

Sjöherravälde

Är Corbetts teorier applicerbara på modern ubåtskrigföring?

Uppsats i Krigsvetenskap
Vårterminen 2009
Författare: Edith Blomqvist
Handledare: Hans Åhman

Abstrakt

Edith Blomqvist, officersstuderande vid Försvarshögskolan.
Sjöherravälde, Corbetts teorier inom ramen för modern ubåtskrigföring.

Studie om Corbetts teorier och hur de appliceras på modern ubåtskrigföring. Sjökrigets grunder beskrivs inledningsvis samt av Corbett sammanställda metoderna för etablerande, bestridande samt utövande av sjöherravälde och ubåten som vapen. Därefter följer en studie av historiska källor rörande modern ubåtskrigföring. I denna ingår Scapa Flow 1939, ubåtsstrid vid slaget om Atlanten och USAs sjöfartskrig mot Japan samt sänkningen av Belgrano och det inledande skedet av Falklandskriget 1982.

Fokus ligger på de olika metoderna som Corbett beskriver för sjöherravälde: avgörande slag, blockad, fleet in being, försvar mot landstigning, sjöfartskrig, amfibieoperationer samt stödjande av expeditiönsstyrkor. Med bakgrund i dessa utmynnar uppsatsen i en diskussion om modern ubåtskrigföring som i stor utsträckning verifierar Corbetts teorier.

Nyckelord: Corbett, sjöherravälde, ubåtskrigföring

Abstract

Edith Blomqvist, cadet, National Defence College
Naval supremacy, Corbett's theories within the framework of modern submarine warfare?

Study of Corbett's theories and how they apply on modern submarine warfare. Basics of naval warfare is initially described as well as by Corbett compiled methods for establishing, disputing and practising naval supremacy and also the submarine as a weapon. Subsequently follows a study of historical sources of modern submarine warfare. This includes Scapa Flow 1939, submarine warfare at the battle of the Atlantic sea and the United States attack on Japanese sea trade in addition to the attack on Belgrano and the preliminary of the Falkland war.

Focus is on the different methods for naval supremacy that Corbett describes: naval battle, blockade, fleet in being, minor counterattacks, defence against invasion, attack and defence on trade as well as attack, defence and support of military expeditions. With these in context the study results in a discussion about modern submarine warfare that in large extent verifies Corbett's theories.

Keywords: Corbett, naval supremacy, submarine warfare.

Innehållsförteckning

1. INLEDNING	4
1.1 BAKGRUND – MOTIV TILL ÄMNESVAL.....	4
1.2 TIDIGARE FORSKNING.....	4
1.3 SYFTE.....	5
1.4 PROBLEMFÖRMULERING.....	5
1.4.1 <i>Delproblem</i>	5
1.5 AVGRÄNSNING.....	5
1.6 CENTRALA BEGREPP.....	5
2. METOD	6
2.1 URVAL.....	6
2.2 MATERIAL OCH KÄLLKRITISK GRANSKNING.....	6
2.2.1 <i>Teoretisk referensram</i>	6
2.2.2 <i>Andra världskriget</i>	7
2.2.3 <i>Falklandskriget</i>	7
3. TEORETISK REFERENS RAM	8
3.1 SJÖKRIGETS GRUNDER.....	8
3.1.1 <i>Sjömakt</i>	8
3.2 SIR JULIAN CORBETT.....	9
3.3 UBÅTEN SOM VAPEN.....	9
4. RESULTAT	10
4.1 CORBETTS TEORIER.....	10
4.1.1 <i>Sjöherravälde</i>	10
4.1.2 <i>Etablerande av sjöherravälde</i>	11
4.1.3 <i>Bestridande av sjöherravälde</i>	13
4.1.4 <i>Utövande av sjöherravälde</i>	14
4.2 MODERN UBÅTSKRIGFÖRING.....	16
4.2.1 <i>Andra världskriget</i>	16
4.2.2 <i>Falklandskriget 1982</i>	20
5. DISKUSSION	24
5.1 ETABLERANDE AV SJÖHERRAVÄLDE.....	24
5.1.1 <i>Avgörande slag</i>	24
5.1.2 <i>Blockad</i>	24
5.2 BESTRIDANDE AV SJÖHERRAVÄLDE.....	24
5.2.1 <i>Fleet in being</i>	24
5.2.2 <i>Nålsticksoperationer</i>	25
5.3 UTÖVANDE AV SJÖHERRAVÄLDE.....	25
5.3.1 <i>Försvar mot landstigning</i>	25
5.3.2 <i>Sjöfartskrig</i>	25
5.3.3 <i>Amfibieoperationer samt stödjande av expeditiönsstyrkor</i>	26
5.4 AVSLUTANDE DISKUSSION.....	26
5.5 FORTSATT FORSKNING.....	27
6. LITTERATUR- OCH KÄLLFÖRTECKNING	28
7. BILAGOR	29

1. Inledning

1.1 Bakgrund – motiv till ämnesval

Jordens yta består till över 70 procent av vatten och en majoritet av världens städer och befolkningscentra ligger i anknäytning till kusten.¹ Vattenlederna var länge, och är än idag, de viktigaste transportlänkarna, då terrängen på land ofta erbjöd svårframkomliga och ibland även farliga transportmöjligheter. Historiskt sett har många nationers rikedom och välstånd byggt på sjötransporter, inte minst för att det varit enklare och billigare med transporter till sjöss än på land. Än idag sker 97 procent av världshandelns volym på fartyg.² De möjligheter som havet erbjuder gör att havet och herraväldet över detta har varit och förblir av så stor betydelse. ”Den som behärskar havet, behärskar allt.” Så skall Themistokles, tänkaren från det antika Grekland ha uttryckt sig ca 500 år fKr.³ På den tiden hystes stark tilltro till sjömakts betydelse. Sedan dess har filosofier, mål och medel för krigföring ändrats, i takt med teknikens utveckling. Många strategier har satt sina fotsår inom militärteorin, men än idag kvarstår tilltron till sjömakts betydelse. Bernard Montgomery skrev 1968, ”Sjömakten har även senare varit lika viktig. Det är intressant att lägga märke till att datum för Trafalgar (21 oktober) och Alamein (23 oktober) är så närliggande; men de två slagen har mer gemensamt än detta. Båda innebar vändpunkten i ett långt krig mot en stark kontinental fiende. Slaget vid Alamein vanns, därför att de allierade hade herraväldet till sjöss. Om de inte hade kunnat förstärka sina stridskrafter och förråd snabbare än Rommel, kunde följden ha blivit nederlag och därmed förlust av Egypten, Suezkanalen och kanske hela Mellara Östern. Lärdomen av detta är att det land som haft herravälde till sjöss till slut alltid har segrat.”⁴

Försvarmakten går nu mot ett djupare engagemang i internationella frågor och lägger allt mer fokus på agerande inom ramen för internationella insatser. Under de senaste femton åren har samtliga större FN-operationer av fredsbeämjande samt fredsframtvigande karaktär inletts med en aktion från havet.⁵ Detta säger oss att sjökrigets betydelse inte förlorat mycket sedan Nelsons dagar, även fast metoderna för krigets förande har tagit nya former. Nästan ett sekel har förflutit sedan Sir Julian Corbett levde och verkade, men hans teorier om sjöherravälde lever kvar. Håller hans klassiska teorier i en tid av högteknologisk utveckling?

1.2 Tidigare forskning

Örlogskapten Axel Oweling har under chefsprogrammet på Försvarahögskolan skrivit en uppsats med titeln ”Sjökrigsmetoder förr och nu”, där han applicerar Corbetts teorier på modern sjökrigsföring. Inom ramen för arbetet gör Oweling en fallstudie av Falklandskriget. Frågeställningarna som besvarades under uppsatsen är enligt följande: *Tillämpas fortfarande de gamla sjökrigsmetoderna i moderna krig? Kan man eventuellt urskilja några nya metoder?* Författaren kommer i uppsatsen fram till att det finns tydliga likheter mellan Corbetts teorier och de metoder som påvisas under fallstudien. Han menar dock att den teknologiska utvecklingen har påverkat sättet som metoderna

¹ Widén, J. & Ångström, J. (2004), s. 211

² Marco Smedberg, *Om sjökriget* (Stockholm, Page One Publishing AB, 1996), s.11-12

³ Jerker Widén & Jan Ångström, *Militärteorins grunder* (Stockholm, Försvarmakten, 2004), s. 211

⁴ Christopher Werner, *Den blå boken* (Stockholm, Försvarahögskolan, 2002), s. 40

⁵ Werner, C. (2002), s. 38

genomförs på. Författaren menar även att metoder som inte Corbett berört har påvisats. Till dessa hör konflikter rörande tillgångar på havets botten, vilka faller utom ramen för Corbetts teorier då han endast berör metoder som behandlar havet som transportled. Författaren påvisar även skillnader i utförandet av nålsticksoperationer där flygstridskrafter kommit att spela en central roll samt skillnader i taktik och teknik för skydd av expeditionsstyrkor, då denna metod förändras i takt med utvecklingen av hangarfartyg och transportflyg.

1.3 Syfte

Syftet med uppsatsen är att pröva i vilken utsträckning Corbetts klassiska teorier rörande sjöherravälde är applicerbara på ubåtskrigföring i en tid av högteknologisk utveckling.

1.4 Problemformulering

Problemformuleringen lyder: *Är Corbetts teorier rörande sjöherravälde applicerbara på modern ubåtskrigföring?*

1.4.1 Delproblem

Hur ser Corbetts teorier rörande sjöherravälde ut?

Hur ser modern ubåtskrigföring ut?

1.5 Avgränsning

Jag avser avgränsa mig till offensiva stridshandlingar utförda av ubåtar från utbrottet av andra världskriget 1939 fram till idag. Anledningen till det väl tilltagna tidsspannet är att det inte har genomförts något större antal stridshandlingar med ubåtar sedan slutet av andra världskriget. Detta medför att studier av strider som dateras längre tillbaka i tiden används för att ge tillräcklig grund för studierna. Vidare kommer jag endast att behandla stridshandlingar utförda av ubåtar, mot ytfartyg.

Som teoretisk referensram under studierna av modern ubåtskrigföring kommer jag att begränsa mig till användandet av Sir Julian Corbetts teorier rörande sjöherravälde.

1.6 Centrala begrepp

Sjömakt – Kontroll över maritimt område.⁶

Sjöherravälde – Möjligheten att nyttja havet för egna syften samt hindra motståndaren från detsamma.⁷

Blockad – Operation syftande till att förhindra tillträde till samt utlöpande från firntligt kust- och havs område.⁸

Fleet in being – Att utgöra ett hot mot en starkare motståndare genom binda motståndaren samt undvika konfrontation, vilket reducerar motståndarens handlingsalternativ.⁹

Sjöfartskrig – Ihållande anfall mot en nations sjötransporter¹⁰

⁶ Försvarsmakten, *Doktrin för marina operationer* (Stockholm, Försvarsmakten, 2005), sid. 55

⁷ Försvarsmakten (2005), sid. 49

⁸ Ibid (2005), sid. 66

⁹ Ibid (2005), sid. 50

¹⁰ Ibid (2005), sid. 50

2. Metod

Uppsatsen inleds med en teoretisk referensram som beskriver sjökrigets grunder för att ge läsaren en introduktion i ämnet. Där ges även en kort beskrivning av Sir Julian Corbett, vars teorier modern ubåtskrigföring kommer att prövas mot. Inom ramen för den teoretiska referensramen ges även en beskrivning av ubåten som vapen för att ge läsaren en bild av den tekniska utvecklingen samt hur ubåten används i modern ubåtskrigföring. Efter det följer en litteraturstudie av Corbetts teorier rörande sjöherravälde. Därefter genomförs en studie av historiska källor om ubåtskrigföring. Efter kapitlen med exempel på ubåtskrigföring under andra världskriget samt Falklandskriget följer korta diskussioner. Efter detta genomförs diskussion samt avslutande diskussion som avser leda fram till svaren på frågeställningarna.

