

LUFTKRIGET I FÖRGRUNDEN

DET ÄR ännu alltför tidigt att skriva krigshistoria över den gångna sommaren, det i fråga om militära händelser och omvälvningar måhända märkligaste halvåret i nyare tid. Efterhand som underrättelsematerialet och kommentarerna bli fylligare, vidgas emellertid perspektivet utöver dagsintrycken och man kan börja göra sig en föreställning om vad som skett i det som syntes ske. Den stora våroffensiven mot Holland, Belgien och Frankrike har redan hunnit få en viss relief, även om underrättelser fattas i många viktiga avseenden, särskilt i fråga om luftkriget. Den alltjämt pågående offensiven mot engelska moderlandet åter kan endast bristfälligt bedömas, men tilldrar sig å andra sidan såsom avgörande för krigets utgång huvuddelen av det aktuella intresset. Båda dessa väldiga kampanjer ha i högsta grad fått sin prägel av flygvapnets användning.

Vid erövringen av Holland och Belgien är det måhända främst användningen av flygtransporter — fallskärmstrupper och luftlandningstrupper — som karakterisera operationerna. Luftland-sättningarna, utomordentligt väl planlagda och hänsynslöst djärvt utförda, blevo det överraskningsmoment, som behövdes för att slå hål på det eljest väl förberedda försvaret samt att sprida förvirring och att hindra en ordnad ledning bakom försvarslinjerna. I Holland var det broarna över Maas — nyckeln till landets inre — som togos från luften och höllos till dess invasionstrupperna hunno fram. Samtidigt togo andra fallskärmstrupper Rotterdam och Haags flygplatser och bildade »öar», vilka försvaret, inriktat som det var på att möta fienden vid gränsen, aldrig kunde få bukt med. I Belgien togos vägspärrarna i Ardennerna från ryggsidan av fallskärmstrupper. Fortet Eben Emael be-tvangs av pionjärer, som landsattes med ett antal 8-mans segel-flygplan — det senare ett av de originellaste dragen i fälttågets från vanetänkande absolut fria uppläggning. En våldsam flyg-basbekämpning från första operationsdagen mot de allierade flyg-stridskrafterna bidrog till att skänka den tyska krigsledningen initiativet. Hur stora flygplanförlusterna å ömse sidor härvid i

själva verket varit är icke känt. De holländska och belgiska flygvapnens öde synes ha avgjorts ganska snabbt. De engelska och franska bombförbanden insattes till motanfall, men voro icke starka nog för att hejda de oemotståndligt framstormande tyska trupperna. Ej heller kunde jaktförbanden i tillräcklig grad hindra de tyska bombförbanden att stödja marktrupperna.

Katastrofen vid Dunkerque var följden av ett utomordentligt samspel mellan flygvapnet och pansarvapnet, de nya stridsmedel, som den tyska krigsmakten särskilt inriktat sig på att fullkomna. Utan flygvapnet, som garderade pansarkolonnerna och ingrep mot varje försök till motanfall i deras flank eller rygg, skulle den fantastiskt snabba framryckningen mot Kanalen med fiendens omringning till resultat aldrig kunnat vedervågas. Utan flygvapnets underhållstransporter skulle antagligen heller aldrig ersättningstjänsten kunnat fungera så väl, som den gjorde. Å andra sidan var »undret» vid Dunkerque — den engelska expeditionskårens räddning — också i viss mån flygvapnets förtjänst. De engelska bombförbanden torde genom hänsynslös insats ha medverkat till att fördröja de tyska trupperna så mycket, att det blev tid för evakueringen. Dimma under några viktiga timmar hindrade dock det tyska flygvapnet att förstöra mer än en del av den brokiga samling fartyg och båtar, som användes för åter skeppningen.

Vid det därpå följande direkta anfallet mot Frankrike blevo förhållandena liknande. På nordfronten — vid offensiven mot och förbi Paris — var det åter samverkan mellan motortrupper och flyg, som skänkte de snabba avgörandena och möjliggjorde de väldiga dagsmarscherna. Maginotlinjens märkliga forcering var i icke ringa grad de tyska »Stuka»-bombarnas verk; här liksom överallt eljest blev dock framgången frukten av en mycket välordnad samverkan mellan stridsmedlen i luften och på marken. En förutsättning för framryckningen i Frankrike var också, att tillräcklig motverkan i luften icke kunde presteras. En ny kraftig flygplatsbekämpning inledde också offensiven mot Frankrike den 5 juni. Därefter synes det franska flygvapnets insats ha blivit allt lamare.

