

ENGELSKT BOMBFLYG

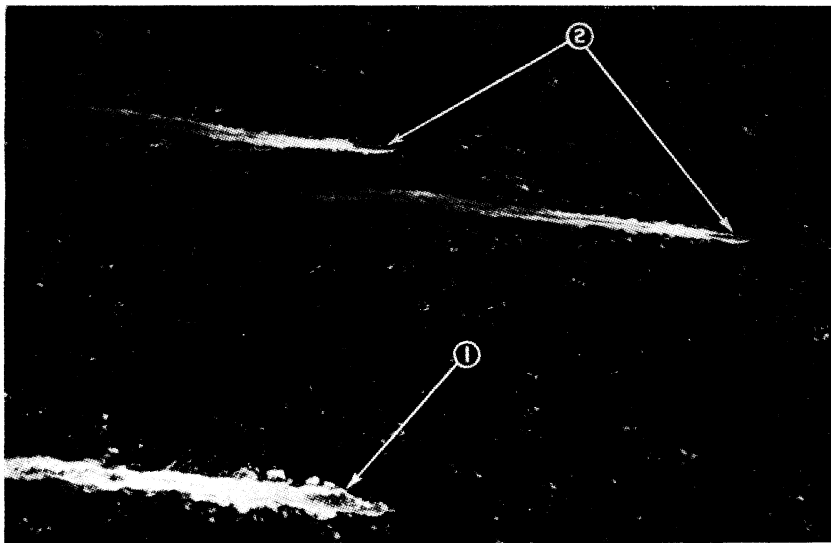
EN INBLICK I EN STORMAKTS FLYGKRIG-
FÖRING UNDER TVÅ ÅR

Av AVIATOR

I VÅRAS utkom en broschyr »The battle of Britain», som skildrade de engelska jaktförbandens i hemlandet, »Fighter Command», insatser under den stora tyska luftoffensiven hösten 1940. Nu har också bombflyget fått sitt epos i en betydligt fylligare publikation, »Bomber Command», som redogör för uppgifter och verksamhet hittills, samtidigt med att filmen »Nattbombare (Target for tonight)» visats och givit en autentisk inblick i det dagliga livet. Genom skriften i fråga får man om en av de stora makternas krigsföring veta åtskilligt, som tidigare icke varit publicerat. Från tyskt eller italienskt håll har veterligen ingen liknande publikation sett dagen.

Bomber Command omfattar huvuddelen av de brittiska bombförbanden i hemlandet samt svarar ensam för den offensiva verksamheten över det inre av fientligt område och tillsammans med »Coastal Command» för verksamheten över havet och fiendens kust. Det framhålles, att under det sista året före kriget jaktvapnets förstärkning fått gå före bombvapnets, så att vid krigsutbrottet Bomber Command var svagare än Fighter Command. Då jaktförbandens styrka 1939 uppskattats till 800 à 1,000 flygplan, skulle man kunna våga gissningen 600 à 800 flygplan som mått på bombförbandens i hemlandet styrka vid krigsutbrottet.

Vintern 1939—40 ägnades åt två ständigt pågående operationer, anfall på tyska flottan och flygbladsfällning över Tyskland. Operationerna mot tyska flottan inleddes redan en halvtimme efter krigsutbrottet, då spaning igångsattes med 75 flygfotografier över flottan och dess hamnar som resultat. Nästa dag startade 29 bombplan för att anfalla fartyg i Wilhelmshafen, Jadebukten och Brunnsbüttel vid Kielkanalens mynning i Elbe. Vädret vid tyska kusten var dåligt med låga moln och regn. Anfallet gjordes



»Gneisenau» (1) stävar mot Norge vid ockupationen. 2 = jagarbevakning.
(Ur »Bomber Command».)