2.1 Urval

Urvalet av historiska källor grundar sig på att de stridigheter källorna beskriver uppvisar flera exempel på modern ubåtsstrid, där olika metoder tydligt kan påvisas och flera nationer är delaktiga. Detta medför en bred och mångsidig bild av modern ubåtsstrid. Andra stridigheter som rymmer exempel på ubåtsstrid, såsom Irakkriget 2003, har således valts bort på grund av bristen på tydliga metoder samt även bristen på utförlig information. Anledningen till att strider som ägt rum så tidigt som 1939 används för att beskriva modern ubåtskrigföring är att andra världskriget ses som det stora tekniksprånget inom ubåtskrigföringens utveckling.

2.2 Material och källkritisk granskning

2.2.1 Teoretisk referensram

Försvarsmaktens doktrin för marina operationer har använts för att definiera de begrepp som anses centrala för uppsatsen. Sakriktigheten hos denna litteratur bör vara god, dock kan objektiviteten ifrågasättas då den är framtagen för och av den svenska Försvarsmakten.

Materialet som använts under rubrikerna "Sjökrigets grunder" samt "Sjömakt" har baserats på böcker av Sir Julian Corbett, Christopher Werner, Marco Smedberg, Jan Ångström samt Jerker Widén. Sir Julian Corbett och hans härkomst behandlas lägre fram under rubriken med dennes namn. Christopher Werner är kommandörkapten, och har under lång tid varit verksam som forskningsassistent vid Försvarshögskolans krigsvetenskapliga institutions forsknings- och utvecklingsområde, avdelningen för militära operationer. Marco Smedberg är militärhistoriker, ledamot av Kungliga krigsvetenskapsakademien samt överstelöjtnant i pansartruppernas reserv.

Jerker Widén och Jan Ångström är båda forskare som varit aktiva vid Krigsvetenskapliga institutionen, Försvarshögskolan samt Department of War Studies, King's College, London. Både Widén och Ångström har publicerat flertalet artiklar i vetenskapliga tidskrifter och Widén har även arbetat som expert vid ett par statliga utredningar.

Begrepp som "sjökrigets grunder" och "sjömakt" utgör inte del i någon exakt vetenskap, utan är öppna för tolkning. De texter som valts för att definiera dessa begrepp är skrivna av, med undantag av Sir Julian Corbett, svenska militärteoretiker, med koppling till Försvarshögskolan. Fördelarna med de här källorna är att författarna har mångårig

erfarenhet, en bred krigsvetenskaplig bas samt djupgående kunskap inom respektive område. Att samtliga författare, med undantag av Sir Julian Corbett är kopplade till Försvarshögskolan är även en brist. Eftersom större delen av källorna som använts för framställandet av en teoretisk referensram är av samma skola, kan andra vinklar och uppfattningar som råder i andra skolor förloras.

Det material som använts för att framställa en bild av Sir Julian Corbett och dennes härkomst är skrivet av Dr Eric Grove, chef för avdelningen för säkerhetsstudier på det politiska departementet vid University of Hull, Storbritannien. Att endast en källa har använts ökar självklart risken för vinklingar, medvetna som omedvetna.

Informationen som använts för att framställa informationen under rubriken "Ubåtsvapen" är taget från böcker av tidigare nämnda Marco Smedberg samt David Millers bok "The cold war, A military history". David Miller är en frilansande journalist och författare som tjänstgjorde i den brittiska armén under kalla kriget. Positiva aspekter av att använda David Millers texter som källa är att han är samtida de system han behandlar. Negativa aspekter är att källan kan vara tendensiös då Miller genomförde militärtjänstgöring under den tidsperiod han behandlar och då han utsatts för riktad propaganda.

2.2.2 Andra världskriget

Clay Blairs bokserie, "Hitlers ubåtskrig", ligger till grund för utformningen av kapitlet om sänkningen av *Royal Oak* i Scapa Flow 1939. Clay Blair tjänstgjorde under andra världskriget på den amerikanska ubåten *Guardfish*. Efter kriget upptog Blair studier vid Tulane och Colombia. Efter avslutade studier arbetade han som korrespondent för Time-Life och The Saturday Evening Post i Washington, med nationella säkerhetsfrågor som ämnesområde. Att använda Clay Blairs böcker som källor har sina fördelar då han har djupa kunskaper om området. Att han tillhör en annan nationalitet än de inblandade parterna vid sänkningen av *Royal Oak* torde generera en mindre vinklad version av skeendet, även om USAs relation till Storbritannien bör beaktas i fråga om vinkling. Nackdelar med att bara använda en källa är välkänt och det faktum att böckerna gavs ut 1996, mer än 50 år efter händelsen, gör att tillförlitligheten kan ifrågasättas.

I utformningen av kapitlen under rubrikerna "Slaget om atlanten" samt "USAs sjöfartskrig" har Ronny Lindsjös bok "Marinhistoria" använts. Ronny Lindsjö är fil.kand i historia och statskunskap, med en bakgrund som sjöofficer. Källans fördel är Lindsjös breda kunskap på området. Dock gavs "Marinhistoria" ut 1993, vilket ger ett tidsspänn mellan de historiska händelserna och källans datering som kan förvanska tillförlitligheten. Information under rubriken "USAs sjöfartskrig" har även hämtats från Harry Holmes bok, "The last patrol". Holmes har en bakgrund inom Royal Air Force. Han har studerat amerikanska ubåtar sedan mitten av 1950-talet och är bland annat medlem i United States Naval Institute.

2.2.3 Falklandskriget

För att utforma kapitlet om Falklandskriget 1982 har tre källor använts. Boken "100 dagar" skrevs av Patrick Robinson samt Admiral Sir John Woodward. Patrick Robinson är författare med erfarenhet inom biografilitteratur. Sir John Woodward var Storbritanniens stridsgruppschef i Sydatlanten. Fördelar som kan uppnås i användandet av källor som denna är att närheten till händelserna gör en primärkälla pålitlig i det avseendet att informationen inte förvanskats av "mellanhänder". Dock kan en källa som

denna, när en individ beskriver ett händelseförlopp utifrån sina egna erfarenheter vara färgad av individens förutfattade meningar samt eventuella missförstånd eller missuppfattningar. En källa som denna beskriver dessutom bara händelseförloppen enligt en parts uppfattningar, vilket innebär att viktig information från annan part inte tas tillvara.

Författarna till ”Slaget om Falklandsöarna”, Max Hastings och Simon Jenkins är båda erkända brittiska journalister. Max Hastings har även skrivit krigsbiografier och arbetat som krigskorrespondent. Under Falklandskriget rapporterade han från ett brittiskt örlogsfartyg. Författarna hade vid tillfällena tillgång till ögonvittnesskildringar som inte förvanskats av tid, vilket ger en god tillförlitlighet. Att författarna rörde sig i patriotiska kretsar, i synnerlighet Hastings som befann sig ombord på ett örlogsfartyg under kriget, torde innebära att de fick subjektiv information. Detta kan ha lett till att informationen i deras bok lidit en viss vinkling.

Martin Middlebrook är en brittisk militärhistoriker, medlem av Royal Historical Society. Han har författat flertalet krigsbiografier. ”The fight for the ’Malvinas’” skrev Middlebrook efter interjuver med argentinska militärer på olika nivåer med koppling till Falklandskriget. Denna faktasammanställning tog tid, det skulle ta år att få en bild av den argentinska sidan under kriget. Detta avståndet i tid mellan händelserna och intervjutillfällena kan göra källan mindre tillförlitlig.

3. Teoretisk referensram

3.1 Sjökrigets grunder

Kommendörkapten Christopher Werner menar följande: ”Krigets förstamål eller övergripande mål på storstrategisk nivå är alltid relaterat till land.”¹¹ Vilket innebär att sjökrigets *allmänna mål* alltid är underställt det övergripande krigets mål. Sjökriget kan dock ha *speciella mål*.¹² Corbett menade att målet med sjökrig alltid måste vara att, direkt eller indirekt, etablera herravälde till sjöss eller att förhindra fienden att etablera detsamma.¹³ Detta skulle innebära att sjökriget ytterst är en kamp om sjöförbindelser, vilket innebär att sjömakt inte bäst mäts i antalet sänkta fartyg utan i säkrandet av egna transportleder och hindrande av motståndarens säkrande av dessa.¹⁴ Det är inte möjligt att besätta ett havsområde på det sätt som ett territorium kan besättas på land då havet till sin natur är svårkontrollerbart. För att kunna nyttja havet krävs säkerhet i sjöförbindelserna och det är kampen om kontroll över dessa som utgör grunden för sjökrigföring.¹⁵

3.1.1 Sjömakt

Sjömakt är ett svårdefinierat begrepp. En definition som ser till en bredare aspekt av begreppet är:

- att sjömakt är en aktörs möjlighet till nyttjande av havet för internationell handel och tillgång till havets naturresurser,

¹¹ Werner, C. (2002), s. 43

¹² Werner, C. (2002), s. 43

¹³ Sir Julian Corbett, *Classics of Seapower, Some Principles of Maritime Strategy* (Annapolis, United States Naval Institute, 1988) s. 91

¹⁴ Smedberg, M (1996), s. 15

¹⁵ Ibid (1996), s. 15

- möjlighet till användandet av militärmakt *på havet*, för att uppnå kontroll på land och på havet samt
- möjlighet till användandet av militärmakt *från havet*, i syfte att influera skeenden på land genom användandet av marina stridskrafter.

