

TRANSPORTPROBLEM I KRIG

Av kapten T. WULFF

TRANSPORTAPPARATEN kan liknas vid blodsystemet i samhällskroppen. Utan det ständigt pulserande livet i dess blodådror är samhället dömt till undergång. En av de effektivaste metoderna att slå ned ett lands motståndskraft är därför att krossa dess transportapparat och i ett kommande krig måste man räkna med, att detta blir en sannolik betvingelsemetod. De anfallsformer, som i första hand kan komma till användning, är flyganfall mot transportmedel, järnvägsknutpunkter och hamnar, robotbeskjutning mot stora stationära anläggningar såsom hamnar och kommunikationscentra, ubåtsanfall mot handelssjöfarten samt sabotage mot transportvägar och transportmedel.

I krigstid erfordras transporter främst för underhållet av de egna stridskrafterna. Den viktigaste delen av denna underhållstjänst är drivmedelsförsörjningen: utan motorbränsle för de motoriserade arméförbanden, pann- och motorbrännolja för örlogsfartygen samt fotogen och bensin för flygplanen blir vår krigsmakt praktiskt taget lamslagen. Våra möjligheter att bjuda motstånd vid ett fientligt anfall beror sålunda i hög grad på, om de för krigsmakten nödvändiga underhållstransporterna kan utföras.

Även om krigsmaktens behov i detta läge måste gå i första hand, erfordras dock omfattande transporter för civilbefolkningens och industrins behov. Härtill kommer de transporter för undanförsel av viktiga varor och råmateriel samt för utrymning av befolkning, vilka blir aktuella framför allt i det inledande krigsskedet. De anförda exemplen torde räcka för att belysa transporttjänstens betydelse för det totala försvaret.

Med nuvarande strategiska utgångsläge i Skandinavien är det sannolikt, att en rysk offensiv mot Sverige i första hand riktas mot våra kuster i öster och söder och mot vår norra landgräns. Den svenska västkusten torde i varje fall i inledningsskedet bliva mera undandragen och få spela rollen av »läkust». Sveriges transportproblem i krig består av tre olika komponenter: tillförsel av

varor utifrån, distribution av de importerade varorna samt inrikes varuomflyttning. Någon mera betydande utförsel torde det i krigstid knappast finnas anledning att räkna med.

Den totala import, som erfordras i krig, är mycket svår att förutberäkna men vissa riktsiffror kan erhållas genom jämförelse med den normala fredsimportens storlek och importvolymen under något av beredskapsåren. Det visar sig då, att importens storlek år 1943 var 6 950 000 ton mot 19 753 000 ton år 1951. Siffrorna från beredskapsåren kan emellertid icke utan vidare läggas till grund för en uträkning av importvolymen under krig, då helt andra behov måste tillgodoses. I krigstid ökas framför allt behovet av flytande bränsle och härtil kommer omfattande behov av krigsmateriel. Med hänsyn tagen till dessa förhållanden torde siffran 8 000 000 ton/år överslagsmässigt kunna angivas som det nödvändiga importbehovet under krig. Detta skulle innebära cirka 650 000 ton/månad eller omräknat i transportmedel cirka 130 st. 5 000 tons lastfartyg/månad.

Vilka transportmedel och transportvägar kan då ifrågakomma för att möjliggöra denna krigsimport? Till att börja med kan konstateras, att huvudparten av importgodset måste komma från transoceana länder och en mindre del kan möjligen påräknas från Storbritannien. Från det europeiska fastlandet kan i detta läge ingen import påräknas, då dessa länders produktion helt måste inriktas på att täcka de egna behoven. Härtil kommer att Västeuropas industricentra och landkommunikationer sannolikt blir utsatta för omfattande skadegörelse genom flyganfall. Importen måste därför komma västerifrån och de enda möjliga transportmedlen blir då fartyg och flyg. Landtransporter kan visserligen förekomma från Norge, men det torde uteslutande bli fråga om transitotrafik av gods, som importerats sjövägen till norska hamnar.

Ifråga om transportmedel för vår krigsimport västerifrån måste vi räkna med, att helt lita till egna resurser. Det kan då konstateras, att den fredstida importen går till cirka 98 % sjövägen och endast 0,1 % med flyg. Med dessa siffror för ögonen är det fullt klart, att även krigsimporten praktiskt taget helt och hållet kommer att gå sjövägen. Detta utesluter icke att flygtransporter kan sättas in vid speciella tillfällen eller för särskilt ömtålig materiel. Vårt lands resurser ifråga om transportflyg är emellertid blygsamma och det transportflyg, som finns, kommer huvudsakligen att erfordras för rent militära ändamål. För importsjöfarten i krig erfordras i första hand fartyg på 2 000 ton och däröver. Svenska handelsflottan omfattar för närvarande över 2,4 miljoner ton och härav tillhör 75 %

storleksklassen över 2 000 ton. Tillgången på större handelstonnage lämpat för krigsimporten kan därför betecknas som tillfredsställande. Om detta tonnage i krigstid verkligen kan utnyttjas för transporter till Sverige, kommer huvudsakligen att bero på Västmakterna, eftersom dessa i krig sannolikt kommer att dirigera all sjöfart på världshaven utanför den sovjetiska maktsfären.

