



Självständigt arbete i krigsvetenskap (18hp)

Krigsvetenskap; metod och självständigt arbete OP 10-13, 18 högskolepoäng

| | |
|---|-------------------|
| Författare: Henrik Stern | SA VT 2013 |
| | Program: OP 10-13 |
| Handledare: Niklas Stenlås | Kurskod: 1OP147 |
| | Antal ord: 12 496 |
| Är Mahans teorier kring sjöherravälde tillämpbara på ubåtskrigföring? | |
| <p>Sammanfattning: Uppsatsen beskriver vad som kännetecknar och omfattar begreppen sjömakt och sjöherravälde. Detta mynnar ut i en studie av Mahans teorier för att etablera, utöva och bestrida ett herravälde till sjöss. Här har teorierna kring <i>avgörande slag</i>, <i>sjöfartskrig</i> och <i>"fleet in being"</i> valts ut för att avgränsa arbetet.</p> <p>Syftet med uppsatsen är att undersöka om Mahans teorier för att etablera, utöva och bestrida ett sjöherravälde går att tillämpa på ubåtskrigföring. Utifrån historiska händelser kring sjöfartskriget mellan Nazityskland och Storbritannien under andra världskriget samt stridigheterna mellan Argentinska flottan och den brittiska under Falklandskriget, undersöks det ifall Mahans teorier är tillämpbara på den ubåtskrigföringen som fördes i respektive fall. Fallen avslutas med diskussion som för fram tillämpbarheten i teorierna.</p> <p>De slutsatser som dras är att teorierna i stort går att applicera på ubåtskrigföring men tekniken och taktiken samt motmedel som utvecklats mot ubåtar gör att det finns för- och nackdelar med att använda ubåten som vapen.</p> <p>Ubåten har potential att skapa ett avgörande i sjöstriden men för ett etablerande av sjöherraväldet krävs det kontroll inte bara på utan även under och över ytan, där ubåten inte ensam kan utföra detta. Tekniken och underrättelserna är avgörande för att ubåten ska kunna vara ett effektivt vapen mot sjöfarten. Ubåten binder upp resurser i form av konvojsystem och tvingar motståndaren till val av transportväg och medel. Dock kunde inte Tyskland nyttja sina ubåtar på samma sätt som idag, då luftberoende framdrivningssystem och kärnkraft inte fanns tillgänglig för att hålla ubåten under ytan några längre tider. Ubåtens förmåga till dolt uppträdande lämpar sig väl för metoden "fleet in being". Vetskapen om att en ubåt kan finnas binder resurser och tvingar anfallande part till förändrade av taktik och tillvägagångssätt för operationen.</p> <p>Nyckelord: Mahan, sjömakt, sjöherravälde, ubåtskrigföring</p> | |

Innehåll

| | |
|---|----|
| 1. Inledning..... | 3 |
| 1.1. Bakgrund | 3 |
| 1.2. Tidigare forskning | 3 |
| 1.2.1. Diskussion – tidigare forskning..... | 4 |
| 1.3. Problemformulering | 5 |
| 1.4. Syfte och frågeställning | 5 |
| 1.5. Avgränsningar | 5 |
| 2. Teoretisk referensram..... | 6 |
| 2.1. Sjömakt..... | 6 |
| 2.2. Sjöherravälde..... | 7 |
| 2.3. Mahans teorier kring sjöherravälde | 8 |
| 2.3.1. Etablera herravälde till sjöss..... | 8 |
| 2.3.2. Utöva herravälde till sjöss | 9 |
| 2.3.3. Bestrida motståndarens herravälde till sjöss..... | 10 |
| 2.4. Ubåtsvapnet..... | 10 |
| 3. Metod | 12 |
| 3.1. Urval..... | 13 |
| 3.2. Käll- och materialkritisk granskning | 13 |
| 3.2.2. Andra världskriget..... | 13 |
| 3.2.3. Falklandskriget..... | 13 |
| 4. Ubåtskrigföring | 14 |
| 4.1. Andra världskriget – konvojstrid och den tyska vargflocken..... | 14 |
| 4.2.1. Diskussion | 17 |
| 4.2. Falklandskriget – ubåtshotet och sänkningen av General Belgrano..... | 18 |
| 4.2.1. Diskussion | 21 |
| 5. Diskussion och slutsatser..... | 22 |
| 5.1. Etablera herravälde till sjöss genom sjöslag..... | 22 |
| 5.2. Utöva herravälde till sjöss genom sjöfartskrig | 23 |
| 5.3. Bestrida herravälde till sjöss genom ”fleet in being” | 24 |
| 5.4. Slutsatser | 25 |
| 6. Förslag till vidare forskning | 26 |
| 7. Litteratur- och källförteckning | 27 |

1. Inledning

1.1. Bakgrund

Den totala segern när den fransk-spanska flottan besegrades och fullständigt förstördes av Amiral Nelson i slaget vid Trafalgar kom att fascinera och förbli en förebild om det avgörande slaget för de militära tänkarna. Den långa perioden av fred efter Napoleonkriget i början av 1800-talet och den tekniska förändringen av flottan i samband med den industriella revolutionen skapade oförstånd och bristande erfarenhet i hur sjökriget skulle föras. Nelson visste vad hans fartyg tålde under sin tid, men vid första världskrigets utbrott var de få som hade erfarenhet av sjökriget vilket hade moderniserats och totalt förändrats det senaste seklet.¹

Någon förklaring av sjöstrategins grunder fanns inte förrän i slutet av 1800-talet, då sjömaktsteoretikern Alfred Thayer Mahan (1840-1914) var den första att formulera sjöstrategins grundsatser. Mahan hade aldrig hittat någon förklaring eller värdering av behärskandet av havet tidigare. Efter omfattande historiska studier kom han fram till hur en flotta och anknytande delar bör vara uppbyggda. Detta med koppling till statens intressen av handelsförbindelser på havet i form av hamnar och knytpunkter. Han kartlade sjömaktens påverkan på historien, utvärderade och drog egna slutsatser vilket resulterade i hans största verk, *Sjömaktens inflytande på historien 1660-1783*.²

Under första världskriget tillkom ett nytt vapen och med det en ny dimension av sjökriget, ubåten och undervattensstriden. Ubåten, som är en relativt gammal uppfinning hade aldrig tidigare uppnått någon status som vapen och det var inte förrän under första världskriget den blev accepterad som ett krigsredskap som lämpades för krig.³

Det har gått över hundra år sedan Mahan var verksam och influerade stora nationers flottor. Den amerikanska, brittiska, tyska, ryska och japanska flottan har starka kopplingar till Mahans teorier.⁴ Idag kan vi även se att den så kallade mahanistiska läran har starkt influerat den pågående utbyggnaden av den kinesiska flottan.

Då Mahan levde och verkade innan ubåten blev ett användbart och fruktat vapen på sjöarenan kan man ställa sig frågan ifall hans teorier går att applicera på dagens komplexa sjökrig? Det är högteknologiskt med ständigt ny vapen och det utspelar sig inte bara på ytan, utan även under den.