En fråga, som ständigt anmäler sig, då man rekapitulerar händelseförloppet under det sexveckorsfälttåg, som slutade med Frankrikes underkastelse, är hur det varit möjligt att till numrären icke oansenliga försvarskrafter, stödda på sedan länge för-

beredda befästningslinjer och på helspänn sedan ett halvår tillbaka gentemot en fiende, vars utgångsläge tack vare flygspaning torde ha varit välkänt, icke kunnat erbjuda mera motstånd, när de äntligen ställdes inför det stora provet. Kvantitativ underlägsenhet räcker icke som förklaring. Man kan icke undgå intrycket av vida skickligare ledning på tyska sidan. Trots överlägsenhet i antal valdes det tyska flygvapnets operationsmål alltid med stor omsorg och så, att för varje dag starka krafter koncentrerades på ett fåtal mål. På detta sätt, som icke är något annat än tillämpning av taktikens grundregler, kunde man bli nog stark på varje punkt och företagen kröntes i regel med framgång. Samordnandet mellan händelserna på marken och i luften synes ha varit föredömligt. Trots — eller kanske tack vare — att flygförbanden varit i eminent grad självständiga och ofta kastats från en del av krigsskådeplatsen till en annan och ingripit än mot trupper, än mot fartyg, än mot flygplatser eller befästningar, har samarbetet med andra försvarsgrenar fungerat utmärkt.

I de allierades målval åter är det svårt att urskilja någon klar grundtanke eller enhetlig operationsplan. Bombförbanden insattes dagligen mot ett mycket stort antal mål och med på varje punkt av allt att döma relativt ringa styrka. Även vid den tidpunkt, då det måste ha stått klart för de allierades krigsledning, att situationen på marken började bli kritisk och de framryckande tyska trupperna till varje pris måste hejdas och alltså borde ha varit anfallsmålet nummer ett, fortsatte delar av bombförbanden att anfälla mål långt bakom fronten i Tyskland av betydelse för försörjningen, men endast sett på lång sikt. Det förefaller som om dessa operationer sedan länge varit förberedda och som om man, när verkligheten kom och ett helt oförutsett läge inträffade, icke haft förmåga att radikalt anpassa sig efter detta, varpå kraftsplittring och famlande ledning blivit följd. I viss mån kanske orsaken härtill varit svårigheter att samordna allierade stridskrafter. Vad de engelsk-franska beträffar, så inleddes dock stabsförhandlingar redan 1936. Frånvaron av planläggning för försvar av Belgien och Holland kan ha bidragit till förvirringen.

Den kanske mest täckande förklaringen ligger emellertid helt enkelt i att det är mycket svårare att leda operationerna i en defensiv än i en offensiv. Alldeles särskilt framträdande bli dessa svårigheter, då kriget är rörligt. Den anfallande kan handla efter

Luftkriget i förgrunden

en på förhand uppgjord plan och steg för steg avverka uppgift efter uppgift, givetvis med justeringar här och var på grund av opåräknade åtgärder från fienden. Den försvarande åter måste anpassa sig efter fiendens åtgärder, kommer ständigt i efterhand, kan icke planlägga för längre tid framåt, kommer ofta att finna att en motåtgärd, som bestämts i dag, passar illa för fiendens åtgärder i morgon o. s. v. Initiativets fördelar ha väl aldrig fått skarpare belysning än genom den tyska våroffensiven. Det är den tyska krigsledningens insikt om vilka möjligheter flygvapnet (och motortrupporna) erbjuda att gripa och behålla initiativet, som främst förklarar den överväldigande framgången. Härtill kommer offensivens betydelse för andan inom egna trupper. Defensiven, särskilt under rörliga operationer, bär inom sig fröet till defeatism. Om därtill förtroendet till den egna ledningen redan i fredstid varit undergrävt, uppkommer lätt den håglöshet, som man tyckte sig förmärka i det franska flygvapnets insatser. Det engelska flygvapnet åter kan nog icke klandras för brister i detta avseende. Vid sidan av den redan berörda frågan om valet av operationsmål har det emellertid klandrats för att icke ha insatt tillräckliga krafter i Frankrike utan sparat sig för hemlandets försvar. I vad mån denna anmärkning är berättigad och tyskarna sålunda mött mindre motstånd från luften än som kunnat vara möjligt, veta vi ännu icke.