i flera fall i masttoppshöjd. Sju bombplan förlorades, därav minst ett på grund av krevaden från framförvarande flygplans bomber. Åtskilliga lyckades aldrig finna målet. Endast en träff konstaterades med säkerhet. Även i fortsättningen mötte uppträdandet i tyska bukten kraftigt motstånd, främst genom tyska jaktförband, som i tid varnades av framskjutna luftbevakningslinjer på havet. Låganfall i planflykt mot örlogsfartyg visade sig också vara dyrbart. Den 14 december nedskötes 5 av 12 anfallande bombplan och den 18 december en hel division, främst av tyska jaktplan. Tyska bukten kallades med skäl för »getingboet», och det stod nu klart, att bombanfall i slutna förband under dager överhuvud taget äro mycket vanskliga, om fienden har goda jaktförband.

Flygningarna över Nordsjön under vintern gävo god utbildning. Det gav också flygbladsfällningen över Tyskland, som många gånger innebar utomordentligt svår flygning i mörker, moln och isbildning under 6—12 timmar. Dessutom lärde man känna terrängen och fick goda spaningsresultat. Den 10 oktober flög man första gången till Berlin, i januari till Prag och Wien, i mars till Warszawa och åter. Flygplanen flögo då, liksom senare då bombanfallen började, alltid enskilt under mörker och vanligen med tre minuters intervaller. Isbildning var den värsta fienden; luft-

värn och jaktplan kunde icke uträtta mycket under mörker vid denna tid.

Man undvek strängt bombfällning mot fasta mål på tyskt område. Först sedan tyskarna fällt några bomber i land på Orkneyöarna i samband med ett anfall på flottan i Scapa Flow svarade Bomber Command med ett anfall på sjöflygstationen vid Sylt den 19 mars. (Detta anfall räknas tyskarna som inledning på de engelska anfällen mot hemorten och anse, att engelsmännen först tillämpat denna krigföringsmetod.)

Det norska fälttåget blev för Bomber Command arbete under mycket svåra förhållanden. Från baser i hemlandet var det 500 km. till Stavanger, över 1,000 till Trondheim och Oslo. Flygspaning från Bomber Command upptäckte redan den 4 april 1940 stora tonnagesamlingar i rörelse på Nordsjökusten. Natten 6—7 april såg man stora motortransporter mot och ilastningar i Östersjöhamnar. Den 7 april siktades tyska flottan med bl. a. slag skeppen Scharnhorst och Gneisenau till sjöss nordväst om Horns Rev av en bombdivision, som gick till anfall mot ett av skeppen. Den viktiga radiorapporten om upptäckten kom emellertid icke fram och därmed försenades också brittiska flottans utlöpande några timmar, vilket kan ha haft stor betydelse för utgången av det tyska företaget. Någon mera kontakt erhöll det brittiska flyget icke med de tyska fartyg, som späckade med trupper styrde mot norska hamnar, delvis på grund av dålig sikt till sjöss. Den 9 i skymningen anfölls och träffades en kryssare (Königsberg) i Bergens hamn; följande dag sänktes den av 16 störtbombplan från ett hangarfartyg. Den 12 april sökte 92 bombplan fånga upp tyska flottan på återväg i Skagerack, men misslyckades och förlorade i stället 10 flygplan i strid med tyska jaktplan, som förföljde ända till 300 km. från kusten med förlust av 5 flygplan. Inom kort blev anfall på flygplatser det viktigaste och det enda, varmed Bomber Command kunde medverka i Norge. Eftersom tyskarna hastigt fått jaktförsvaret etablerat, måste anfällen göras i mörker, vilket innebar stora navigeringsvårigheter. Efter ett par timmars flygning över Nordsjön skulle den klippiga kusten angöras och målet lokaliseras; letade man för länge, blev det knappt med bensinen för hemflygningen. Vid ett tillfälle återvände ett bombplan efter 9 1/2 timmars flygning med bomberna i behåll, sedan det varit över Oslo, men förgäves sökt efter Fornebu flygplats, som doldes av snötjoeka. Stavangers flygfält anfölls 17 gånger, Oslos 9, Trondheims 5 och Kristiansands 2 gånger.



