

KRIGET I LUFTEN

OCH AVGÖRANDET

DE TRE och ett halvt krigsår som gått ha efterhand övertygande demonstrerat flygstridskrafternas utomordentliga inflytande på krigföringens alla områden.

Under det första krigsåret fick man först se huru i Polen och Frankrike i och för sig betydande, men operativt osjälvständiga, föga slagkraftiga och mot flygbasbekämpning oförberedda flygstridskrafter kunde krossas i en handvändning av ett för modern krigföring sammansatt och använt, därtill överlägset flyg. Därefter ådagalades sistnämnda flygs oväntade, kanske avgörande verkningsförmåga mot lantstridskrafter, numeriskt ungefär jämnstarka med de egna lantstridskrafterna, men svagt skyddade mot och illa beredda på luftanfall. Utan denna verkan, säger det tyska högkvarteret, hade »all arméns tapperhet och stötkraft varit förgäves». Nu framträdde också för första gången luftburna trupper och vunno stora, på överraskning grundade framgångar i väster och i Norge, varjämte underhållstransporter luftledes gävo viktiga bidrag till de snabba avgörandena. I Norge visade det sig att enbart ett strategiskt gynnsamt geografiskt läge icke är nog, om det icke kompletteras med försvarskrafter, bl. a. flyg som medel mot invasion över havet och genom luften.

Det andra krigsåret inleddes med introduktionen av den oinskränkta luftkrigföringen mot hemort och befolkning. Slaget om England visade emellertid, att även mycket starka angripande luftflottor icke under dager kunna genomföra en sådan kampanj utan avgörande förluster, därest de mötas av ett effektivt jaktflyg jämte luftvärn (omkring 15% av förlusterna tillfogades av luftvärn, resten av jaktflyg). I stället inleddes från båda sidor en mera långsamt verkande mörkeroffensiv, vilken från tysk sida hade stor omfattning; icke heller denna nådde avgörande resultat, ty försvarsmedlen — nattjaktflyg och luftvärn — ökade i effektivitet. Kriget på Balkan gav ett nytt exempel på ett offensivt och överlägset flygs förkrossande verkan mot — denna gång under-

lägsna — lantstridskrafter med obetydligt flygstöd. Kretaföretaget blev det första och häpnadsväckande exemplet på luftinvasion såsom självständig operation. Sommarfälttåget i Ryssland 1941 visade, att kombinationen överlägsna flyg- och underlägsna lantstridskrafter hade en väldig slagkraft och rörlighet, som medförde större flygförluster för försvararen än någonsin tidigare, stora fångsiffror och viktiga territoriella vinster.

Det tredje krigsåret gav med Pearl Harbor och »Prince of Wales'» sänkning det länge omstridda svaret på frågan om flygvapnets verkningsförmåga mot stora örlogsfartyg, senare bestyrkt genom slagen i Korallhavet, vid Midway och vid Salomonöarna, där sjöstyrkorna tidvis endast tjänade som bärare av och skydd för det flyg, varmed fiendens örlogsfartyg angrepos. Den japanska expansionen över havet genom Ostindiens och Stilla havets övärld visade de katastrofala följderna av att icke kunna möta överskeppningsföretag med flyg, medan fälttågen på Malacka, Filippinerna och Java samt i Burma blevo ny åskådningsundervisning om lantstridskrafternas oförmåga att utan flygstöd försvara sig mot anfallande trupper, som stödjäs av ett effektivt flygvapen. Det var en i luften praktiskt taget försvarslös värld, som måste falla till föga för japanerna. Det första vinterfälttåget i Ryssland visade huru verkningsförmågan hos även ett överlägset flygvapen kan nedsättas av vinterförhållanden, särskilt om flygvapnet icke är tekniskt väl rustat och erfaret under sådana förhållanden, och vidare huru helt annorlunda händelserna på marken avlöpa, om stödet från luften uteblir eller starkt försvagas. Det andra sommarfälttåget i Ryssland gav åter exempel på underlägsna lantstridskrafterns genombrottskraft och rörlighet till följd av gott flygstöd. Den tyska hemortskrigföringen mot Storbritannien hade praktiskt taget upphört, allt sedan det ryska kriget börjat, men den brittiska flygoffensiven mot Tyskland och de ockuperade områdena växte i styrka och nådde tidvis minst samma omfattning som den tyska året förut, dock utan att kunna lämna några säkra utslag på att denna krigföringsmetod överhuvudtaget kan bli något mera än ett långsamt verkande nötningskrig utan ensamt avgörande förmåga, även om starkare krafter insätts.