1.2. Tidigare forskning

Edith Blomqvist, före detta kadett på officersprogrammet vid Försvarshögskolan skrev år 2009 en uppsats med frågeställningen *Är Corbetts teorier applicerbara på modern ubåtskrigföring?* Där applicerar hon sjömaktsteoretikern Sir Julian Corbetts teorier utifrån historiska händelser där ubåten har använts som vapen i modern tid. I Blomqvists arbete görs fallstudier av utvalda händelser under andra världskriget och Falklandskriget där ubåt har

¹ Smedberg, Marco, *Om sjökriget: från Svensksund till smygteknik*, Page one, Stockholm, 1996, s. 76

² Ibid s. 77

³ Polmar, Norman, *Atomic Submarines*, D. van Nostrand Company, Inc, New Jersey, 1963, s. 17

⁴ Werner, Christopher, *Sjömakt: teori och praktik*, 2. uppl., Försvarshögskolan, Stockholm, 2010, s. 70

använts som vapen på ett eller annat sätt för att *etablera, utöva* eller *bestrida* herraväldet till sjöss. Blomqvist definition av modern ubåtskrigföring är den som skett från år 1939 fram tills idag. Hon drar slutsatsen att Corbetts teorier i stort är applicerbara på offensiv, modern ubåtskrigföring mot ytfartyg. Hennes slutsatser visar att teorierna är i grunden tidlösa men tekniken och utvecklingen av den tillför nya dimensioner av sjökriget. Hon menar att metoderna och utförandet av krigföringen visar sig mer eller mindre starka beroende på var i utvecklingen vi befinner oss när det gäller teknik och taktik. Uppsatsen avslutas med förslag till vidare forskning där min frågeställning tar vid, att applicera ubåtskrigföring mot en annan teoretisk referensram, som Alfred Thayer Mahans teorier om sjöherravälde.⁵ Tidigare forskning som har använt Mahans teorier som referensram finns. Där har bland annat frågan om hans tillsammans med andra sjömaksteoretikers relevans i Falklandskriget undersökts, dock inte mot ubåtskrigföring specifikt.⁶

Dreadnought to Polaris, Maritime strategy since Mahan var huvudtemat från en konferens i strategiska studier på University of Western Ontario i mars 1972. Där utvärderades synen på dagens flottas betydelse utefter Mahans syn på strategi. Konferensen sammanfattades i en bok med samma namn. Hur ser strategin ut idag och vad har förändrats som kan föra Mahans teorier till det förflutna inom marinstrategin var det som föredrogs.

En av slutsatserna kring ämnet var att atomubåten med dess kapacitet att avfyra ballistiska missiler, varhelst från jordens hav utan att själv synas eller höras förde en stats flotta från den marina arenan till ett vapen som påverkar världspolitiken. En flottas funktion på havet där den är sårbar eller effektiv mot andras flottor och har kapaciteten att utgöra hot endast mot marina mål eller kuster, tvingas striden att sökas för att nå ett avgörande. Detta minskar i betydelse med den kärnvapenbestyckade atomubåten som snarare är beroende av att undvika strid till sjöss, dirigerad att inte delta med dess enda mål att påverka och influera händelseförloppet på land.⁷

Dock kommer en aktiv flottan alltid ha en unik potential att påverka politiken genom närvaro och flexibilitet. En närvarande och synlig flotta är en demonstration som kommer ha politisk tyngd i olika situationer oavsett ifall de är långt ute till havs eller vid en stats gränser. Skyddet av handelstrafiken på haven kommer kvarstå som en viktig uppgift och flottan kommer fortfarande spela en roll i motverkande av kärnvapenkrig och händelseförloppet på land utan kärnvapenbestyckning och dolt uppträdande.⁸

1.2.1. Diskussion – tidigare forskning

Blomqvist applicerar endast Corbetts teorier på frågan ifall teorierna är applicerbara på modern ubåtskrigföring, vilket gör att det lämnas ett tomrum, då sjökrigföring bygger på olika teoretikers idéer om sjöherravälde. Dessa är Mahan, Vego, Colomb och Akiyama för att

⁵ Blomqvist, Edith, *Sjöherravälde – Är Corbetts teorier applicerbara på modern ubåtskrigföring?*, Självständigt arbete, Försvarshögskolan, Stockholm, 2009

⁶ Olofsson, Clas, *Klassiska sjökrigsteoretiker och deras relevans i Falklandskriget 1982*, Examensarbete, Försvarshögskolan, Stockholm, 2009

⁷ Hyatt, M. J. (red.), *Dreadnought to Polaris: maritime strategy since Mahan : papers from the Conference on Strategic Studies at the University of Western Ontario, March 1972*, Toronto, 1973, Kapitel 9; From Polaris to the Future.

⁸ Ibid, Kapitel 9; From Polaris to the Future

nämna några. Blomqvist avgränsade sig till offensivt agerande med ubåtar och utelämnar defensivt handlande, vilket kan ha lett till det slutliga resultatet där hon inte kunde hitta fall som svarade mot teorin. En annan orsak till resultatet är att all information om aktioner med ubåt inte är offentlig och behandlas med viss sekretess, speciellt vid mer nutida situationer. Detta kan leda till att vissa fall som kan tänkas följa i teoriernas spår inte går att undersöka.

Uppsatsen kommer med grund ur Blomqvist arbete vidareutveckla idén kring dåtida teorier om sjömakts tillämpning på ubåtskrigföring.

1.3. Problemformulering

Under första världskriget fick ubåten en betydande roll i sjökriget då en ny dimension tillkom. Under andra världskriget utvecklades tekniken och taktiken kring ubåten och under kalla kriget fungerade den som ett medel för maktbalans som skulle motverka ett kommande kärnvapenkrig. Mahans teorier lärs fortfarande ut och nationer bygger än idag sina flottor influerade av hans teorier. Lyckades Mahan formulera teorier som fortfarande är relevanta för ubåtskrigföring, trots att de skrevs innan ubåten blev en viktig aktör på den marina arenan? Mahan har fått viss kritik av andra sjömakts teoretiker för hans bristande hänsynstagande till teknologisk utveckling däribland ubåten.⁹ Stämmer kritiken eller går det att tillämpa på ubåtskrigföring?

1.4. Syfte och frågeställning

Syftet med uppsatsen är att undersöka om Mahans teorier för att etablera, utöva och bestrida ett sjöherravälde går att tillämpa på ubåtskrigföring. När ubåten anförskaffades av krigsmakter skapades en ny dimension av sjökriget men är teorierna tidlösa eller dog de ut när ubåten blev en del av sjökriget? Frågeställningen som har valt för att besvara detta är:

- Är Mahans teorier kring sjöherravälde tillämpbara på ubåtskrigföring?
- Vad i Mahans teorier går att tillämpa och vad går inte på ubåtskrigföring?

1.5. Avgränsningar

Uppsatsen avgränsas till att undersöka Mahans teorier om sjöherravälde och låta hans teorier stå till grund för den teoretiska referensramen att studera krigföring med ubåt mot. Mahans teorier har avgränsats och kommer endast beröra; *sjöslag*, *sjöfartskrig* och *”fleet in being”*. Dessa tre teorier är underställda huvudmetoderna; *etablera herravälde till sjöss*, *bestrida motståndarens herravälde till sjöss* och *utöva herravälde till sjöss*. Teorierna går att underställa varsin huvudmetod och därför har dessa valts för att studera sjöherravälde. Ytterligare anledning ligger i att utrymmet i uppsatsen inte finns för beskrivning av alla teorier. De teorier som har uteslutits i uppsatsen är följande; *slå ut fartyg i bas*, *öppen blockad*, *närblockad*, *insatser från havet*, *handelsblockad*, *försvar mot landstigning*, *motblockad* och *skenmanöver*.

I övrigt kommer det att beröra offensiva stridshandlingar utförda av ubåtar mot yfartyg. Tiden kommer att avgränsas till en period från andra världskriget år 1940 fram tills slutet av Falklandskriget. Detta på grund av att de flesta kända stridshandlingar med ubåt som vapen

⁹ Werner, C (2010), s. 69

skedde under andra världskriget med undantag för Falklandskriget. I övrigt kommer uppsatsen behandla fall som berör länderna Tyskland och Storbritannien under andra världskriget samt Storbritannien och Argentina under Falklandskriget.

2. Teoretisk referensram

2.1. Sjömakt

Sjömakt går att ge olika definitioner och i stort går det att ge två förklaringar. En bred förklaring som innefattar politiska, ekonomiska, militära och kommersiella aspekter och en smal som inriktar sig på det militära utnyttjandet i krig.¹⁰ Därav går begreppet sjömakt att dela in i flera olika kategorier i frågan om vad det syftar till. Dessa är *stats-*, *förmåge-*, och *maktutövningsbegreppet*.