Dunkerque i september 1940. 1 = sönderbombade magasin; 2 = ansamling av invasionsprämar; 3 = bombskadade prämar. (Ur »Bomber Command».)

Några avgörande svårigheter för tyskarna kunde emellertid dessa företag icke bereda.

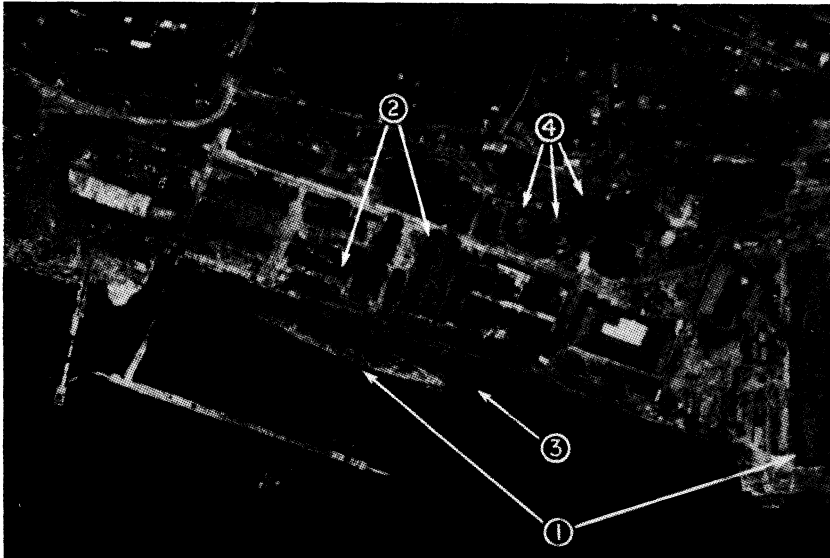
Den tyska offensiven på västfronten gav Bomber Command dess svåraste uppgifter hittills under kriget. Huvudkrafterna voro baserade i hemlandet, medan ett detachement av medeltunga och lätta bombplan befann sig i Frankrike. Denna »Advanced Air Striking Force» disponerade den 10 maj 1940, då stormen bröt lös, 135 stridsdugliga bombplan. (Härutöver funnos i Frankrike 130 jaktplan samt i expeditionskårens »Air Component» spaningsplan.) Användningen av dessa var planerad i samråd med franska högkvarteret. Fransmännen hade förklarat, att de endast hade 40 bombplan, som lämpade sig för anfall under dager, varför huvuddelen av det offensiva inslaget i luftkriget skulle presteras av engelsmännen. General Gamelin höll på, att det brittiska flygets huvuduppgift skulle vara att hindra en invasion i Frankrike och inga mål, som icke direkt tjänade detta syfte, finge anfallas. Så blev också bestämt, men engelsmännen framhöllo, att deras bombförbands styrka icke var tillräcklig för att erbjuda ett verkligt hinder mot en invasion. Bombförbanden i Frankrike lågo i trakten av Reims, varifrån de skulle kunna insättas mot invaderande trupper och deras förbindelser även öster om Rhen. General

Gamelin vägrade emellertid att medge anfall mot mål på tyskt område, varigenom tysk civilbefolkning kunde drabbas, åtminstone innan tyskarna visat sig icke taga samma hänsyn. Redan på eftermiddagen den 10 maj släpptes dessa restriktioner.

De lätta och medeltunga bombplanen («Battle» resp. «Blenheim») i Striking Force fingo tillt uppgift låganfall mot marschkolonner, vägknutar och järnvägar, medan de tunga bombplanen från hemlandet opererade under mörker mot kommunikationer och depåer längre bort. Förband från hemlandet fingo också i uppdrag att understödja holländarna, bl. a. genom anfall på av tyskarna besatta flygplatser. Av 248 holländska krigsflygplan återstodo efter tre dagars strider 10, och dessa fälldes alla under anfall på tyska trupper i Grebbelinjen den 13 maj. Den engelska hjälpen förslog icke långt mot tyskarnas kraftinsats på marken och i luften, särskilt som underrättelser om vad som borde anfallas voro mycket svåra att erhålla.

