och Humbers mynningar. De förorsakade stora engelska fartygsförluster innan engelsmännen, efter att ha desarmerat en mina, som fallit på en bank, kommit underfund med minans konstruktion. Därefter dröjde det icke länge, förrän såväl effektiva magnetiska minsvep som skyddsanordningar för fartyg konstruerats.

Magnetsnålsminan grundar sig på inverkan av förändringar i jordmagnetiska fältets vertikalkomponent på ett magnetsnålsystem upphängt på en horisontell axel. Medelst en torsionsfjäder kompenseras vertikalkomponentens inverkan på magnetsnålsystemet, så att detta hänger ungefär horisontellt. Då ett fartyg passerar över minan, förändrar sig det jordmagnetiska fältet på grund av kraftlinjernas sammandragning mot fartygets järnmassa. På grund av denna förändring vrider sig magnetsnålsystemet kring sin axel, och denna vridning utnyttjas för att sluta tändströmmen från ett elektriskt batteri till minans sprängrör.

Magnetsnålsystemet är kardanskt upphängt i en dosa, som är fjädrande inspänd i minans övre del. Magnetsystemet måste vara synnerligen väl utbalanserat, så att icke stötar eller rörelser vid sjögång förorsaka kontakt. Samtliga delar till minan utom magneterna måste vara utförda av omagnetiskt material för att icke verka avskärmande. Minstommen utföres vanligen av någon aluminiumlegering, övriga detaljer av andra metallegeringar.

Då magnetsnålsystemet icke åverkas av minans rörelser i vattnet kan en dylik mina utföras antingen som förankrad mina eller som bottenmina.

Det engelska svaret på den tyska magnetiska minan blev induktionsminan.

Denna är i regel utförd som en bottenmina med stor laddning, 400—600 kg.

Minan har formen av en långsträckt cylinder, något mindre än $\frac{1}{2}$ meter i diameter. Största delen utgöres av en laddningsbehållare, som i ena änden fortsättes av en tom cylinder, som tjänar som buffert vid anslaget mot botten. I andra ändan finnes en behållare för den elektriska apparaturen. Till denna ända är fäst en mindre fallskärm, som huvudsakligen tjänar att styra minan vid fällning från flygplan. Genom hela laddningsbehållaren löper ett centralt rör, i vilket en spole med flera tusen lindningsvarv är inpassad. Spolen har en kärna av en metallegering, som har den egenskapen att erbjuda mycket litet motstånd i förhållande till vanligt järn vid liten fältstyrka. Härigenom attraherar kärnan, trots att den har en mantelplåt, största delen av det jordmagnetiska fältet kring minan och endast en mindre del passerar genom manteln. Härvid är det emellertid av vikt, att kärnan står i god magnetisk förbindelse med minans gavelplåtar, som uppsamla det magnetiska flödet.

Till spolen är kopplad en mycket känslig galvanometer, som ger utslag för så små strömstyrkor som 12—15 mikroampere.

När galvanometern gör utslag, slutes en strömkrets från ett batteri till ett s. k. stegrelä. Detta utgöres av ett urverk, som sättes i gång och matar fram en kontakt ett visst stycke och därefter stannar. När ett visst antal dylika frammatningar skett, vilket antal kan inställas vid minans klargöring och kan variera från 1 upp till 60, slutes tändströmmen över ett tredje relä, som fördröjer avfyrningen några sekunder.

Minans verkningsätt är följande.

Då ett fartyg passerar minan, förändras det jordmagnetiska fältet. Denna fältförändring inducerar i magnetlindningen en elektromotorisk kraft, som ger upphov till en ström, vilken åverkar galvanometern, så att stegreläet matas fram.

Den inducerade spänningen är beroende på förändringen per tidsenhet av det magnetiska fältet och alltså beroende på fartygets fart och storleken av den fältförändring, som detta åstadkommer. Ett fartyg har därför större inverkan, då det går med stor hastighet, än då det går sakta och ett fartyg utan magnetskydd större än ett med sådant.

Stegreläet har tillkommit för att försvåra minsvepningen; utan stegrelä springer minan, så snart ett magnetminsvep passerar, men om stegreläet är ställt på t. ex. 30 steg, måste svepet passera 30 gånger innan minan bringas att detonera. För att förhindra, att svepningen skall kunna påskyndas genom att ofta omkasta strömriktningen i svepet är stegreläet försedd med urverk; under den tid klockan går och matar fram kontakten, hinner svepet passera, och strömomkastningen har ingen verkan. Vad slutligen fördröjningen i slutreläet beträffas har den till uppgift att låta sprängningen ske under fartyget. Förändringen i det jordmagnetiska fältet uppträder nämligen redan ett stycke för om fartyget, där en sprängning icke skulle vålla någon större skada.

Dessa magnetiska bottenminor äro verksamma på djup ned till c:a 30 meter. På större bottendjup behöver man alltså icke löpa någon risk för dylika minor.

Det finnes emellertid även förankrade minor av induktionstyp. Dessa äro dock avsevärt mindre känsliga än bottenminorna, vilket även är nödvändigt emedan minan i annat fall skulle sprängas, om den under inverkan av ström eller sjö rörde sig i det jordmagnetiska fältet. Laddningens storlek är mellan 200 och 300 kg och minan har endast ett relä, som omedelbart sluter tändströmmen. Minan torde i huvudsak vara avsedd mot ubåtar, mot vilka den har en viss avståndsverkan. Eftersom den kan svepas med vanliga svep är det sannolikt, att den förankras djupt.

Som motmedel mot de magnetiska bottenminorna användes förutom magnetiska minsvep även magnetiska spärrbrytare. Dessa utgjordes av handelsfartyg, som i förskeppet lastades med en samling järnbalkar och räls, vilken omgavs

med en kraftig magnetlindning. Härigenom åstadkoms ett mycket kraftigt magnetfält, som åverkade minorna på ett avstånd av ett par hundra meter framför stäven och därigenom bragte dem att detonera på ofarligt avstånd från fartyget. Mot dessa spärribrytare konstruerades då en annan magnetmina, som är så anordnad, att tändströmmen icke slutes förrän fartyget befinner sig över minan. Mitt under fartyget är nämligen magnetfältet tämligen homogent, och där induceras ingen spänning, varför reläet slår ifrån och detta moment utnyttjas för minans tändning.

Denna mintyp kan vara försedd med tidsdesarmering, d. v. s. minan armeras först en viss tid efter det den blivit utlagd.

Båda dessa typer av magnetiska minor förekomma samtidigt och försvåra på så sätt ett effektivt minsvepningsarbete genom den osäkerhet som ständigt råder, huruvida samtliga minor inom ett visst vattenområde blivit oskadliggjorda.

Den senaste nyheten på minområdet är den akustiska minan, som torde användas av båda de krigförande lägren. Huru denna mintyp är konstruerad har hittills icke blivit närmare bekant. Känt är, att motmedel i form av bullerordningar, bogserade framför eller efter fartyg användes av såväl tyska som engelska marinerna. Detta skulle tyda på att minan har en akustiskt åverkad tändanordning. Det är emellertid också möjligt, att minan armeras på akustisk väg och avfyras magnetiskt eller tvärtom.

En rent akustisk mina kan vara baserad på användning av sonora ljudvågor, då den emellertid torde vara relativt enkel att oskadliggöra genom lämpliga bullerordningar eftersom dylika ljudvågor icke äro riktade utan avsändas och mottagas i alla riktningar.

Den kan även vara baserad på ultraljudvågor, d. v. s. över hörbarhetsgränsen. Dessa ljudvågor kunna riktas, och en mottagare i en mina röner därför inverkan endast av vågor, som komma inom en uppåtriktad kon, som har sin spets i mottagaren. Konens toppvinkel bestämmes av frekvensen och den svängande ytans storlek på så sätt, att vinkeln mins-

kas vid ökad frekvens och yta. Principen är densamma som användes vid lyssning med perifon.

För alla akustiska minor gäller, att de mottagna akustiska svängningarna omvandlas till elektriska svängningar, vilka förstärkas och rikriktas i en rörförstärkare och därefter åverka ett relä, som sluter minans tändströmkrets.

Att båda dessa akustiska principer äro användbara beror därpå, att ett maskindrivet fartyg utsänder ljudvågor av alla möjliga frekvenser, fastän största delen av den utgående energin transporteras av vågor som hava frekvenser under 300 svängningar per sekund.

För närvarande torde arbetet på minans utveckling i hög grad koncentreras på olika former av akustiska eller kombinationer av akustiska och magnetiska minor.

2. Motmedel mot minor.

Förutom redan tidigare använda motmedel mot minor i form av skyddssvep samt sök- och röjsvep mot vanliga förankrade minor hava på grund av de magnetiska minornas uppträdande skyddsmedel mot dessa blivit nödvändiga och allt mera dominerat arbetet på detta område.

Som ovan nämnts lyckades man i Egnland relativt snabbt avvärja hotet från magnetminorna genom anordnande av magnetiska minsvep och magnetskydd för fartyg. Utvecklingen har sedan gått efter de linjer, som då utstakades. De magnetiska minsvepen äro nu i ständigt bruk för att hålla farleder fria från magnetminor, och därvid måste man som ovan framhållits, bedriva svepningen kontinuerligt.

Olika typer av magnetminsvep, såsom slingsvep, kabelsvep och magnetstavsvep hava konstruerats och kommit till användning, alla baserade på alstrandet av ett kraftigt magnetfält med tillhjälp av en elektrisk ström genom en kabel, som bildar ett större eller mindre antal varv. Av dessa minsveps-typer erfordrar kabelsvepet, som endast har ett varv, den största strömstyrkan, 500 amp., medan stavsvepet, som har

största antalet varv erfordrar den minsta strömstyrkan. Av detta och även andra skäl har kabelsvepet allt mera ersatts av stavsvepet, som dessutom är betydligt lättare att bogsera och hantera.

Stavsvepet, som utgöres av en ubåtsliknande kropp av järnplåt med en magnetledning på mitten, förekommer huvudsakligen i två storlekar, en mindre av c:a 12 meters längd och en större av 24 meters längd. Deras verkningsområde är givetvis beroende på känsligheten hos de minor, som de åverka, men kan för de vanligen förekommande typerna sättas till 40—50 resp. 80—90 meter.

Båda dessa stavar matas genom en kabel av ström från det bogserande fartyget, som därför måste vara utrustat med en elektrisk generator av erforderlig effekt.

Även en annan typ av stavsväp har projekterats och möjligen kommit till användning. Denna stav har en inbyggd generator, som drives av en propeller, anbragt i aktern på staven. Med denna magnetstav kan därför magnetminsvepning utföras även av fartyg som sakna elektrisk kraftkälla.

En olägenhet med stavsvepet, som icke förefinnes hos sling- eller kabelsvepen, är att stavkroppen blir starkt upp-magnetiserad. Den måste därför efter avslutad minsvepning avmagnetiseras för att icke störande inverka på de magnetiska egenskaperna hos de fartyg, som komma i dess närhet.

Avmagnetiseringen tillgår så, att en elektrisk ström av växlande riktning får genomlöpa magnetledningen, allt medan strömstyrkan successivt minskas ned mot noll.

Fartygens magnetskyddsanordningar höra icke till minväsendet, men då de kunna sägas vara ett slag av skyddssvep, skall här lämnas en kort redogörelse för principerna för magnetskyddens anordnande.

Ett järnfartyg eller över huvud taget ett fartyg med järn-massa ombord, har alltid en viss permanent magnetism, förorsakad av det jordmagnetiska fältet. Dessutom blir det jordmagnetiska fältet förändrat omkring fartyget på grund av dess järnmassor. Vid fasta mätstationer uppmättes fördelningen

och styrkan av magnetfältet på olika djup och på olika platser under fartyget. Därefter avlägsnas den permanenta magnetismen så fullständigt som möjligt med tillhjälp av magnet-slingor genom vilken ström av växlande riktning får passera. Dessa slingor kunna vara rörliga, som förflyttas under fartyget, eller fasta, varöver fartyget förhalas. Sedan detta är gjort och genom mätningar kontrollerats, att en tillfredsställande avmagnetisering ernåtts, erhåller fartyget en skyddsmagnetisering för att motverka det jordmagnetiska fältets störning. Detta kan ske på två sätt. Antingen förses fartyget med en magnetledning runt skrovet, vilken matas med en ström av lämplig styrka och riktning, eller också erhåller fartyget en stötmagnetisering medelst en under fartyget anbragt slinga. Den senare metoden användes huvudsakligen för mindre fartyg.

En stötmagnetisering försvagas emellertid med tiden, varför den måste upprepas med jämna mellanrum. Detsamma gäller om avmagnetiseringen, varför fartyg, som förses med magnetminskydd, måste underkastas periodiska undersökningar vid mätstationer.

3. Hydrofonmaterielen.

Fartygshydrofoner av sonor typ förekomma i två olika utföringsformer. Den ena har elektromagnetiska mottagare och har intill de senaste åren varit helt förhärskande. Den andra har kristallmottagare och har på senare tid kommit allt mera till användning vid nyinstallationer, speciellt på övervattens-fartyg.

Fördelarna med den senare typen äro följande. Mottagarnas dimensioner äro avsevärt mycket mindre än den elektromagnetiska mottagarens, varför ett större antal mottagare, vanligen det dubbla, kan installeras i fartygsskrovet, varigenom större pejlskärpa erhålles. Vidare är kristallmottagaren känslig för vågor med avsevärt högre frekvens än vad den elektromagnetiska mottagaren är, varför man vid lyssning kan avskärma betydligt flera av de låga frekvenserna och därmed uppnå större grad av störningsfrihet.