Efter en förvånansvärt lång förberedelsetid började offensiven mot England den 8 augusti i form av en starkt ökad luftkrigföring mot hemorten och mot det engelska flygvapnet. För den tyska krigsledningen torde två sätt ha övervägts och förberetts för att framtvinga ett någorlunda snabbt avgörande gentemot England: invasion samt luftkrigföring mot hemorten jämte sjöhandelskrig.

Invasionen är den militärt sett mest tilltalande metoden och den som — om den lyckas! — säkrast leder till resultat. Men historien visar med full evidens vanskligheten av ett invasionsförsök gentemot England. Spanjorer, holländare, fransmän och tyskar ha fått erfara att förutsättningen för en invasion är att den försvarande flottan kan sättas ur spelet, en förutsättning, som hittills icke kunnat skapas, trots många försök. I flygvapnets tidevarv har tillkommit ytterligare ett hinder för en invasion över havet, nämligen det försvarande bombvapnet. Å andra sidan har angriparen genom flyget fått ökade möjligheter att bekämpa

de försvarande sjöstridskrafterna, ja t. o. m. uppväga underlägsenhet på sjön med överlägsenhet i luften. Angriparen har också i lufttransporterna fått ett medel att minska de riskabla sjötransporternas omfattning och att i högsta grad komplicera det insulära försvarsproblemet. Lufttransporterna kräva emellertid, att det försvarande jaktflyget först sättes ur spelet. Förutsättningarna för en framgångsrik tysk invasion i England äro sålunda, att det tyska flygvapnet lyckas slå ut det engelska bombflyget och jaktflyget och därefter räcker till för att tillsammans med den underlägsna tyska flottan hindra den engelska flottan från verksam insats mot de nödvändiga sjötransporterna.

De militärgeografiska förutsättningarna för en invasion föreligga redan. Väl skyddade hamnar och floder bilda nära England lämpliga utgångspunkter för sjötransporter. Norra Frankrike, Belgien och Holland utgöra ett framskjutet område med nästan obegränsad tillgång till flygbaser, från vilka flygning till England med hög frekvens är möjlig. De militära förberedelserna — basernas och transportmaterielens iordningställande samt stridskrafternas specialutbildning och uppmarsch — äro säkerligen för länge sedan avslutade. Invasionen dröjer emellertid. Det kan måhända redan vara berättigat att förmoda, att försöket uppskjutits tillsvidare, kanske till nästa vår eller sommar. Orsaken härtill kan icke vara någon annan än att den tyska offensiven i luften icke lyckats skapa förutsättningen för framgång — herravälde i luften över England. De tyska anfällen ha i mycket hög grad varit riktade mot det engelska flygvapnet. I många fall ha bombföretagen huvudsakligen tjänat till att locka upp de engelska jaktförbanden, som sedan i sin tur anfallits av starka eskorterande tyska jaktförband. Ständiga bombanfall riktas mot flygindustrien, främst jaktplan- och motorfabrikerna. Bomb- och jaktförbandens baser anfallas likaledes kontinuerligt. Det engelska jaktflyget möter dock alltjämt upp och förmår alltjämt tillfoga betydande förluster — så sent som den 27 september erkände tyskarna 34 nedskjutna egna flygplan (engelsmännen påstå, att den rätta siffran är 133) på en dag. Varje natt, då väderleken tillåter, går det engelska bombflyget till anfall mot den tyska hemorten. Långt från att vara nedkämpat har detta bombflyg dessutom troligen åstadkommit stor förstörelse på sjötransportmaterielen i de hamnar, från vilka invasionen planerats skola utgå. Även flottans huvudkrafter ha undandragit sig avgörande och

äro säkerligen beredda till motanfall, då stunden kommer. Genom att hålla stånd i två månader — till dess årstiden hunnit komma till hjälp — har sålunda det engelska flygvapnet blivit den kanske främsta orsaken till att tyskarna icke vågat taga språnget utan av allt att döma måste helt ändra sina planer. Detta resultat, vunnet trots avsevärd underlägsenhet i luften, visar både god ledning och framåtanda i det engelska flygvapnet.