Statsbegreppet innebär att det finns stater som gör prioriteringar i sitt försvar, där marina eller maritima medlen går före landkrigets medel. Stater som använder marinen för att stärka sin ställning på havet bör kallas för *marina makter*.¹¹ Man kan också göra en karakterisering av ett land utifrån en skala där sjömakt finns åt ena sidan och landmakt åt andra. De stater som då visar sig ha ett uttalat marint intresse och ett beroende av havet för sin välfärd borde termen *maritima makter* lämpas bäst.¹²

Förmågebegreppet förklarar kombinationen mellan örlogsflottor och handelsflottor. Även arméstridskrafter anses viktiga för att kunna genomföra marina expeditioner. Detta kan ses som kapaciteten hos sjömakten. Tillägg på denna definition är befolkningen, storleken på flottan, möjligheten till skydd mot invasionsföretag och förmågan att skydda sjöfarten. Även förmågan att utföra marin diplomati och politiskt inflytande räknas in i begreppet.¹³

Maktutövningsbegreppet inrymmer den aktivitet som sker i tillstånd av fred, kris och krig med nationens samlade marina krafter, men kan även innebära samverkan med övriga försvarsgrenar och andra maritima resurser. Här inryms nyttjandet av havet i krig och kris där de marina styrkorna påverkar till sjöss och på land. I begreppet ingår även överraskning och kontroll för att skydda en stats rättigheter, att konventioner följs och miljö skyddas.¹⁴

För över hundra år sedan tog Mahan fram en teori om vad det är som utmärker och definierar sjömakt. Mahans syn var att det finns vissa faktorer och förutsättningar som påverkar en sjömakt. Dessa kallade Mahan; "*De principiella förutsättningar som påverkar en sjömakt*".¹⁵ Dessa är landets geografiska position, landets fysiska utformning med produktionsförutsättningar och klimat, landets utbredning, befolkningens storlek, folkets karaktär och regeringens inställning.¹⁶ Med detta menar han att resurser i havet ger staten ekonomisk styrka, där det geografiska läget styr beroendet av sjöfart med dess förbindelser i

¹⁰ Widén, Jerker & Ångström, Jan, *Militärteoris grunder*, Försvarsmakten, Stockholm, 2005, s. 212

¹¹ Werner, C (2010), s. 40

¹² Ibid s. 38

¹³ Ibid s. 39

¹⁴ Ibid s. 39

¹⁵ Ibid s. 41

¹⁶ Ibid s. 41

form av hamnar och leder.¹⁷ Även en befolkning som är uppväxt med sjöfartstradition, går att ta i anspråk för tjänster ombord och producerande av fartygsmateriel.¹⁸ Marin strategi var för Mahan ett medel att stödja en nations sjömakts som garanti för trygghet och säkerhet. Starteginska syftade till att "lägga grund för, stödja och utöka ett lands sjömakts i både krig och kris".¹⁹

2.2. Sjöherravälde

Uttrycket herravälde till sjöss är gammalt och går att spåra långt bak i tiden men används än idag och har haft olika definitioner genom århundraden. *Sea control, command of the sea* eller *naval supremacy* är några uttryck som syftar till en total eller delvis total makt eller förfogande av ett område på havet i förhållande till sin motståndare.²⁰ Herraväldet är det medel en sjömakts nyttjar för att nå sitt yttersta syfte och det övergripande målet med operationer till sjöss.²¹ Med vapenutvecklingen som skett med tiden har uttrycket fått en ny innebörd och att nå ett absolut herravälde ses inte längre som giltigt utan snarare att nå ett tillräckligt herravälde och att det är det uttrycket idag syftar till. En del sjömaktssteoretiker anser att herravälde till sjöss endast existerar i krig och att i fred är det bara potentialen hos en stat att kunna skapa herravälde till sjöss som räknas. Dock måste det, ur ett större strategiskt perspektiv finnas förberedelser för att skapa herraväldet innan konflikten bryter ut, då det inte är något som anses kunna etableras med en gång. För att havet ska kunna fungera som en plats att operera fritt på är det nödvändigt att skapa herravälde till sjöss. Att uppnå ett totalt herravälde anses dock vara svårt men uttrycket syftar till makten över avgränsade områden, där underhållet, transporter, skyddet mot kustanfall eller örlogsfartygens egen verksamhet, kan röra sig fritt och genomföra operationer ostört. Detta område kommer att ändras och varieras i storlek och plats över tiden och kan till exempel bara röra sig om en konvoj och dess angränsande havsområden för att anses som herravälde.²²

Ett herravälde till sjöss kan etableras, utövas eller bestridas av en marin styrka. Det är kring dessa begrepp sjömaktssteoretiker genom tiderna har utformat sina teorier för att beskriva hur syftet med operationen skall uppnås.

Havet utgörs av kommunikationslinjer och genom att kontrollerar dessa kan ett herravälde etableras. Den som har kontrollen av kommunikationslinjerna skapar tillgången att anförskaffa det nödvändigaste för att hålla kriget igång som bränsle, ammunition och mat. Dessutom är dessa linjer en möjlighet för reträtt. Detta är essentiellt för att ett herravälde ska kunna etableras.²³ För att säkert kunna etablera ett herravälde till sjöss krävs det att motståndaren hindras bruka sina resurser som kan ha en påverkan på händelseförloppet på havet.²⁴

¹⁷ Mahan, Alfred Thayer, *Sjömaktens inflytande på historien 1660-1783. D. 1, 1660-1756*; enligt uppdrag översatt af L. Åkerhielm, 1899, s. 36, 42-43

¹⁸ Ibid s. 51-52

¹⁹ Widén, J & Ångström, J (2005), s. 213

²⁰ Werner, C (2010), s. 130

²¹ Widén, J & Ångström, J (2005), s. 219

²² Werner, C (2010), s. 130

²³ Mahan, A. T., Hattendorf, J.B., *Mahan on Naval Strategy: Selections from the Writings of Rear Admiral Alfred Thayer Mahan, Classics of sea power series*, US Naval Ins, Annapolis, 1991, s. 144-145

²⁴ DMarinO doktrin för marina operationer, Försvarsmakten, Stockholm, 2005, s. 49

Vad som innefattar *utövandet* av herraväldet till sjöss beror på syftet med det herraväldet som är skapat. Uttrycket innebär att området kan brukas för eget användande, men för att uppnå kontrollen över området måste alla dimensioner behärras.²⁵

Att *bestrida* ett herravälde innebär att störa eller motverka den andra parten i kriget att etablera sitt herravälde. Ofta tillskrivs denna metod den svagare parten eller den som för tillfället har begränsade resurser för att själv lyckas etablera eller utöva herravälde till sjöss. Detta kan göras genom att sätta in ubåtar, lägga ut minor eller skapa en risk hos motståndaren med anfall från kusten. Styrkor kan även bindas till ett område för att möjligheten att etablera ett eget herravälde ska göras möjligt.²⁶

2.3. Mahans teorier kring sjöherravälde

2.3.1. Etablera herravälde till sjöss

Mahan såg två sätt för att etablera ett herravälde till sjöss och säkra kommunikationslinjerna. Han skapade teorier kring sjöslaget och blockad.²⁷ Uppsatsen kommer att behandla teorin kring *sjöslag*.

2.3.1.1. Sjöslag

När motståndaren för tillfället befinner sig i en underlägsen position eller styrka har man stora möjligheter att slå ut honom innan han hinner få stöd eller använda sina vapen mot dig. Därefter ska en flotta samstämmigt slå med sin fulla styrka och snabbhet mot målet. Ifall slaget är tillräckligt hårt och välplanerat kommer motståndaren att ge efter och falla. Detta är målet med modern krigföring och förklarar vikten av snabb mobilisering.²⁸ Mahan menar att positionen är avgörande och att framgång i en operation där syftet är att slå motståndaren, ligger i att snabbt skapa närvaro eller förutsättningar för att själv välja position. Närvaron av en överlägsen flotta reducerar motståndarens förmåga till agerande. Ett dräpande nederlag hos en flotta eller flera mindre delar av den kan vara ett avgörande drag som skapar rubbningar i hela motståndarens system och organisation.²⁹ Enligt Mahan är en totalförintelse av flottan i ett avgörande slag, den mest effektiva metoden att uppnå ett etablerande.³⁰

I slaget vid Trafalgar befann sig England i ett defensivt läge medan Frankrike befann sig i en offensiv position men var underlägsna numerärt. Brittiska flottan befann sig i sin försvarsposition, avvaktande men villiga att slåss, då de visste att det var deras bästa chans att förgöra den franska flottan som hade hotat deras hemland och kolonier. I ett avgörande slag, som britten valt i tid men inte i rum, besegrade de den franska flottan som därefter dröjde en generation innan de vågade hota Storbritannien igen till sjöss.³¹ Detta är ett exempel enligt Mahan på sjöslag där ett avgörande söks och med styrka kombinerat med snabbhet simultant slår ut målet.