En smalare definition som dock utesluter de civila och ekonomiska aspekterna är: ”ett militärt koncept och den form av militärmakt som utnyttjas på och från havet.”¹⁶

3.2 Sir Julian Corbett

Sir Julian Stafford Corbett (1854-1922) anses av många vara Storbritanniens mest framstående maritima strateg. Han växte upp i en välbärgad familj i London, hans far var en framstående arkitekt. År 1877 blev Corbett advokat efter juridikstudier vid Trinity College i Cambridge, han arbetade dock aldrig heltid med detta. Corbett hängav sig åt skivande och gav år 1886 ut sin första roman. Det stod dock klart att Corbett hyste större talang för historia än skönlitteratur och hans första historiska verk gavs ut år 1889. Vid skelskiftet hade Corbett blivit en erkänd marinhistoriker och bestämde sig för att helt hänge sig åt ämnet. 1902 erbjöds Corbett en tjänst som lärare vid Royal Naval College i Greenwich där han undervisade höga officerare i ämnet ”krigskonst”. *Some principles of maritime strategy*, som anses vara Corbetts största verk, utkom år 1911. Här förklarar Corbett sjökrigets natur och strukturerar dess metoder med hjälp av historiska analyser.¹⁷

3.3 Ubåten som vapen

Människan har i alla tider närt skenbart ouppnåeliga drömmar, som att kunna flyga och att färdas längre sträckor under vattenytan. Försök att konstruera funktionella undervattensfarkoster kan dateras tidigare än människans försök att flyga. Den första kända designen av en undervattensfarkost skapades 1578 av den engelska matematikern William Bourne, farkosten byggdes dock aldrig. Inom området skulle följande sekel komma att präglas av försök och misslyckanden, men även vissa framsteg, dock skulle det dröja innan utvecklingen tog fart. År 1888 infördes för första gången batteridrivna elmotorer för undervattensgång. Kring sekelskiftet började många stater bygga ubåtar, vilka tillsammans med minor och torpeder nu hade utvecklats till operativa system som alltmer bidrog till att göra sjökriget mer komplicerat och tekniskt.¹⁸ Under andra världskriget började minor utgöra ett allt större hot mot ubåtar och utvecklingen av ubåtsjaktförband började ta fart.¹⁹ Det var även under andra världskriget som utvecklingen av ubåtar tog ordentlig fart, då tysk teknik med strömlinjeformade skrov medgav kraftigt ökad fart i u-läge.²⁰

Ubåtar delas upp i olika kategorier beroende på till exempel utformning och ändamål. Idag delas samtliga ubåtar in i två huvudkategorier, med grund i fartygens framdrivningsprincip. Dessa huvudkategorier är dieselelektriska samt reaktordrivna ubåtar.

¹⁶ Widén, J. & Ångström, J. (2004), s. 212

¹⁷ Eric Grove, *Classics of Seapower, Some Principles of Maritime Strategy* (Annapolis, United States Naval Institute, 1988), s. xi-xiv

¹⁸ Smedberg, M (1996), s. 31-33

¹⁹ Ibid (1996), s. 104-105

²⁰ Ibid (1996), s. 58

Dieselelektriska ubåtar är även kallade ”konventionella ubåtar”. Dessa fartyg lider av nackdelen att de måste gå upp till ytan för laddning av batterier. Under första världskriget löstes problemet genom att detta gjordes nattetid. Dock gjorde radarutvecklingen fartygen sårbara även i skydd av mörker. Detta renderade i utvecklingen av en snorkeltub som möjliggjorde för ubåtar att ligga på periskopsdjup och ladda batterierna. Trots framstegen kvarstod ett uttalat behov av ett luftoberoende framdrivningssystem som skulle tillåta fartyget att stanna längre perioder i undervattensläge utan att behöva gå upp till ytan.²¹

USA startade ett program för utvecklingen av atomdrivna ubåtar efter andra världskriget. Officerare skickades till en forskningsanläggning för atomkraft. De första atomdrivna ubåtarna, *Nautilus* och *Seawolf*, sjösattes 1954 respektive 1955.²² Den sovjetiska motsvarigheten, *Leninsky Komsomol*, sjösattes 1958.²³

Vapenutvecklingen under kalla kriget var mycket komplicerad, inte minst eftersom de inblandade parterna gav sig in på okänd mark. Avskräckningsmetoden skulle bli central under den här perioden och en grundläggande tanke var att en rationell motståndare inte skulle anfalla ifall riskerna av en vedergällning vägde tyngre än de framgångar som anfallet förutspåddes ge.²⁴

Ballistiska missiler var ett av arven från det andra världskriget. En ballistisk missil startas av en motor som sedan stannar och tillåter missilen att följa en projekttilbana i vilken de dominerande krafterna är gravitation och aerodynamik.²⁵ Forskning runt ubåtsbaserade missiler inleddes under kriget på en raketutvecklingsanläggning i Peenemünde, Tyskland. Dock gavs landbaserade missiler högre prioritet. Efter kriget skulle de reaktordriva båtarna och dess vapen utvecklas till ett mycket innovativt vapensystem. I grunden var detta system en missilstation, men med stora fördelar i form av mobilitet och förmågan till dolt uppträdande.²⁶

USAs första reaktordrivna missilubåtsprojekt blev känt som Polaris, efter missilens namn. Projektet anses vara ett av de mest framgångsrika försvarsprojekten som någonsin företagits.²⁷

4. Resultat

4.1 Corbetts teorier

4.1.1 Sjöherravälde

Som nämnts tidigare ansåg Corbett att målet med sjökrig alltid måste vara att etablera herravälde till sjöss eller att förhindra fienden att etablera detsamma. En vanlig uppfattning som ofta leder till felberäkningar är att ifall en part förlorar sjöherraväldet

²¹ David Miller, *The cold war, A military history* (London, John Murray Ltd, 1998), s. 184

²² Miller, D (1998), s. 185

²³ Ibid (1998), s. 186

²⁴ Ibid (1998), s. 84

²⁵ Ibid (1998), s. 83

²⁶ Ibid (1998), s. 110

²⁷ Ibid (1998), s. 111

så tillfaller det automatiskt en annan krigförande makt. Historiskt sett är det vanligaste tillståndet att ingen part innehar herravälde till sjöss.²⁸

Sjöherravälde är inte samma sak som erövring av territorium. Herravälde på havet innebär kontroll av maritima kommunikationsvägar, både för civil och militär sjöfart, vilket innebär att kunna nyttja havet för sina egna syften och att förneka fienden det samma.²⁹ Enligt Corbett existerar sjöherravälde endast i krig och i fall termen skulle användas i fredstid skulle detta bara vara ett retoriskt uttryck som innebär att egen part har tillförlitliga maritima positioner och en adekvat flotta med möjlighet att etablera sjöherravälde i händelse av krig.³⁰

Inom ramen för termen sjöherravälde finns det uttryck för olika förutsättningar. Sjöherravälde kan vara generellt eller lokalt. *Generellt* sjöherravälde är uppnått då fienden inte kan hota en annan parts kommunikationsvägar eller skydda sina egna, då fienden inte har möjlighet att hindra eller störa handel samt militära och diplomatiska operationer. Praktiskt är detta bara möjligt då fienden inte har möjlighet att verka med sina sjöstridskrafter. *Lokalt* sjöherravälde innebär ett tillstånd då egen part är i stånd att hindra fienden från att hota egna kommunikationsvägar i ett eller flera operationsområden.³¹

Både generellt och lokalt sjöherravälde kan vara temporärt eller permanent. *Temporärt* sjöherravälde innebär att egen part är i stånd att hindra fienden från att hota våra kommunikationsvägar i alla eller några operationsområden under tiden som är nödvändig för att uppnå målen med verksamheten. *Permanent* sjöherravälde är när tiden upphör att vara en vital faktor. Detta skulle kunna inträffa då fiendens position är sådan att hotet som denne utgör är för litet för att tas med i beräkningarna.³²

4.1.2 Etablerande av sjöherravälde

Att etablera sjöherravälde, menar Corbett, innebär att frånta fienden möjligheten att använda de maritima kommunikationsvägarna samt dennes förmåga att hindra den egna partens användande av dessa. Det finns två metoder för att etablera sjöherravälde, genom avgörande slag eller blockad.³³

4.1.2.1 Avgörande slag

En gammal brittisk lära lyder: Hur än naturen av det krig som utkämpas ter sig är sjöherravälde en förutsättning för framgång. Det enda sättet att etablera detta genom maritima medel är genom ett avgörande slag mot fiendens flotta. Förr eller senare måste det göras, och ju förr desto bättre. Enligt Corbett är detta fortfarande deras trosbekännelse som inte behöver behandlas vidare, flottans primära åliggande är att söka upp fiendens flotta och förstöra den. Corbett menar även att det inte finns någon annan devis som såväl gestaltar den brittiska inställningen till hur sjökrig skall föras. Dock, menar han, finns det ingenting så farligt inom krigsvetenskapliga studier som att låta deviser bli ett alternativ till omdöme.³⁴

²⁸ Corbett, Sir Julian (1988), s. 91

²⁹ Ibid (1988), s. 93

³⁰ Ibid (1988), s. 337

³¹ Ibid (1988), s. 338

³² Ibid (1988), s. 338

³³ Ibid (1988), s. 163

³⁴ Ibid (1988), s. 167

Devisen ”att söka upp fiendens flotta och förstöra den”, är ett uttryck som härstammar från 1588, då Sir Francis Drake önskade söka upp den spanska armadan i Corona med intentionen att förstöra den. Fördelar som kan uppnås med ett företag av den här typen är främst det moraliska värdet i att söka initiativet, men även värdet av att slå innan motståndaren har fått till stånd en mobilisation.³⁵ Enligt Corbett är inte en huvudlös jakt efter motståndaren ett sätt att säkerställa att ett avgörande slag äger rum, och inte heller är detta andemeningen i devisen, utan att sträva efter kontakt med fienden i den position som är bäst lämpad för ett avgörande slag till egen parts fördel.³⁶

Corbett menar att möjligheten till reträtt samt de begränsade möjligheterna till förföljande gör ett avgörande slag svårt att uppnå utan omfattande strategiska förberedelser. Han menar även att den nya doktrinen gjorde klart att det inte längre var en fråga om huruvida målet skulle utgöras av fiendens handelsflotta eller dennes marina stridskrafter, utan hur man skulle komma i kontakt med fienden på ett sätt som utmynnar i ett avgörande slag. Att enbart söka upp fienden i anslutning till dennes kust var ett sätt att säkerställa att inget avgörande slag skulle äga rum, motståndaren måste mötas på avstånd från dennes bas.³⁷

En defensiv metod är inte att förringa. Att förfölja en motståndare innebär att denne kan leda striden till den plats som är bäst lämpad för honom. En strid på hemmaplan, där fiendens offensiv väntas ut och anfallet inleds när tillfälle ges har potential att utmynna i ett avgörande slag.³⁸

4.1.2.2 Blockad

Operationer av varierande karaktär faller in under metoden blockad, en metod som kan riktas mot antingen fiendens handel eller dennes flotta. Genom att blockera fiendens flotta är strävan att förhindra denne från att lämna hamn, alternativt att ta stridskontakt innan fienden fullgör sitt ändamål. Den här sortens operationer kan vara renodlat maritima, eller en del av en större militär operation. Är operationen renodlat maritim är detta en metod för att etablera sjöherravälde, medan ifall operationen är en del av en större militär operation är detta en metod för att utöva kontroll. En blockad mot fiendens sjöburna handel, med målsättningen att hindra denna genom att förneka fienden användandet av kommunikationsvägar är dock alltid en metod för att utöva sjöherravälde.³⁹

Vid en hårddragen analys borde möjligen blockad mot handelsflottan räknas bort som metod för etablerande av sjöherravälde och endast inräknas under metoder för att utöva kontroll. Dock kan en handelsblockad vara nära sammankopplad till en blockad av fiendens flotta, en handelsblockad med syfte att utöva kontroll kan även användas för att tvinga fiendens flotta ut på havet. Detta skulle innebära att handelsblockadens yttersta mål skulle vara relaterat till att etablera kontroll.⁴⁰