Nackdelen med kristallmottagarna är deras ringa känslighet, varför de måste förses med ett extra förstärkarrör för varje mottagare. Härav följer ökat utrymmesbehov och högre kostnad för instrumenteringen. Detta förstärkarrör måste ligga i omedelbar närhet av mottagaren och detta medför inga svårigheter på fartyg, där förstärkarna placeras samlade i två lådor i förskeppet, en för vardera sidans mottagare. En dylik placering är däremot omöjlig på bottenhydrofonstationer, eftersom rören hava begränsad livslängd och måste vara åtkomliga för översyn. Av detta skäl hava kristallmottagare icke kommit till användning vid bottenhydrofonstationer.

I övrigt har utvecklingen givit sig tillkänna genom tekniska förbättringar av instrumenteringen i hydrofonhytten. Vanligen sammanbyggas de olika delarna i ett enda större pulpetliknande skåp, vilket medför bekvämare hanterande.

Även beträffande perifoner, vilka grunda sig på användning av ultrasonora vågor för lyssning och horisontell ekolodning har utvecklingen gått mot större räckvidder och ökad störningsfrihet.

Allmänt bekant är, att de alierade med tillhjälp av förbättrade typer av perifoner kommit mycket långt i fråga om lokalisering av ubåtar. Till en stor del torde den framgångsrika användningen av perifoner bero därpå, att vattenförhållandena äro gynnsamma. Antingen äro djupen mycket stora såsom i Atlanten och Medelhavet eller är botten jämn, som i Nordsjön. Men sannolikt hava även vissa förbättringar i fråga om materielen genomförts. Vari dessa bestå är icke med säkerhet känt, men de torde huvudsakligen ligga på trenne områden.

Dels användes lägre frekvenser än de tidigare vanliga, 35,000 à 40,000 per/sek. sannolikt c:a 15,000. Härigenom erhålles större räckvidd, enär vågor med lägre frekvens icke så snabbt absorberas i vattnet som högre frekventa. Visserligen minskas därigenom pejlskärpan något, men denna minskning mer än uppväges av den ökade räckvidden.

Vidare placeras perifonisten icke längre i en hytt nere i fartyget utan i ett rum på eller i omedelbar anslutning till bryggan.

Härigenom ernås, att perifonisten själv har utsikt över vattenytan och kan avgöra, om ett buller, som uppfattas i perifonen, härrör från ett övervattensfartyg eller en ubåt. Detta har särskilt sin stora betydelse i konvojtjänst, där en massa olika fartyg samtidigt äro i gång inom perifonens räckvidd.

Genom denna placering av perifonhytten ernås även en mera direkt kommunikation mellan perifonisten och vakthavande befälet på bryggan.

Perifonens ut- och införing samt kringvidning sker från perifonhytten genom fjärrmanövrering på samma sätt som sker t. ex. vid fjärrmanövrering av strålkastare.

Slutligen har lyssning och avståndsmätning möjliggjorts vid högre farter genom ett mera strömlinjeformat utförande av svängaren eller genom dennas inbyggande i en strömlinjeformad huv.

Sjökriget november—december 1943.

Ishavet och Norra Atlanten.

Det tyska slagskeppet Scharnhorst sänkning den 26 december 1943 i farvattnen väst och nordväst Nordkap är under denna period den allt överskuggande sjökrigshändelsen i dessa operationsområden. En kort översikt över det allierade förarbetet torde vara på sin plats.

De allierade hade sedan mitten av 1943 intensifierat sina ansträngningar att decimera kärnan av de tyska sjöstridskrafterna. Händelser som de brittiska miniatyrubåtarnas överraskande anfall den 22 september mot de tyska slagskeppen i Altafjorden, när Tirpitz mer eller mindre allvarligt skadades, samt en offensiv operation den 4 oktober mot den tyska sjöfarten i de norska kustavsnitten vid Bodö i ett misslyckat försök att locka den tyska nordnorska operationsgruppen till strid äro led i dessa allierade strävanden.

Amiral Fraser, chefen för de brittiska sjö- och flygstridskrafterna tillhörande Home Fleet, fortsatte emellertid oförtruet. Omkring månadsskiftet november—december 1943 försökte han åter att locka ut de tyska slagskeppen. En invasionsflotta av relativt imponerande storlek, skyddad av lätta allierade sjöstridskrafter och med kurs mot norska kustavsnitt, utgjorde denna gång lockbetet. I bakgrunden väntade

större brittiska och amerikanska enheter, bl. a. brittiska slagskeppet Duke of York, hangarfartyget Furious, luftvärnskrussaren Scylla, ett större antal jagare m. fl. lättare sjöstridskrafter. Tyska spaningsflygplan avspanade de allierade operationsgrupperna, men detta var också det enda tecken till aktivitet, som tyskarna visade. Den brittiska bluffen misslyckades fullständigt.

Så kom slutligen amiral Frasers tillfälle, då en tysk operationsgrupp under befäl av konteramiral Bey den 26 december 1943 anföll en av brittiska sjöstridskrafter skyddad konvoj i farvattnen sydost Björön. I den tyska styrkan ingick slagskeppet Scharnhorst under befäl av kommendör Hintze samt — enligt tyska uppgifter — en flottilj större jagare. De brittiska operationsgrupperna voro två. Som fjärrskyddsstyrka opererade slagskeppet Duke of York, amiral Frasers flaggskepp, lätta kryssaren Jamaica och jagarna Savage, Saumarez, Scorpion och Stord. Den andra operationsgruppen — närskyddsstyrkan — var sammansatt av tunga kryssaren Norfolk och lätta kryssarna Belfast och Sheffield och stod under befäl av viceamiral Burnett.

Omkring kl 1100 erhöil skyddsstyrkan kontakt med Scharnhorst, som med hög fart närmade sig från ost. Konvojen girade nordvart medan de tre kryssarna engagerade Scharnhorst, som strax därefter girade undan nordostvart för att med hjälp av rådande dåliga siktförhållanden söka anfalla konvojen från en nordligare bäring. Efter cirka 2 timmar erhöil det tyska slagskeppet åter kontakt men ej med konvojen utan fortfarande med de brittiska kryssarna, som åter kastat sig emellan. Resultatet blev att Scharnhorst på nytt girade undan men nu med ostlig kurs.

Under tiden hade fjärrskyddsstyrkan, vägledad av spaningsrapporter från de Scharnhorst engagerade kryssarna, med högsta fart styrt nordostliga kurser för att om möjligt pressa sig mellan det tyska slagskeppet och norska kusten. Omkring kl 1615 kom — enligt den engelska skildringen — Duke of York i kontakt med Scharnhorst, vars fart strax efter reduce-

rades genom torpedträffar (sammanlagt tre) från anfallande brittiska jagare. Duke of York tystade därefter Scharnhorst artilleri med sina 10 st. 35,6 cm kanoner. Kl 1945 gav kryssaren Jamaica det tyska slagskeppet nådestöten med en torped. salva, varefter Scharnhorst sjönk 60 sjömil nordost Nordkap.

Verkningarna av denna brittiska framgång ligga inte endast inom dessa arktiska operationsområden utan sträcka sig betydligt längre. Allierade förstärkningar kunna i högre grad avses för så avlägsna operationsområden som Fjärran Östern, enär hotet mot Murmanskkonvojerna minskat samtidigt med att ett irriterande flankhot mot allierade kommande invasionsföretag från norska farvatten baserade tyngre tyska sjöstridskrafter än mer försvunnit.

Av den tyska flottan torde nu följande större enheter återstå:

slagskepp: Tirpitz (skadad av brittiska dvärgubåtar, ännu ej fullt reparerad, baserad på Nordnorge).

Gneisenau (svårt skadad, basering Östersjön).

pansarskepp: Admiral Scheer och Lützow (intakta och baserade på Östersjöhamnar).

hangarfartyget: Graf Zeppelin (osäkert om fartyget fullt rustats; basering Östersjöhamnar).

tunga kryssare: Prinz Eugen och Amiral Hipper (en av dessa torde vara otjänstbar; basering Östersjöhamnar).

lätta kryssare: Nürnberg, Leipzig, Köln och Emden (en av dessa användes som skolfartyg; basering Östersjöhamnar).

jagare: omkring 29 st. varav ca 20 st. av modern, större konstruktion.

Omkring den 23 nov. rapporterades att en tysk jagare av den större klassen på omkring 1,800 ton gått förlorad vid Karmöy utanför norska västkusten. Jagaren hade angripits av allierat flyg och erhållit sådana haverier och skador att fartyget måste sättas upp på ett skär i Karmöysundet. Endast en del artilleri m. m. kunde nedmonteras och bärgas.

Östersjön, Nordsjön och Kanalen.

Tyskarna ha energiskt arbetat med att rädda resterna av den danska flottan. Pansarskeppet Niels Juel lär således i början av november ha tätats, länsdumpats och dragits av grundet i Isefjorden. Enligt danska källor har fartyget överförts till tysk hamn för att användas som logements- och övningsfartyg.

Bärgningsarbetet av de sänkta fartygen har koncentrerats på de danska minsveparna, som tyskarna kunna ha största nyttan av i de danska farvatten. En ubåt samt torpedbåten Makrelen skola även ha bärgats. Den senare måste nedskrotas.

Omfattande tyska truppstyrkor skola — enligt uppgifter — den senaste tiden ha dirigerats till Jylland. Bland andra preventivåtgärder kan omnämnas, att vissa avsnitt av det baltiska kustområdet avspärrats och civilbefolkningen, med undantag för vissa hamn- och industriområden som Riga m. fl., tvångsförflyttats till det inre av landet. Spärrlinjer ha dragits 2 km från kusten och ingen äger utan särskilt tillstånd uppehålla sig i det avspärrade kustområdet.

Den 11 och 20 december utsattes bl. a. de marina anläggningarna i Emden och Bremen för allierade flyganfall. Huvudmålet i den senare staden var ubåtsvarvet, ett av Tysklands mest betydande.

De allierade ha under dessa månader starkt intensifierat flyganfallen mot de tyska befästningarna vid Kanalkusten. Samtidigt har diskussionen om en snar allierad invasion på nytt kommit igång. Dessa flyganfall synas dock endast varit ett led i de regelbundna allierade bombangreppen mot de tyska försvarsverken vid Kanalkusten.

Den 29 december rapporterades ett mindre allierat commandoföretag mot kanalön Sereq. Härom föreligga ännu inga utförligare rapporter.

Den 4 november utspelades en mindre sjöstrid utanför Scheveningen. Ett brittiskt motortorpedbåtsförband på 4—6 fartyg råkade i kontakt med tyska patrullfartyg. Enligt tysk

källa sänktes 1—2 brittiska motortorpedbåtar, medan de tyska fartygen endast erhöilo en del lättare skador samt smärre förluster bland besättningarna.

Atlanten.

Marinminister Knox har i en artikel meddelat, att den amerikanska marinen under 1943 erhöilit ett större tillskott av örlogsfartyg — däri ej inberäknat minerings- och hjälpfartyg samt landsättningsbåtar — än hela antalet fartyg i tjänst vid slutet av år 1942. Den amerikanska flottans stridsfartyg hade på elva månader fördubblats och uppgingo nu till 817. Tillskottet av hangarfartyg var stort. Mer än 40 % dylika fartyg hade under året tillförts den amerikanska flottan. Antalet ubåtar hade ökats med c:a 30 %. Den 7 december hade det amerikanska slagskeppet »Wisconsin» på 45,000 ton sjösatts, systerfartyg till »New Jersey» (9 st. 40,6 cm, 20 st. 28 mm kan m. m.), sjösatt år 1942.

I en kommuniké av den 11 december meddelade de allierade, att omfattande strider ägt rum i Atlanten i samband med tyska ubåtsanfall mot allierade konvojer. I början av december utkämpades under två dygn häftiga strider mellan allierade sjö- och flygstridskrafter och tyska ubåtar. Fem ubåtar sänktes och tre skadades svårt medan över 99 % av de eskorterade fartygen nådde sina destinationshamnar, meddelades från det brittiska amiralitetet och flygministeriet.

I mitten av december sökte återigen ett stort antal tyska ubåtar angripa två allierade konvojer i Nordatlanten men — enligt brittiska källor — med samma klena resultat. Intet enda effektivt anfall lyckades de tyska ubåtarna genomföra. Däremot skulle — enligt samma källor två tyska ubåtar ha sänkts.

I slutet av december utkämpades en mindre sjöstrid i Biscayabukten mellan bl. a. brittiska kryssarna Enterprise och Gloucester och elva tyska jagare. De senares operationer i detta farvatten avsågo sannolikt att möta och eskortera in i

tysk hamn en väntad blockadbrytare med för den tyska krigsindustrin värdefull last. Detta senare fartyg hade dock strax tidigare upptäckts av allierade Sunderlandflygplan och sänkts. De tyska jagarna, fem av Narvik-klass och sex av Elbing-klass, inrapporterades till de engelska kryssarna, vilka opererade mellan jagarna och dessas baser i Frankrike. Kontakt erhöills, och en artilleristrid började på c:a 10' avstånd. Tre tyska jagare sänktes medan de brittiska kryssarna — enligt allierade uppgifter — endast erhöilo smärre skador. Den i Biscayabukten sänkta blockadbrytaren var den sjunde på tolv månader.

Det franska slagskeppet »Richelieu» har undergått en fullständig reparation vid amerikanska varv i New York. Den 19 november rapporterades att slagskeppet var färdigställt och ingått som enhet i allierade operationsgrupper, enligt vissa rykten baserade i Medelhavet.

Medelhavet.