Det fjärde krigsåret slutligen lät för första gången allierade trupper åtnjuta förmånen av ett övermäktigt flyg, med vars hjälp hotet mot Egypten hävdes och hela italienska Nordafrika kunde erövras. Den oövervinnelige fältmarskalken Rommel måste retirera 1,800 km. utan att bjuda motstånd på vägen, bl. a. därför att

det icke fanns nog flyg för två fronter i Afrika. Den allierade kuppen mot franska Nordafrika lyckades visserligen, men det viktigaste målet, nämligen att besätta södra stranden av den smalaste passagen genom Medelhavet, nåddes icke, därför att axeln vann kapplöpningen till Tunis och Bizerte med hjälp av sitt flyg, som hade kortare väg än de allierades. General Eisenhower har icke kunnat gå till offensiv mot den alltmer förstärkta axelpositionen i Tunisien förrän ett starkt flygvapen med lämpligt belägna flygplatser och förråd hunnit byggas upp bakom de främsta linjerna. Kuppöversöket i november möttes i tid av axelflyget; nu kräves ett fullständigt fälttåg efter grundliga förberedelser.

I Stilla Havet började de allierade ta initiativet; de kunde driva bort japanerna från Papua, sedan de skaffat sig överlägsenhet i luften där, och de beto sig fast på södra Salomonöarna, där amerikanerna kunde motstå alla japanska motanfall tack vare det flyg, som omedelbart baserades på den omstridda, flygfältsförsedda ön Guadalcanar.

Den brittiska hemortsbekämpningen mot Tyskland infriade ingalunda de förhoppningar, som väcktes i England av bombflygchefens optimistiska tal om »1,000-plansraiderna» i somras. Årstiden har sedan medfört en oundviklig minskning av intensiteten. Bombplanen ha emellertid blivit större, bomberna tyngre och med mer förödande verkan. Den brittiska målsättningen för flygvapnet var ursprungligen — till skillnad mot den tyska 1940—41 — riktad mot bestämda anläggningar av krigsekonomisk betydelse. Numera har man under mörkerföretagen släppt hänsyn till civilbefolkningen och förstör även hela stadsdelar i sådana städer, som äro av särskild betydelse för försörjningen, medan dagerföretagen riktas främst mot kommunikationer och andra »punktmål» nära kusten. Försvaret är emellertid obrutet och effektivt, varför stora företag kräva stora förluster. Någon anledning att rubba på omdömet om verkningsförmågan från tredje krigsåret har icke framkommit.

Det andra vinterfälttåget i Ryssland kännetecknas av de ryska ångvältarnas oemotståndliga rullning framemot och ställvis förbi vinterlinjen av 1941—42. Ryssarnas numeriska överlägsenhet på marken är uppenbar, men man kunde väntat att denna skulle utjämnats bättre av den tyska överlägsenheten i luften. Att så icke skett utan att för första gången i detta krig stora framgångar av strategisk räckvidd kunnat vinnas gentemot en i luften starkare, men på marken svagare fiende, har flera orsaker. Först och främst

är den tyska överlägsenheten icke längre överväldigande; västfronten och Afrika kräva sitt, samtidigt som den ryska, väl undandragna flygindustrien givit goda resultat och tillförseln från västmakterna omfattat över 6,000 flygplan (enligt Stalin förlorade tyskarna under tre månaders rysk vinteroffensiv 4,000 flygplan). Kvalitativt äro emellertid både personal och materiel säkerligen mycket överlägsna på tyska sidan. Vidare följer med årstiden en ofrånkomlig minskning av flygvapnets verkningsförmåga, stundom långa perioder med nästan ingen flygning, under vilka händelserna utspelas som om flyg ej funnes, varvid överlägsenheten på marken kan göra sig mera gällande.

En märklig olikhet i flygvapnets uppgifter framkommer, om man jämför fälttågen under år 1941 och år 1942: 1941 inriktades det tyska bombvapnet mera mot flygbaser och förbindelser, vilket ledde till bättre herravälde i luften och till »vertikala omfattningar» av fiendens lantstridskrafter med stora fångsiffror; 1942 åter har bombvapnet nästan helt använts för taktisk samverkan på slagfältet. Av resultatet att döma är det icke säkert att den ändrade målsättningen varit till fördel på lång sikt. Slutligen är det mycket möjligt, ehuru några säkra vittnesbörd därom icke föreligga, att det tyska flygvapnet — liksom krigsmakten i övrigt — lider av drivmedelsbrist och därför måst åläggas restriktioner. Ett bombvapen som är tvingat att stå på marken är icke något vapen.

