

INVASIONENS TRANSPORTPROBLEM.

Av Dagens Nyheters sjömilitäre medarbetare.

Med utgångspunkt från de siffror som angavs i föregående artikel — 150.000 man i första anfallsvågen, 500.000 man inom en vecka och 2 miljoner man snarast möjligt därefter — är en ungefärlig beräkning av transportbehovet möjligt. Men man måste då först göra klart för sig varifrån invasionsstyrkorna skola skeppas. Det är knappast sannolikt att alla dessa arméer kunna stå samlade på Englands södra kust. Dels skulle detta kräva enorma sjötransporter, som i förväg skulle röja företaget, dels skulle truppena exponeras för det tyska flygvapnet, som väl ej skulle försumma att sätta in största möjliga kraft mot samlingspunkterna. Det mest troliga är väl att endast den första invasionsvågen, de 150.000, samlas i södra England. Och av dessa komma väl stora delar — kanske en tredjedel — att föras över genom luften, medan resten avses att kastas över i invasionsfarkoster. Man kan tills vidare bortse från dessa styrkor, för vilka det kan antas att tillräckliga transportmedel, flygplan och invasionsfarkoster av olika slag, stå till förfogande.

Var befina sig de 500.000 man som snarast möjligt efter den första landstigningsvågen skola föras fram till det skapade brohuvudet ombord i transportfartyg? Man kan måhända förutsetta att hälften av styrkorna stå klara i västra Skottland och i norra Irland, medan resten, som fallet var vid invasionen i Nordafrika, avses att skeppas direkt över Atlanten från U. S. A. Distansen till urskeppningsplatsen från Irlandska sjön är 1.000 kilometer, d. v. s. två dygns gångtid, från U. S. A. 5.500 kilometer, d. v. s. elva dygns gångtid. (För inskeppning och urskeppning räknas med 1 dygn vardera). För den korta sträckan måste man räkna med ett tonnagebehov av $7\frac{1}{2}$ ton pr man, för den långa 15 ton pr man. Med de givna siffrorna är det tydligt att transportfartygen från Irlandska sjön möjligen hinna med två resor inom den antagna veckan, medan fartygen över Atlanten måste starta på en resor innan de hinna med en resor. Man måste starta på en resor innan de hinna med en resor.

kring 5 miljoner ton transportfartyg. Det är icke uteslutet att de allierade kunna disponera denna tonnagemassa.

Återstår att studera vilken tid det kan ta att skeppa 2 miljoner man amerikanska trupper över Atlanten, och beräkningen göres under den förutsetningen att samtliga de 5 miljonerna ton transportfartyg ställas till förfogande. De brittiska förstärkningarna i trupper och krigsmateriel förutsätts komma att överföras på mindre tonnage, såsom transportpråmar eller till stor del pr transportflygplan. Det kan vara av intresse att konstatera att den amerikanska expeditionskårens högsta numerär i Europa under förra världskriget utgjorde 2.086.000 man, alltså ungefär den styrka med vilken här räknas. Styrkan överskeppades då till allra största delen under tiden januari — oktober 1918, och för transporten användes ett maximalt tonnage av omkring 2.000.000 bruttoton. Transportfartygen gjorde i allmänhet en komplett resa fram och åter på 35 dygn, medan de tyngre lastfartygen krävde upp till 70 dygn. Med hänsyn till våra dagars snabbare fartyg och bättre tekniska utrustning kan en medeltid av en månad för komplett resa beräknas. Med fem miljoner ton kommer man då fram till att en månad efter den första transporten och sedermera varje månad skulle på europeisk jord kunna landsättas 335.000 man amerikanska trupper. För att skeppa över 2 miljoner man skulle åtgå 6 månader.

Man kan emellertid ej nöja sig med dessa siffror. För varje man som landsättes på europeisk mark uppkommer krav på försörjning över havet. För en division om 19.000 man beräknar man att det kräves för underhåll ett 10-tal stora fartyg pr månad. Man får vidare ej heller glömma att de allierade måste räkna med förluster under transporten till sjöss genom inverkan av axelmakternas u-båtar och flygstridskrafter. Det är givet att försörjningslinjer till sjöss av den omfattning som här skisserats komma att bli ytterst lockande för det tyska flygvapnet, och för transportfartygen.

på ett eller annat sätt komma till rätta med de tyska u-båtarna innan de stora sjötransporterna över Atlanten kunna igångsättas. De över 100 u-båtar som man räknar med att tyskarna disponera för operationer till havs böra annars kunna åstadkomma betydande skador bland mångfalden av transportfartyg ute på Atlanten.

Man bör också ha i minnet vilka krav dessa transporter komma att ställa på de allierades bevakningsorgan. Redan nu vet man vilken press det är på de allierades sjöstridskrafter, främst deras kryssare, jagare, fregatter, korvetter och andra bevakningsfartyg, som ha att bära tungan av de pågående sjötransporternas skydd. Jakttskydd måste ligga över transporterna så snart de komma inom räckvidden för de tyska stridsflygplanen, och särskilt urskeppningshamnarna måste beredas ett effektivt och oavbrutet skydd för att det icke skall bli stockning och kaos i transportorganisationen. En stor fördel vinna dock de allierade redan i invasionens första skede, i det man bör kunna räkna med att åtminstone en del av de tyska u-båtsbaserna vid Atlanten kunna oskadliggöras och att därigenom detta vapen förlorar något av sin skärpa. Mycket talar för att de allierade, samtidigt med huvudoperationen mot Kanalkusten, söka genom sekundära företag "röka ut" de tyska u-båtarna från övriga platser vid Atlantkusten som äro kända som stöddepunkter för u-båtarna.

Det behöver icke utsägas att de siffror som i det föregående använts vid tids- och tonnageberäkningar ej göra anspråk på att vara några profetior om invasionsföretagets storlek. De äro närmast att betrakta som ett räkneexempel för att belysa omfattningen av sådana företag som här behandlats. Det är möjligt att nya och hittills oprövade tekniska hjälpmedel komma att tas i bruk; det är möjligt att flygtransporter komma att utnyttjas i större utsträckning än vad här antagits. Intet annat är egentligen säkert än att invasionsföretaget mot Europa, om det insättes mot Kanalkusten under nuvarande militära styrkeförhållanden, måste vara ett företag av enorma proportioner; det största och svåraste företag i sitt slag som världens och krigshistorien känner.

Mrk: Militært.

5517

D.N. 31.3.43.

Invasjonens transportproblem.

Bmk: Sendes Ministerpresidenten.