²⁵ DMarinO (2005), s. 50

²⁶ Ibid s. 50

²⁷ Werner, C (2010), s. 68

²⁸ Mahan & Hattendorf (1991), s. 154

²⁹ Ibid s. 155

³⁰ Widén, J & Ångström, J (2005), s. 221

³¹ Mahan, A. T & Westcott, Allan, *Mahan on naval warfare: selections from the writings of Rear Admiral Alfred T. Mahan*, Dover Publications, Mineola, New York, 1999[1941], s. 196-228

2.3.2. Utöva herravälde till sjöss

Det Mahan menande att ett herravälde kunde användas till var att utgöra insatser från havet, försvara sin kust från landstigning, utföra handelsblockader eller föra sjöfartskrig mot andra nationers handelsflottor.³² Uppsatsen kommer att behandla teorin kring *sjöfartskrig*.

2.3.2.1. Sjöfartskrig eller handelsförstörelse

Attacker mot motståndarens handelssjöfart gör honom handikappad. Den militära effekten av sjöfartskrig blir att motståndet till slut blir utan resurser och inte kan fortsätta striden. Genom att skada motståndarens kommunikationslinjer mellan armén och basen som försörjer operationen vilken armén är beroende av för att existera, gör honom sårbar och skapar minskad förmåga till att föra ett drägligt krig. Det är krediter och pengar som styr kriget och minskas dessa genom att strypa tillgångarna dör motståndet tillslut ut. Då återstår inga resurser och alternativet blir att låta kriget försörja kriget, genom kvarvarande resurser eller utnyttjande av de resurser som finns att finna i landet man krigar i.³³ Enligt Mahan är detta en metod att försvaga motståndet och få dem att ge upp en stor del av sina planer.

När pengarna börjar sina ur ett lands statskassa måste regeringen vidta åtgärder för att kunna upprätthålla sina styrkor. Detta sker genom att samla in skatt av sina medborgare. Detta blir en börda för folket och i krig blir konsekvensen en omedelbar skada för motståndarens stridskrafter och en kommande skada för hela befolkningen. Därför är det praktiskt effektivt att utföra attacker mot handelssjöfarten då de skakar och desorganiserar ett lands finanser och regeringen blir handikappad och därmed blir den offensiva kraften skadad.³⁴

Enligt Mahan kan sjöfartskrig bedrivas på två sätt. Antingen genom att sänka handelsfartyg till sjöss eller genom blockad av hamnar, inlopp och trånga passager där det är naturligt att handelssjöfarten passerar eller befinner sig. Handelsblockad får inte blandas ihop med att stänga in motståndarens örlogsfartyg i en bas, utan riktar sig bara mot kommersiella fartyg och är ingen militär operation i exakt mening. Detta innebär att det inte behöver involvera strid eller övertagande av hamnen.³⁵ Mahan tillskrev den svagare maritima staten att föra sjöfartskrig på havet istället för att skapa en blockad av ett område. Detta är mer lämpligt ur ett ekonomiskt och resursutnyttjande perspektiv, då en blockad binder upp stora styrkor över tiden för att få ut önskad effekt.³⁶ En jämförelse mellan metoderna beskrev Mahan så här; *"det är enklare att hålla en stads portar under bevakning än att leta upp personen som försöker komma in"*.³⁷

Det räcker inte med att sänka eller ta över enstaka skepp eller konvojer oavsett storlek för att störta en nations finansiella struktur. Det handlar om besittningen och styrka på havet för att driva bort motståndaren eller att begränsa deras nyttjande. Detta kan uppnås genom att stänga kommunikationslederna där handeln färdas. En sådan krigföring kan bara bedrivas av länder

³² Werner, C (2010), s. 68

³³ Mahan & Westcott (1999[1941]), s. 92

³⁴ Ibid s. 93

³⁵ Ibid s. 94

³⁶ Ibid s. 95

³⁷ Ibid s. 96

med stora marina resurser. Dock har metoden att sänka handelsfartyg till sjöss blivit mindre effektiv då fartygen med neutral flagg innehar viss immunitet.³⁸

2.3.3. Bestrida motståndarens herravälde till sjöss

Mahan fann tre sätt att bestrida motståndarens herravälde till sjöss. Dessa är ”fleet in being”, motblockad och skenmanöver.³⁹ Uppsatsen kommer att behandla teorin kring ”fleet in being”.

2.3.3.1. ”fleet in being”

”Fleet in being” innebär att det finns ett existerande hot som kan ingripa på eller i närheten av den pågående operationen. Hotet är mer eller mindre exponerat för angriparen som inte kan avgöra ifall det är av vikt och ifall hotet är där för att förhindra den pågående operationen. Detta hot lever vidare tills det är besekrat eller neutraliserat. Det går att jämföra med att vara omringad från flanken och bakifrån och bara en liten styrka kan förhindra fienden att agera fritt på slagfältet då truppen binds till att strida från flera håll samtidigt.⁴⁰

Om denna ”styrka” som inte behöver vara mer än ett fartyg i det här fallet, har möjligheten att snabbt förflytta sig kan den agera både från flanken och bakifrån och är ett direkt hot mot anfallarens kommunikationslinjer.⁴¹ Enligt Mahan har dock värdet av ”fleet in being” överdrivits. Även om operationen är av bästa slag kommer den större styrkan till slut ändå att landsätta sina trupper, å andra sidan kommer mycket tid och resurser gått åt för att lyckas säkra sina kommunikationslinjer.⁴² För att uppnå seger med en flotta handlar det inte om att jaga eller fly undan, utan att kontrollera havet. Då handlar det om snabbhet hos fartyget, inte styrka och förstörelsen av andra fartyg för att kunna uppnå effekt av ”fleet in being”, då konceptet handlar om att utgöra ett potentiellt hot för anfallsföretaget.⁴³ Det säkraste sättet, men mest kostsamma när det både gäller tid och resurser, motverka att motståndaren skapar en trolig ”fleet in being” är att låsa in den i en eller flera hamnar och bestämt motverka utträngningar under hela övertagandet av kontrollen på havsområdet.⁴⁴ Mahan har dock satt sig emot den extrema skolan som påstår att en ”fleet in being” helt skulle stoppa en militär expedition ifall fienden var benägen nog. Enligt Mahan ska inte en sådan taktik respekteras och verka som avskräckande medel under vanliga omständigheter och därför inte användas som det enda medlet för att bestrida en motståndares herravälde till sjöss. Dock kommer det att krävas resurser och tid vilket kan leda till fördel för försvarande part.⁴⁵

2.4. Ubåtsvapnet

Beroende på hur en ubåt framförs delas typerna in i två olika klasser. Det är dieselelektriska ubåtar som kallas för konventionella ubåtar samt ubåtar som drivs av kärnkraft och kallas reaktordrivna ubåtar.