Söker man att med de gångna årens erfarenheter som grund spekulera över flygstridskrafternas förmåga att påverka händelseutvecklingen och avgörandet i kriget, måste man först beakta styrkeförhållandena.

Det tyska flygvapnet var vid krigets början dominerande överlägset både i antal och i uppfattning om flygvapnets uppgifter och användning. Denna överlägsenhet har så småningom utjämnats till följd av de allierades tillväxt i styrka och erfarenhet samt svårigheter att vidmakthålla och förstärka det tyska flygvapnet. Enligt brittisk uppfattning hade tyskarna våren 1941 6,500 flygplan i första linjen men våren 1942 blott 5,000 och vid senaste årsskiftet 4,000, vilka skulle räcka till för alla fronter. Härtill kom Italiens högst ett par tusen flygplan. Flygindustriens månadsproduktion skulle enligt amerikansk källa våren 1942 varit 2,900 flygplan i Tyskland och 700 i Italien. Det är ovisst om det varit möjligt att ytterligare driva upp kapaciteten. Japans motsvarande kapacitet

Kriget i luften och avgörandet

uppskattades till 500 flygplan. Häremot stod de allierades industrikapacitet av 2,400 flygplan i Brittiska Imperiet och 2,900 i Ryssland samt i U. S. A. 3,300 våren 1942, vid årsskiftet ökad till 5,000 och avsedd att fördubblas under 1943. Den ryska siffran förefaller starkt överdriven. I samtliga siffror ingå skolflygplan. Produktionssiffrorna böra jämföras med de månatliga förlusterna, som under 1942 i genomsnitt voro:

	Erkända	Enligt fienden
Axeln, Västeuropa	} 95 tyska	95
Medelhavet.....		175 tyska + italienska
Ryssland.....	110	1,215
Summa	205 tyska	1,485
Allierade, Västeuropa	170	} 425
Medelhavet.....	125	
Ryssland.....	485	1,440
Summa	780	1,865

Det är fruktlöst att söka deducera vad som är sanning i dessa motsägande uppgifter. Det är emellertid tydligt att östfronten dominerar i fråga om luftkrigets omfattning, och att just där uppgifterna äro mest oförenliga. Till axelns erkända uppgifter komma ytterligare de italienska förlusterna, varom uppgift saknas, och till de allierades uppgifter komma förlusterna i Fjärran Östern, som icke publicerats. Till de erkända förlusterna komma också flygplan, som förlorats på marken, varom uppgift i regel icke publiceras, samt haverier och förslitning, vilka orsaker ensamma måhända stundom ge högre förlustsiffror än de publicerade. Eljest borde, om man jämför tillkomst och avgång, tillkomsten på båda sidor vara betydligt större än avgången. Tillgängliga uppgifter ge sålunda intet stöd för brittiska uppgifter om att avgången vid axelflyget är större än tillkomsten, utan tala för att detta flyg vid nuvarande intensitet i luftkriget skulle kunna vidmakthållas eller kanske till och med förstärkas. Jämför man axelflygets prestationer på senare tid med tidigare, får man dock snarare intrycket av minskad än ökad styrka. De allierades produktions-siffror åter ha nått en sådan höjd att deras flygstridskrafter obestriddigen äro i stark tillväxt. Den amerikanska produktionsökningen framgår bäst av uppgiften att flygindustrien 1939 sysselsatte omkring 49,000 arbetare mot 640,000 1942 och 1,2 milj. 1943. Sannolikt äro nu amerikanska förband under nyuppsättning så

snabbt som personalens utbildning det medger. Personalfrågan — särskilt att få erfarna förbandschefer och mekaniker — är numera måhända det svåraste i denna expansion, som kan väntas bli fullt verksam först under det femte krigsåret. Självfallet beror emellertid tillväxten också på flygvapnets användning, nämligen hur stora förluster, som tagas. Det ryska flygvapnet slutligen synes, trots väldiga förluster, kunna hållas vid liv så mycket att truppena åtnjuta ett visst stöd och så att östfronten binder huvuddelen av det tyska flygvapnet. Någon rysk överlägsenhet i luften bör man dock tillsvidare icke räkna med, bl. a. till följd av den ryska personalens lägre kvalitet, påvisad t. ex. genom det finska jaktvapnets goda prestationer gentemot överlägsna ryska flygplantyper.