I början av november anfölls en allierad konvoj utanför Nordafrikas kust av starka tyska bomb- och torpedflygförband. Tretton större transport- och passagerarfartyg samt två jagare träffades enligt de tyska uppgifterna. Av större allierade flyganfall mot marina tyska baser m. m. kunna nämnas bombangreppet mot ubåtsdockor och reparationsverkstäder i Toulon den 24 november samt mot ubåtsbunkrar m. m. i Marseille den 2 december 1943. Under den förstnämnda raiden sänktes — enligt allierade källor — fem och skadades ytterligare fem tyska fartyg av varierande storleksordningar. Bl. a. skulle en kryssare av typ Aigle samt några mindre örlogsfartyg befunnit sig bland de sänkta enheterna. Tre torrdockor med inneliggande fartyg erhöilo svåra träffar.

Sjöstriderna i Medelhavet ha varit få och relativt sensationsfria. Den 19 december fingo allierade motortorpedbåtar

i närheten av Elba kontakt med två tyska jagare, vilka anfölls och av vilka — enligt den allierade rapporten — en träffades av en torped.

I Egeiska havet ha tyska stridskrafter gjort ytterligare framsteg och vunnit nya framgångar. De allierade ha i detta operationsområde fått vidkännas en allvarlig motgång i och med att tyska stridskrafter nu fullständigt behärska Tolvöarna. Den 16 november kapitulerade sålunda ön Leros, den nordligaste av öarna, efter det att tyskarna insatt starka förband fallskärmsjägare i omedelbart eller nära omedelbart sammanhang med de sjöledes framförda invasionsstridskrafternas landstigningar och operationer. Inledande tyska landstigningsföretag hade redan i oktober månad insatts. Den 23 november slutligen evakuerade de allierade ön Samos.

Den tyska summeringen av allierade fartygsförluster m. m. i samband med striderna om Tolvöarna angav att 9 jagare och eskortfartyg, 2 bevakningsfartyg, 2 ubåtar, 1 kanonbåt och 4 handelsfartyg om c:a 12,000 brt samt ett flertal smärre förrådsfartyg sänkts. Därjämte skulle 1 kryssare, 1 jagare och två eskortfartyg svårt ha skadats.

Det första och mest påtagliga resultat av denna tyska framgång i Egeiska havet har blivit återupptagandet av trafikfiken genom Dardanellerna. Denna avbröts av den allierade ockupationen av bl. a. öarna Leros och Kos.

Den 30 november rapporterade de jugoslaviska frihetsstyrkorna, att de utanför den dalmatiska kusten sänkt 11 tyska mindre fartyg med kanoneld.

Omkring den 30 december företogo tyska stridskrafter en landstigning på ön Cargole i Adriatiska havet söder om Split i och för upprepningsaktioner. Ön äger viss flankerande betydelse vid eventuellt kommande allierade landstigningar inom detta kustavsnitt.

Enligt fransk källa använda sig tyskarna i Medelhavet av radiostyrda flygtorpeder.

Svarta Havet.

Omkring den 5 november besatte enheter ur den ryska Svarta havsflottan hamnen Otjakov, 60 km sydväst om Nikolajev vid Djneprs utlopp i Svarta havet på flodens västra sida. Ytterligare baserades ryska sjöstridskrafter på de av ryska arméstridskrafter söder om Cherson tagna hamnarna Primorskoje, 65 km väster om Perekop samt Pevaja—Primorskoje, 65 km sydväst om Cherson.

Ungefärligen vid samma tidpunkt insatte ryssarna landstigningsföretag mot Krimhalvön på båda sidor om staden Kertj och lyckades på några ställen upprätta mindre brohuvuden.

Den ryska flottan i Svarta havet har visat en ökad aktivitet i samband med dessa operationer. Samtidigt ha störningsanfall företagits mot den tyska sjötrafiken i västra delen av Svarta havet.

Stilla Havet.

Under dessa månader har de allierades aktivitet i dessa operationsområden i hög grad ökats. Den 1 november företogo allierade sjöstridskrafter under amiral Halseys befäl ett större landstigningsföretag mot japanernas sista och största bas på Salomonöarna, Bougainville. Genom kombinerade operationer erövrade och besatte allierade trupper Empress August-bukten på öns västkust.

I samband med denna operation fingo japanska sjöstridskrafter den 5 kontakt med allierade stödjande sjöstridskrafter varvid ett flertal sjöstrider utspelades. Enligt allierade rapporter sänktes i Bougainville närliggande farvatten vid denna tidpunkt en japansk kryssare och 4 jagare, medan ett mindre antal andra japanska enheter skadades. De japanska rapporterna meddelade åter, att japanska spaningsflygplan upptäckte en allierad operationsgrupp, sammansatt av två hangarfartyg, fyra kryssare och fem jagare söder om Bougainville. Ja-

panska på Rabaul baserade torpedflygplan insattes och erhöilo kontakt strax före solnedgången. Båda hangarfartygen, av vilka ett tillhörde Long Island-typen, sänktes. De fyra kryssarna, av vilka två kunde vara större jagare, sänktes likaledes.

Den 6 november meddelade de allierades högkvarter i sydvästra Stilla havet, att japanerna sände kraftiga marina förstärkningar till Rabaul. Nitton japanska örlogsfartyg, däribland ett flertal kryssare och jagare, observerades 800 distansminuter från Truk med kurs mot Nya England (Rabaul.

»För att» — för att citera det allierade högkvarterets rapport — »förekomma ett motanfall mot vår högra flygel på Bougainville, vilket höll på att förberedas i Rabaul, ha vi från luften anfallit fiendens flottsammansdragningar i hamnen». Den 4 november insattes stora allierade flygstridskrafter mot den japanska örlogsbasen. Därvid sänktes — enligt allierade rapporter — tre jagare, åtta stora handelsfartyg på sammanlagt 50,000 ton samt fyra mindre bevakningsfartyg. Två tunga kryssare fingo träffar. Sju stora handelsfartyg samt två tankfartyg på sammanlagt 44,000 ton erhöilo skador.

Den 6 november sänkte allierade flygstridskrafter — enligt samma källor — en tung japansk kryssare i Rabaul samt en lätt dylik i Bismarecksjön.

Dagarna omedelbart efter, den 9 november, rapporterade japanerna en stor seger. Enligt meddelande från Tokio hade japanska flygstridskrafter den 8 på morgonen riktat häftiga angrepp mot en allierad konvoj med skyddsstyrka i farvatten söder om Bougainville. Under dessa strider skulle — enligt samma källor — tre slagskepp, två kryssare, tre jagare och fyra transportfartyg ha sänkts för de allierade. Dessutom skulle ett slagskepp, minst 3 tunga kryssare, 3 lätta kryssare eller större jagare samt ett stort transportfartyg ha erhållit svåra skador. Femton japanska flygplan förlorades. De allierade dementerade de enligt deras utsago kraftigt överdrivna japanska uppgifterna.

Den 13 november anföilo åter japanska flygstridskrafter allierade sjöstridskrafter söder om Bougainville. Japanerna

rapporterade åter en större seger. De allierade skulle ha förlorat en tung och en lätt kryssare samt en jagare samtidigt med att ett allierat slagskepp och ett medelstort hangarfartyg svårt skadats.

Samtidigt härmed insatte de allierade ett flyganfall mot Rabaul men denna gång med hangarfartygsbaserade flygplan. Enligt den allierade rapporten sänktes en japansk kryssare och två jagare. Ytterligare en kryssare och elva jagare mer eller mindre svårt.

Den 8 december slutligen offentliggjordes en japansk sammanställning över de allierades förluster i sjöstridskrafter m. m. sedan Pearl Harbour. 18 slagskepp, 27 hangarfartyg, 92 kryssare, 79 jagare, 107 ubåtar och 5,158 flygplan skulle de allierade ha förlorat, medan 13 slagskepp, 12 hangarfartyg, 56 kryssare, 47 jagare och 32 ubåtar skulle ha skadats. Den japanska marinens förluster uppgingo, enligt samma rapport, till bl. a. 1 slagskepp, 2 hangarfartyg, 3 kryssare, 22 jagare, 11 ubåtar och 2 specialfartyg. Ytterligare skulle 1 slagskepp, 2 hangarfartyg, 5 jagare och 5 ubåtar ha skadats.

Den amerikanska marinministern Knox betecknade de japanska uppgifterna som fantastiska. Till detta kan endast fogas den anmärkningen, att de allierades offensiver, som i dessa vidsträckt operationsområden bäras fram av och stödjäs av sjöstridskrafter, samopererande med land- och fartygsbaserade flygstridskrafter, fortfarande pågå och mer och mer synas vinna terräng.

I och med den allierade landstigningen på Bougainville intensifierades hotet än mer mot den japanska flott- och flygbasen Rabaul på Nya England. Man hade därför anledning att tro, att nästa framstöt skulle komma att riktas mot denna offensiva japanska bas. Men medan operationerna fortskredo på Bougainville i och för de allierade gynnsam utveckling, insatte allierade flott- och flygstridskrafter en kombinerad offensiv operation i en för japanerna sannolikt oväntad riktning.

Starka allierade flott- och flygstridskrafter anföilo den 19 november bl. a. öarna Makin och Tarawa i Gilbertarkipe-

lagen och lyckades under de inledande operationerna upprätta brohuvuden på dessa. De allierade styrkorna mötte endast ringa motstånd på ön Makin (den nordligaste ön i gruppen) däremot kraftigare på Tarawa (den mellersta ön i ögruppen). Samtidigt med landstigningarna utförde starka allierade flygstridskrafter diversionsanfall mot Marshallöarna längre norrut för att desorientera och försvåra eventuella japanska understödsoperationer. Senare rapporter meddelade, att de allierade erövrat öarna Makin och Betio samt befäst sina ställningar på öarna Tarawa och Apamama, den senare 150 km sydost om Tarawa. Fortsatta allierade flyganfall mot Marshallöarna pågingo med fartygsbaserade flygplan samt Liberatorflygplan.

Japanska rapporter erkände landstigningen men påpekade, att de allierade vid de inledande och fortsatta operationerna gjorde stora förluster både vad beträffar fartyg och flygplan. Sålunda skulle ett medelstort hangarfartyg och en jagare ha sänkts samt två större hangarfartyg så svårt ha skadats, att ett av dem troligen sjunkit. Ytterligare skulle ett slagskepp eller en tung kryssare samt diverse andra större örlogsfartyg svårt skadats. Förluster och skador, som de allierade emellertid dementerade utom förlusten av eskorthangarfartyget »Liscombe Bay».

Vid ett studium av krigshändelserna i Stilla havet måste man som alltid hålla i minnet de stora avstånden. Gilbertöarna ligga omkring 1,900 km sydost den starka japanska flottbasen Truk i Karolinernas ögrupp, cirka 1,800 km. från Salomonarkipelagen, 3,700 km från den amerikanska örlogsbasen Hawaii samt omkring 6,200 km. från det japanska moderlandet. De allierades offensiv i denna mellersta del av Stilla havet hade närmast för avsikt att splittra de på den yttre japanska försvarslinjen Nya Guinea—Nya England—Bougainville kämpande japanska stridskrafterna, vars huvudbas för sjö- och flygstridskrafterna utgjordes av den starkt befästa ön Truk i Karolinerna. I och med att Gilbertöarna erövrats och utbyggas till allierade baser, utgöra engelsk-amerikanska stridskrafter baserade på Nya Guinea, Salomonöarna och Gil-

bertöarna ett allvarligt hot mot den japanska huvudbasen i dessa operationsområden.

Att de allierade kunde insätta så starka sjöstridskrafter, som måste varit fallet vid en operation av denna omfattning, tyder på, att bl. a. hangarfartygsbeståndet avsevärt kunnat ökas. Förutom de stora hangarfartygsenheterna användes, enligt ingångna rapporter, även i stor utsträckning de s. k. eskorthangarfartygen, d. v. s. ombyggda handelsfartyg. De väntade förstärkningarna av tyngre och lättare allierade sjöstridskrafter från Medelhavet torde även nu ha hunnit anlända, varför den allierade överlägsenheten till sjöss blir alltmer prononcerad.

Den allierade offensiven mot Rabaul har emellertid ej avslutande sökt föras med flygstridskrafter. Den senaste utvecklingen av denna allierade offensivrörelse är följande med ett kort sammandrag av de inledande operationerna som inledning.

De förberedande operationerna under general Mac Arthurs ledning utgjordes av en serie omfattningsrörelser med syfte att skapa förutsättningar för en allierad slutlig kniptångsoffensiv mot Rabaul. Samtidigt härmed skulle även de japanska försörjningslinjerna såväl till sjöss som i luften avskäras. Dyliga allierade omfattningsoperationer voro erövrandet av Salamaua, Lae och Sinschafen på Nya Guinea samt de Rabaul närliggande öarna och ögrupperna: Salomonarkipelagen. Härigenom fördes Rabaul inom räckhåll för allierade landbaserade flygstridskrafter samtidigt med att allierade lätta sjöstridskrafter erhöles ökade möjligheter att förhindra sjöledes framförda japanska förstärkningar m. m. Det allierade greppet om Rabaul hårdnade.

En av kniptångerna är nu i det närmaste fullständig. Bougainville i Salomonarkipelagen — det sista japanska förfästet i denna ögrupp — håller på att i sin helhet inrangeras i denna sydostliga allierade kniptångsarm. En större japansk styrka, c:a 30,000 man, bjuder visserligen fortfarande ett envist motstånd. De allierade ha emellertid systematiskt bombat

sönder varje japanskt flygfält på ön, varför deras sjö- och luftherravälde i förening med de stora resurser de i detta område besitta inom en inte alltför avsågsen framtid torde medföra japanska evakueringsförsök av Baugainville.

Den andra av de allierade kniptångsarmarna mot Rabaul utgår från Nya Guinea och växer sig dag för dag allt starkare. Efter erövringen av Finschafen pressade sig de allierade envist fram i nordöstlig riktning understödda av sjö- och flygstridskrafter. Det närmaste målet var Madang, den japanska förposten till den c:a 400 km längre bort på kusten liggande huvudbasen Werwak. Samtidigt med denna landoffensiv erhöles de allierade gynnsammare förutsättningar för kombinerade operationer mot Nya Englands väst- och sydvästspets. Genom intensiva bombardemang mjukades även de japanska ställningarna på Nya Guinea upp.