³⁵Corbett, Sir Julian, (1988), s. 171-174

³⁶Ibid (1988), s. 180

³⁷Ibid (1988), s. 178

³⁸Ibid (1988), s. 180-181

³⁹Ibid (1988), s. 183-184

⁴⁰Ibid (1988), s. 184-185

Blockad mot fiendens flotta kan även delas in i närblockad och öppen blockad. En närblockad används för att etablera lokalt och temporärt sjöherravälde med målsättningen att hindra fienden från att agera i ett särskilt område och i ett särskilt syfte. Närblockad anses dock inte kunna praktiseras längre eftersom det ses som en svag form av krigföring då stridsekonomin är svår att upprätthålla, samt även beroende på utvecklingen av medlen för krigföring. Metoden anses dock inte kunna elimineras från strategiska bedömningar⁴¹, skydd av handel samt säkerhet vid militära expeditioner kan innebära behov av metoder liknande närblockaden⁴². Öppen blockad som karaktäriseras av en strävan att förtrycka fiendens maritima stridskrafter, är ett steg mot att uppnå permanent sjöherravälde.⁴³ Vid öppen blockad finns tre grundsatser:

- Är målsättningen att få fiendens flotta ut till sjöss måste egen position medge fienden detta.
- Är målsättningen att få till stånd ett avgörande slag måste egen position vara på ett sådant avstånd att stridskontakt kan upptas innan fienden uppnår sitt mål med operationen.
- Stridsekonomin måste tas i beaktande.⁴⁴

4.1.3 Bestridande av sjöherravälde

I en situation där den egna partens relativa styrka inte är tillräcklig för att etablera sjöherravälde kan denna part bestrida detsamma. Detta kan genomföras genom aktiva, defensiva operationer, syftande till att hindra fienden från att antingen etablera eller utöva sjöherravälde. Det finns två metoder för bestridande av sjöherravälde, ”fleet in being” samt nålsticksoperationer.⁴⁵

4.1.3.1 Fleet in being

Strategisk defensiv är inte det populäraste begreppet inom sjöarenan, där historien ofta förtäljer att den som slagit först är den som gått segrande ur striden. Dock, menar Corbett kan en strategisk defensiv vara mycket svår att hantera för den överlägsna parten och detta är något som även den starkaste sjömakten borde studera grundligt.⁴⁶ Inom markarenan har synen på försvar länge dominerats av förskansade positioner och fästningar, medan den dominerande uppfattningen om defensiv inom sjökriget är att undvika avgöranden genom strategisk och taktisk rörelse.⁴⁷

Misslyckas egen part i etablerandet sjöherravälde innebär inte detta att sjöherraväldet är förlorat. Som nämnts tidigare är det vanligaste tillståndet ett omstritt herravälde till sjöss.⁴⁸ ”Fleet in Being” innebär att utgöra ett hot mot fientliga företag med sin blotta närvaro och på så sätt komplicera fiendens val av handlingsalternativ. Att verka med en ”Fleet in Being” innebär inte att stationärt försvara sig mot en invasion, utan att rörligt försvara sig mot alla maritima hot, såväl mot eget territorium, som mot kommunikationsvägar.⁴⁹

⁴¹ Corbett, Sir Julian, (1988), s. 184

⁴² Ibid (1988), s. 208

⁴³ Ibid (1988), s. 186

⁴⁴ Ibid (1988), s. 187

⁴⁵ Ibid (1988), s. 165

⁴⁶ Ibid (1988), s. 210

⁴⁷ Ibid (1988), s. 211

⁴⁸ Ibid (1988), s. 209

⁴⁹ Ibid (1988), s. 212

4.1.3.2 Nålsticksoperationer

För en part så underlägsen att även bestridande av sjöherravälde utgör en övermäktig uppgift finns hoppet om att nålsticksoperationer kan minska det relativa underläget genom att försätta delar av fiendens styrka ur stridbart skick.⁵⁰

Utvecklingen av torpeden tog metoden nålsticksoperationer till en ny nivå och systemets räckvidd och offensiva styrka fortsätter att utvecklas i ett högre tempo än motåtgärderna. Corbett skrev i sin bok "Some principles of maritime strategy" som gavs ut första gången 1906 att det obevisade värdet av ubåtar kan från en strategisk synpunkt innebära en ny faktor inom sjökriget. Ubåten skulle kunna ge nya möjligheter till bestridande av sjöherravälde.⁵¹

4.1.4 Utövande av sjöherravälde

Utövande av herravälde till sjöss inkluderar alla operationer som inte vederbör etablerande eller bestridande av sjöherravälde.⁵² Operationer för utövande av herravälde till sjöss kan vara av varierande karaktär beroende på vilket ändamål som sjöherraväldet avses användas för. Corbett nämner tre metoder för utövande av sjöherravälde, försvar mot landstigning, sjöfartskrig, amfibieoperationer samt stödjande av expeditiionsstyrkor.⁵³

4.1.4.1 Försvar mot landstigning

Inom ramen för företag med målsättningen att etablera eller bestrida sjöherravälde är det primära målet fiendens maritima stridskrafter. Sådant är inte alltid fallet vid utövande av sjöherravälde. Vid försvar mot landstigningar är målet som regel inte fiendens flotta utan dennes markstridskrafter och de fartyg som transporterar dessa.⁵⁴ Framgångsfaktorer för försvar mot landstigning som Corbett påvisar är bland annat hur tidigt underlättelser om fientlig invasionsstyrka kan erhållas, hastighetsrelationen mellan konvoj och slagstyrka och styrkeförhållandena mellan dessa.⁵⁵

4.1.4.2 Sjöfartskrig

En majoritet av världens handel sker via havet och många nationers välfärd är avhängig tillgången till sjötransport. Att förneka en nation användandet av dessa kommunikationer kan sätta nationen under mycket stor press. Historiskt sett är de mest fruktbara områdena de som tilldragit sig de starkaste attackerna. Dessa utgjordes av terminaler för avfärd samt slutdestinationer, men även trånga passager som tvingade till trängsel. De ofruktbara områdena var de stora rutterna vilka sammankopplade terminalerna. Attacker mot handelsfartyg tenderar att ta en av två former. Antingen vid terminalen för ankomst eller avfärd, alternativt till sjöss. Attack mot terminaler var det som gav mest utdelning, men även det som krävde mest risktagande och störst insats.⁵⁶

Både attack och försvar av sjöfart handlar om kontroll över kommunikationsvägarna och de två formerna är mycket lika. Den starkaste formen av attack mot handeln är att

⁵⁰ Corbett, Sir Julian, (1988), s. 227

⁵¹ Ibid (1988), s. 231

⁵² Ibid (1988), s. 233

⁵³ Ibid (1988), s. 165

⁵⁴ Ibid (1988), s. 235

⁵⁵ Ibid (1988), s. 259-261

⁵⁶ Ibid (1988), s. 261

ockupera annan parts terminaler för ankomst och avfärd samt upprättandet av en blockad av dennes hamnar.⁵⁷ Ett effektivt försvar av dessa fruktbara områden är att genom vapenmakt hålla områden som hotas av fientliga räder. Möjligheten finns för slagskeppsstyrkor att inkräkta med hjälp av överraskning eller stealth-teknik, men erfarenhet har visat att dessa operationer sällan varit särskilt framgångsrika. Corbett menar att det är endast en flotta med överlägsen styrka som kan utgöra ett verkligt hot.⁵⁸

Attacker mot fartyg ute på öppet hav har en tendens att kosta mer än det smakar. Försvaret av dessa fartyg utgörs oftast av eskort. Teorin bakom konvojsystemet är att fartyg ute på de större kommunikationsrutterna normalt sett endast är mottagliga för sporadiska attacker och samlas därför i flottor som utrustas med eskortfartyg nog starka att avvärja en sporadisk attack.⁵⁹

Corbett menar att det finns två regler för försvar av handel, dess sårbarhet står i omvänd relation till dess volym samt att lätthet till attack betyder lätthet till försvar. Lätthet till attack betyder makt att utöva kontroll. För att utöva kontroll behövs både numerär, snabbhet och uthållighet. Detta är kvaliteter som bara kan uppnås på två sätt, antingen på bekostnad av rustning och bestyckning eller på bekostnad av storlek. Genom ökad storlek förloras numerär. Genom att offra rustning och bestyckning kan numerär upprätthållas för lätthet till attack, vilket samtidigt förenklar försvaret.⁶⁰ Corbett trycker på faktumet att det inte är möjligt uppnå ett absolut försvar av handeln. Vidmakthållandet av en sådan maritim kraft eller strategisk utbredning skulle ödelägga ekonomin och lamslå de offensiva krafterna.⁶¹

4.1.4.3 Amfibieoperationer samt stödjande av expeditionstyrkor

Amfibieoperationer samt stödjande av expeditionstyrkor styrs i stort av samma principer som sjöfartskrig, då båda är avhängiga kontroll av kommunikationsvägar. Ifall dessa kan kontrolleras för ett syfte, kan de kontrolleras för ett annat. Skillnaden ligger mycket i att vid kombinerade operationer ligger fokus inte endast i friheten till passage. Flottans uppgift upphör inte vid skydd av trupp under förflyttning, vilket är fallet vid konvojering. Vid en fientlig destination, där motstånd är att vänta har flottan specifika uppgifter, däribland understöd och underhåll. Det är dessa uppgifter som främst skiljer sjöfartskrig från amfibieoperationer samt stödjande av expeditionstyrkor. Vid ett försvar mot operationer av det här slaget är kardinalregeln, oavsett ifall den hotande styrkan är liten eller av invasionsstorlek, att transporter och inte eskorterna måste utgöra flottans primära mål. Eskorten måste utmanövreras eller hindras och endast ses som ett primärt mål ifall annat tillvägagångssätt inte är möjligt. Corbett trycker på att undantag för detta, precis som för alla strategiska regler, kan förekomma. Tillfällen kan uppstå där transportens undkommande är en risk värd att ta, då ett högre mål kan nås av en attack mot eskorten.⁶²

En konvoj består av två element, en flotta av handelsfartyg samt en eskort. Men en kombinerad operation består inte endast av en armé och en eskader, dess sammansättning är mer komplex och består vanligen av fyra element. Dessa utgörs av en armé samt

⁵⁷ Corbett, Sir Julian (1988), s. 262

⁵⁸ Ibid (1988), s. 264-265

⁵⁹ Ibid (1988), s. 265

⁶⁰ Ibid (1988), s. 278

⁶¹ Ibid (1988), s. 279

⁶² Ibid (1988), s. 280-281

dennes transport och landstigningsfartyg, eskadern som ansvarar för transporten samt en eskader som tillhandahåller ett övergripande skydd, en så kallad ”covering squadron”.⁶³ Behovet av eskader för detta ändamål är som störst vid operationer på havsområden som är bristfälligt kontrollerade eller utom kontroll. Eskaderns uppgift är vid dessa tillfällen att säkra det nödvändiga lokala sjöherraväldet, för överföringen och huvudoperationen.⁶⁴