Redan under förra vintern började de tyska försöken till en »motblockad» av brittiska öarna, varvid bombanfall mot handelsfartyg och örlogsfartyg blev en ständigt pågående operation. I och med att basområdet vidgades till Pyrenéerna—Trondheim kunde detta sjöhandelskrig med flyg intensifieras. Numera synes sjöfarten i Kanalen ha praktiskt taget upphört till följd av flyghotet, som nu är högst kännbart även i Irländska sjön och Bristolkanalen samt kring Skottland. Några trygga hamnar finnas icke längre. Uppgifterna om verkan variera så starkt, att betydelsen svåriligen kan bedömas. Flygets tonnagesänkningar, även de erkända, äro avsevärda, men nå icke upp till ubåtsvapnets. Någon kris i tillförseln torde ännu icke ha framkallats. I och med det försämrade väderleksläget och det växande vintermörkret avtar flygets möjligheter att kontrollera sjöfarten. Om sjöhandelskriget tillsammans med anfällen på hamnarna enligt nedan kan framkalla en kris, kan för närvarande icke bedömas.

Den 20 juni började den tyska »vedergällningsaktionen» mot England, såsom repressalier för de sedan någon tid pågående engelska nattliga företagen mot mål i tyska hemorten. Efter en matt inledningsperiod på 6 veckor sattes den 8 augusti kraften in för fullt mot den engelska hemorten, vid sidan av den nyss nämnda kampen mot flygvapnet. Målen voro till en början främst hamnar och krigsindustri, alltså anläggningar av betydelse både för folkets och krigsmaktens försörjning. Utan att bomberna varit direkt riktade mot befolkningen ha de dock krävt många civila offer, icke blott bland de civila, som arbeta i krigsförsörjningens tjänst. Syftet synes vara att fullborda blockaden genom förstöring av de viktigaste importhamnarna — exempelvis London, Liverpool Bristol och Cardiff — ävensom att stoppa ersättningen av krigsmateriel. Kunde försörjningen på detta sätt verkligen stoppas, skulle ett snabbt avgörande säkerligen kunna framtvingas. Motverkan från det engelska luftförsvaret, främst jaktvapnet, blev emellertid av allt att döma starkare än beräknat och före-

tagen måste i stor utsträckning läggas på natten för att minska förlusterna. Härav följde emellertid ofelbart minskad verkan och avgörandet syntes mera avlägset. Då igångsattes den 6 september anfallen på London. Nu kan man här icke längre skilja mellan å ena sidan militära mål eller skarpt avgränsade mål i försörjningsapparaten och å andra sidan befolkningen själv. Anfallen syfta enligt tyska uttalanden till att göra staden obeboelig. Bomberna riktas måhända ännu icke avsiktligt mot bostadskvarteren utan mot »krigsviktiga mål» (ett med tiden allt vidare begrepp). Dessa mål ligga dock inom staden och kunna icke avskiljas från kringliggande bebyggelse. Genom den obeskrivliga förvirring och nöd, som skulle uppstå, om Londons miljoner tvingades ut i landet, hoppas man att kunna framtvinga en underkastelse, kanske efter en inre omvälvning.

Ännu efter en månads anfall på London synes det avsedda målet vara långt avlägset. Frågan om tyskarna skola lyckas eller icke ligger delvis på det psykologiska planet. Människan har stor anpassningsförmåga och hennes villighet att återgå till grottmänniskostadiet är ännu ej slutprövad. Engelsmannens envishet och seghet är ett ordstäv. Men när allt kommer omkring hänger nog folkets motståndskraft på det militära försvarets motståndskraft. Får allmänheten klart för sig, att de tyska bombplanen ha fritt spelrum, då är nog avgörandet icke långt borta, även om försörjningsläget icke ännu hunnit bli katastrofalt.