Dieselelektriska ubåtar drivs av en dieselmotor som driver en generator, vilket i sin tur laddar batterierna och driver propellern. En dieselelektrisk ubåt måste med hjälp av en snorkel eller

³⁸ Mahan & Westcott (1999[1941]), s. 98

³⁹ Werner, C (2010), s. 68

⁴⁰ Mahan & Westcott, (1999[1941]), s. 243

⁴¹ Ibid s. 243

⁴² Ibid s. 244

⁴³ Ibid s. 247

⁴⁴ Ibid s. 248

⁴⁵ Ibid s. 266

gå upp i ytläge för att ladda batterierna. Att ”snorkla” med ubåten innebär risker för upptäckt och slumpmässiga scheman, tid på dygnet eller operationsområdet är avgörande för när man har möjligheten att ladda sina batterier och inte bli upptäckt av fientlig radar eller andra fartyg.⁴⁶ Förmågan, att med hjälp av snorkel bringa luft i systemet gjorde att ubåtarna inte längre behövde exponera sin fulla storlek på ytan. En strävan efter att slippa gå upp till ytan för att ladda batterierna fanns vilket ledde till utvecklingen av det luftoberoende framdrivningsmaskineriet. Detta tillät ubåten att under längre tider befinna sig under ytan och slippa exponera sig vid snorkling.⁴⁷

Reaktordrivna ubåtar drivs av en kärnreaktor som är oberoende av syre. En kontrollerad kärnreaktor genererar hetta vilket omvandlar vatten till ånga som sedan kan driva turbinerna och elektriciteten ombord. Det syre som behövs för personalen förvaras ombord och återanvänds genom att renas. En reaktordriven ubåt kan i praktiken stanna i undervattensläge hur länge som helst och dess enda riktiga begränsning är uthålligheten hos personalen ombord.⁴⁸

Reaktordrivna ubåtars utveckling är en konsekvens av det stora behovet av skydd från kärnvapen. Från början var det flygstridskrafterna som var den primära plattformen att avfyra kärnvapen från, men under 50-talet utvecklade USA och före detta Sovjet Unionen kärnvapenbestyckade missiler som skulle klara att avfyras från en ubåt. Från början var det en mindre, flygplansliknande missil, med vingar och propeller som följde en projektilbana, en så kallad kryssningsmissil. Detta koncept fortsatte Sovjet Unionen sin utveckling mot, medan USA gick mot att utveckla ballistiska missiler, en missil som genom sin uppskjutningskraft intar en hög höj och genom en bågformad bana fortsätter mot sitt mål.⁴⁹ Dock fanns det fortfarande nackdelar med att man endast kunde skjuta iväg missilen från ytan och detta såg man som ett stort handikapp. År 1960 utvecklade den amerikanska försvarsmakten en ballistisk missil, i det så kallade Polaris programmet, som kunde avfyras från undervattensläge och därefter ta sikte mot målet. Denna utveckling är den mest signifikanta i ubåtens historia. Detta gjorde att ubåten gick ifrån att vara ett vapen som endast kunde sänka andra skepp och vara en aktör på den marina arenan till att inta rollen som ett övergripande militärt maktmedel och som ett primärt instrument och vapen för avskräckning och balans i ett kommande kärnvapenkrig.⁵⁰

⁴⁶ Klintebo, Roderick (red.), *Det svenska ubåtsvapnet 1904-2004*, Literatim, Stockholm, 2004, s.143

⁴⁷ Ibid s. 148

⁴⁸ Horton, Edward, *The illustrated history of the submarine*, London, 1974, s. 152

⁴⁹ Gunstone, Bill, *Submarines*, Blandford Press Ltd, Dorset, 1976, s. 143

⁵⁰ Horton, E (1974), s. 154

3. Metod

Metoden som valts i uppsatsen är fallstudier av historiska händelser för att undersöka om Mahans teorier är tillämpbara på ubåtskrigföring.

Den teoretiska referensramen utgörs av beskrivningar om sjömakt och sjöherravälde samt vad det innebär och omfattar. Detta utmynnar i en litteraturstudie av Mahans verk för att beskriva hur han definierar sina teorier kring sjöherravälde. Beskrivningen av sjömakt och sjöherravälde ges för att förstå syftet med teorierna som Mahan förespråkar. Även en redogörelse för ubåten funktion ges för att få en bild av den tekniska aspekten i fallen. Utifrån teorierna utförs fallstudier på respektive historisk händelse.

Valen av fallstudierna har gjorts då de visar tendenser på de områden som Mahan berör i sina teorier. Fallen illustrerar tillämpning av teorierna och de kommer var för sig att beskrivas för att kunna påvisa vad i studierna som går sammankoppla med dessa.⁵¹ Fallen är inom ramen för ubåtskrigföring och det är användandet och utfallet som undersöks. Båda fallen representerar ett användande som går att likställa med dagens. Tillvägagångssätten som representeras är valda med utgångspunkt i att de ska vara generaliserbara på övriga händelser och fokus ligger i att påvisa ifall tekniken och utvecklingen gör Mahans teorier lämpliga för ubåten eller inte.⁵²

Nackdelen med att välja historiska fall i en fallstudie och då specifikt krigshistoriska, är att efter händelsen har de oftast skett en utvärdering och analys av utgången och resultatet. Att analysera ett fall som därefter utvärderats, gör det svårt att generalisera och säga att det fortfarande är på det här viset, då det troligen redan skett en förändring. Detta till skillnad från att studera ett fall som utspelar sig i nuet och inte utvärderats och omformulerats efter studien. Där blir det lättare att påvisa generaliserbarhet, aktualitet och trovärdighet. Att dra generella slutsatser och påvisa att det fungerar idag ur de fall som valts i uppsatsen blir svårare, då utvecklingen och användandet är lärdomar från historien och anpassas kontinuerligt med tiden.

Varje historisk händelse kommer att avslutas med en diskussion för att ge en sammanhängande bild av ubåten användande och beskriva ifall teorierna är tillämpbara på fallen. Detta avslutas med sammanfattande diskussion med avsikt att besvara frågeställningen samt redogöra för vad i Mahans teorier som är tillämpbara och vad som inte är på krigföring med ubåt.

⁵¹ Denscombe, Martyn, *Forskningshandboken: för småskaliga forskningsprojekt inom samhällsvetenskaperna*, 2. uppl., Studentlitteratur, Lund, 2009, s. 63

⁵² Ibid s. 64

3.1. Urval

Historiska källor som berör strid med ubåt rör främst andra världskriget, där exempel inom flera områden av strider finns beskrivna och där ett flertal länder finns representerade bland exemplen. Användandet av ubåten under andra världskriget har likheten med nuvarande användningssätt och böcker från den tiden tar upp detta användande.

Källor rörande Falklandskriget i uppsatsen är endast skrivna av briter och det är två händelser från det kriget som kommer behandlas i uppsatsen. Anledningen till valet att endast beröra brittiska källor ligger i att de beskriver själva användandet av sina ubåtar samt de taktiska tankarna kring hur de resonerade om de argentinska ubåtarna. Händelsen kring Falklandskriget som fallstudien ska genomföras på är den modernaste händelsen som berör ubåtar i strid i uppsatsen.

Litteratur och källor för att definiera begrepp kommer att ges utifrån tolkningar och sammanställningar av stora sjömaktsteoretikers tankar kring sjömakt.

3.2. Käll- och materialkritisk granskning

3.2.2. Andra världskriget

För skildringen av sjöfartskriget i Europa år 1941 har boken *Allmän sjökrigshistoria 1930-1945 del 2* används, skriven av Magnus Starck. Boken delar upp kriget efter år och händelser som berör alla inblandade nationer och deras sjökrigföring. Det är en skedesbeskrivning i stort och går inte in på detaljer i taktik och teknik.

Boken är skriven utifrån krigshistoriska källor hämtade från samtliga nationer den berör. Boken var tänkt att tjäna som kurslitteratur vid Kungliga Militärhögskolan samt Kungliga Sjöstridsskolan när den skrevs. Då det är en historieskildring och att en mängd källor ligger till grunden för bokens utförande är de tillräcklig litteratur för att beskriva den del av fallstudien som berör andra världskriget.

För att beskriva konvojstrider och taktik under andra världskriget har Clay Blairs bokserie om Hitlers ubåtskrig använts. Boken *Hitlers ubåtskrig; Vargar på jakt 1940-1941* beskriver skeden ur kriget i en offensiv vinkel.