Den västerifrån kommande sjöfarten måste föras in till ett skyddat lossningsområde, varifrån det lossade godset snabbt kan föras vidare. Inledningsvis har konstaterats, att den svenska västkusten i krigstid sannolikt kommer att spela rollen av »läkust», där vårt för krigföringen nödvändiga underhåll kan pumpas in. Västkusten erbjuder goda lossningsmöjligheter dels i hamnarna dels på ankarplatser i Bohusläns skärgård. Med hänsyn till att stora hamnar utgör mycket sannolika anfallsmål, måste man räkna med, att Göteborgs hamn får reducerad kapacitet. Om den fientliga motverkan blir stor, tvingas man att lossa allt inkommande tonnage i småhamnar och ankarplatser i skärgården. För att en dylik spridd lossning skall kunna fungera, fordras omsorgsfull planläggning såväl ur försvars- som transportsynpunkt. Här skall endast beröras några av de transporttekniska faktorer, som inverkar. Oceanfartygens laster kan lossas antingen i kustångare eller i pråmar. Det finns också en möjlighet att utnyttja flytande kajer, varifrån godset med lastbilar kan föras direkt iland. Denna senare metod är rationellare än lossning i pråm, som fordrar god tillgång på bogserbåtar och kräver en extra omlastning. Ett problem av stor betydelse är fördelning och ledning av arbetskraften vid den spridda lossningen. På sista tiden har framförts att Trondheim i viss mån skulle överta Västkustens roll som svensk importhamn i krig. En särskild expertutredning har framlagt förslag i frågan, men innan utredningens förslag beröres, måste vissa betydelsefulla strategiska och transporttekniska synpunkter framhållas.

Om möjligt bör vår krigsimport ledas den väg, som blir minst utsatt för fiendens stridshandlingar. I diskussionen kring Trondheimsprojektet har framförts, att den svenska västkusten i krig skulle bli starkt hotad genom en rysk erövring av Jylland eller de danska öarna. Vägen över Trondheim skulle med hänsyn härtill erbjuda större trygghet. Häremot talar emellertid det förhållandet, att ryssarna är starkt intresserade av just Trondheimsområdet för att använda detta som framskjuten ubåtsbas. Hänsyn måste också tagas till det ändrade strategiska läge, som uppstår i Skandinavien i och med att den västtyska upprustningen kommer igång. Till-

komsten av en västtysk krigsmakt kan medföra, att en rysk offensiv i Nordtyskland möter ett starkare motstånd, vilket kan ha till följd, att den ryska huvudoffensiven mot Skandinavien får en nordligare inriktning. Det är sålunda vanskligt att avgöra, vilket område som blir minst utsatt för stridshandlingar. Klok planläggning bjuder, att båda importvägarna utnyttjas.

Beträffande de rent transporttekniska synpunkterna på Trondheimsalternativet kan konstateras, att Trondheims hamn relativt lätt kan utvidgas till en sådan kapacitet, att den räcker även för ifrågavarande svenska transporter. Från Trondheim måste de svenska varorna föras vidare huvudsakligen med järnväg över Meråker—Storlien. Denna bana är emellertid en enkelspårig ånglinje på norska sidan och i sitt nuvarande skick kan den knappast klara någon mera betydande transitotrafik till Sverige. Dessutom går Meråkersbanan över ett flertal stora broar, vilka lätt kan skadas i krigstid. Den allvarligaste svagheten i fråga om Trondheims utnyttjande för svensk trafik är, att förbindelsen till Sverige går över en enda järnvägslinje.

Expertutredningens förslag går ut på, att en oljelagringsanläggning skall byggas i Trondheimsfjorden och att en bättre landsvägsförbindelse skall skapas mellan Enafors på svenska sidan och Turifoss i Norge. Någon ökning av Meråkersbanans kapacitet har utredningen däremot icke föreslagit. I stället har konstaterats att banans nuvarande trafikkapacitet som beräknats till 1,2 miljoner ton/år väl fyller behovet. Det räcker att jämföra denna siffra med den tidigare uppgiften på Sveriges totala krigsimportbehov (8 milj. ton/år) för att inse Trondheimsledens begränsade värde. Givetvis kan en del transporter från Trondheim gå per landsväg, men några större godsmängder kan det härvid icke bli tal om med hänsyn till det i krigstid starkt reducerade lastbilsbeståndet. Allt tal om att Trondheim skulle kunna ersätta den svenska västkusten som importhamn i krig är därför orealistiskt. Däremot kan Trondheim bli en god komplettering till vår västkust framför allt beträffande oljetransporter till norra Sverige.