Den 16 december landstego de allierade överraskande vid Arawe och Kap Marcus på Nya Englands sydkust, omkring 30 km väster om Gasmata samt 400 km sydväst om Rabaul. Ön, Pilelo utanför halvöns spets ockuperades samtidigt. Genom denna operation erhöles de allierade kontrollen över Vitiazundet, farvattnet mellan Nya Guinea, Long Island och Nya England. Samtidigt med detta överskeppningsföretag insattes en kraftig allierad avlastningsoffensiv mot de japanska ställningarna vid Lakona, Warco samt utmed floden Masawang på Nya Guineas nordkust. Båda sidors kommunikéer rörande förluster m. m. voro som vanligt högst skiljaktiga.

Den 27 december utökade och förstärkte de allierade sina brohuvuden på Nya England genom ytterligare landstigningar på västra delen av Nya England samtidigt med att Long Island ockuperades. Ön ligger i norra delen av Vitiazundet 130 km väster om Kap Clouceser och på lika långt avstånd från den japanska basen Madang på Nya Guineas nordkust. Kap Clouceser samt avsnitten öster och väster därom med dess flygfält besattes även. Allierade trupper påbörjade därefter en offensiv rörelse inåt landet för att än mer utvidga

brohuvudena. Invasionsföretagen, som genomfördes efter våldsamma flott- och flygbombardemang, krävde — enligt allierade uppgifter — ringa förluster i fartyg, flygplan och manskap. De japanska kommunikéerna uppgåvo motsatsen.

Genom dessa kombinerade operationer mot de västra delarna av Nya England stärkte de allierade sin kontroll över förbindelselinjerna i Bismarcksjön samtidigt med att den västra kniptången mot Rabaul än mer fullständigades. En offensiv landvägen i avsikt att ta Rabaul bakvägen kommer emellertid på grund av den svårframkomliga terrängen att stöta på stora svårigheter och ta en oproportionerligt lång tid i anspråk. Naturligare är därför, att de allierade med stöd av sina starka sjö- och flygstridskrafter genom kombinerade operationer i kustavsnitten stöta sig fram mot Rabaul. När genom dylika operationer även Kavieng-Admiralhy Islandområdet vid Nya Irland kommer att ligga inom de allierade landbaserade flygstridskrafternas aktionsradier torde Rabaul inom en relativt kort tid komma att falla.

Den 4 december opererade ett förband allierade hangarfartyg under befäl av konteramiral C. Pownell mot japanska befästningar m. m. på Marshallöarna Kawajalein och Wotje. Utanför Kawajalein sänktes — enligt allierade rapporter — två japanska lätta kryssare, ett tankfartyg och tre lastfartyg. Ett av de allierade fartygen erhöles mindre skador. De japanska rapporterna uppgåvo de allierade förlusterna till ett hangarfartyg och en tung kryssare samt troligen ytterligare en enhet av vardera slaget.

Den 8 december bombarderade en allierad operationsgrupp — sammansatt av slagskepp, hangarfartyg, kryssare och jagare — med god verkan och utan egna förluster ön Nauru. Japanska rapporter omnämna ej operationen.

Den 14 december förklarade den amerikanske marinministern Knox, att förberedelserna för en allierad storoffensiv i Stilla havet nu voro färdiga. Trupper och utrustning funnes i erforderlig utsträckning. Anfallen mot och in över de yttre

japanska försvarslinjerna hade minskat den japanska styrkan i luften och på havet. Stora delar av de japanska sjöstridskrafterna skulle ha förstörts medan de allierade stridskrafterna i Fjärran östern dag för dag växte sig allt starkare. Något betydande slag i Stilla havet hade — i motsats till de japanska segerkommunikéerna — på åtminstone en månad icke förekommit, bortsett från ett par mindre träffningar.

Inom de flesta av Fjärran österns operationsområden pågå också allierade förberedande mindre offensiver. Endast i Indiska Oceanen samt närliggande områden råder ett visst yttre lugn. Ett närmare studium av förutsättningarna för en allierad storoffensiv inom detta avsnitt torde vara på sin plats.

Den allierade uppladdningen av olika stridskrafter, utbyggandet av bassystem samt arbeten med förbättring av förbindelsevägarna mot olika kommande frontavsnitt ha här på sista tiden intensifierats. Som exempel härpå kunna nämnas: byggandet av Lidovägen över Nagabergen mot de japanska stödjepunkterna i norra Burma, den nu starkt utbyggda brittiska örlogsbasen Trincomalee på Ceylon, de till Indiska oceanen och Indien på senaste tiden överförda förstärkningarna till där baserade sjö- och flygstridskrafter m. fl. åtgärder.

Under år 1942 utgjordes ryggraden i till Indiska oceanen baserade brittiska sjöstridskrafter av 3 relativt moderna slagskepp. I och med den italienska flottans kapitulation kunde dessa på Indien baserade sjöstridskrafter avsevärt förstärkas. Enligt utländsk källa skulle omkring månadsskiftet oktober-november 1943 i Indiska oceanen ha rapporterats ytterligare 5 brittiska och amerikanska slagskepp, 3—4 hangarfartyg, 7 tunga kryssare samt ett större antal jagare. Det allierade slagskeppsbeståndet skulle i dessa farvatten alltså uppgå till 8 enheter, med sina drabanter av hangarfartyg, tunga och lätta kryssare samt jagare. Huruvida de italienska moderna slagskeppen efter vis intrimningstid med allierade sjö- och flygstridskrafter komma att avses för dessa operationsområden är ännu svårt att bedöma.

Icke endast sjöstridskrafter ha senaste tiden förstärkt de allierades stridskrafter. Flygvapnet har erhållit omfattande förstärkningar. Vid sidan därom meddela ingångna rapporter, att de allierade koncentrerat starka arméstridskrafter till Indien, speciellt då för en offensiv rörelse landvägen in i och ned över Burma. Det allierade basområdet härstades för samordnade operationer mot av japanerna ockuperade område sträcker sig nu från Ceylon ända upp till den indisk-burmanska gränsen. Ett brett basområde, möjliggörande överraskande framstötter över Bengaliska viken mot de burmanska kustavsnitten.

När Burmas huvudstad, Rangoon, den 8 mars 1942 utrymdes av britterna kommo japanerna i besittning av en betydelsefull flottbas för operationer mot Främre Indien och farvattnen där omkring. Nästa steg att förbättra det strategiska läget för fortsatta offensiva och defensiva operationer mot väster togo japanerna, när de den 24 mars samma år satte sig i besittning av den brittiska ögruppen Andamanerna, belägen c:a 1,100 km nordost om Ceylon. Det nuvarande läget är, att ögrupperna Andamanerna och Nikobarerna samt Sumatra och Java bilda en skyddande barriär för södra delen av Burma samt hela Malackahalvön. Med den nu åter iståndsatta före detta brittiska örlogsbasen, Singapore, äga japanerna en god bas för operationerna på de inre linjerna mot eventuella allierade kombinerade operationer mot de japanska försvarslinjerna väst och nordväst därom.

Styrkan av i dessa områden baserade japanska sjöstridskrafter kan ej med säkerhet bedömas. Påpekas bör emellertid, att de allierade nu pågående offensiverna vid Salomonöarna, Nya Guinea och Marshallöarna ej mötts av tyngre japanska sjöstridskrafter. Operationsgrupper, sammansatta av kryssare, jagare och flygförband, ha i stället fått uppta kampen mot de allierade stridskrafterna. Den japanska flottans kärna, slagskeppen, avses tydligen först insättas när och om de allierade nå längre in mot det japanska väldets inre försvarslinjer.

Som en sådan inre försvarslinje måste området Andamer-
na, Nikobarerna och Sumatra räknas bl. a. på grund av sin
stora betydelse som vågbrytare för en allierad offensiv mot
denna västliga del av det japanska väldet, även om deras geo-
grafiska lägen inbjuda till ett inrangerande i klassen yttre
försvarslinje. Med hänsyn till att japanerna sannolikt nu di-
sponera omkring 15 slagskepp, fränsett eventuella ännu icke
färdigställda nybyggen, och att dessa enheter måste disponeras
för att möta av allierade tyngre sjöstridskraftsenheter stödda
offensiver inom ett vidsträckt operationsområde, torde man
ha rätt förmoda, att japanska sjöstridskrafter inom Bengali-
ska viken och Indiska oceanen samt närliggande operations-
områden näppeligen kunna komma i full nivå med styrkan
av allierade sjöstridskrafter inom samma farvatten.

För att öppna Burmavägen och möjliggöra en uppladd-
ning av kinesiskt territorium av bl. a. flygstridskrafter för en
intensifierad luftoffensiv mot det japanska moderlandet måste
de allierade insätta sin kommande offensiv i detta avsnitt ej
endast mot områdena nord Rangoon utan även syd därom.
Möjligt är att innan en allierad kombinerad operation mot
Burmakusten — samordnad med en av armé- och flygstrids-
krafter insatt offensiv rörelse mot och in öyer indisk-burman-
ska gränsen — insättes, ögrupperna Andamanerna och Niko-
barerna bli de första allierade målen för en invasion. Even-
tuellt torde även en framstöt mot Sumatra vara aktuell, in-
nan den stora stöten mot Burma sättes in. De stora koncentra-
tionerna av allierade stridskrafter till Indien och Indiska ocea-
nen tyda på att större offensiva operationer äro under vardande.

I slutet av december meddelade japanerna, att den första
konvojen av nybyggda japanska mindre transportfartyg —
den japanska motsvarigheten till de amerikanska Liberty-
skeppen — genomfört en sju månaders resa till de ostindiska
öarna och åter. Fartygen äro byggda av trä och äga ett de-
placement av knappt 1,000 ton. Självärdigheten och ända-
målsenligheten lära ha varit goda.

Ubåtskriget.

November månads sänkningssiffra av allierat handelston-
nage uppgick — enligt tyska källor — till 306,900 brt. Här-
av hade dock endast 65,000 brt sänkts av ubåtar, en anmärk-
ningsvärt låg siffra. December månads förluster av allierat
handelstonnage uppgå till 225,000 brt.

De allierade förklarade i början av januari i en deklara-
tion rörande operationerna i samband med försvaret av sjö-
handelsvägarna bl. a. följande. »Under år 1943 sänkte axel-
ubåtarna endast 40 % av det tonnage, som sänktes år 1942.
Nästan hälften av 1943 års förluster ägde rum under årets tre
första månader. Under årets sista sex månader voro förluster-
na mindre än under tre närmast föregående månaderna. 47 %
av årets förluster ägde rum under månaderna januari-mars,
27 % under april-juni och 26 % fr. o. m. juli till årets slut.»

Vice ordförande i Förenta Staternas sjöfartskommission,
konteramiral Vickery, meddelade den 4 december, att ameri-
kanska varv under tiden 1 januari 1942—30 november 1943
hade byggt 16,856,250 brt (25,284,378 dwt) handelstonnage för
de allierade, vilket är över 0,8 milj. brt (1¼ milj. dwt) mer
än vad som angavs som mål efter Pearl Harbor. Libertyfar-
tygen skulle nu även utgöra omkring 25 % av hela världs-
tonnaget.

Marinminister Knox förklarade även, att amerikanska,
engelska och kanadensiska varv den 25 november ersatt alla
förluster i handelstonnage, som de allierade lidit under hela
kriget. Uppskattningsvis rör sig denna allierade siffra om-
kring 26 miljoner bruttoregister-ton medan de tyska sänkings-
uppgifterna för samma tid nämna omkring 35 miljoner brutto-
register-ton.

Stockholm den 27 januari 1944.

Å. Reinius.

Commandoraiden mot St. Nazaire mars 1942.

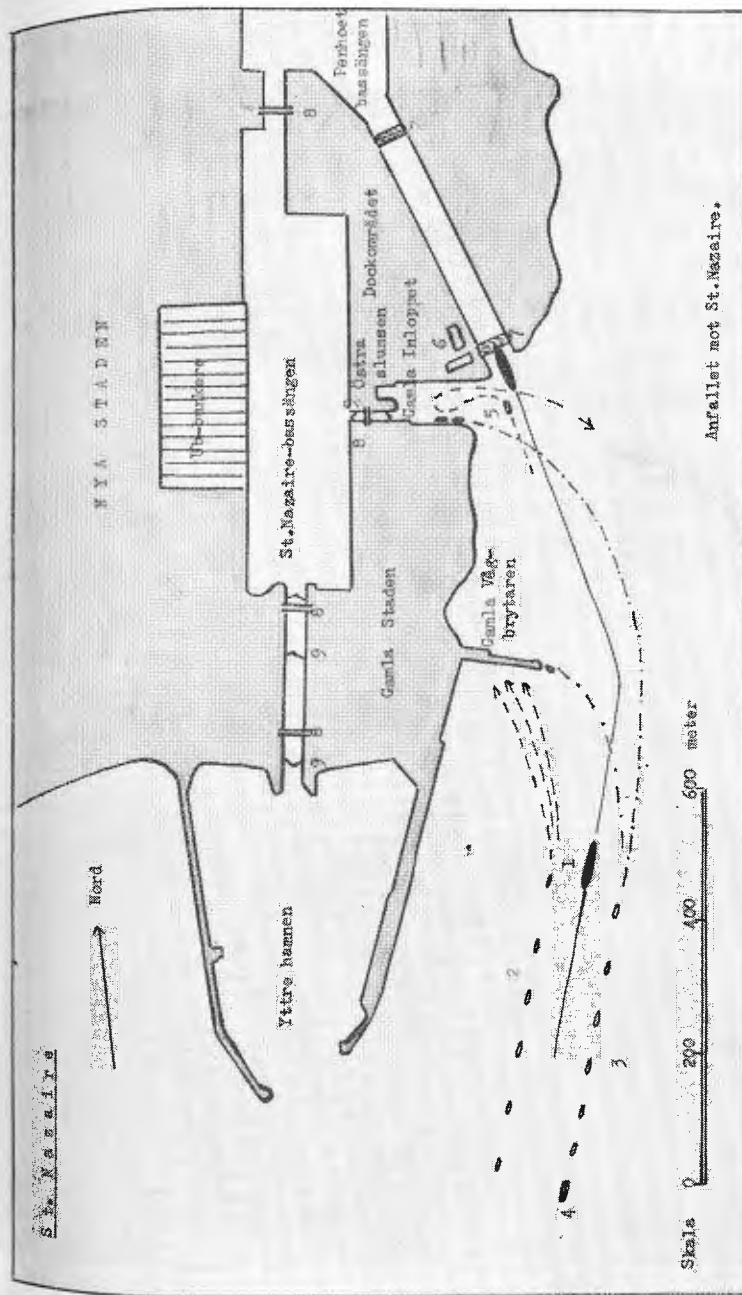
Av ledamoten *Starck*.