Moderlandets öde hänger alltså på flygvapnet. Kan detta vidmakthållas och såsom hittills sätta sig till motvärn, bör också landet kunna härda ut. I och med vinterns ankomst blir en nedgång i tyska anfallsfrekvensen ofrånkomlig. Luftförsvarets och särskilt luftvärnets färdigheter växa med den ökade övning, som erhålles med tiden. Därmed minska också påfrestningarna på det engelska flygvapnet och flygindustrien. Endast krigsledningen i England vet, vad flygplanförlusterna och anfallen på industrien under hösten betytt för uthålligheten. Utan tvivel har särskilt jaktförbandens förluster varit mycket kännbara. Hjälpen från Amerika har ännu knappast hunnit få större betydelse. Den amerikanska flygindustriens kapacitet är ännu så länge ganska ringa i jämförelse med den engelska eller tyska. Den skall även tillgodose Förenta Staternas eget behov. Det troligaste synes emellertid vara — i beaktande av flygförhållandena under vintern — att något avgörande icke kan ernås över England inom

det närmaste halvåret. Ju längre avgörandet dröjer, ju större betydelse får hjälpen från Amerika. Det är emellertid i nuvarande läge icke längre säkert att tiden verkar till Englands förmån.

Det engelska flygvapnet i hemlandet uppträder ju icke enbart defensivt. Ända sedan i maj pågå som ovan nämnts anfallsföretag mot den tyska hemorten. Målen hänföra sig dels till stridskrafterna, närmast flottans och flygvapnets baser och ersättningsväsende, dels till försörjningen, främst av flytande bränslen. Vid rådande strategiska förhållanden bli flygvägarna över fientligt område ofta mycket långa, vilket inverkar ofördelaktigt på effektiviteten. Navigatoriska misstag, särskilt under mörker, äro säkert vanliga. Även engelska bomber träffa — med eller mot ledningens och bombfällarnas vilja — befolkningen. Relationen mellan å ena sidan omfattningen av den förstörelse, som erfordras för att Tysklands försörjningsläge skall allvarligt försämrats, och å andra sidan de styrkor, som stå till förfogande för anfall mot försörjningen, är sådan, att någon avgörande verkan av dessa operationer knappast kan påräknas annat än möjligen på lång sikt.

Vad beträffar det tyska flygvapnets uthållighet, så torde ersättningsväsendet för personal och materiel fungera väl. Vid uppskov med avgörandet räkna tyskarna — liksom engelsmännen! — tiden som bundsförvant. De tyska vapensmedjorna anses vara mindre sårbara än de engelska och tillförseln utifrån tillfredsställande, medan tillförseln till England försvåras av flyganfallen. Förlusterna över England ha emellertid säkerligen varit kännbara, särskilt beträffande personalen, därpå tyda de försiktighetsåtgärder, som vidtagas för att undvika och motverka det engelska jaktflyget. Några svårigheter att fortsätta luftkrigföringen mot England med den begränsning, som följer med vintern, torde dock icke föreligga. Sannolikt kommer alltså denna att fortgå, ehuru ställd på längre sikt. Detta kommer icke att hindra att betydande styrkor av bomb- och flygtransportförband kunna avdelas till annan krigsskådeplats.

För 100 år sedan framställde tysken Clausewitz — på grundval av studier över Napoleonkrigen — den tesen, att krigets mål skall vinnas genom seger över fiendens stridskrafter. I viss mån jävades denna tes av det förra världskriget, där blockaden, som ju verkade minst lika mycket på befolkningen som på stridskrafterna, måhända blev det mest avgörande. Den tyska strategien