Frågan är sålunda hur ett ungefärligen oförändrat axelflyg, ett tämligen vidmakthållet ryskt flyg och ett gradvis växande västmaktsflyg kunna påverka händelseutvecklingen.

Det tyska flygvapnets huvuduppgift ligger tillsvidare i öster, där jaktvapnet måste kontinuerligt bekämpa fienden i luften och hindra att fienden till sin överlägsenhet på marken också kan foga god verkningsförmåga i luften, och där bombvapnet måste vara medel att utjämna styrkeförhållandena på marken. Tyska motoffensiver till sommaren äro icke möjliga utan starkast möjliga flygstöd, men kunna kanske med sådant stöd åter lämna resultat liknande 1941 och 1942 års sommarfälttåg. En viktig förutsättning härför är emellertid att drivmedelstillgången är tillräcklig. Det saknas icke tecken på att tyska flygvapnet redan börjat hämmas av bränslebrist och att flygmotorernas förslitning varit hög på grund av dåliga smörjmedel.

Så länge stora och avgörande försvars- eller anfallsoperationer pågå i öster samtidigt med viktiga företag i Medelhavet, är det osannolikt att någon tysk flygoffensiv i väster kommer till stånd. Därtill är det tyska flygvapnet alltför hårt ansträngt och de troliga vinsterna alltför ringa. Däremot finns ingen anledning förmoda att det tyska luftförsvaret icke skulle vara gott även i fortsättningen. De allierades luftoffensiv har redan ökat i styrka och blir under sommaren med dess bättre väder säkerligen av förut icke sedd omfattning. Redan den 13 februari fälldes på en natt 1,000 ton bomber över ubåtsbasen Lorient, vilket veterligen är det mesta som förekommit under kriget. Efter 10 anfall rapporterade brittiska spaningsplan att staden var raserad i grund. Med ökade anfall följa ökade förluster; dock är det troligt, att de relativa förlusterna bli

mindre vid stora än vid små anfall. Utvecklingen synes gå emot anfall under mörker med fyrmotoriga plan med stor bomblast, riktade mot hela stads- eller fabriksområden, parallellt med anfall under dager med tunga plan på mycket stor höjd och lättare plan på lägsta höjd mot speciella punktmål; målen väljas företrädesvis bland sådana som ha betydelse i ubåtskriget och för kommunikationerna samt krigsindustrien överhuvudtaget, dock utan hänsyn till civilbefolkningen. Vad förlusten av ett tungt bombplan innebär för ersättningsväsendet framgår därav, att ett sådant har 7—10 mans besättning, kräver 100,000 arbetstimmar att framställa och kostar upp till 5 milj. kr. Likväl uppges Storbritannien tillverka flera hundra sådana plan i månaden, medan U. S. A:s kapacitet under 1943 väntas bli 1,000. Det är tydligt, att avsevärda kvantiteter råvaror och arbetskraft bindas härav. Om varje förband exempelvis insattes var tredje dag med en förlust av 5 %, vilket torde varit normalt sommaren 1942, måste förbanden helt ersättas varannan månad; om 1,000 flygplan skola vara i gång varje dygn erfordras 3,000 bombplan i första linjen + reserver och en ersättning av 1,500 bombplan med besättningar i månaden. Med en sådan styrka, som icke gärna kan uppnås under fjärde krigsåret men möjligen under det femte, skulle emellertid mångfaldigt större skadegörelse kunna åstadkommas än man hittills sett exempel på, varför verkan av en sådan luftkrigföring är svårbedömlig. Tillsvidare förefaller det emellertid klokast att räkna med att den allierade flygoffensiven mot Tyskland visserligen kan medverka i kampen mot ubåtarna och tära på den tyska krigsförsörjningen överhuvudtaget, men dock icke kan bli ensamt avgörande. Samtidigt kräver denna offensiv så mycket av personal, materiel och industrikapacitet att det blir svårare att uppnå den styrka i luften, som kräves för framgångsrika rent militära framstötter i Medelhavet eller i Västeuropa.