Clay Blair har tjänstgjort på den amerikanska ubåten *Guardfish* under andra världskriget för att sen bli journalist inom nationella säkerhetsfrågor för *Time-Life* och *The Saturday Evening Post* i Washington. Blairs skildring är samlade historier och information och gör källan sekundär. Då han själv inte tjänstgjort på någon tysk ubåt, utan istället tillhörde de Allierade bör det beaktas att information kan vara vinklad med tanke på den part han tillhörde och färgad efter det han själv upplevt.

3.2.3. Falklandskriget

Händelserna kring Falklandskriget och krigets utbrott beskrivs utifrån boken *Slaget om Falklandsöarna*, en svensk översättning av boken *The Battle for the Falklands*, skriven av Max Hastings och Simon Jenkins.

Sänkningen av den argentinska kryssaren *General Belgrano* år 1982 beskrivs ifrån boken *One Hundred Days*, skriven av Sandy Woodward tillsammans med Patrick Robinson.

Max Hastings är författare och journalist från England och är allmänt erkänd. Han var krigskorrespondent under Falklandskriget och rapporterade från brittiska fartyg och Port Stanley på Falklandsöarna. Simon Jenkins är journalist och skrev boken tillsammans med Hastings.

Hastings deltog i kriget och skildringarna är från platsen. Dock bör objektiviteten och färgningen av upplevelserna här också tas i beaktning. Jenkins deltog aldrig och har senare skrivit och debatterat emot Storbritannien och uttryckt att det är en otidsenligt brittisk kolonialism att behålla öarna i brittisk ägo och inte överlåta dem till argentinsk kontroll. Detta gör att han har en politisk vinkel i det han skriver vilket även det bör beaktas.

Författaren Sandy Woodward var chef över den brittiska flottstyrkan i södra Atlanten under kriget och har i boken skildrat händelseförloppet från olika sidor. Källan är trovärdig på det sätt att han deltog i kriget och att den är skriven av en man med stor inblick i händelsen då han själv fattat beslut och suttit på information om tillvägagångssätten. Det kritiska med källan är att den inte är objektiv till händelsen och författarens intryck kan vara färgade från egna upplevelser. Den är skriven efter kriget som en återberättande historia och hänsyn till bristande utsagor måste tas. Patrick Robinson skrev boken efter Woodwards berättelser.

4. Ubåtskrigföring

4.1. Andra världskriget – konvojstrid och den tyska vargflocken

I början av 1940 talet hade tyska ubåtar i sjöfartskriget övergått till grupptaktiken ”vargflock” som en konsekvens av hårdare brittiska tag mot ubåtar som sänkte brittiska handelsfartyg. Den tyska vargflocken var en taktik där ubåtarna arbetade tillsammans, attackerades från olika håll för att ha större chans till sänkning av brittiska konvojer. Britterna hade vid det här laget skapat konvojenheter som organiserad samkörning med den brittiska handelssjöfarten och lät inte längre handelsfartygen färdas ensamma om man inte kunde uppfylla kravet på en framfart av 15 knop. Tidigare låg gränsen på 13-15 knop, men statistiken visade att förlusterna av de fartygen var två tredjedelar större om de färdades själva än i konvoj. Åtgärder för att bekämpa de tyska ubåtarna gavs hög prioritet av Churchill. Den brittiska taktiken i sjöfartskriget under andra världskriget var många och förbättrades hela tiden. Under sommaren, när dagarna var långa och skyddet av mörker var kortare omdirigerades konvojer allt längre norr ut för att få närmre tillgång till landbaserade flygbaser på bland annat Island.⁵³

I mitten av år 1941 befann sig tyska ubåtarna i de centrala delarna av nordatlanten, där deras primära mål var ensamgående handelsfartyg, runt Irland befann sig en rapportstyrka som skulle rapportera den västgående trafiken och runt Afrika bedrevs det även sjöfartskrig mot brittisk handel.⁵⁴

⁵³ Starck, Magnus, *Allmän sjökrigshistoria 1930-1945. D. 2, 1942-1945*, Bonnier, Stockholm, 1972, s. 321-323

⁵⁴ *Ibid* s. 323

Efter att konvojsystemet infördes märktes stora resultat i mindre sänkt brittiskt tonnage och de flyg som tidigare hjälpt till vid konvojerna förflyttades för att istället delta i bombandet av det tyska fastlandet. Amiraliteten var emot detta beslut och hävdade att den tyska ubåtsflottan var under uppbyggnad och att antalet ubåtar som sjösattes övergick förlusterna. Detta visade sig vara rätt och förlusterna steg markant efter att flyget omdirigerats. En av de nya åtgärderna blev en samordnad konvojuppbyggnad med brittiska, kanadensiska och amerikanska fartyg med en uppdelad rutt över Atlanten.⁵⁵

Avtagandet av ubåtsverksamheten på Atlanten var Hitlers beslut då han inte litade på att hans allierade partner, Italien, kunde upprätthålla en säker och skyddad sjöförbindelse till Afrikakåren. Stor del av de tyska ubåtarna flyttades därför till Medelhavsområdet och kusten utanför Gibraltar.⁵⁶

För att understödja den tyska Afrikakåren, ledd av Erwin Rommel, gavs den tyska marinstaben i början av december år 1941, i uppgift att vidmakthålla en kontinuerlig patrull med tolv ubåtar utanför Gibraltarsund på Atlanten. Avsikten var att anfälla de brittiska konvojerna som färdades mellan Storbritannien och Medelhavet.⁵⁷

Dåvarande chef för det tyska ubåtsvapnet, amiral Karl Dönitz gjorde invändningar och hävdade starkt att britterna fick största delen av sitt underhåll till Afrika via Freetown och Kapstaden, inte via Gibraltar. Dessutom hade sundet vid Gibraltar vid detta tillfälle blivit starkt befäst och Dönitz hade redan förlorat tio av sina ubåtar i försök att passera sundet obemärkt. Fortsättandet av konvojförstöring i Gibraltar skulle enligt Dönitz leda till att ubåtar av en typ som inte var gjorda för anfall mot väl skyddade eskorter av konvojer skulle behövas sättas in. Dönitz uppmaning om att inte gå in förbisågs av marinstaben och de beslöt sig för att utföra ordern och omgrupperade en specialgrupp med ubåtar från området kring Newfoundland till Gibraltars inlopp.⁵⁸ Under omgrupperingen stötte den tyska ubåtpatrullen på den brittiska konvojen Outbound Gibraltar 77 utanför Frankrikes atlantkust. En av ubåtarna i patrullen avfyrade en salva med torpeder mot en snabbgående jagare, men missade målet och blev sedan nedtryckt av brittiskt flyg och andra eskortenheter. Detta skapade föräningar hos britterna att tyska ubåtar befann sig i området kring Gibraltar och kunde utgöra en fara för konvojerna.⁵⁹

Samtidigt kom det rapporter ifrån tyska spioner som befann sig i Gibraltar att en konvoj, vid namn Homebound Gibraltar 76 precis skulle avsegla mot Storbritannien. Detta tvingade Dönitz att skicka en ubåt som utkik för att möta det nalkande konvojföretaget. I samband med det satte han även upp en ny ubåtsgrupp för att understödja den som skulle hålla utkik i syfte att sänka konvojen om tillfälle gavs.⁶⁰ Dock såg patrullen inte lovande ut. Fem av sju ubåtar var av en klass som Dönitz inte föredrog för sådana uppdrag och fem av sju befälhavare gjorde sitt första uppdrag. När konvojen Homebound Gibraltar 76 lämnade Gibraltar bestod den av femtionio fartyg, av dessa var trettio två handelsfartyg och sju konvojfartyg. Efter

⁵⁵ Starck, Magnus (1972), s. 323

⁵⁶ Ibid s. 325

⁵⁷ Blair, Clay. *Hitlers ubåtskrig. 2, Vargar på jakt 1940-1941*, svensk bearb: R. Areschoug, Stockholm: Hjalmarson & Högberg, 2004, s. 248