I fortsättningen fick Bomber Command göra stora offer under sina försök att hejda eller fördröja de tyska härmassorna. I försök den 12 maj att förstöra ett par broar över Albertkanalen vid Maastricht förlorades 10 av 18 insatta bombplan, men broarna förstördes. Den 14 maj gällde det att förstöra fyra broar över Maas nära Sedan för att hindra tyskarnas hotande genombrott där. 67 Battles — lätta bombplan — sattes in, 32 återvände. Flera broar voro förstörda, men tyskarna vällde vidare. Under den tyska stöten mot havet, som resulterade i den stora inneslutningen i Flandern, anföllos under dager kolonner, stridsvagnar och trupp-samlingar, några gånger med gott resultat, ehuru endast av taktisk betydelse. Vid ett tillfälle anföllo 12 Blenheims från England stridsvagnar och trupper vid Gembloux; endast ett återvände. De tyska jaktförbanden behärskade luften. Effekten minskades också av svårigheten att få underrättelser om lämpliga mål. Från och med 23 maj övergick man till följd av förlusterna helt till företag under mörker, varvid de närmast viktigaste uppgifterna blevo att fördröja den tyska framryckningen mot Dunkerque, medan evakueringsoperationen pågick. En intressant upplysning är att de engelska bombförbanden i Frankrike icke förlorade mer än 11 flygplan på marken genom fiendens flygbasbekämpning. De engelska flygbaserna torde ha varit ordnade bättre med hänsyn till luftskyddet än de franska, holländska och belgiska.

De tunga bombplanen från England arbetade mot mål, som utvaldes av franska högkvarteret i samråd med det engelska. Det



»Scharnhorst» och »Gneisenau» (1) i Brests hamn, vederbörligen camouflerade med nät; 2 = camouflerade byggnader; 3 = antitorpedbommar och nät; 4 = demolerade oljetankar. (Ur »Bomber Command».)

rörde sig mest om järnvägsförbindelserna, först mellan Rhen och gränsen, sedan allt närmare fronten, något som engelsmännen hade svårt att tillmötesgå, därför att de tunga bombplanen icke alls lämpade sig för sådana uppgifter. Bortsett från anfallet mot Sylt den 19 mars fälldes de första bomberna över tyskt område den 11 maj mot järnvägsknuten vid München-Gladbach. Sammanlagt gjorde tunga bombplan till och med den 16 juni 27 stora anfall mot förbindelserna, bl. a. den 15 maj mot Aachen och Köln (vilket nogsamnt registrerades av den tyska propagandan).

Den 16 juni var det klart att Frankrike skulle begära stillestånd och engelsmännen togo hem sina bombplan. De hade då fällt över 1,000 ton bomber mot järnvägar i Frankrike och Tyskland samt flera hundra ton mot trupper enligt franska högkvarterets anvisningar. The Striking Force hade förlorat 75 av sina 135 flygplan på fem dagar. 10 maj—20 juni förlorade Bomber Command 40 procent av sin styrka i första linjen. Engelska rapporter ha förut meddelat, att offensiven i väster kostade Royal Air Force alltsomallt 375 flygplan. Antages gissningsvis en tredjedel av dessa ha varit jakt- och spaningsplan, skulle återstoden utgöra förlusterna i bombplan. Bomber Commands hela styrka vid offen-

sivens början skulle då varit 600 flygplan. Om hälften av förlusterna varit bombplan, skulle den ursprungliga styrkan blott ha varit 500. I vilket fall som helst synas de nu lämnade upplysningarna vederlägga påståenden om att det brittiska flygvapnet lämnat de allierade trupperna, främst fransmännen, i sticket.