4.2 Modern ubåtskrigföring

4.2.1 Andra världskriget

4.2.1.1 Scapa Flow 1939

Scapa flow, beläget på Orkneyöarna, norr om Skottland, utgjorde under de båda världskriegen en av Storbritanniens mest betydelsefulla baser. Tyskarna hade under andra världskrigets inledande skede, med hjälp av flygspaning, identifierat en möjlig brist i försvaret av basen. Kirksundet, en av kanalerna som leder in till basen skulle vara fullständigt stängd av en spärr orsakad av sänkta fartyg, dock hade ett hål upptäckts. Konteramiral Karl Dönitz, chef för den tyska ubåtsflottan, var övertygad om att en ubåt skulle kunna smita igenom i skydd av mörkret och genomföra en attack mot Home Fleet. Uppdraget tilldelades Günter Prien, chef för ubåten *U-47*. Ingen skriftlig order framställdes, av sekretesskäl gavs ordern muntligen. Prien fick lämna ifrån sig alla viktiga dokument samt fartygets Enigmamaskin.⁶⁵

Den 8 oktober löpte *U-47* i hemlighet ut från Kiel. Samma dag löpte även slagkryssaren *Gneisenau* ut från samma hamn, eskorterad av den lätta kryssaren *Köln*. Målet med kryssarnas resa var att utgöra ett hot mot handelsfartygen i Nordsjön som skulle pressa Home Fleet att lämna sina baser och på detta sätt komma inom räckhåll för Luftwaffe. Britterna fick vetskap om företaget och skickade ut spaningsflyg. *Gneisenau* antogs ha för avsikt att attackera allierade konvojer och ett större antal av fartygen i Home Fleet skickades ut för att genskjuta henne. Den 9 oktober anföll Luftwaffe enheter ur Home Fleet i Nordsjön. Dock utan att tillfoga några förluster. Då fartygen från Home Fleet inte fann *Gneisenau*, som redan återvänt till Kiel, beordrades fartygen att återvända till sina baser. Ett antal större fartyg som hade utgått från Scapa Flow gick in i Loch Ewe i Skottland. Den 12 oktober genomförde Luftwaffe ett spaningsföretag med flyg över Scapa Flow, vilket gjorde britterna misstänksamma och ledde till att de större fartygen fick ligga kvar i Loch Ewe.⁶⁶

U-47 anlände till Orkneyöarna den 13 oktober. Ubåten intog väntläge på havets botten, för att efter mörkrets inbrott förflytta sig mot basen. Ett flammande norrsken besvärade Prien, som förväntat sig bättre skydd av mörkret. Kirksundet utgjorde en labyrint av vikar och sund, med sänkta fartyg och tidvattenströmmar som försvårade passagen.⁶⁷

Yttre delen av ankarplatsen saknade helt större fartyg, vilket skapade viss förbryllesse. Längre in kunde dock två ”slagskepp” siktas. Fartygen identifierades som *Royal Oak*

⁶³ Corbett, Sir Julian, (1988), s. 283

⁶⁴ Ibid (1988), s. 287

⁶⁵ Clay Blair, *Hitlers ubåtskrig, 1. Vargar på jakt 1939-1940* (Stockholm, Hjalmarson & Högberg Bokförlag, 1996), s. 142

⁶⁶ Blair, C (1994) s. 144-145

⁶⁷ Smedberg, M (1996), s. 184

och *Repulse*. Identifikationen av *Royal Oak* var korrekt, men det andra fartyget var i realiteten flygplansdepåfartyget *Pegasus*. Klockan var strax innan 01.00 när *U-47* avfytrade fyra torpeder, två mot respektive fartyg. En av torpederna ämnad för *Pegasus* startade dock inte. En av torpederna nådde sitt mål och träffade *Royal Oak* i stäven. Besättningen ombord antog emellertid att explosionen kom inifrån själva fartyget och vidtog inga åtgärder mot *U-47*. Ombord på ubåten rapporterades felaktigt om en träff i ”*Repulse*”⁶⁸

Prien som trodde att *Royal Oak* var oskadd förberedde ännu ett anfall och avfytrade fyra nya torpeder mot fartyget, varav tre träffade hennes styrbordssida. Detonationerna slog ut belysningen och startade en snabbt spridande brand. Vatten strömmade genom hålen som rivits upp och fartyget fick slagsida inom kort. Tretton minuter efter de senare träffarna sjönk slagskeppet. Av den 1200 man starka besättningen omkom 833. Prien som väntade sig en motreaktion lämnade Scapa Flow i all hast, övertygad om att ubåten upptäckts och förföljdes. Detta var dock felaktigt. Ingen jakt på *U-47* upptogs från briterernas sida.⁶⁹

4.2.1.2 Slaget om Atlanten

Storbritannien har i alla tider varit tvunget att sätta stor tilltro till sina sjötransportmöjligheter. Landets krigspotential har varit avhängigt möjligheten till sjötransporter över världshaven. Under andra världskriget befann sig varje dag cirka 3000 brittiska handelsfartyg till sjöss. Stora delar av de marina resurserna gick åt till att skapa skydd åt dessa.⁷⁰ De allierade lade vid den här tiden stor möda vid att organisera större delen av handelssjöfarten i konvojer. Större delen av den allierade handelssjöfarten gick vid den här tiden mellan Storbritannien och Newfoundland samt Nova Scotia. Konvojerna bestod oftast av 30 till 40 fartyg som delades in efter hastighet och destination. Alla fartyg med en marschhastighet mellan 9 och 15 knop var tvungna att ansluta sig till konvojer. Fartyg med en hastighet över 15 knop ansågs för snabba för att utgöra ett attraktivt mål för ubåtar. Fartyg med en marschhastighet under 9 knop ansågs som alltför långsamma och inte tillräckligt värdefulla för att rättfärdiga prioritet.⁷¹

Under våren 1941 planerades Tyskland för nya grepp mot den brittiska sjöfarten. Starka sjöstridskrafter skulle skickas ut i Atlanten i kombination med en ubåtsoffensiv. Planerat var att slagskeppet *Bismarck*, tillsammans med den tunga kryssaren *Prinz Eugen* skulle löpa ut från Östersjön. I Atlanten skulle de förena sig med slagkryssarna *Scharnhorst* och *Gneisenau* för att genomföra räder mot den allierade sjöfarten. På grund av reparationsbehov skulle dock slagkryssarna bli försenade och för att undvika att tappa alltför mycket tid beordrades *Bismarck* och *Prinz Eugen* att bege sig till Bergen i Norge. Där skulle de invänta dålig sikt för att försöka ta sig oupptäckta via Danmarksundet ut i Atlanten.⁷² De första rapporterna om fartygens position inkom till Storbritannien den 20 maj. Det brittiska amiralitetet fick fortlöpande underrättelser om de tyska fartygens rörelser och gjorde korrekta bedömningar om deras avsikter. Om *Bismarck* och *Prinz Eugen* nådde Atlanten kunde följderna bli katastrofala för den allierade sjöfarten. Home Fleet intog högsta beredskap, slagkryssaren *Hood* och

⁶⁸ Blair, C (1994) s. 146

⁶⁹ Ibid (1994) s. 147

⁷⁰ Ronny Lindsjö, *Marinhistoria* (Värnamo, Fälth's tryckeri AB, 1993), s. 278

⁷¹ Blair, C (1994) s. 149-150

⁷² Lindsjö, R (1993), s. 279

slagskeppet *Prince of Wales* kallades in för ändamålet. Styrkorna siktade varandra i gryningen den 24 maj. Strider utbröt och resulterade i att *Hood* sänktes och *Bismarck* tillfogades allvarliga skador.⁷³ Efter sammanstötten fick *Prinz Eugen* order om att fortsätta medan *Bismarck*, som sågs som det större hotet satte kurs mot S:t Nazaire på den franska atlantkusten för reparation av de skador som fartyget åsamkats. Britterna satte nu in alla tillgängliga fartyg i jakten på det tyska slagskeppet och även flygstridskrafter engagerades. Efter att *Bismarck* vållats ytterligare skador av brittiskt torped flyg utdelades nådstöten morgonen den 27 maj av de brittiska slagskeppen *King George V* och *Rodney*. Då *Bismarck* sjönk tog hon huvuddelen av den 2400 starka man besättningen med sig. Förlusten av ett så slagkraftigt fartyg blev ett hårt slag för Tyskland, som fungerade som bränsle för en allt ansenligare ovilja att utsätta de stora örlogsfartygen för risker. Fortsättningsvis skulle Tyskland utkämpa slaget om Atlanten med ubåtar.⁷⁴

Tyska ubåtar opererade i krigets inledning enskilt mot den allierade sjöfarten. För att nå bättre resultat utvecklade Karl Dönitz, chefen för det tyska ubåtsvapnet, en ny taktik som kom att kallas ”vargflocktaktiken”. Detta innebar att upptäckter av konvojer rapporterades till speciella ledningscentraler som samordnade anfall med alla tillgängliga ubåtar i området. I september 1940 genomfördes framgångsrika anfall mot den allierade sjöfarten med hjälp av vargflocktaktiken. När den nya taktiken utvecklades och förfinades började även landbaserat flyg användas för att lokalisera de allierades konvojer.⁷⁵

Utvecklingen av den nya taktiken innebar stora framgångar för tyskarna och produktionen av ubåtar ökade i stadig takt, med en toppnotering 1943 då nästan 300 tyska ubåtar färdigställdes.⁷⁶ I mars samma år lyckades tyskarna nästan fullständigt att bryta kontakten mellan USA och Storbritannien. Tysklands sjöfartskrig med ubåtar i Atlanten var nära att avgöra hela kriget. Några månader senare vände sjöfartskriget till de allierades fördel, eftersom sjöfartsskyddet var en betydelsefull del i utvecklingen och resulterade i stora förluster av tyska ubåtar samtidigt som det byggdes fler amerikanska handelsfartyg än vad som sänktes.⁷⁷

4.2.1.3 USAs sjöfartskrig

I likhet med Storbritannien har Japan alltid, på grund av sin geografiska position, varit beroende av sjöburen import av förnödenheter och råvaror. Japans förmåga till krigföring var under andra världskriget avhängigt möjligheterna att importera bland annat järnmalm, olja, gummi, aluminium, kobolt, nickel och mangan. Vid krigsutbrottet förfogade Japan över en handelsflotta på omkring sex miljoner bruttoregister-ton. Under kriget kom Japan att utsättas för kraftig utnötning, främst i form av det amerikanska bombflygets räder och ubåtarnas sjöfartskrig, varav den senare hade en avgörande inverkan på upprätthållandet av nationens krigsmaterielproduktion.⁷⁸

Från japanernas sida gjordes under kriget få ansträngningar för att skydda sjöfarten. Konvojsystem tillämpades inte och det byggdes inte heller några eskorthangarfartyg.