⁵⁸ Ibid s. 248

⁵⁹ Ibid s. 249

⁶⁰ Ibid s. 249

konvojen kom ytterligare en konvoj på väg till Freetown bestående av ett lastfartyg, tre tankfartyg och fem eskortfartyg. Båda konvojerna rapporterades in av tyska ubåtar och Dönitz gav order om ett anfall trots liten chans till framgång. Det hade visat sig att spionerna, som i stor utsträckning brukade ge rätt information, vid detta tillfälle hade missbedömt eskortstyrkans storlek som var betydligt mer omfattande och stark. Dessutom hade de rapporterat att eskortstyrkan återvänt till Gibraltar på grund av dåligt väder och sikt.⁶¹ I själv verket hade jagare skickats ut för att utföra ubåtssvep framför konvojen där de hade observerat en ubåt i ytläge. En av jagarna öppnade eld mot ubåten med sin artilleripjäs men missade alla salvor. Förvirringen hos tyskarna efter att ha fått rapporten om konvojens återsegling till Gibraltar, hade lett till att ubåtarna lagt sig i ytläge för att invänt konvojen vid en senare tidpunkt. Detta gjorde att de blev avslöjade. Jagarna återupptog jakten efter den misslyckade artilleriskjutningen och övergick till sjunkbombsfällning, där de lyckades träffa och sänka en tysk ubåt.⁶²

Morgonen därpå rapporterade tyska Condorplan, som ofta assisterade ubåtarna med positionsangivelser, att man hade hittat konvojen. Ordern till ubåtspatrullen blev att lägga sig för om eskorten och anfälla i gryningen. Från tyskt håll ovetandes hade konvojen lyckats avlyssna radiotrafiken och skickade sina jagare för att möta den kommande attacken.⁶³ Dagen därpå lokaliserades en av ubåtarna vilken jagarna fällde sjunkbomber mot och lyckades tillslut tvinga upp till ytan på grund av stora inre skador som uppkom vid sjunkbombsfällningen. Kaptenen ombord hade begärt assistans från Tyskland, men nekats och istället blivit beordrad att sänka ubåten själv, vilket utfördes efter att i ytläge beskjutit de kommande jagarna och ett närgående spaningsflyg.⁶⁴ Under natten förföljdes konvojen av de resterande ubåtarna och försök till torpedering gjordes men misslyckades. På dagen siktades ytterligare en av ubåtarna i ytläge. Ubåten dök då den blev beskjuten av artilleriet ifrån jagarna men tvingades även den upp till ytan då den blev hårt bombarderad av sjunkbomber. En av jagarna försökte initialt att ramma båten men beslöt därefter att borda den. Dock hann inte bordningsstyrkan fram innan ubåten sprängdes av egenutlagda sprängladdningar.⁶⁵

På kvällen omgrupperade stora delar av konvojstyrkan och endast en tredjedel stannade kvar för att eskortera vidare. I gryningen lyckades en av ubåtarna sänka jagaren Stanley med torpeder. Detta svarade britterna snabbt på genom att bombardera den attackerande ubåten som nu hade dykt. Bomberna orsakade även i detta fall stora skador och tvingade upp ubåten till ytan där den blev rammad och rullade över. Ubåtskaptenen beordrade självsänkning och besättningen lämnade fartyget. Kvar ombord var kaptenen och maskinchefen som själva valt att följa med sitt skepp ner i Atlanten. Medan jagarna som sänkt ubåten kvarstannade på platsen för att plocka upp de förlista sjömännen förföljde ytterligare en tysk ubåt konvojen som nu var relativt oskyddad. Han rapporterade kursen och positionen på lastfartygen samtidigt som han utförde flertalet torpedanfall och lyckades sänka det brittiska

⁶¹ Blair, C (2004), s. 250

⁶² Ibid s. 251

⁶³ Ibid s. 251

⁶⁴ Ibid s. 252

⁶⁵ Ibid s. 253

handelsfartyget, 2900-tonnaren Ruckinge. Därefter var hans torpeder slut, men beordrades ändå fortsätta med förföljningen.⁶⁶

Dönitz skickade ytterligare tre ubåtar för att understödja arbetet med att sänka fartyg ur konvojen som i nuläget verkade oantastlig. Utan framgång och stort slösande av torpeder lyckades inget fartyg ur konvojen sänkas denna natt. Britterna ändrade nu taktik och några av de eskorterande korvetterna drog sig tillbaka en bit för att fingerera en strid med lysgranater och eldgivning för att avleda tyskarna. Dock blev flera av befälen på handelsfartygen oroliga då de inte visste om dessa planer och själva skickade de upp lysgranater. Detta avslöjade den dolda konvojen och den fingerade striden fick motsatt effekt vilket gjorde att en tysk ubåt kunde närma sig och sänka ett brittiskt handelsfartyg med järnmalm. När den tyska attacken ägde rum i ljuset av lysraketerna upptäcktes ett brittiskt eskorthangarfartyg. Tre torpeder avfyrades mot fartyget med samtliga träff. När ubåten var på väg upp till ytan för att ladda om, var fartyget redan sänkt. Under natten led hårda strider och ytterligare en tysk ubåt sänktes.⁶⁷

Den 22 december utvärderade Dönitz striderna, då han hade fått kontakt med de ubåtar som fanns kvar och konstaterade att resultatet var allvarligt. Ett flygplansdepåfartyg och två mindre lastfartyg till priset av fem förlorade ubåtar. Marinstaben läste Dönitz rapport och beslöt att ubåtsattacker mot kraftigt skyddade eskorter skulle upphöra och koncentrationen i Atlanten skulle minska till det absolut nödvändigaste.⁶⁸ Konvojen Homebound Gibraltar 76 nådde sin destination dagen efter och det var hittills den mest lyckade eskorteringen och en stor framgång för britterna i sjöfartskriget.⁶⁹

4.1.2. Diskussion

Attackera och sänka motståndarens handelssjöfart binder upp den anfallna nationens krigsresurser och förhindrar nödvändiga varor och materiel, både till civilbefolkningen samt krigsmakten, att nå sin slutdestination för leverans. Genom att bryta kommunikationslinjerna mellan armén och den bas/nation som försörjer arméns operation och genom att bedriva sjöfartskrig, görs motståndaren handikappad, enligt Mahan. Detta tvingar nationen till ett avvägande vad gäller val av väg för transporten och ifall de ska sköta transporten via luften eller landet istället.

Sjöfartskriget var en metod för att handikappa britterna och tvingade dem till att vidta större åtgärder för att skydda sin handel. Då Storbritannien är en sjönation och därmed helt beroende av sina kommunikationslinjer på havet var detta ett sätt att få nationen på fall. För Hitler var ubåten lämplig för denna uppgift, med sin fördel att dolt kunna överraska och därmed tvinga britterna till avvägande av transportmedel och väg.

Genom att från början endast attackera mindre eller ensamseglande fartyg tvingar nationen att samordna transporterna och skydda dem i konvojer. Detta för att tvinga de attackerande till att själva samordna sina attacker och göra det mer komplicerat och komplext att genomföra ett

⁶⁶ Blair, C (2004), s. 254

⁶⁷ Ibid s. 256

⁶⁸ Ibid s. 258

⁶⁹ Ibid s. 257

anfall, vilket är konsekvensen av en väl skyddad konvoj. En samordnad konvoj som är väl skyddade av örlogsfartyg samt flyg kan med bra underrättelser om var eller när ett anfall kan äga rum möjliggör en säkrare och mindre förlustgivande transport av handel på havet. Även att sänka handelsfartyg kräver resurser i form av underrättelser om var och när transportererna går samt uthållighet för att invänta och slå till när de är som mest sårbar och att lyckas skapa ett moment av överraskning.

Då briter började med mer omfattande eskortverksamhet i form av konvojer som en åtgärd för skydd mot tyska ubåtsattacker, skapade tyskarna vargflockstaktiken. Den tyska vargflocken är ett exempel på en åtgärd mot konvojsystemet för att samordnat ha möjligheten att sänka handelsfartyg. De tyska ubåtarna tvingade briter till att överväga valet av väg och transportmedel för att inte handikappa den brittiska nationen. Även fast konvojerna var svåra att bryta igenom, hade ubåten effekten att binda upp motståndarens resurser som då hade mindre fartyg över till annan verksamhet.