Engelska bombanfall mot Italien ha förekommit alltsedan kort efter krigsutbrottet. Redan den 3 juni 1940, då det ännu fanns stora uppgifter för bombflyget i Frankrike, beslöts att sända bombförband mot Italien. Den 11 juni stod en division vid Marseille, startklar mot Milano. Starten hindrades mycket dramatiskt av den franske flygchefen i alpområdet, som ansåg sig handla på franska regeringens vägnar, sannolikt därför att han själv förbjöds öppna några anfallsföretag mot fientligt område. Senare gjordes likväl två anfall med enstaka bombplan, mot Genua och Milano, innan Frankrike gav upp. Ett första företag mot italienskt område från baser i England gjordes dock redan den 11 juni. Sporadiska anfall mot fabriker och oljelager i norra Italien ha förekommit alltsedan dess. Den 31 oktober 1941 utsträcktes anfallen till Neapel, som på ett år anfallits 54 gånger. Engelsmännen skatta den moraliska verkan mot italienarna relativt högt, såsom nervkrig. Den materiella verkan är dock liten, främst därför att det rört sig om små styrkor, opererande på mycket långa avstånd under oberäkneliga väderleksförhållanden och med Alperna som ett svårt flyghinder.

I oktober 1940 började tyskarna sina angrepp mot den brittiska sjöfarten. Magnetiska minor — Hitlers hemliga vapen? — utlades bl. a. från flygplan. Ett halvt år senare voro även engelsmännen färdiga med magnetiska minor och flygande minutläggare. Minorna äro cylindriska, 3 meter långa, och fällas från låg höjd med fallskärm. Att nå rätt fällningsläge under mörker har varit svårt och stundom krävt många försök. Minorna utläggas alltid i ett sund, en kanal, en flodmynning eller ett hamninlopp. Bombflyget är för minoperationer tilldelat fem områden, nämligen norska kusten, Öresund och Bälten med danska kusten, Östersjön, Kielkanalen med Elbemyningen samt Biscayabukten. I andra områden opererar kustkommandot. Minutläggningens resultat äro svåra att bedöma. Exempel på fartyg sänkta i Öresund och Bälten anföras som plus på minkontot, liksom ökade beställningar på danska och svenska skeppsvarv. »Operationerna fortgå», säger den engelska källan.

I strävan att förhindra en tysk invasion mot de brittiska öarna

har bombflyget en viktig andel. Principen är att kontinuerligt anfälla alla sannolika »invasionshamnar», från Amsterdam—Ljmuiden i norr till Cherbourg i sydväst och förebygga samling av trupptransportpråmar och annat tonnage. De viktigaste operationerna gjordes på hösten 1940, då 3,000 motorpråmar lågo klara i Antwerpen, Vlissingen, Ostende, Dunkerque, Calais, Boulogne och Le Havre, varom i flera fall flygfotografier tydligt vittna. Det förberedda transporttonnaget uppskattas till 1 miljon ton i pråmar och 4 miljoner ton i andra fartyg. Den 1 juni 1941 hade 536 anfall gjorts mot dessa hamnar samt 261 anfall mot flygplatser i kustens närhet. De flesta anfallen gjordes under mörker, försök att komma under dager utan jakteskort hämnade sig, bl. a. vid Aalborg i augusti 1940, då 11 av 12 flygplan nedskötes. Den 10 januari 1941 började emellertid kombinerade bomb- och jaktföretag under dager mot kustområdet, vilka från 22 juni betydligt ökade i styrka. Engelsmännen anse att angreppen hösten 1940 hindrade den tilltänkta tyska invasionen och att de sedan dess pågående störningsanfallen försvåra nya förberedelser.