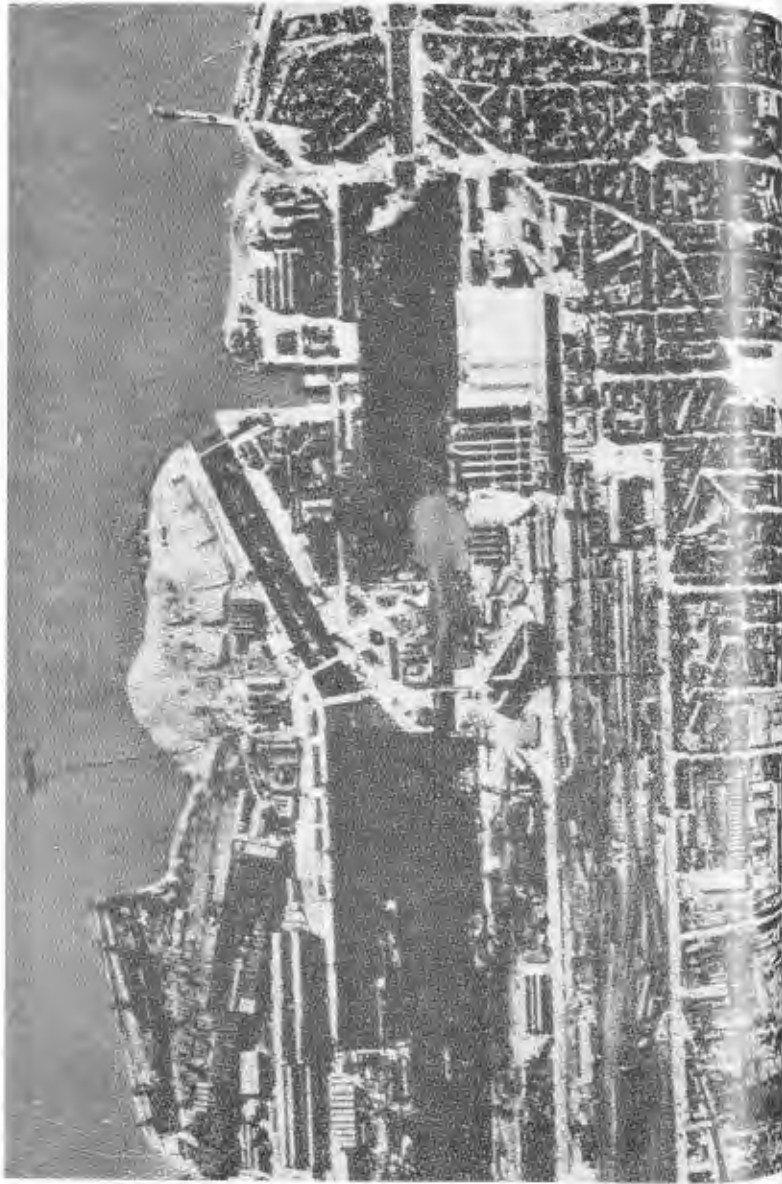
I. Inledning.

Efter Frankrikes kapitulation utbyggdes den lilla staden St. Nazaire omedelbart av tyskarna till bas för de i slaget om Atlanten deltagande sjöstridskrafterna. Förutom ett antal ubåtsbunkers var den största tillgången en jättelik torrdocka på icke mindre än 330 meters längd, den enda på Atlantkusten, som var i stånd att taga emot slagskepp av Tirpitzklassen.

De tyska slagskeppen spelade under krigets första år en viss roll i sjöfartskriget på Atlanten. För att försvåra ett fortsatt insättande av dylika fartyg beslöt britterna att på våren 1942 göra ett försök att förstöra den stora torrdockan.

St. Nazaire (jmf. skiss och fotografi) ligger på floden Loire's norra strand ungefär 10 km innanför flodmynningen, som i sin yttersta del uppnår en bredd av drygt 5 distansminuter. Längst i söder ligger Yttre Hamnen, som är öppen sydväst och i såväl ost som väst begränsas av jättelika vågbrytare. Genom Södra Slussen kommer man från Yttre Hamnen in i St. Nazaire-bassängen, vid vilken bl. a. de tyska ubåtsbunkrarna





Flygfoto över St. Nazaire.

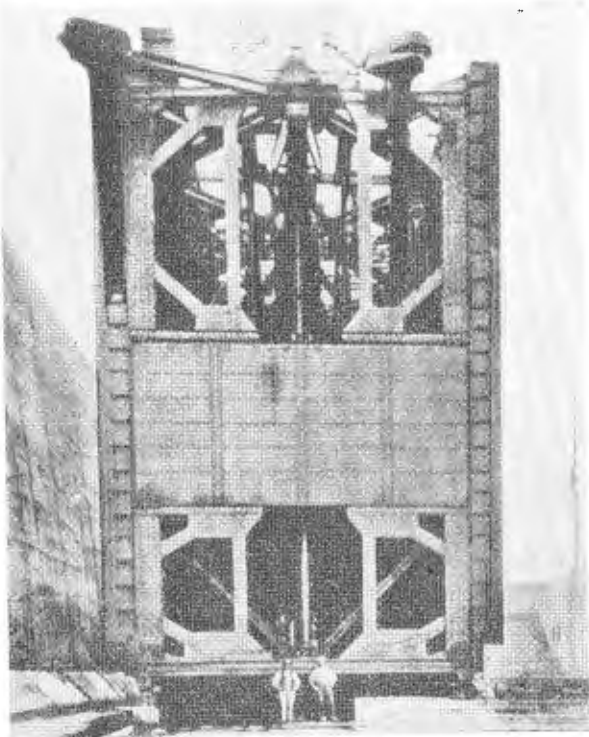
äro belägna. Tillträde till denna bassäng kunde även vinnas genom Östra Slussen, även kallad Gamla Inloppet. Ett par hundra meter söder om Gamla Inloppet låg Gamla Vågbyrtaren, som kom att spela en betydande roll under det brittiska angreppet. St. Nazaire-bassängens norra del var medelst en kanal förenad med hamnens nordligaste del, den s. k. Penhoetbassängen. Från denna var det även möjligt att via Stora Torrdockan direkt komma ut på floden.

Det tyska försvarssystemet synes ha varit mycket väl utbyggt. Det omfattade ett betydande antal lätta batterier, automatkanonbatterier, strålkastare och bunkers inom själva hamnområdet; Gamla Vågbyrtaren var förvandlad till en mindre fästning bestyckad med bl. a. två luftvärnsbatterier. Slutligen kan nämnas att de översta våningarna i några större byggnader, från vilka hamnområdet kunde överblickas, voro inredda till kraftiga stödjepunkter.

II. Den brittiska operationsplanen. Deltagande stridskrafter.

Anfallets huvudmål var, som inledningsvis nämnts, förstörandet av Stora Torrdockans yttre port med tillhörande manöver- och pumpanläggningar. Dockporten var en ofantlig järnkonstruktion (jmf. fotografi), vars förstörande krävde verkliga kraftåtgärder. Som »projektil» beslöt man därför använda en jagare, som med hög fart skulle ramma dockporten och därefter sprängas för att fullständigt förstöra den. För ändamålet utvaldes den gamla jagaren Campbeltown på omkring 1,100 ton. Fartygets förskepp förstärktes genom utgjutning av cement; akter om denna fyllnad placerades en sprängladdning på icke mindre än 5,000 kg. Avfyrningsanordningen var tidsinställd för att ge besättning och embarkerade manmandotrupper tid att lämna fartyget. För att kompensera den betydande viktökningen i förskeppet borttog de förliga pannorna med tillhörande skorstenar. Slutligen ersattes flertalet av de ursprungliga 10,2 cm kanonerna med automatvapen, vilka voro mer användbara under de väntade närstriderna.

Förutom det primära anfallsmålet — dockportens förstöring — hade ett antal sekundära mål uppställt. Dessa innefattade bl. a. sprängning av torrdockans pump- och manöveranläggningar samt förstörandet av dels Södra Slussen, dels samtliga broar ledande till dockområdet, det sistnämnda givetvis i avsikt att hejda insättandet av tyska förstärkningar från stadens inre.



Yttre porten till Stora Torrdockan.

Lösandet av de sekundära uppgifterna uppdrogs åt commandostyrkor, som indelades i tre avdelningar. En av dessa medföljde Campbeltown; de andra skulle landsättas dels på båda sidor om Gamla Inloppet dels på norra sidan av Gamla

Vågbrytaren. Varje avdelning var i sin tur uppdelad i grupper — en för varje anfallsobjekt. Grupperna voro sammansatta av en sprängstyrka och en skyddsstyrka. Sprängstyrkorna skulle såvitt möjligt undvika strid och helt inrikta sig på förstörelseverksamheten.

Så snart de olika uppgifterna lösts skulle commandostyrkan återsamlas i riktning mot Gamla Vågbrytaren, varefter återinskeppning skulle ske.

Överraskning var förutsättningen för framgång. Operationen måste därför genomföras under mörker. I enlighet härmed skulle Campbeltown inträffa vid torrdockan kl 0130 den 28 mars, varefter högst två timmar fingo användas för verksamheten i land. Efter förloppet av denna tid skulle sjöstridskrafterna återgå för att före dagningen vara fria från franska kusten.

Slutligen skulle omedelbart före raidstyrkans ankomst ett bombanfall insättas mot St. Nazaire för att draga tyskarnas uppmärksamhet från händelserna på sjön.

För raidens genomförande avdelades följande stridskrafter:

a) *Ur flottan.*

Befälhavare: commander Ryder.

Eskortjagarna Atherstone och Tynedale;

Jagaren Campbeltown (befälhavare lieutenant-commander Beattie);

En motorkanonbåt;

En motortorpedbåt samt

Sexton motorbåtar, av vilka fyra medförde var sin torped.

b) *Ur Combined Operations Command.*

Befälhavare: överstelöjtnant Newman;

Commando n:r 2 samt

Smärre detachement ur några andra commandon.

Summa 44 officerare och 224 man.

III. Operationens förlopp.

a) Sjöstridskrafternas operationer.

På eftermiddagen den 26 mars avgick raidstyrkan från en eller flera sydengelska hamnar och samlades till sjöss. Marschgrupperingen utgjordes av tre kolonner. I mitten gingo de båda eskortjagarna följda av Campbeltown, som bogserade motortorpedbåten. Styrbords- och babordskolonnerna bildades av motorbåtar. Atherstone tjänstgjorde som flaggskepp. Styrkan skyddades under de första timmarna av jaktflygplan, vilka dock aldrig behövde ingripa. Farten hölls låg — omkring 8 knop — vilket bedömdes minska riskerna för upptäckt från fiendliga flygplan. Det första hotet om upptäckt kom emellertid från helt annat håll. Kl. 0720 den 27 mars siktade nämligen Tynedale tornet på en ubåt på cirka 3,500 meters avstånd och öppnade eld. Ubåten dök så snabbt som möjligt men tvingades av en sjunkbombsalva åter upp mot ytan så att tornet siktades på nytt för ett ögonblick. Sannolikt fingo britterna in ytterligare någon träff men då ubåten lyckades dyka och icke siktades på nytt torde den ha undkommit. Atherstone och Tynedale stannade kvar på platsen i två timmar och återförenade sig därefter med resten av styrkan, som fortsatt på sydvästlig kurs. Mellan 1135 och 1200 påträffades två franska trålare, vilka sänktes av säkerhetsskäl, sedan besättningarna förts över på jagarna.

Kl. 1700 ingick meddelande att ytterligare två eskortjagare — Cleveland och Brocklesby — hade avgått för att förstärka raidstyrkan.

Under eftermiddagen styrde commander Ryder i vilseledande syfte en mycket sydlig kurs — i riktning mot La Rochelle och La Pallice. Kl. 2000 stoppade styrkan ett ögonblick och överstelöjtnant Newman och commander Ryder embarerade på motorkanonbåten. Kursen ändrades därefter till nordost — mot St. Nazaire — och styrkan satte igång med 15 knops fart. Samtidigt intogs anfallsgruppering. I denna bildade motorkanonbåten och två torpedförande motorbåtar en

lätsgrupp, vilken följdes av Campbeltown, som kastat loss motortorpedbåten. På Campbeltowns läringar följde motorbåtskolonnerna medan motortorpedbåten föll in som slutare. Eskortjagarna följde de övriga fartygen till kl. 2300, då de detacherades för att patrullera till sjöss och bilda upptagsstyrka.