Distributionen av de till Västkusten importerade varorna måste utföras i omedelbar anslutning till lossningen från oceanfartygen, eftersom lagringsmöjligheter vid lossningsplatserna är mycket begränsade. Även med hänsyn till flygfaran bör de inkommande varorna så fort som möjligt spridas ut. Distributionen måste bygga på landsvägs- och järnvägstransporter samt i största utsträckning på sjötransporter med kustfartyg. Så länge Öresund kan hållas öppet,

kan kustsjöfarten ombesörja en väsentlig del av distributionen från Västkusten, vilket är nödvändigt, eftersom landsvägs- och järnvägsförbindelser sannolikt kommer att få avsevärt nedsatt kapacitet på grund av krigsskador. Om Öresund spärras kan kustsjöfarten dock medverka i importgodsets distribution på Västkusten.

Såsom tidigare framhållits spelar drivmedelsförsörjningen en utomordentligt viktig roll, varför speciell uppmärksamhet måste ägnas åt distributionen av flytande bränslen. Denna transportverksamhet kan endast i ringa utsträckning ombesörjas av kustsjöfarten med hänsyn till dels svårigheterna att passera Öresund dels bristen på mindre tanktonnage. Oljedistributionen vilar därför huvudsakligen på landsvägs- och järnvägstransporter, vilka i krigstid icke kan erbjuda tillräcklig säkerhet. Snabba och säkra transporter av flytande bränslen kan endast åstadkommas med pipelines.

Frågan om oljedistribution med pipelines har tidigare varit uppe till diskussion i vårt land nämligen i samband med den Thunborgska oljeutredningen 1947. Den gången föll förslaget huvudsakligen på att stora investeringar skulle behövas för anläggningarna, men dessutom fanns vissa tekniska svårigheter. Utredningen hade nämligen räknat med, att tjockolja skulle pumpas i ledningarna, vilket ställer sig svårt vid kall väderlek. Då temperaturen går under 0° blir nämligen den tjocka oljan så stel, att den icke kan pumpas. Härvid spelar också oljans sammansättning viss roll och det har visat sig att den amerikanska oljan är mera lättflytande och lämpligare för pipelines än oljan från Mellersta Östern. När det gäller mera lättflyktiga produkter såsom bensin, fotogen och motorbrännolja, föreligger inga sådana olägenheter. Även den tjocka oljans transport vid kall väderlek lär numera vara löst och bland annat har man nyligen anlagt pipelines i Canada för tjocka oljor.

I NATO:s planläggning spelar oljeförsörjning genom pipelines en väsentlig roll. För närvarande pågår utbyggnad av pipelines för flygets behov i flera västeuropeiska stater bl. a. i Danmark, Frankrike och Spanien. På västmakthåll anser man att detta är enda möjligheten att lösa flygets mycket stora drivmedelsbehov, som genom övergång till readrift femdubblats. Mot bakgrund av vårt utsatta läge och våra transportsvårigheter i krig bör frågan om pipelines för oljedistributionen snart tagas upp till förnyad prövning.

Även i krigstid erfordras en relativt betydande inrikes varuomflyttning mellan produktionsområden och förbrukningsområden. Det rör sig härvid främst om produkter för folkförsörjningen. Till den inrikes varuomflyttningen kan även räknas de omfattande

transporter, som i krigets inledningsskede erfordras för utrymning och undanförel. Då det gäller att bemästra dessa transportproblem måste alla disponibla transportmedel utnyttjas. I fråga om landtransportmedel sker emellertid en väsentlig reduktion i krig, då försvaret genom rekvisition undantar cirka 50 % av landets totala lastbilsbestånd. Järnvägarna kommer framför allt i inledningsskedet att vara mycket starkt utnyttjade för rent militära transporter och dessutom måste man räkna med en väsentligt nedsatt kapacitet på grund av krigsskador. Som exempel på järnvägarnas sårbarhet kan nämnas, att vårt järnvägsnät norr om Dalälven går fram över cirka 575 broar och att alla järnvägstransporter till övre Norrland stoppas, om två broar norr om linjen Forsmo—Hoting sprängs. Att bygga den inrikes varuomflyttningen i krig enbart på landsvägs- och järnvägstransporter är därför icke möjligt. Om dessa vitala transporter skall kunna utföras, måste de i största möjliga utsträckning gå sjövägen. Det är sålunda nödvändigt, att i det längsta hålla kustsjöfarten igång inom Östersjön.

Den senaste tidens utveckling i vårt land på sjöfartens område har inneburit en stark förskjutning mot det större tonnaget och en hastig minskning inom de mindre och medelstora tonnagegrupperna. Enligt gjorda beräkningar erfordras cirka 500 000 ton d. w. mindre och medelstort tonnage för att klara vår kustsjöfart i krig. Kusttonnagets sammanlagda tontal tenderar för närvarande att sjunka under denna gräns, vilket innebär ett allvarligt hot mot hela vårt totala försvar. På sista tiden har statsmakterna observerat denna oroande utveckling och en utredning har verkställts inom Handelsdepartementet för att söka lösa den mindre sjöfartens problem. Utredningen har nyligen framlagt sitt betänkande — om de föreslagna åtgärderna är tillräckliga för att trygga den svenska kustsjöfartens fortbestånd återstår att se.