Samtidigt med slaget om Atlanten pågår, ehuru i mindre skala, en strid om Nordsjön. I denna deltagar Bomber Command med kontinuerliga anfall på tysk sjöfart utefter kusterna. Denna sjöfart skyddas icke minst av tyskt jaktflyg, som är påpassligt även utanför kusten. Från våren 1941 ha dessa anfall tagit ökad omfattning. Fartygen anfallas under dager både till sjöss, då de följa kusten så nära som möjligt, och i hamn, alltid med låganfall i masttopphöjd för att säkerställa träff. Mellan 12 mars och 14 juli 1941 startade 1,750 flygplan — 14 om dagen — för anfall på sjöfart; 401 fartyg på 741,000 ton anfölls och 293,000 ton sänktes mot en förlust av 68 flygplan. Engelsmännen framhålla, att en indirekt verkan av dessa anfall är ökad belastning av järnvägsnätet i Tyskland och de ockuperade områdena.

Även i slaget om Atlanten deltar bombflyget. En uppgift därvid har varit anfall på de tyska slagskepp, som använts eller kunnat användas för anfall på Atlantkonvojerna. Ett första anfall gjordes mot slagskepp i Kiel den 1 juli 1940, varvid Scharnhorst uppges ha träffats. Sedan Scharnhorst och Gneisenau efter sin framgångsrika kryssning på senvintern 1941 löpt in till Brest ha de och Prinz Eugen, som kom dit i juni, intill 10 juli 1941 anfallits 69 gånger. Vilka skador de lidit, vet man icke, man vet blott, att de sedan 1 april icke deltagit i operationer. Några av de största anfallen mot de ytterst väl försvarade örlogshamnarna

gjordes på stor höjd under dager den 24—26 juli, då Scharnhorst förflyttats längre söderut till La Pallice, varvid även de nya engelska och amerikanska fyrmotoriga bombplanen deltog. I dessa strider förlorades enligt engelsk uppgift 15 bomb- och 7 jaktplan mot 34 tyska jaktplan. Scharnhorst kunde återvända till Brest men måste dockas. Märkligt nog ha emellertid bombanfallen av allt att döma icke lyckats inverka på dessa fartygs flytbarhet. Deras användbarhet i strid synes däremot vara tvivelaktig. Andra och lika viktiga bombmål i Atlantkriget äro ubåtsbaserna i Frankrike, främst St. Nazaire, Bordeaux och Lorient; den senare hamnen anfölls 44 gånger på ett år. Förutom skador på ubåtar framhålla engelsmännen, att ofta återkommande anfall hindra ubåtsbesättningar i hamn från vila. Slutligen anfallas de tyska långdistansbombplanens baser, främst Merignac vid Bordeaux, varifrån Fokke-Wulf Kondorplan bruka utgå på sina färder mot Atlantikanvojerna. Huvudrollen i bombkriget över Atlanten tillkommer emellertid icke Bomber Command utan kustflyget, Coastal Command, som med sina flygbåtar, torpedplan och bombplan sköta såväl övervakning och konvojering som anfall på sjöfart och hamnar.

Den mest omfattande och vittsyftande av bombflygets operationer är emellertid ingen av de tidigare nämnda utan luftkrigföringen mot hemorten i Tyskland. Planer för systematisk bekämpning av den tyska försörjningen funnos uppgjorda sedan länge, men verkställigheten hölls tillbaka ända till den tyska västoffensivens början. Samtidigt med understödet åt den franska armén igångsattes då bekämpning av mål i den tyska hemorten. Så t. ex. anföllu 93 bombplan mål i Ruhr natten 15—16 maj, den 17—18 anfölls Hamburg och Bremen, den 27—28 masugnar och oljefabriker. Dessa företag med verkan på lång sikt voro vid denna tidpunkt, då den tyska invasionen välldes fram genom Frankrike, en betänklig kraftsplittring (vilket dock icke framhålls av den engelska källan). Ledningen av Bomber Command synes ha varit så inställd på sin hemortsbekämpning, att den icke kunde kasta om, då tyskarna grepo initiativet och behövde mötas med helt andra medel. I början av juni 1940 voro i genomsnitt dagligen 70 bombplan i gång på natten och 42 på dagen.