gentemot Holland—Belgien—Frankrike var ett typiskt exempel på hur fiendens motståndskraft brytes genom anfall på stridskrafterna och icke på befolkningen. Förstöringen av Rotterdam var dock ett exempel på terror mot befolkningen själv. Flyktingsproblemet och dess inverkan på t. ex. den belgiske konungens beslut är också ett exempel på verkan av icke militära faktorer, ehuru en verkan, som knappast ingått i de tyska planerna från början. Gentemot England ha försöken att bryta det militära motståndet — i detta fall närmast vid flygvapnet och flottan — icke lyckats. Följden är, att man frångått lärofaderns teser och vänt vapnen direkt mot befolkningen och dess försörjningskällor. Valet av folket som operationsmål innebär en återgång till länge sedan svunna tiders krigföring. Måhända ha nutidens strateger i flygvapnet ett verksammare påtryckningsmedel mot det fientliga folket än forna tiders. Det återstår emellertid att se, om denna strategi — bortsett från den humanitära sidan av saken — är den riktiga. En följdverkan inställde sig emellertid omedelbart — starkt stigande folkhat. Därmed fjärras också de redan förut små utsikterna för en uppgörelse inom kort utan total underkastelse. Det ömsesidiga förstörelseverket fortsätter med ett alltmera ruinerat Europa som framtidsperspektiv.

Måhända innebär diktatorernas sammankomst nya riktlinjer för vinterns operationer. Om det nu är Afrikas och Främre Orientens öde, som skall avgöras, återkommer man utan tvivel till värdigare uppgifter för flygvapnet, alltså till rent militära operationer, riktade mot de stridskrafter, som försvara Englands positioner i dessa trakter. Här är axelns överlägsenhet i luften stor. De italienska flygstridskrafterna, i och för sig vida starkare än de engelska på denna krigsskådeplats, kunna lätt förstärkas med tyska. Som närmaste uppgift för dessa flygstridskrafter kan ställas att nedkämpa det engelska flygvapnet i Egypten och den engelska flottan i Medelhavet. Kan denna svåra uppgift lösas, så bör trycket från luften mot de engelska lantstridskrafterna i Egypten kunna bli hårt och Suezkanalens erövring komma inom räckhåll. Först om kampen flyg—flotta slutar med nederlag för flottan och om det engelska flygvapnet icke lyckas hålla sig intakt, komma dock nycklarna till Afrika i diktatorernas händer.

Om offensiven åt öster sättes in norr om Medelhavet — över Balkan mot Iraq — kommer motståndet i luften att bli ringa, både från England och från de stater, som eventuellt sätta sig

Luftkriget i förgrunden

till motvärn. Operationerna kunna genomföras med stöd av ett ganska obestritt herravälde i luften.

Vi leva under så färiska intryck av vad som timat, att helhetsintrycket av krigshändelserna omöjligan kan vara slutgiltigt. Ingen kan väl dock förneka, att luftkriget under det år som gått, allt mera trätt i förgrunden. Avgörandena sökas i allt högre grad med flygvapnets hjälp. Rustningarna inriktas allt intensivare på förstärkning av flygstridskrafterna. Om man med krigshändelserna som bakgrund försöker bedöma vårt eget försvarsproblem, så kan man naturligtvis tvista om många detaljer. Nödvändigheten av ett starkt flygvapen som ett led i våra försvarsmedel är emellertid självklar. Vår offensivens lärdomar äro visserligen icke uppmuntrande med avseende på den underlägsnes förmåga att göra sig gällande gentemot överlägsna flyg- och rörliga lantstridskrafter. Vårt läge är emellertid långt gynnsammare än de kontinentala staternas; bl. a. äro anmarschvägarna mot vår landgräns vida sårbarare än dem, de tyska trupperna använde. Vi ha även lärt en del av sommarens händelser. Höstens erfarenheter av kriget över England skänka oss den trösten, att så länge ett starkt och oslaget flygvapen existerar, är ett överskeppningsföretag ett vågspel, som ogärna riskeras. De visa även att det »totala» luftkrigets fasor icke nedbryta ett folk, så länge luftförsvaret — och främst jaktförsvaret — håller. Det engelska flygvapnets exempel visar oss, att ett underlägset flygvapen med klok ledning har möjlighet bibehålla sin operationsfrihet. I förhållande till invasion över havet och oinskränkt luftkrigföring österifrån är vårt geografiska läge bättre än Englands. Vare sig vi hotas landvägen, sjövägen eller luftvägen är läget gynnsamt för att använda flygstridskrafter i försvaret. Lägets fördelar äro emellertid av föga värde om de icke utnyttjas. Slutsatsen beträffande vårt behov av försvarskrafter kan — utan förringande av de övriga försvarsgrenarnas betydelse — endast bli en: *flygvapnet i förgrunden!*

Den 11 oktober 1940.