⁷³ Lindsjö, R (1993), s. 281

⁷⁴ Ibid (1993), s. 283

⁷⁵ Ibid (1993), s. 284

⁷⁶ Ibid (1993), s. 285

⁷⁷ Ibid (1993), s. 288

⁷⁸ Ibid (1993), s. 328

Landet förfogade över få ubåtsjaktfartyg och metoderna som användes för ubåtsjakt var bristfälligt utvecklade. USA, som vid krigsutbrottet förfogade över 55 ubåtar i Stilla havsområdet och drygt 70 ubåtar under konstruktion, var väl medvetna om den japanska handelsflottans sårbarhet.⁷⁹

Utav de 55 operativa ubåtarna ingick 28 i Asiatic Fleet, inledningsvis med baser i Filippinerna och Borneo samt 27 i Pacific Fleet, baserad i Pearl Harbour. USAs avdelade under krigets inledning ubåtarna i Asiatic Fleet för bekämpningen av den japanska offensiven. Dessa ubåtar tvingades senare, på grund av japanernas avancemang mot Sydostasien att ombasera till hamnar i Australien. Ubåtarna i Pacific Fleet erhöll uppgiften att föra sjöfartskrig mot Japan. Operationsområdena var norra Stilla havet samt farvattnen öster om de japanska öarna. Dock friställdes ubåtarna i Pacific Fleet från sin primära uppgift för att sättas in mot de japanska sjöstridskrafterna under större operationer.⁸⁰

Efter attacken mot Pacific Fleet i Pearl Harbour 7 december 1941 replikerade USA inom kort. Flertalet rapporter om ubåtsattacker hade redan inkommit när den första konfirmerade sänkningen rapporterades 16 december. *USS Swordfish* hade sänkt en fregatt i Sydkinesiska havet.⁸¹

Inledningsvis gav USAs sjöfartskrig begränsad effekt, dels på grund av att antalet operativa ubåtar var för litet i relation till operationsområdets storlek och dels på grund av torpedernas bristfälliga tillförlitlighet. När USA hade fått bukt med dessa problem ökade antalet sänkta japanska fartyg markant. Förlusterna av japansk handelssjöfart ökade från 134 fartyg på totalt 580 390 ton till 284 fartyg på totalt 1 341 986 ton mellan åren 1942 och 1943. Året därpå, 1944, nåddes klimax i USAs sjöfartskrig då, utan att inräkna alla de sänkta fartyg som vägde under 1 000 ton, totalt 492 japanska handelsfartyg på totalt 2 387 780 ton sänktes. 1945 sänktes 132 fartyg på totalt 469 872 ton.⁸²

I slutet av 1943 inrättades i Japan en central myndighet med ansvar för skyddet av sjöfarten, men motåtgärderna var för få och otillräckliga. Sjöfartskriget drabbade den japanska krigspotentialen hårt, bland annat begränsades den japanska flottans rörelsefrihet och utbildningen av piloter på grund av bristen på drivmedel.⁸³

USAs ubåtsoperationer kom att bli en av de mest dominerande faktorerna i det japanska nederlaget, då dessa stod för två tredjedelar av de förluster som den japanska handelsflottan led.⁸⁴ Utöver detta sänkte de amerikanska ubåtarna 276 örlogsfartyg, vilket även påverkade krigsförloppet i Stilla havet. USA förlorade 46 ubåtar under kriget, en smärre förlust i relation till uppnått resultat.⁸⁵

⁷⁹ Lindsjö, R (1993), s. 328

⁸⁰ Ibid (1993), s. 328

⁸¹ Harry Holmes, *The last patrol* (Suffolk, St Edmundsbury Press Ltd, 1994), sid. 7

⁸² Holmes, H (1994), sid. 8

⁸³ Lindsjö, R (1993), s. 329

⁸⁴ Holmes, H (1994), sid. 7

⁸⁵ Lindsjö, R (1993), s. 329

4.2.1.4 Diskussion

Företaget som ledde till sänkningen av *Royal Oak* i Scapa Flow är ett bra exempel på en nålsticksoperation. Denna typ av företag behöver inte kräva stora resurser, dock kan utdelningen bli stor. Något som tydliggörs i det här exemplet är vikten av sekretess vid förarbetet med den här sortens operation.

Att förneka en nation användandet av dessa kommunikationer kan sätta nationen under mycket stor press. Detta var fallet i båda de ovan beskrivna sjöfartskrigen. Corbett menade att attacker mot fartyg ute på öppet hav har en tendens att kosta mer än det smakar. Vidare sade han även att teorin bakom konvojsystemet är att fartyg ute på de större kommunikationsrutterna normalt sett endast är mottagliga för sporadiska attacker och samlas därför i flottor som utrustas med eskortfartyg nog starka att avvärja en sporadisk attack. Vid både tysklands sjöfartskrig mot de allierade samt USAs sjöfartskrig mot Japan attackerades i huvudsak fartyg ute på de större kommunikationsrutterna. Detta gjordes heller inte alltid sporadiskt. Den tyska vargflockstekniken ger ett gott exempel på hur attacker mot konvojer ute på större rutter anfölls samordnat och i vissa fall även planerat.

4.2.2 Falklandskriget 1982

4.2.2.1 Sänkningen av Belgrano

De första kontroverserna om Falklandsöarnas tillhörighet kan dateras tillbaka till mitten av 1700-talet då Storbritannien och Frankrike gjorde anspråk på det som spanjorerna ansåg tillhörde dem.⁸⁶ Ögruppen har aldrig haft någon större strategisk betydelse. Dess attraktionskraft kan heller inte tillskrivas klimat eller natur, då det snöar åtta månader om året och ingen skog finns i det vindpinade landskapet. Dock har kontroverserna kring ögruppen varit många, då det ter sig som om besittningen av Falklandsöarna ger uttryck åt nationell stolthet.⁸⁷ Krigsutbrottet 1982 hade föranletts av långdragna förhandlingar mellan Storbritannien och Argentina. Storbritannien grundade till stor del sina argument avseende anspråket av ögruppen på självbestämmanderätten, majoriteten av Falklandsöarnas befolkning ville förbli brittiska medborgare. Argentina såg den brittiska besittningen som en kränkning och lärde skolbarnen att Malvinerna, som ögruppen kallas i Argentina, tillhörde dem.⁸⁸ När diskussionerna började hårdna och den Argentinska aktiviteten i området ökade, gavs Royal Navy 29 mars order om att skicka tre attackubåtar till Sydatlanten. Den 2 april invaderade Argentina Falklandsöarna. Storbritannien replikerade genom att skicka iväg en expeditonsstyrka mot Sydatlanten, 7000 distansminuter (längdenhet inom sjö- och luftfart motsvarande 1852 meter)⁸⁹ bort. Britterna lade stor vikt vid att behärska havet och luftrummet innan landstigningsföretaget påbörjades. Beslut togs om upprättandet av en maritim spärrzon med 200 distansminuters radie runt Falklandsöarna. Den 12 april anlände den brittiska ubåten *Spartan* till Falklandsöarnas kustvatten, med uppgiften att upprätthålla spärrzonen.⁹⁰

⁸⁶ Max Hastings & Simon Jenkins, *Slaget om Falklandsöarna* (Finland, Svenskt militärhistoriskt bibliotek, 2005), s. 19

⁸⁷ Hastings, M & Jenkins, S (2005), s. 23

⁸⁸ Ibid (2005), s. 24-26

⁸⁹ Nationalencyklopedin, band 5, *distansminut* (Bokförlaget bra Böcker AB, Höganäs, 1991), sid. 27

⁹⁰ Hastings, M & Jenkins, S (2005), s. 144-147

Den 25 april återtog brittiska styrkor Sydgeorgien utan större förluster för någon av parterna.⁹¹ Sydgeorgien ansågs vara politiskt betydelsefullt, dock irrelevant ur en strategisk synvinkel.⁹²

När den brittiska expeditionsstyrkan hade löpt ut från hemlandets hamnar var övertygelsen om att ett krig behövde utkämpas inte total. På regeringsnivå hystes hopp om att enbart styrkeuppvisningen som det innebar att låta expeditionsstyrkan löpa ut skulle vara tillräcklig för en argentinsk kapitulation. När det stod klart att sådant inte var fallet yrkade befälhavare i expeditionsstyrkan på ändringar av reglerna för ingripande, då de kände sig bakbundna av de hårda styrningarna för eldöppnande. Den 26 april beslutades om ändringar och de brittiska reglerna för ingripande utvidgades till att inbegripa ett försvarsområde runt alla i expeditionsstyrkan ingående förband.⁹³

Argentina förfogade vid tillfället över fyra ubåtar, varav endast två var operativa. *Salta* och *Santa Fe* var små, tyskbyggda, knappt oceangående ubåtar, lämpade för kustnära och statiska företag. Britterna bedömde att ubåtarna nyttjades för patrulluppdrag i närhet till Port Stanley.⁹⁴ Inledningsvis var den primära uppgiften för de brittiska ubåtarna att upptäcka och förstöra de argentinska ubåtarna. Ubåten *Spartan* kvarstannade inom spärrzonen. *Conqueror* intog en position utanför spärrzonen, sydväst om Falklandsöarna och *Splendid* avpatrullerade området norr om henne.⁹⁵

Den 1 maj anföll britterna Falklandsöarna genom kustbeskjutning och bombflyg med flygfältet i Port Stanley och landningsbanan i Goose Green som primära mål.⁹⁶ Argentinska jaktflygplan bekämpade den brittiska kustbeskjutningseskadern och sökte inleda luftstrider men jagades på flykten av brittiska Harrier-flygplan.⁹⁷ Den 26 april siktade *Splendid* två fientliga robotjagare och fregatter som förflyttade sig söderut längst kusten, detta ansågs vara ett allvarligt hot men expeditionschefens, konteramiral Woodward, främsta källa till oro var kryssaren *General Belgrano* och framför allt hangarfartyget *Veinticino de Mayo*.⁹⁸ Ett hangarfartyg skulle ha brittiska flottan inom avstånd för flygangrepp även om det låg utanför spärrzonen.⁹⁹ Britterna var av tron att argentinarna avsåg genomföra en övervattenattack, som allvarligt skulle kunna skada expeditionsstyrkan. *Splendid* fick inledningsvis order om att skugga robotjagarna och fregatterna, men snart erhöll ubåten order om att avbryta skuggningen för att bege sig norrut och söka efter hangarfartyget. *Conqueror* tilldelades uppgiften att söka söderut. Den 1 maj siktades *Belgrano* med två eskorterade robotjagare av *Conqueror*. Kryssaren hade inledningsvis använts för att bevaka det sydvästra inloppet mot den potentiella krigszonen för att möjliggöra varning i ett tidigt skede ifall brittiska styrkor skulle runda Cape Horn eller om chilensk intervention skulle anlända. *Belgrano* erhöll senare order om att röra sig österut. Konteramiral Allara sade senare att anledningen till kryssarens förflyttning främst var avsett som en skenmanöver, men att hon även skulle kunna ta tillvara på eventuella möjligheter, som till exempel att skära av delar av den brittiska expeditionsstyrkan. Konteramiralen såg ingen mening med att försöka hålla

⁹¹ Hastings, M & Jenkins, S (2005), s. 434

⁹² Ibid (2005), s. 151

⁹³ Hastings, M & Jenkins, S (2005), s. 180

⁹⁴ Sandy Woodward, *100 dagar* (Karlskrona, Abrahamssons Tryckeri AB, 1994), s. 115