Vad Medelhavsfronten beträffar bör de allierades »uppladdning» av flyget i Nordafrika snart ha nått så långt, att de luftstrategiska förutsättningarna för att likvidera Tunisien ernåtts. Om det sedan gäller att skapa en ny front här, är det med hänsyn till motståndet i luften nödvändigt att välja en sådan plats, att en kombinerad operation kan erhålla pålitligt stöd av landbaserat jakt- och bombflyg. Sicilien ligger geografiskt bäst till, men försvaras av starkt och välbaserat flyg. Grekland och Tolvoarna äro svagare försvarade, men flygbassystemet är utbyggt och kan snabbt mottaga förstärkningar av flygstridskrafter — om sådana kunna undvaras

på annat håll; företaget blir då med hänsyn till flygstödet svårt utan baser på turkiskt område.

Ett landstigningsföretag i Västeuropa är vid nuvarande styrkeförhållanden i luften, särskilt det därvarande tyska jaktflyget, ett stort vågspel, vilket framgick bl. a. av kuppen mot Dieppe i augusti 1942. Även hit kunna än starkare krafter hastigt kastas om från annat håll. Vad slutligen beträffar Norge kan en landstigning där på grund av avståndsförhållandena aldrig påräkna gott flygstöd, medan välbelägna tyska flygbaser finnas både längst i norr, vid Trondheim och på Västlandet; sannolikt är dock för närvarande tyska femte luftflottan försvagad av detacheringar söderut.

Kriget i Fjärran Östern kan med fördel behandlas som något alldeles för sig, endast med den återverkan på händelserna i Europa att allierade stridskrafter bindas i kriget mot Japan i stället för i kriget mot Tyskland. Den uppgift som här förestår enligt statsmännens löften — att återtaga vad Japan erövrat — blir en svår och långvarig affär, där de allierade måste arbeta sig fram steg för steg, varje steg innebärande ett överskeppningsföretag efterföljt av ett fälttåg, båda krävande överlägsenhet i flyg på platsen i fråga. Japanernas möjligheter att hänvisa till egna resurser utbygga sitt flyg till försvar av hela det besatta området äro ovissa, men komma att få stort inflytande, om krigets tyngdpunkt en gång förlägges till Stilla havet och Ostindien.

Tysklands läge med de »inre linjernas» fördelar medför att dess flygstridskrafter icke behöva vara lika starka som de allierades, vilka svårigen kunna »kastas» från en front till en annan utan stor tidsutdräkt. Vid de väntade angreppen på »Festung Europa» blir det därför av vikt för de allierade att binda fiendens flyg på flera ställen så hårt som möjligt, så att tillräckligt försvarsflyg icke kan samlas till den avsedda landstigningspunkten, där ett brohuvud skall bildas.

För över 100 år sedan fastslog tysken Clausewitz tesen att kriget skall vinnas genom förstöring av fiendens väpnade styrka. Under förra världskriget vederlades i viss mån denna tes genom blockaden, som blev den främsta orsaken till Tysklands fall. I detta krig ha tyska och engelska försök att luftvägen mot hemorten åstadkomma samma verkan som blockaden misslyckats. Förstöring av fiendens väpnade styrka har åtminstone hittills varit mera effektiv än rasering av byggnader. Trots axelblockets ökade resurser är dess inringning emellertid även denna gång ett faktum. Brist på

Kriget i luften och avgörandet

förnödenheter, som oundgängligen erfordras för de väpnade styrkornas strid, kan bli avgörande även denna gång. I flygvapnets och maskinarméernas tidevarv kan oljeförsörjningen bli det avgörande. Av de allierade statsmännens anföranden att döma ämna de emellertid icke bida sin tid under en långvarig blockad, utan avse att splittra fiendens väpnade styrkor och slå dem eller tvinga dem att förbruka sina resurser på flera håll samtidigt, medan »lufttrycket» mot hemorten fortsätter. Man synes sålunda böjd för att söka tillämpa Clausewitz' tes, dock utan att avstå från att parallellt och under väntetiden på det lämpliga ögonblicket även använda hemortsbekämpningen, den strategiens nödfallsutväg, som räknar resultatet i förbrukad ammunitions-mängd och antal hektar raserade bebyggelseområden i stället för i eliminerade stridskrafter. I alla planer är emellertid ett överlägset allierat flyg en nödvändig förutsättning för framgång. Det ser också ut som om denna förutsättning vore på väg att skapas, men icke i snabbare tempo än att avgörandet kan låta länge vänta på sig.