Omkring midnatt hördes de brittiska bombplanen passera och kort efteråt siktades luftvärnseld i nordost, utvisande att flyget fullgjorde sin del i operationen.

Kl. 0045 den 28 mars siktades från motorkanonbåten på 1,500 m avstånd vågbrytarna kring Yttre hamnen. Med hänsyn till förhållandena hade navigeringsofficeren löjtnant Green gjort en utomordentlig prestation, vilken också belönades med Distinguished Service Cross. Farten minskades till 11 knop och Campbeltown lades in på kurs mot torrdockan. Stämningen ombord var nu hög, då tyskarna tydligen ännu icke anade oråd. En stund senare siktades motorkanonbåten från land och anropades med morse. Signalen besvarades men på ett sådant sätt att bevakningens misstankar väcktes. Ett par minuter efteråt koncentrerades nämligen plötsligt alla strålkastarna, vilka dittills ägnat sig åt de brittiska bombplanen, mot floden och avslöjade i sitt kraftiga sken obarmhärtigt de inlöpande kolonnerna.

I nästa ögonblick bröt striden ut med full våldsamhet. Tyskarna öppnade eld med alla bärande pjäser och stranden upplystes av mynningsflammor, medan spårljusen ritade fantastiska mönster över den svarta natthimlen och flodens alltmera uprörda vatten. För britterna gällde det nu, att snarast möjligt komma fram till de anvisade landstigningsplatserna. Motorbåtskolonnerna sprängdes och de enskilda båtarna kastade sig med full fart — cirka 18 knop — fram mot Gamla Inloppet och Gamla Vågbrytaren, medan deras automatvapen öste sin eld över de tyska strålkastarna och batterierna. På vägen in påträffades och tystades ett tyskt bevakningsfartyg.

Motorkanonbåten fortsatte mot Stora Torrdockan för att underlätta Campbeltowns navigering. Jagaren togs snabbt

upp till drygt 20 knops fart och styrde rakt mot torrdoockan, medan automatvapnen sköto med högsta eldkraft mot de platser, där commandotrupperna skulle debarkera. Kl. 0134 körde jagaren med våldsamt brak upp i dockporten; i samma ögonblick inträffade en mindre explosion på backen. Commandotrupperna kastade sig omedelbart i land för att fullgöra sina uppgifter. Ombord på jagaren öppnades bottenventilerna och inställdes avfyrningsanordningen till 5-tonsladdningen, varefter besättningen övergav fartyget. Chefen — lieutenant-commander Beattie — ansågs ha löst sitt uppdrag på ett föredömligt sätt och tilldelades Victoriakorset, vilket för övrigt meddelades honom i det tyska fångläger, som för honom markerade slutet på raiden mot St. Nazaire.

Motorbåtarna råkade ut för hårdare öden. Styrbordskolonnen hade till uppgift att sätta sig i besittning av Gamla Inloppet. Ledarbåten träffades emellertid på ett tidigt stadium, råkade i brand och strandade på Gamla Vågbrytarens yttersta del. Två båtar torde ha lyckats sätta i land sina commandogrupper. Av gruppens sannolikt sex båtar lyckades endast en taga sig ut ur hamnen och förena sig med motorkanonbåten, som sedermera ledde återtåget.

Anfallet mot Gamla Vågbrytaren, som utfördes av babordskolonnen, misslyckades fullständigt. Nordsidan av vågbrytaren visade sig p. g. a. den häftiga elden omöjlig att uppnå, varför anfallet i stället riktades mot södra sidan. Ledarbåten lyckades taga sig in till 2—3 meters avstånd från kajen men sattes där i brand av handgranater; besättningen räddades dock till större delen. Av de återstående båtarna — 6—7 stycken — förstördes de flesta av artillerielden och ett bomstängsel, som skyddade vågbrytaren. Endast två båtar ur gruppen lyckades undkomma, av dessa hade en aldrig funnit vågbrytaren, medan den andra för egen maskin tagit sig loss från bomstängslet. Misslyckandet vid Gamla Vågbrytaren var självfallet mycket allvarligt, då det var där som commandogrupperna skulle återinskeppas. Tyskarnas envisa och framgångsrika försvar på denna punkt skulle också, som det se-

nare visade sig, komma att leda till att hela commandostyrkan gick förlorad.

Av de i tätgruppen ingående torpedbärande motorbåtarna sköt den ena sin torped mot något som antogs vara en tysk jagare, någon uppgift om träffresultatet finnes dock icke. Den andra båten kom icke till skott. Båda dessa båtar undkommo, den ena tillsammans med motorkanonbåten, den andra tillsammans med de två överlevande båtarna ur babordskolonnen.

Motortorpedbåten följde motorkanonbåten in mot torrdoockan. Sedan det visat sig, att jagaren lyckats förstöra dockporten, beordrade commander Ryder motortorpedbåten att med sina torpeder förstöra portarna i Östra Slussen. (Gamla Inloppet). I skydd av striderna inom dockområdet smög sig motortorpedbåten in och lyckades träffa yttre dockporten med två på kort håll avfytrade torpeder, vilka liksom Campbelltowns sprängladdning voro försedda med tidsinställd avfyrningsanordning. En krigskorrespondent stod på dockporten när motortorpedbåten löpte in och har givit en livfull skildring av sina känslor först av skräck, när torpederna oförmodat avskötos rätt emot honom och därefter av lättnad vid de uteblivna explosionerna. Motortorpedbåten lämnade därefter hamnen för att återförena sig med eskortjagarna. På utvägen försökte chefen rädda besättningen på en brinnande motorbåt, varvid dock motortorpedbåten råkade i brand och gick förlorad.

Motorkanonbåten eskorterade, som förut nämnts, Campbelltown fram till torrdoockan. Sedan det konstaterats, att jagaren befann sig på plats löpte båten in till Gamla Inloppet och landsatte överstelöjtnant Newman med stab. Commander Ryder beordrade därefter båten att draga sig ut på floden så att han kunde få en överblick över läget. Det visade sig då att anfallet mot Gamla Vågbrytaren misslyckats, att större delen av motorbåtarna förstörts samt att mellan Östra slussen och torrdoockan förvirrade strider pågingo, i vilka motorkanonbåten icke kunde ingripa p. g. a. risken att träffa egna styrkor. Commandor Ryder beordrade därför chefen på mo-

torkanonbåten att ta sig ut ur floden. Detta verkställdes med 24 knops fart under håftig tysk automateld. Båten träffades upprepade gånger men undkom, då motorerna egendomligt nog icke skadades. På vägen utför floden siktades två skadade motorbåtar (en torpedbärande och en från styrbordskolonnen), vilka slöto till varefter gruppen styrde mot den plats, där den skulle sammanträffa med eskortjagarna. Föreningen verkställdes straxt efter kl. 0630 den 29 mars, sedan eskortjagarna någa minuter tidigare drivit undan fem tyska motortorpedbåtar, som torde ha utsänts för att anfalla den retirande raidstyrkan. Denna fortsatte på nordlig kurs med 14 knops fart och sammanträffade kl. 0900 med de till understöd utsända två eskortjagarna. Befälet övertogs därvid av commander Sayer på Cleveland.

Under dagens lopp anföllo tyska flygplan upprepade gånger men lyckades icke genombryta det paraply, som bildades av flygplan ur det brittiska Coastal Command.

På eftermiddagen drog sig vinden över på nord och ökade i styrka. De två skadade motorbåtarna kunde under dessa förhållanden icke hålla farten utan måste sänkas, sedan besättningarna tagits ombord på jagarna. Dessa nådde utan vidare händelser brittisk hamn. Commander Ryder erhöll Victoriakorset för sina insatser. I förbigående kan nämnas att ett tredje Victoriakors utdelades nämligen till riktaren vid motorkanonbåtens automatkanon; matrosen ifråga stupade dock vid kanonbåtens utbrytning ur floden.

Som nämnts drogo sig de återstående motorbåtarna ur babordskolonnen ut ur hamnen tillsammans med en av de torpedbärande båtarna. Denna grupp lyckades aldrig finna eskortjagarna; de satte därför västlig kurs med hög fart under loppet av den 29 för att undandraga sig det tyska flyget. Detta lyckades dock icke och båtarna utsattes för åtskilliga anfall dock utan att erhålla ytterligare skador. De kunde under den följande natten taga sig tillbaka till Storbritannien.

Av hela styrkan återkom sålunda endast de två eskortjagarna, motorkanonbåten samt tre motorbåtar.

b) *Commandostyrkans operationer.*

Av commandostyrkan och besättningen på Campbeltown lyckades endast tre man taga sig tillbaka till hemlandet. Det är därför ännu icke möjligt att överblicka de av commandostyrkan uppnådda resultaten. Fullt klart står dock, att anläggningarna vid stora torrdockan — pumpar och manöverinrättningar — förstördes tillika med åtskilliga andra anfallsobjekt. Däremot lyckades icke den grupp, som skulle förstöra Södra Slussen, nå fram till sitt mål.

Så småningom började de olika grupperna återsamlas i riktning mot Gamla Våbrytaren. Överstelöjtnant Newman fick härunder rapport att Vågbrytaren icke kunnat tagas och att reträtten sålunda var avskuren. Han beslöt då kämpa sig tvärs igenom staden och utfärdade allmänna direktiv att grupperna skulle göra sitt bästa att taga sig tillbaka till Storbritannien samt att ingen finge giva sig förrän ammunitionen var förbrukad. Under försöket att bryta igenom stupade eller tillfångatogs emellertid hela styrkan så när som på de tre man, vilka förut omnämnts och som på obekant sätt arbetade sig hem över Engelska Kanalen.

c) *Sprängningarna.*

Sedan det blivit ljus började tyskarna undersöka Campbeltowns vrak. De lyckades icke finna avfyrningsanordningen och kl. 1100 exploderade jagarvraket med fruktansvärt dån, varvid dockporten fullständigt förstördes — resterna blevo liggande inne i torrdockan. Britterna hävda att närmare 400 tyskar omkommo vid explosionen, det förefaller dock föga sannolikt att tyskarna skulle tillåtit så många personer att samtidigt uppehålla sig på och omkring ett så misstänkt föremål som jagarens vrak.

Icke förrän kl. 1630 den 30 mars exploderade den första av motortorpedbåtens torpeder, 60 timmar efter det den träffat sitt mål. Yttre porten till Östra Slussen ramponerades härvid svårt. En timme senare exploderade den andra torpeden och förstörde slutgiltigt dockporten. Den sista explosionen framkallade en våldsamt panik bland de tyska och franska arbetarna i dockområdet, vilka med alla medel sökte taga sig bort från det farliga området. De tyska posterna synas härvid ha tagit arbetarna för femtekolonnare eller en ny raidstyrka och öppnade eld, varvid 280 franska arbetare jämte en mängd tyskar tillhörande organisation Todt lära ha dödats.

IV. Avslutning.

Flygfotografier tagna efter raiden visade att yttre porten till stora torrdockan förstörts. Ännu tio månader efter raiden var dockan oanvändbar och dess yttre del tillsluten av en försänkning. Raidens huvudmål hade sålunda uppnåtts. Det kan dock ifrågasättas om detsamma var värt de stora förlusterna vilka uppgingo til

Jagaren Campbeltown,
en motortorpedbåt,
13 motorbåtar,
34 officerare och 151 man ur flottan samt
34 officerare och 178 man ur commando nr 2.

Motorbåtarna visade sig alltför svaga för företaget av denna art. Att något resultat överhuvud taget vanns berodde på hänsynslösheten och självupppoffringen i anfallet.

Det tyska försvaret visade sig ändamålsenligt och lyckades snabbt begränsa commandostyrkornas framryckning. Bevakningen fyllde däremot mindre väl sin uppgift, då den koncentrerade sig på flygplanen och tillät raidstyrkan att ouppräckt komma så nära sitt mål. Härav synes den slutsatsen kunna dragas att luft- och sjöbevakning under mörker böra bestridas av olika organ.

Bevakningen på floden synes ha skötts av ett enda fartyg, som togs med överraskning och nedkämpades. En linje av bevakningsbåtar hade sannolikt kunnat förhindra överraskningen.

Slutligen måste självfallet anläggningar av samma art som torrdockan förses med effektivt skydd mot direkta anfall över vattnet.

Anfallet på St. Nazaire kan icke tillmätas någon större betydelse. Viktigast torde ha varit att det i ett kritiskt skede av kriget visade världen att den brittiska offensivandan på intet vis var död.

Den allierade operationen mot Franska Nordafrika.

Av löjtnant af Sandeberg.

I. Orsaker och beslut.

När general Ritchies framgångsrika offensiv i Libyen i början på nyåret 1942 stoppades upp och inom kort förbyttes i reträtt, varigenom de senast uppnådda resultaten åter gingo förlorade, stod det klart för de båda västmakternas ledare, framför allt för Roosevelt, att det ej skulle vara möjligt driva ut axelns trupper ur Afrika med enbart en från Egypten anfallande armé. Någoting måste göras. Vid det möte, som ägde rum i Washington mellan Churchill och Roosevelt i februari 1942, torde tanken på en landstigning i franska Marocko och Algeriet för första gången varit uppe.

Att någoting var i görningen framgick bl. a. av bildandet av ett allierat stabsråd i Washington. Detta arbetade dock tillsvidare endast med krigföringen i stort utan att något bestämt mål fixerats. Först i juni beslöts att en engelsk-amerikansk landstigning skulle äga rum i franska Nordafrika i november samma år. Under tiden skulle åttonde brittiska armén i Egypten förstärkas, så att den samtidigt med de land-

satta trupperna kunde genom offensiv tvinga axelns arméer att antingen evakuera från Afrika eller kapitulera. Så snart beslutet fattats, började intensiva förberedelser för det väldigaste förskeppningsföretag historien känner. Några närmare detaljer äro ej kända — helt naturligt, då de allierade ej vilja lära bort någoting med tanke på kommande företag. Operationens uppläggning och händelseförloppet i stort kan man dock få en någorlunda klar bild av med tillhjälp av tillgängliga uppgifter från båda sidorna.