Efter Frankrikes fall började ett nytt skede i bombkriget under vilket störande anfall riktades mot den tyska försörjningen i dess fyra viktigaste grenar, nämligen flygindustrien, aluminiumindustrien, syntetiska oljeindustrien samt kommunikationerna i

Rhenlandet och Ruhr. Anfallen utfördes mot ett mycket stort antal mål, mot varje plats med relativt liten styrka. I början av december 1940 vidtog ett nytt skede, där man — möjligen efter tyskt exempel — koncentrerade mera mot ett mål i sänder. Nu tillkommo ökade anfall mot skeppsvarv, särskilt ubåtsvarven. Målvalet var eljest i fortsättningen ungefär detsamma. Den 18 juni 1941 hade 1,666 anfall, vartdera med minst 6 flygplan, gjorts mot tyskt område. Från april 1941 ha anfallen väsentligt tilltagit i styrka beroende på tillkomsten av de fyrmotoriga tunga bombplanen, som både kunna flyga längre och ta med tyngre last. Dessutom användes nu en ny typ av extratunga bomber med stor minverkan. Några exakta uppgifter på fällda bombmängder ha icke offentliggjorts, men i maj 1941 fälldes dubbelt så mycket som i maj 1940 och i juni 1941 50 % mer än i maj. I juni 1941 fälldes mera engelska bomber över Tyskland än tyska bomber över England i april, som uppges vara en av tyskarnas intensivaste luftkrigs månader. De viktigaste målen äro fortfarande industrier och kommunikationer. Avståndet mellan bas och mål varierar mellan 850 km. (Berlin) och 400 km. (Ruhr), d. v. s. lika med från Stockholm till Gällivare, Berlin eller Svir, respektive från Stockholm till Halmstad, Sollefteå eller Helsingfors. Dessa avstånd skola överflygas i mörker och med endast ofullständig kännedom om vädret, ofta med risk för dimma och isbildning. Bland de tätast anfallna målen märkas Köln (84 anfall), Hamm (83), Bremen (78), Hamburg (73), Mannheim-Ludwigshafen (61), Wilhelmshafen (54), Emden (54), Kiel (50), Berlin (46), Duisburg (45), Gelsenkirchen (43), Düsseldorf (42) och Hannover (38). Siffrorna gälla antalet anfall t. o. m. juli 1941. De viktiga industriområdena kring Magdeburg och Stettin samt i Sachsen och Bayern ligga så långt bort att frekvensen där varit betydligt lägre.

Verkan av de engelska anfallen är ytterligt svår att bedöma. Den engelska redogörelsen är i detta avseende mindre värdefull. Det bör emellertid märkas, att förstöring av stadsdelar, bl. a. en tredjedel av Aachen, numera anföres som exempel på god verkan. Det är sålunda icke längre fråga om enbart verkan mot fabriker och anläggningar. Represalietanken har så småningom vunnit insteg. Jämför man med resultatet av de tyska anfallen mot England måste man emellertid antaga, att de engelska anfallen icke kunna få verkan annat än på mycket lång sikt och då såsom nervkrig lika mycket som på grund av materiell förstörelse.

Redogörelsen för verksamheten vid Bomber Command under två

Aviator

krigsår ger framför allt ett starkt intryck av den mångfald mål av helt olika natur, som flygvapnet kan operera mot, och de fordringar, som därav ställas både på personal och materiel. I fråga om flygande personal och flygplan synes det brittiska flygvapet stå mycket högt. I fråga om möjligheterna att vinna avgörande enbart genom luftkriget är redogörelsen däremot mindre övertygande. För att ett sådant avgörande skall komma i fråga torde först och främst en avsevärd stegring av kvantiteten bli nödvändig — ett för Europas framtid dystert perspektiv.