⁹⁵ Hastings, M & Jenkins, S (2005), s. 180

⁹⁶ Woodward, S (1994), s. 121-122

⁹⁷ Hastings, M & Jenkins, S (2005), s. 175-180

⁹⁸ Ibid (2005), s. 181

⁹⁹ Ibid (2005), s. 144

Belgranos position hemlig. Han antog att de brittiska styrkorna redan var medveten om kryssarens läge.¹⁰⁰

Woodward som fruktade att de argentiska styrkorna ämnade anfalla den brittiska expeditionsstyrkan från två riktningar sade till ubåtsstyrkans chef amiral Fieldhouse att hans avsikt var att anfalla *Belgrano*. Den brittiske försvarsministern, John Nott, hävdade att kryssaren utgjorde ett direkt hot mot den brittiska expeditionsstyrkan. På morgonen den 2 maj diskuterades i krigskabinettet ifall tillstånd skulle utfärdas att sänka *Belgrano*, som låg omkring 40 distansminuter sydväst om spärrzonen.¹⁰¹ Kryssaren hade vid detta tillfälle order om att bege sig tillbaka mot kusten eftersom avsaknaden av vind omöjliggjorde det flynggrepp som var planerat mot de brittiska styrkorna.¹⁰² Man diskuterade i krigskabinettet bland annat hur alvarligt hotet mot expeditionsstyrkan var och ifall det var möjligt att följa kryssaren in i spärrzonen. Innan lunch kom order om sänkning av *Belgrano*. Detta anses vara ett av konfrontationens mest avgörande beslut som innebar att insatserna drastiskt höjdes. En viktig seger i ett tidigt skede kunde vara avgörande för Royal Navy, men att Storbritannien skulle stå ansvariga för den första stora förlusten av människoliv var ett politiskt vågspel från brittisk sida. Detta var ett sätt för det brittiska krigskabinettet att kommunicera till den argentinska parten att återtagandet av Falklandsöarna skulle genomföras med det våld som krävdes.¹⁰³

Efter problem i kommunikationen erhöll *Conqueror*, som hade förföljt *Belgrano* hela morgonen, klockan 1730Z (zulu-time) ett meddelande om ändring i "Rules of engagement". Tidigare hade ubåten haft tillstånd att angripa det argentinska hangarfartyget och andra argentinska krigsfartyg inom den avlysta zonen, utöver vid självförsvar. *Conqueror* hade nu tillstånd att anfalla *Belgrano* utanför spärrzonen.¹⁰⁴ Kryssaren som vägde över 13 500 bruttoton och mätte 185 m hade över 1000 man ombord¹⁰⁵. Kryssaren framryckte vid tillfället i relativt låg hastighet med sina eskortfartyg i V-formation utan någon större ansträngning att utgöra ett besvärligt mål för en ubåt. Ubåten framryckte rakt akter om kryssaren. Hon sänkte farten med jämna mellanrum och gick upp till periskopsdjup för en optisk observation, som eldledningsofficeren erfordrade för att plotta in kryssaren. Avståndet var strax över två distansminuter när ubåtschefen bestämde sig för att gå till anfall. Ubåten gick med hög fart ned på ett stort djup och gjorde en vid vänstersväng som tillät *Conqueror* att komma upp på *Belgranos* babordssida. Ubåten gick upp till periskopsdjup för att göra en sista kontroll av skjutfallet medan torpeder förbereddes. Klockan var omkring 1900Z när order om eldöppnande kom. Tre Mark 8-torpeder avlossades. Denna typ av torped ansågs osofistikerad, men hade en mycket kraftfull stridspets.¹⁰⁶ Det första torpedskottet tog i *Belgranos* babords bog. Det andra träffade aktra delen av skrovet. Den tredje torpedträffen lät avlägsen och metallisk. Ett av eskortfartygen rapporterade senare att hon träffats av en torped som inte detonerade.¹⁰⁷ Expeditionsstyrkechefen Woodward beskriver senare företaget som ett skolmässigt anfall. "Det är antagligen därför det låter så enkelt. Det låter som om vem som helst skulle kunna ha genomfört det. Så är det med

¹⁰⁰ Martin Middlebrook, *The fight for the 'Malvinas'* (London, Pinguin Group, 1989), s. 104-105

¹⁰¹ Hastings, M & Jenkins, S (2005), s. 181

¹⁰² Middlebrook, M (1989), s. 105

¹⁰³ Hastings, M & Jenkins, S (2005), s. 182

¹⁰⁴ Woodward, S (1994), s. 142

¹⁰⁵ Hastings, M & Jenkins, S (2005), s. 182

¹⁰⁶ Middlebrook, M (1989), s. 109

¹⁰⁷ Woodward, S (1994), s. 144

alla väl genomförda militära företag”.¹⁰⁸ Argentinska källor berättade att det kändes som en eldkula for igenom fartyget. Elektriciteten ombord hade slagits ut. Elden, vattnet och röken förflyttades snabbt genom kryssaren. Luckor och dörrar stod öppna, vilket vittnar om låg stridsberedskap. Några minuter efter anfallet hörde ubåtens hydrofonister tre detonationer, som bedömdes vara sjunkbomber från eskortfartygen. *Conqueror* gick ner på större djup och drog sig snabbt tillbaka.¹⁰⁹ Tjugo minuter efter att kryssaren träffats gav kommandör Hector Bonzo, *Belgranos* fartygschef, order om att överge fartyget. Strax efter att han själv lämnat *Belgrano* rullade hon över åt babord.¹¹⁰ Den grova sjön och händelsens avsides position gjorde det svårt för fartyg att komma till undsättning. Det var inte förrän sent nästa dag som samtliga överlevande hade räddats. 321 besättningsmän omkom.¹¹¹

Det argentinska flygvapnet fortsatte att sätta press på Royal Navy, men några större argentinska örlogsfartyg siktades inte till sjöss under krigets fortsättning. De brittiska ubåtarna erhöll en ny uppgift, att genomföra spaning och rapportera aktivitet från det argentinska flygvapnet.¹¹² Woodward skriver senare om sänkningen av *General Belgrano*: ”Vi hade lockat ut den argentinska flottan till sjöss och vi hade, med en enda sänkning från en brittisk atomubåt, slagit den. Vi skulle aldrig komma att se några av deras större fartyg till sjöss igen”.¹¹³

4.2.2.2 Diskussion

Under inledningen av Falklandskriget var de brittiska ubåtarna upptagna med att söka efter de två argentinska ubåtar som förmodades patrullera havsområdena utanför Port Stanley. Att på detta sätt binda upp fientliga stridskrafter och försvåra fiendens handlingsalternativ representerar ett exempel på fleet in being och förevisar samtidigt ubåtarnas potential då fartygen inte ens behöver uppträda aktivt. Enbart möjligheten att området kan patrulleras av ubåtar är tillräcklig för att uppnå effekt.

Sänkningen av *Belgrano* exemplifierar ett slag som med Corbetts mått mätt utgör ett avgörande slag. Britterna lyckades etablera ett lokalt, temporärt sjöherravälde. Lokalt sjöherravälde hade uppnåtts då sänkningen av *Belgrano* genererade det argentinska beslutet att hålla sina större örlogsfartyg i hamn. Med endast mindre fartyg ute till sjöss förmådde inte den argentinska flottan i tillräcklig utsträckning hota britternas kommunikationsvägar. Lokalt sjöherravälde hade uppnåtts då några större örlogsfartyg inte siktades ute till sjöss efter sänkningen av *Belgrano*, vilket innebar att Storbritannien kunde nyttja sina kommunikationsvägar under den tid som behövdes för att uppnå målen med verksamheten. Sänkningen av *Belgrano* uppvisar även vikten av att slå först på den maritima arenan samt de moraliska effekterna som framkallas av detta.

¹⁰⁸ Woodward, S (1994), s. 145

¹⁰⁹ Ibid (1994), s. 145

¹¹⁰ Middlebrook, M (1989), s. 111-112

¹¹¹ Ibid (1989), s. 113-115

¹¹² Hastings, M & Jenkins, S (2005), s. 193

¹¹³ Woodward, S (1994), s. 147

5. Diskussion

5.1 Etablerande av sjöherravälde

5.1.1 Avgörande slag

Metoden avgörande slag verkar ha en särskild attraktionskraft för sjömaksteoretiker, då flertalet behandlar metoden och åtskilliga olika uppfattningar om dess utförande florerar. Detta torde vara ett resultat av att striderna på sjöarenan historiskt sett ofta har avgjorts till fördel för den part som slagit först. Ett avgörande slag bör sannolikt även ha en positiv inverkan på moralen på ett sätt som till exempel metoden blockad inte förmår uppbunga. Trots att åsikterna om metoden är många tycks en uppfattning vara beständig; att ett avgörande slag är svårt att uppnå. Corbetts definition av olika förutsättningar för sjöherravälde gör gällande att hela motståndarens flotta inte måste besegras för etablerandet av herravälde till sjöss. Fientlig militär närvaro på havet innebär inte att sjöherraväldet gått förlorat förutsatt att egen part inte kan hindras från att utnyttja sjötransportlederna under den tid som behövs för att uppnå målet med verksamheten. Dock ter det sig som att ett avgörande slag praktiskt taget bara är möjligt att få till stånd mot en motståndare som antingen är svag eller inte för närvarande har möjlighet till förstärkning. Idag har de flesta av de större sjömaktsnationerna sådana resurser att möjligheten för en annan part att framkalla ett tillstånd där hindrandet av det egna nyttjandet av sjötransportlederna endast kan stoppas mycket lokalt och under korta tidsspann. Hopp om det lyckade genomförandet av metoden står dock till den moraliska aspekten av krigföring. Även om en part kan vara i stånd att hindra en motståndare från utnyttjandet av sjötransportlederna kan en sviktande moral vara det som utmynnar i ett avgörande slag. Bryts viljan hos motståndaren att med maritima medel hindra egen part från att nyttja havet för sina syften kan ett avgörande slag uppnås. Sänkningen av Belgrano står för ett bra exempel på ett avgörande slag och påvisar även vikten av den moraliska aspekten av metoden.

5.1.2 Blockad

Inom ramen för den här uppsatsen har inga exempel på blockad kunnat påvisas, dock kan ubåtarnas potential i utförandet av metoden förutspås. Konventionella ubåtar torde kunna inta samma roll som ett yfartyg, dock med fördelen att ubåtarna själva kan välja när de vill visa närvaro, vilket kan generera ytterligare handlingsalternativ. Med Corbetts teorier som referens är det intressant att reflektera över vilka möjligheter som de reaktordriva missilubåtar som vissa nationer förfogar över torde tillfoga vid användandet av metoden öppen blockad. Att inta en position där stridskontakt kan upptas innan fienden når sitt mål borde sannolikt bli enklare med de reaktordrivna missilubåtarnas räckvidd och slagkraft. Stridsekonomin torde även den bli enklare att upprätthålla med den längre räckvidden, som medför att enheten inte blir lika uppbunden.