II. Försvarets ungefärliga omfattning.

Det franska försvaret i Marocko och Algeriet var sammansatt av enheter från alla tre försvarsgrenarna. De nordafrikanska armédivisionerna ansågos före kriget tillhöra de bästa förbanden i franska armén. Emellertid hade större delen av dessa kämpat i Frankrike 1940 och tillfångatagits av tyskarna. Kvar voro endast depåförband med ringa stridsvärde. Dessas utrustning var säkerligen sekunda. Några tunga vapen funnos överhuvud taget ej i armén i enlighet med vapenstilleståndsbestämmelserna. Andan var dålig både bland officerare och manskap. Säkerligen var endast en del av armén regeringsvänlig och fullt pålitlig.

Sjöstridskrafterna utgjordes av minst följande enheter:

I <i>Dakar</i> :	Slagskeppet Richelieu
	3 st. lätta kryssare
	3 jagare
	Åtskilliga ubåtar
I <i>Oran</i> :	3 st. jagare
	Åtskilliga lätta fartyg
I <i>Casablanca</i> :	Slagskeppet Jean Bart
	2 st. lätta kryssare
	6 st. jagare
	4 st. ubåtar
I <i>Alger</i> :	Lätta fartyg

Fartygen voro i viss mån desarmerade och besättningarna oövade. Däremot var viljan att kämpa mot de allierade större än i armén, som en följd av de brittiska operationerna vid Mers el Kebir och Dakar.

Bland annat vid Oran, Alger och Casablanca funnos starka kustartilleribatterier, som visserligen voro bemannade men delvis desarmerade.

De franska flygstyrkorna i Nordafrika voro små och materielen omodern. Flera av flygfälten voro förstörda.

III. Förberedelsearbetet.

Så snart landstigningen i juni 1942 blivit bestämd, upprättades ett allierat högkvarter i London med den amerikanske överbefälhavaren i Europa, general Eisenhower, som högste chef och generalmajoren Clark som generalstabschef. Som ledare för sjöoperationerna utsågs den från Medelhavet ryktbare brittiske amiralen Cunningham. Den korta tid, som stod till buds till den 4 november, användes för att i detalj organisera det väldiga företaget. Förberedelserna avsågo framför allt följande tre områden:

A. Infiltrering i Franska Nordafrika.

Om landstigningen skulle verkställas mot försvarad eller oförsvarad kust, var helt och hållet beroende på den hållning, som trupper och befolkningen i övrigt intogo till de invaderande styrkorna. Folkstämningen inom det stora franska nordafrikanska kolonialväldet, som upptog en areal många gånger större än Sverige, var år 1942 mycket skiftande. Stora delar av stridskrafterna och förvaltningspersonalen kände sig säkerligen bundna av sin lydnessplikt mot Petains regering i Vichy. Å andra sidan funnos många, som genom samverkan med de allierade sågo enda möjligheten att åter få till stånd ett fritt och oberoende Frankrike. För att sprida denna uppfattning igångsatte Eisenhower en kraftig propaganda så väl inom

Nordafrika som inom franska moderlandet. Denna dirigerades från det neutrala spanska Marocko, framför allt från dess huvudstad Tanger, där stora engelska och amerikanska representationer voro placerade. Att resultaten ej uteblevo visa de följande händelserna. Man lyckades till och med få över den som synnerligen engelsk-fientlig ansedde amiralen Darlan på de allierades sida. Endast inom Tunisien blev varken sig ledning eller befolkning övertygade. Anledningen var antingen att några allvarliga försök ej gjordes, då det från början ansågs utsiktslöst, eller att den till mer än hälften av italienare bestående befolkningen kände mer samhörighet med axelmakterna. Vilket som var fallet är för närvarande omöjligt att säga.

B. Vilseledande åtgärder.

För att det enorma överskeppningsföretaget skulle ha någon möjlighet att lyckas utan att åsamkas alltför stora förluster, måste det så mycket som möjligt hemlighållas för fienden. Alla åtgärder vidtogos för att dölja sammandragningen av fartyg, trupper och materiel. Men hur sträng sekretess som än upprätthölls, var det svårt att undvika att en del uppgifter sipprade ut. För att vilseleda motståndarna igångsattes en intensiv och systematisk propaganda för olika företag i samband med den av Stalin begärda andra fronten. I första rummet lanserades Kanalkusten som plats för kommande operationer. Otänkbart är ej att den omtalade Dieppeaidens uppgift helt enkelt var att rikta tyskarnas uppmärksamhet på Västvallen. Dakar förekom ofta som ett tänkt mål för amerikanska styrkor, särskilt efter Liberias besättande. Även norska västkusten fördes fram i diskussion som lämpligt operationsmål. För att ge sken av att ett företag mot Skandinavien var nära förestående, lastades mängder av vinterförråd ombord på transportfartyg i England.

Genom att överdriva förlusterna av handelsfartyg i ubåtskriget ingåvo till sist de allierade axelmakterna den föreställningen, att de ledo sådan brist på tonnage, att någon möjlighet till längre överskeppningsföretag ej fanns.

C. Utrustningsarbeten.

För att transportera den för Nordafrika avsedda armén sammandrogs 500 transportfartyg. Då den landsatta styrkan uppgick till 140,000 man, borde enligt gällande beräkningsgrunder varje fartyg vara på omkring 6,000 ton och det sammanlagda transporttonnaget uppgå till 3 milj. brt. De tyska och italienska uppgifterna från landstigningen på Medelhavskusten omtala emellertid sänkning av flera ångare på över 10,000 ton. Detta tyder på att det använda tonnaget varit betydligt större. För detta talar även de stora förråd, som medfördes för befolkningen i de ockuperade länderna, förutom truppernas egen utrustning. Det räckte dock ej med att anskaffa tonnage. Detta måste byggas om, så att det var användbart för transporter av olika krigsförnödenheter. För att ej någon utrustningsdetalj skulle gå helt förlorad, som hänt vid Norgeoperationen och vid Ishavskonvojer, fördelades den på flera olika fartyg. De trupper, som skulle medfölja, övades så mycket som möjligt i snabba embarkeringar och debarkeringar. Konvojer fingo gå ut på regelrätta övningar för att gå igenom olika åtgärder vid flyg- eller ubåtsanfall. Till skydd under landstigning och överskeppning organiserades stora sjö- och flygstyrkor. Härvid måste särskilda anordningar vidtagas, så att de mindre fartygen kunde tanka under överfarten, då deras aktionsradie ej var tillräckligt stor. Mot anfall från luften uppmonterades 1,250 lv-pjäser på transportfartygen. I förberedelsearbetet ingick ävenledes en noggrann rekognoscering av den franska nordafrikanska kusten.

IV. Operationsplanen.

Operationsplanen gick ut på att transportflottan skulle organiseras på tre huvudgrupper, var och en bestående av ett stort antal konvojer med olika destinationsorter i Nordafrika. Den första gruppens mål var Marocko, dess utrustning verkställdes i USA. Chef var den amerikanske konteramiralen

Hewitt. Då en medelfart av 11 à 12 knop kunde hållas, måste de från Amerika utgående konvojerna befinna sig till sjöss 11 à 12 dagar. De två övriga grupperna, under befäl av konteramiral Burrough och commodore Troubridge, utrustades i Storbritannien men medförde även en del amerikanska trupper. Fartygen i de sistnämnda grupperna voro till stor del polska, norska och holländska. Destinationsorterna voro Oran och Alger. Avgångstiden måste avpassas, så att de olika grupperna anlände till respektive mål natten till den 8 november. De två, som utgingo från England, fingo beräkna genomfarten av Gibraltarsund, så att denna ej ägde rum samtidigt. På alla tre platserna skulle landstigningen taga sin början natten till den 8 november kl. 0100, då fullt mörker rådde. För det direkta skyddet av de 500 transportfartygen avdelades 350 st. örlogsfartyg av varierande storlek från slagskepp till minsvepare. På sju transportfartyg kommo följaktligen 5 örlogsfartyg. Men dessutom tjänade följande sjöstyrkor som strategiska operationsstöd:

a) Den brittiske viceamiralen Syfrets förband i Medelhavet, som enligt vissa ej fullt säkra källor bestod av 4 slagskepp, 4 hangarfartyg och 20 kryssare plus en mängd lätta fartyg. Huvuduppgiften var att säkra mot överraskningar från den italienska flottan.

b) Starka förband i Atlanten, över vilka den amerikanske konteramiralen Giffen förde högsta befälet.

c) Homefleet, vilken låg som ett flankskydd mot den tyska operationsgruppen, baserad i Nordnorge.

Transportfartygen gingo fram i konvojer med de eskorterande örlogsmännen grupperade som närbevakning till skydd mot anfall av fientliga ubåtar och flyg.

Även flygstriidskrafterna hade viktiga uppgifter att fylla. Först och främst skulle de medverka i det direkta skyddet av konvojerna under överskeppningen, genom att rapportera och eventuellt bekämpa upptäckta ubåtar samt hålla undan fientlig flygspaning. För detta ändamål avsågs i första hand förband

ur Coastal och Bomber Command, vilka voro baserade i land. Då de franska stridskrafternas hållning ej var pålitlig, måste starka flygförband även skydda mot anfall från det franska flygvapnet under urskeppning och landstigning och mot anfall från de franska sjö- eller arméstridskrafterna. Då räckvidden på de på Sicilien och Sardinien baserade bombförbanden var tillräcklig för anfall mot Alger, måste de allierade här ha jaktflyg disponibelt. Dessa senare flygstyrkor voro baserade på medföljande hangarfartyg.

Operationsplanen gick ut på att urskeppningen skulle taga sin början på de olika landstigningspunkterna den 8 november kl. 1 på natten samtidigt som sjö- och flygstridskrafter kämpade ner kustbatterier och de förband ur franska flottan, som satte sig till motvärn.

Efter landstigningen skulle de brittisk-amerikanska trupperna snarast slå ner allt motstånd och sätta igång en offensiv östvärt mot axelns Libyenarmé, som samtidigt om möjligt skulle tvingas till reträtt i västlig riktning av åttonde armén, som anfördes av den brittiske generalen Alexander. Den i första vägen landsatta styrkan bestämdes till 140,000 man.

V. Överskeppningen.

Trots de stora mängder fartyg som deltog och trots de stora distanser, som vissa konvojer måste tillryggalägga, gick överskeppningen i lås och möttes icke av kraftigare motåtgärder från axelns sida. Den organiserade spanings- och närbevakningstjänsten visade sig så effektiv, att ej ett enda transportfartyg träffades av torpeder under överfarten. Anledningen till att de tyska ubåtarna ej uträttade mer var säkerligen att de flesta av dem kort förut dragits ner till afrikanska kusten i riktning mot Kapstaden för att störa den livliga sjötrafik, som denna väg förde förråd och förstärkningar till åttonde armén.

När Oran- och Algergrupperna passerat Gibraltar, sattes kursen först mot Malta för att vilseleda fienden. Att detta

lyckades visar den tyska högkvarterstidningen kvällen den 7 november, som meddelade, att en stark allierad konvoj hade sikats i Medelhavet på väg att undsätta Malta.

VI. Händelseförloppet under själva landstigningen (8—11 november).

A. I Marocko.

Samtidigt som amerikanska trupper landsattes såväl sydost som nordväst om Casablanca, igångsatte allierade sjö- och flygstridskrafter häftiga anfall mot denna viktiga stödjepunkt. Den därstädes baserade franska sjöstyrkan med slagskeppet Richelieu i spetsen gick genast till sjöss och tog upp strid, trots att den fiendliga övermakten säkerligen var stor och de egna fartygen befunno sig i dåligt skick och voro bristfälligt utbildade. Resultatet av sjöstriden blev, att större delen av den franska Casablancaeskadern försattes ur stridbart skick. Men även amerikanarna torde ha blivit illa åtgångna, ty något vidare försök att tränga in i staden sjöledes gjordes ej. Den styrka, som landstigit nordost om Casablanca, lyckades redan samma dag intaga Marockos huvudstad, Rabat. I samband med invasionen i Marocko uppstod, som en följd av allierad femte kolonnverksamhet, en militärrevolt, som emellertid omedelbart kvävdes av den Vichytrogne generalguvernören, general Nogues. Några franska flygoperationer i Marocko äro ej kända. Striderna fortsatte fram till den 11 november, då som en följd av vapenstilleståndet mellan Darlan och Eisenhower Casablanca dagtogs och övriga trupper nedlade vapnen.

B. I Algeriet.

Både vid Oran och Alger tillämpades samma taktik, som i Marocko. Snabba landstigningsbåtar överförde infanteri och stridsvagnar på båda sidor om de två städerna, samtidigt som

sjöstyrkor besköto kustbatterierna. Fallskärmstrupper sattes in mot flygfälten. Det franska flyget gjorde inget motstånd utan underlättade snarare mottagandet av de allierade förbanden. Vid Oran gick eskadern ut och upptog strid. De allierade sjöstyrkorna i förening med flygförband från hangarfartygen bröto dock snabbt det franska förbandets motstånd. Staden Oran försvarade sig till den 10 november, då den kapitulerade. Vid Alger försökte först allierade jagare tränga in i staden men dessa tillbakaslogos av kustbatterierna. Sedan några slagskepp öppnat eld mot dessa, tystnade de snart och staden gav sig. Redan den 11 november slöt amiral Darlan, som befann sig i Alger, ett vapenstillstånd med amerikanarna och gav i marskalk Petains namn order om att motståndet skulle upphöra i hela Nordafrika. Då hade allierade fallskärmstrupper redan satt sig i besittning av hamnstaden Bône, som var den sista franska hamnen bortsett från de tunisiska.

C. Förluster.

Engelske marinministern Alexander meddelade vid ett sammanträde i underhuset, att de allierades förluster i örlogsfartyg voro följande:

Jagarna Brock, Martin och Isaac Sweers
 Eskortfartygen Gardenia och Ibis
 Kustbevakningsfartygen Warwey och Hortland
 Depåfartyget Hela
 Minsveparen Algerine
 Luftvärnsfartyget Tynwold
 Eskorthangarfartyget Avenger

Några allierade uppgifter om transportfartygsförluster äro ej publicerade. En amerikansk kommuniké omtalar, att sammanlagt 1,910 amerikanare stupat och sårats under tiden 8—11 november.

Vid sjöstriden utanför Casablanca sänktes eller sattes ur stridbart skick följande enheter:

Slagskeppet Jean Bart
 Kryssaren Primaguet
 Torpedkryssaren Le Malin, Milan och Albatross
 2 st. jagare
 3 st. ubåtar
 1 st. minsvepare
 samt åtskilliga mindre båtar.

Utanför Oran sänktes samtliga där befintliga jagare och en minsvepare. Franska flottan förlorade 1,171 man, därav 499 stupade under striderna den 8—11 november.

Flygförlusterna under begynnelseskedet ha ej offentliggjorts.

VII. Tysklands och Italiens motåtgärder.

Som förut nämnts hade axelmakterna ej erhållit några rapporter om landstigningsföretaget, förrän det redan tagit sin början, och därför ej organiserat några större anfall under själva överskeppningen eller mot de första landstigningsförsöken. Det dröjde emellertid ej länge förrän de med stor kraft igångsatte en rad motåtgärder för att dels försvåra det igångsatta företaget och dels omintetgöra resultatet av den allierade operationen.

A. Anfall mot de allierades stridskrafter.

Samtliga disponibla ubåtar dirigerades mot de allierades konvojer, då dessa voro på väg till och från destinationsplatserna eller medan själva urskeppningen pågick. Flyget sattes in mot både transportfartygen och de landsatta styrkorna. Med den längst framskjutna basering på Sicilien och Sardinien, som axelmakterna hade tillgång till, nådde dock bombplanen ej

längre än till Alger, varför platser väster om denna ej behövde oroas av några angrepp från luften. Någon ändring i utvecklingen kunde ej åstadkommas, men enligt tyska rapporter tillfogades de allierade allvarliga förluster. Under tiden 8—15 november sänktes sålunda av ubåtar och flyg 417,000 ton. De allierade hävdade, att dessa uppgifter voro mycket överdrivna och att deras förluster tvärtom varit anmärkningsvärt små. Antagligen på grund av brist på jaktskydd och eventuellt även bränsle insattes ej den italienska flottan.

B. *Tunisien besättes.*

Några allierade landstigningar ägde ej rum i Tunisien, trots att detta land endast skyddades av relativt svaga franska styrkor. Tunisien kom därför till att börja med att ligga som ett vakuum mellan de invaderande trupperna i Algeriet och Rommels styrkor i Libyen. För att förhindra en amerikansk framstöt i ryggen på Rommel började axelmakterna redan den 8 november på kvällen att överföra trupper i första hand genom lufttransporter men även sjöledes. Något allvarligt motstånd restes ej och redan den 11 november hade tyskarna med sina dåvarande 2,000 män satt sig i besittning av hela östra kusten och den norra till och med den starka örlogsbasen och kustfästningen Bizerte. Trots att de allierade med alla medel försökte förhindra dessa transporter — på två veckor nedskötos ej mindre än 50 tunga transportplan på väg från Sicilien — ökades axelns styrkor mer och mer, så att de vid årsskiftet beräknades uppgå till över 50,000 man. Befälet fördes till att börja med av den tyske generalen Nehring.

C. *Hela Frankrike ställes under axelns kontroll.*

För att förhindra eventuella landstigningsföretag i den fria delen av Frankrike, där knappast något effektivare försvar kunde förväntas mot ett allierat invasionsföretag, överskred o tyska och italienska trupper den 11 november gränsen och be-

satte hela landet utan att några intermezzon inträffade. Till att börja med förblev dock den franska huvudflottans bas, Toulon, i fransmännens händer. Fartygen som lågo där, bl. a. 3 slagskepp, 4 lätta och 3 tunga kryssare och 25 jagare, voro i allmänhet dåligt bemannade och delvis desarmerade. Darlan försökte upprepade gånger förmå flottan att lämna staden och gå ner till Alger och ansluta sig till de allierade. För att förhindra detta besattes natten till den 27 november Toulon av tyska trupper. Härvid sänktes flottan av sina egna besättningar på order av befälhavande amiralen Laborde. Endast 3 ubåtar nådde till Alger.

VIII. **De fortsatta operationerna i stora drag.**

A. *Armén.*

Då Roosevelts begäran hos bejen i Tunisien om rätt till genommarsch för allierade trupper ej föranledde någon åtgärd, igångsatte, strax efter det att vapenstilleståndet ingåtts, den första brittiska armén under general Anderson en offensiv mot Tunisien för att om möjligt genom övrraskning krossa de då ännu fåmligen fåtaliga axeltrupperna. Trots att flygets baser ej voro så långt framskjutna, att effektivt stöd kunde erhållas, såg företaget till att börja med ut att gå efter beräkning. Den 25 november togs Medjes el Bab, den 26 föll Tebomba och den 27 voro de allierade framme vid Djedeida. Samtidigt med första arméns framstöt opererade franska styrkor i riktning mot Gobes och vid järnvägen Tebessa-Tunis. Dessa saknade dock tung utrustning och voro fåmligen öövade, varför de ej kunde åstadkomma några större resultat. Då axeln hade luftherraväldet över Tunisien, fick första armén från och med Mateur operera utan flygstöd. Följden blev att den ej kunde stå emot den tyska motoffensiv som general Nehring igångsatte utan tvingades retirera till en linje genom Mateur och strax väst om Medjes el Bab, där fronten kom att ligga en lång tid framåt.

Med undantag av en kortvarig tysk offensiv mot den längre söderut framträngande amerikanska femte armén övergick efter en tids uppladdning initiativet alltmer till de allierades styrkor (1., 5., 8. arméerna + franska förband), som till sist trängde ihop de tysk-italienska trupperna på Bonehalvön i nordöstra Tunisien och tvingade dem att kapitulera.

B. Flottan.

De fortsatta sjöoperationerna kommo för de allierade i huvudsak att begränsa sig till att stödja den nödvändiga uppladdningen av Nordafrika och förhindra att förstärkningar tillfördes Rommels och von Arnims (efter Nehring överbefälhavare i Tunisien) trupper samt till sist att framföra konvojer till det hårt trängda Malta. Av axelns sjöstridskrafter insattes ubåtarna mot tillförselvägarna till Nordafrika och lätta sjöstridskrafter för att skydda sjötransporterna till de i Nordafrika kämpande arméerna. De tunga enheterna, den italienska slagflottan, insattes ej, antingen på grund av brist på olja eller, vilket är troligare, för att man ej ville riskera dess dyrbara enheter, för vilka vare sig effektivt jaktskydd eller tillfredsställande närbevakning kunde avses. När axelarméerna i Tunisien kapitulerade, förhindrade allierade sjöstyrkor i förening med flyg att någon evakuering som vid Dunkerque ägde rum.

C. Flyget.

Som förut nämnts stoppades första arméns offensiv mot Tunisien på grund av bristen på stöd av flygstridskrafter. För att avhjälpa detta skyndade de allierade att i Algeriet i riktning mot Tunis bygga upp ett system av flygbaser. Två flygkårer, en brittisk under general Welsch och en amerikansk under general Doolittle, organiserades för att understödja de egna truppernas operationer. Detta kom att taga mycket lång tid i anspråk på grund av de långa distanserna. När det var klart

tillkämpade sig emellertid de allierade så småningom övertaget över axelns flyg och bidrog till arméns slutseger i Tunisien. Under hela kriget i Nordafrika underhölls en kontinuerlig flygbasbekämpning mot baserna i Tunisien och på Sicilien. Tyskar och italienare lyckades under en kort tid få luft herraväldet i Tunisien, varigenom den Nehringska offensiven underlättades. Snart tog dock utvecklingen en annan riktning och det blev nödvändigt att basera jaktflyget på Sicilien i stället för i Tunisien.

IX. Resultat.

Genom den stora landstigningsoperationens följder — delvis i samband med åttonde arméns framgångsrika offensiv i Egypten — förändrades krigsläget avsevärt. Från att under årtal befunnit sig på defensiven grepo de båda västmakterna för första gången initiativet i krigföringen. Detta medförde en ökad optimism hos alla de allierade staterna, på samma gång som det blev en avsevärt belastning för axelns folk, som redan voro hårt pressade trots det senaste halvårets stora segrar. Det viktigaste var emellertid, att det strategiska läget blev avsevärt fördelaktigare för de allierade. Det tyska hotet mot det engelska kolonialväldet genom en offensiv genom Egypten upp till Kaukasien eller ned mot Indien försvann. I stället erhöles stora möjligheter att över Italien gå till anfall mot "fästningen Europa" och därigenom bringa kriget närmare sitt avgörande. Dessutom erhöles en mängd andra betydelsefulla resultat genom den framgångsrika operationen. Det viktigaste var att sjövägen genom Medelhavet åter kunde öppnas för trafik, varigenom det hårt ansträngda tonnageläget förbättrades. Malta befriades ur sin gastkramning och kunde i fortsättningen användas som en offensiv bas. Risken bortföll att franska Nordafrika, framför allt Marocko och Senegal, skulle besättas av tyskarna och tjäna som basområde mot allierade sjöförbindelser. Möjligheten eliminerades att axelns sjöstridskrafter skulle avsevärt förstärkas,

genom att Toulonflottan förenade sig med dem. I stället erhöles de allierade förstärkningar av franska fartyg, som voro baserade annorstädes än i Frankrike.

Trots att det stora företaget mot Nordafrika utan tvekan har varit en stor framgång för engelsmän och amerikanare bör nämnas, att den senare avsevärt fördröjdes, ja kanske rent av riskerades, genom att icke företaget redan från början utsträcktes att även omfatta Tunisien. Anledningen uppgives vara att man ej ville taga risken av ett bakslag och ej heller offra dyrbara flottenheter mot bl. a. Bizerte. Hade Tunisien tagits från början, hade axelmakterna fördrivits från Afrika många månader tidigare och den stora offensiven mot Italien kunnat sättas igång under gynnsammare förhållanden.

Japanska invasionsfarkoster.

Hittills ha i stort sett uppgifter publicerats endast rörande brittiska och amerikanska invasionsfarkoster. I ett nyligen utkommet nummer av den amerikanska tidskriften *Military Review* har emellertid lieutenant-commander R. C. D. Hunt, U. S. Navy, sammanställt vissa uppgifter rörande den japanska invasionsmaterielen. Dessa uppgifter synas vara av visst intresse bl. a. för att jämföra utvecklingen i de båda krigförande lägren.

Med hänsyn till de oerhörda operationsavstånden på den ostasiatiska krigsskådeplatsen måste invasionsfarkosterna föras fram till stridsplatsen på särskilda »invasionsfarkostbärare». Dessa säges likna valfångstfartyg; de lastade invasionsfarkosterna sjösättas genom luckor i fartygssidan. Storleken varierar, en längd på 75—95 m synes vara vanligast.

Invasionsfarkosterna äro i stort sett av sex olika typer.

Typ A är en stor, öppen båt försedd med två kölar eller snarare medar, vilka garantera, att båten står stadigt sedan den förts upp på stranden. Förskeppet är nedfällbart liksom på de flesta av de allierade typerna. Rorgångare och maskineri skyddas av tunt pansar. Kapaciteten är c:a 120 man. Dessa båtar användas vid landsättning av större styrkor, vilka medföra artilleri och annan tung materiel.

Typ B är en liten, öppen båt. Den påminner om en vanlig livbåt. Kapaciteten utgör 60 fullt rustade soldater. Båten är bestyckad med en i förstäven uppställd kulspruta. Personalen skyddas av en pansarsköld, placerad i båtens mot fienden riktade stäv.

Typ C är en pansrad motorbåt, som huvudsakligen avses för eldunderstöd och spaning, sålunda samma uppgifter, för vilka den brittiska LCS är avsedd. Bestyckningen utgöres av en luftvärnsautomatkanon samt två kulsprutor. Farten är jämförelsevis hög — 15 knop.

Typ D är en förminskad, av trä konstruerad upplaga av typ A.

Typ E drivs av en flygpropeller och är avsedd för grunda floder och vikar. Den har mycket utfallande stäv och är ytterst grundgående. Bestyckningen utgöres av en automatkanon bakom sköld i förstäven.

Typ F förekommer i två utföranden, den ena är c:a 9 meter lång, den andra 12 m. Skrovet är byggt av plåt. Bestyckningen utgöres av sköldförsedd kulspruta i förstäven. Farten är 9 knop.

Tillgängliga data rörande dessa farkoster återfinnas i nedanstående tabell.

Typ	Längd m	Bredd m	Djup m	Fart (knop)	Bestyckning	Kapacitet m. m.
A	15.25	3.95	0.9	10	?	120 man
B	—	—	0.75	9	1 kulspruta	60 man
C	12.2	3.95	?	15	{ 1 automatkanon 2 kulsprutor	Eldunderstöd Spaning
D	9.15	3.05	—	8	?	
E	15.25	3.05	0.6	Snabb	1 automatkanon	För grunda farvatten Luftpropeller
F	12.2 9.15	} 3.65	—	9	1 kulspruta	

M. S.