5.2 Bestridande av sjöherravälde

5.2.1 Fleet in being

Möjligheten till det dolda uppträdande som utvecklats till ett av ubåtsvapnets signum torde ge nya möjligheter inom sjökriget. Möjligheter som Corbett förutsåg, om än kanske inte i hela sin potentiella vidd. Händelserna vid Scapa Flow 1939 påvisar denna potential då en part som befinner sig i ett läge där han tror sig vara säker, blir attackerad

med överraskningsmomentet emot sig. Detta torde påvisa potentialen ubåtar har i utövandet av "Fleet in being" som enligt Corbett är den andra av de två metoderna för bestridande av sjöherravälde. Metoden kräver i de flesta fall, för att uppnå önskat resultat, ett rörligt uppträdande. Att enbart stationärt försvara sig mot en invasion är inte tillräckligt för att bestrida annan parts sjöherravälde. Med ubåtens möjlighet till dolt uppträdande skulle i teorin inte ubåtar behöva utöva ett aktivt uppträdande för att praktisera "Fleet in being". Blotta möjligheten att ubåtar skulle kunna patrullera havsområden torde vara tillräckligt för att komplicera fiendens handlingsalternativ. Detta exemplifieras under Falklandskriget, då de brittiska ubåtarna under inledningen av operationen var upptagna med att söka efter de två argentinska ubåtar som förmodades patrullera havsområdena utanför Port Stanley. Reaktordrivna missilubåtar torde tillföra yttligare möjligheter då systemets räckvidd och slagkraft medför ett hot som sannolikt skulle komplicera en fiendes handlingsalternativ, även med ett stationärt uppträdande på mycket långa avstånd.

5.2.2 Nålsticksoperationer

Corbett skrev att ubåtar, från en strategisk synpunkt, kan utgöra en ny faktor inom sjökriget, som skulle kunna ge nya möjligheter till bestridande av sjöherravälde. Scapa Flow kan representera ett exempel på detta. En attack av Scapa Flow skulle inte vara nog för att etablera sjöherravälde, bara tillräckligt för att bestrida eller hindra britterna från att etablera sjöherravälde. Förutom ett mindre antal företag har nålsticksoperationer utförda av fartyg varit få i modern tid. Örlogskapten Oweling skriver i sin tidigare nämnda uppsats om genomförande av metoden med flygstridskrafter som en progress av metoden. Med den senare tidens utveckling har de olika arenorna allt mer flätats ihop och flygstridskrafternas räckvidd och slagkraft ger metoden nya möjligheter.

5.3 Utövande av sjöherravälde

5.3.1 Försvar mot landstigning

Inom ramen för den här uppsatsen har inga exempel på den här metoden kunnat påvisas. Dock torde ubåtar ha potential att användas vid försvar mot landstigning på samma sätt som ubåtar kan användas vid fleet in being. Möjligheten att ubåtar kan befinna sig i området kan försvåra fiendens handlingsalternativ. Corbett trycker även på vikten av att tidigt få in underrättelser om fientlig invasionsstyrka. Ubåten kan med sitt dolda uppträdande ge nya möjligheter för informationsinhämtning.

5.3.2 Sjöfartskrig

Corbett menade att attacker mot terminaler är det som ger mest utdelning i sjöfartskrig. Attacker mot fartyg till sjöss tenderar enligt Corbett att kosta mer än de smakar, då eskorten som konvojer ofta utrustas med många gånger är tillräckligt stark för att avvärja de attacker som en annan part kan få till stånd ute på havet. Med bakgrund av detta är det intressant att begrunda sjöfartskrigen som utkämpades under andra världskriget, då huvuddelen av attackerna gjordes till sjöss. Förklaring för teorins tillkortakommande samt det faktum att båda de stora sjöfartskrigen under kriget till stor del kom att utkämpas av ubåtar skulle kunna grunda sig i samma anledningar. Tiden runt andra världskriget hade både tekniken samt taktiken för ubåtskrigföring tagit ett rejält kliv. Då antiubåtsmetoderna hade hamnat i bakvattnet följde en tid då offensiv ubåtsstrid ute på öppet hav var en väldigt stark form av strid. När sedan antiubåtsmetoderna började utvecklas i högre takt förlorade den här formen av strid en del av sin styrka. Detta innebär att exemplet både skulle verifiera samt motsäga Corbetts

teorier och det är min uppfattning att det även i framtiden kommer vara en kapplöpning i teknisk och taktisk utveckling som förändrar synen på starkare och svagare former av krigföring.

5.3.3 Amfibieoperationer samt stödjande av expeditionsstyrkor

Inom ramen för den här uppsatsen har inga exempel på den här metoden kunnat påvisas. Dock borde ubåtens möjlighet att välja huruvida den vill synas eller inte vara en tillgång vid stödjande av expeditionsstyrkor, då den kan inta ett synligt offensivt uppträdande i ytläge, eller dolt skydda expeditionsstyrkorna fram till landstigning. Förbekämpning med missilubåtar ger även det nya möjligheter till metoden.

5.4 Avslutande diskussion

Problemformuleringen som utgjort grunden för dessa studier är enligt följande: Är *Corbetts teorier rörande sjöherravälde applicerbara på modern ubåtskrigföring?* En klarare bild av vilka av Corbetts teorier som kunnat påvisas inom ramen för modern ubåtskrigföring ges nedan.

	Scapa Flow	Slaget om Atlanten	USAs sjöfartskrig	Falklandskriget
Avgörande slag				x
Blockad				
Fleet in being				x
Nålsticksoperationer	x			
Försvar mot landstigning				
Sjöfartskrig		x	x	
Amfibieoperationer samt stödjande av expeditionsstyrkor				

Avgörande slag har i alla tider setts som svår genomförbart och så även i vår tids krigföring. Dock kan avgörande slag genomföras och sänkningen av Belgrano är ett historiskt exempel som styrker Corbetts teorier. Under Falklandskriget påvisades en form av *fleet in being* som styrker Corbetts teorier och samtidigt påvisar ubåtens potential i tillämpningen av metoden. I Scapa Flow 1939 genomfördes en *nålsticksoperation* med en ubåt och även fast utvecklingen gett nya möjligheter till tillämpningen av metoden ter sig Corbetts teorier om dess genomförande stark. Under andra världskriget genomfördes två mer omfattande *sjöfartskrig* med ubåtar involverade, med olika utgång. Trots att Corbetts uppfattning om att attacker mot sjöfart till sjöss oftast kostar mer än de smakar kan ifrågasättas verifieras ändå hans teorier om genomförandet av metoden av de historiska exemplen. *Blockad, försvar mot landstigning* och *amfibieoperationer samt stödjande av expeditionsstyrkor* har inte kunnat påvisas inom ramen för modern ubåtskrigföring. Att dessa metoder inte kunde påvisas kan grunda sig i olika orsaker. Ubåtar har, med undantag av ett mindre antal tillfällen, inte använts i någon större utsträckning, vidden av vapnets potential har därför kanske inte åskådliggjorts. Avgränsningen, offensiv ubåtsstrid mot ytfartyg, begränsar antalet historiska exempel och kan vara orsaken till att inte alla metoder kunde påvisas.

Slutsatser som dragits under dessa studier är således främst att Corbetts teorier i stort är applicerbara på offensiv, modern ubåtskrigföring mot ytfartyg. I grunden ter sig Corbetts teorier tidlösa, då den tekniska utvecklingen i många fall inte bara går i linje med, utan även tillför nya dimensioner till de sjökrigsmetoder som Corbett definierade, i vissa fall nästan ett sekel tidigare. Dock tenderar de olika metoderna för krigföring samt utförandena av dessa visa sig mer eller mindre starka, beroende på var i den tekniska och taktiska utvecklingen vi befinner oss.

5.5 Fortsatt forskning

Den här uppsatsen har prövat huruvida Corbetts teorier kan appliceras på offensiv ubåtsstrid mot ytfartyg. Detta utelämnar bland annat:

- Defensiv ubåtsstrid
- Strid mellan ubåtar

Detta skulle Corbetts teorier kunna prövas mot. Vidare kan ubåtsstrid även analyseras i ljuset av andra militärteoretikers teser.

6. Litteratur- och källförteckning

Tryckta källor:

Clay Blair, *Hitlers ubåtskrig, 1. Vargar på jakt 1939-1940* (Stockholm, Hjalmarson & Högberg Bokförlag, 1996)

Sir Julian Corbett, *Classics of Seapower, Some Principles of Maritime Strategy* (Annapolis, United States Naval Institute, 1988)

Eric Grove, *Classics of Seapower, Some Principles of Maritime Strategy* (Annapolis, United States Naval Institute, 1988)

Försvarsmakten, *Doktrin för marina operationer* (Stockholm, Försvarsmakten, 2005)

Max Hastings & Simon Jenkins, *Slaget om Falklandsöarna* (Finland, Svenskt militärhistoriskt bibliotek, 2005)

Harry Holmes, *The last patrol* (Suffolk, St Edmundsbury Press Ltd, 1994)

Ronny Lindsjö, *Marinhistoria* (Värnamo, Fälths tryckeri AB, 1993)

David Miller, *The cold war, A military history* (London, John Murray Ltd, 1998)

Martin Middlebrook, *The fight for the 'Malvinas'* (London, Pinguin Group, 1989)

Nationalencykpedin (Bokförlaget bra Böcker AB, Höganäs, 1991)

Marco Smedberg, *Om sjökriget* (Stockholm, Page One Publishing AB, 1996)

Christopher Werner, *Den blå boken* (Stockholm, Försvarshögskolan, 2002)

Jerker Widén & Jan Ångström, *Militärteorins grunder* (Stockholm, Försvarsmakten, 2004)

Sandy Woodward, *100 dagar* (Karlskrona, Abrahamssons Tryckeri AB, 1994)

Bilder:

<http://www.selkieman.co.uk/coggie/charts/Scapa%20Flow.jpg> (2009-02-19 kl. 12.30)

http://www.uboataces.com/images/scapa_flow.jpg (2009-02-19 kl. 12.30)

<http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/8/89/Falklandmap.gif> (2009-02-19 kl. 12.30)

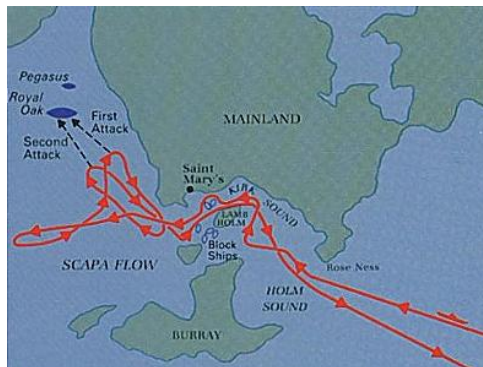
http://marcusdemuth.com/images/falkland_islands.htm_txt_ant_map.gif (2009-02-19 kl. 12.30)

7. Bilagor

Bilaga 1. Kartor Scapa Flow



114



115

¹¹⁴ <http://www.selkieman.co.uk/coggie/charts/Scapa%20Flow.jpg> (2009-02-19 kl. 12.30)

¹¹⁵ http://www.uboataces.com/images/scapa_flow.jpg (2009-02-19 kl. 12.30)

Bilaga 2. Kartor Falklandsöarna



116



117

¹¹⁶ <http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/8/89/Falklandmap.gif> (2009-02-19 kl. 12.30)

¹¹⁷ http://marcusdemuth.com/images/falkland_islands.htm_txt_ant_map.gif (2009-02-19 kl. 12.30)