Det går även att tillskriva tyskarna metoden ”fleet in being”, då ubåten utgör ett potentiellt hot som binder motståndarens styrkor. Vetskapen om att ubåtarna finns och att deras primära mål är att sänka handelstonnage tvingade den brittiska handeln till att färdas i konvojer. Detta gjorde att deras kommunikationslinjer aldrig var helt säkra och hade svårt att etablera kontroll på havet kring sin transport.

4.2. Falklandskriget – ubåtshotet och sänkningen av General Belgrano

Någon strategiskt betydelse har aldrig tillskrivits Falklandsöarna, men ändå har det funnits en viss nationell stolthet hos det land som besuttit dem och tvisterna har varit många. Argentina är övertygade att Falklandsöarna tillhör dem och att år 1833 erövrades denna ögrupp av briter som år 1882 uttryckte att ”Hennes majestäts regering hyser inte minsta tvivel om vår rätt till öarna och har aldrig gjort det”.⁷⁰

Före Falklandskriget 1982 hade förhandlingar och diskussioner ägt rum mellan Storbritannien och Argentina, där Argentina bestämt hävdade sin rätt och ansåg att deras territorium blivit kränkt. Britterna å andra sidan använde sig av argumentet självbestämmanderätt, det vill säga att de två tredjedelar av befolkningen som var födda på öarna ville vara brittiska medborgare.⁷¹

Den 28 mars skickade Royal Navy, på indicier av underrättelser från amerikanskt håll, tre attackubåtar till sydatlanten, av vilka den första var på plats utanför öarna den 12 april. Fyra dagar efter att de första ubåtarna var skickade hade Argentina påbörjat sin invasion av öarna.⁷² Storbritannien fattade beslutet att skicka en expeditiönsstyrka för att möta detta. Ubåtarnas uppgift var att patrullera området runt öarna och Port Stanley, huvudstaden på Falklandsöarna, för att upprätthålla den maritima spärrzonen (hädanefter kallad MEZ efter Maritime Exclusion Zone). Spärrzonen utgjorde en radie av 200 distansminuter med utgångspunkt från Falklandsöarna, som Storbritannien utlyst tidigare. Underrättelser om att

⁷⁰ Hastings, Max & Jenkins, Simon, *Slaget om Falklandsöarna*, övs: K. Waltman, 2005 Militärhistoriskt Bibliotek av Replik, Viken, 2005, s. 23

⁷¹ *Ibid* s. 24-25

⁷² *Ibid* s. 82

argentinska ubåtar fanns i området hade nått britterna och en av uppgifterna de brittiska ubåtarna fick, var att leta upp och punktmarkera dem, vilka var ett hot mot invasionen.⁷³

Risken för att brittiska fartyg skulle bli anfallna var överhängande och Amiral Woodward som var chef för den brittiska flottstyrkan ville snabbt skapa en säker och kontrollerbar miljö i operationsområdet. Taktiken i stort var att förstöra de argentinska robotfartygen och flygplanen innan de han anfalla eller att hålla sina egna hangarfartyg utom räckhåll för robotattacker. Det räckte inte med att endast hålla fartygen borta från havet, flyget var även tvunget att hindras för att en kontrollerbar och operationsvänlig miljö skulle infinna sig.⁷⁴

Den första maj inledde britterna anfallet av Port Stanley med bombflyg. Tanken med bombräden var att ge argentinarna en klar och tydlig varning om att anfallet var verkligt. Målet var en landningsbana som användes för militärt bruk och resultatet av bombningen blev att inget argentinskt flyg kunde lyfta från Falklandsöarna. Samtidigt trädde flottan in i MEZ där ytterligare attacker med flyg och sjöstridskrafter förbereddes.⁷⁵

De följande dagarna fördes flottstyrkan med hangarfartyg allt närmre Falklandskusten för att genomföra flygöverfall och artilleribeskjutning mot ön. Flyget fördelades för att skydda fartygen och för bombning av fasta anordningar och troliga fiendliga posteringsar.⁷⁶

Efter några intensiva flyganfall mot brittiska fartyg förflyttades luftstriden ca 300 distansminuter väster ut mot Argentinas fastland. Nu låg koncentrationen på att lokalisera och hindra de argentinska fartygen, vilka britterna visste hur många det var till antalet men inte vilka som skulle användas och var, från ett inträngande i zonen.⁷⁷

Amiralen Woodward såg två delar av problemet med den argentinska flottan. Den argentinska kryssaren General Belgrano och hennes två eskorterande jagare hade synts till ca 320 km sydväst om stridsgruppen samma dag. I värsta fall kunde Belgrano med eskort sätta kurs mot den brittiska stridsgruppen i skydd av mörkret, utföra en Exocet-attack (sjömålsrobot) samtidigt som stridsgruppen förberedde sig för att försvara sig mot en liknande attack från ytterligare argentinska fartyg man lokaliserat, däribland hangarfartyget Veinticinco de Mayo. För britterna fanns det olika lösningar men de var begränsade. Första åtgärden blev att flytta stridsgruppen utom räckhåll för argentinskt flyg- och robotattacker, men då själva utsätta sig för att bli utpressad ur sin egen MEZ och därmed få problem med rådande militära insatsregler (hädanefter kallat ROE efter Rules of Engagement).⁷⁸ Vid tillfället hade stridsgruppen tappat kontakt med Veinticinco de Mayo och därför hamnade fokus på Belgrano och de två jagarna. Belgrano sågs inte ensamt som ett stort hot, men kunde ändå utgöra en fara och något som inte fick förbises.⁷⁹ Det alternativet som britterna helst förordade var att slå ut både hangarfartyget och Belgrano. Men eftersom två av de tidigare skickade ubåtarna, Spartan och Superb ännu inte hade kontakten med Veinticinco de Mayo och den

⁷³ Hastings, M & Jenkins, S (2005), s. 144

⁷⁴ Ibid s. 144

⁷⁵ Ibid s. 175

⁷⁶ Ibid s. 177-178

⁷⁷ Ibid s. 180

⁷⁸ Woodward, Sandy. & Robinson, Patrick, *One hundred days: the memoirs of the Falklands Battle Group Commander*, Fully rev. and updated., HarperCollins, Hammersmith, London, 2003, s. 205

⁷⁹ Ibid s. 206

tredje ubåten, Conqueror fortfarande hade kontakt med Belgrano, hamnade valet på att slå ut henne.⁸⁰

Ubåten Conqueror, med Christopher Wreford-Brown som nybliven chef, hade förföljt Belgrano genom natten efter av han hade upptäckt henne av en slump under fredagseftermiddagen.⁸¹ Det som väntades nu var en ändring av ROE för att få tillstånd att attackera fartyg utanför MEZ.

Conqueror var bestyckade med två sorters torpeder. Den ena var torpeden av typ Mark 8 som var tillverkad under andra världskriget. Den gick på en förbestämd kurs och fart utan egna sensorer. Torpeden var tvungen att avfyra på nära håll, men hade en tillräckligt stor stridsspets för att tränga igenom en argentinsk kryssare och göra stor skada. Den här typen av torpeder brukar skjutas i salvor då de är svåra att sikta med och då målet kan byta kurs och fart väldigt snabbt vill man ha en buffert med avfyra torpeder. Dessutom har man ofta bara en chans att verka, då man ogärna går till attack igen när målet redan är varnat och stridsberett.⁸² Den andra torpedtypen var en trådstyrd torped vid namnet Tigerfish. Den är ett enskottsvapen med längre räckvidd och större möjlighet till träff, då den kan styras mot målet ifrån ubåten. Dock ansågs Tigerfish som osäker då den på senaste tiden börjat anses som ett osäkert vapen. För befälhavaren ombord stod valet mellan att gå nära Belgrano och avfyra sin Mark 8 torpeder med risk för upptäckt, eller att avfyra den mer otillräckliga Tigerfish från ett större avstånd med risk för att den inte skulle nå verkan i målet.

För amiralen började läget bli kritiskt. Han var tvungen att få ROE ändrad för att därefter ge ordern till Conqueror att attackera Belgrano med följe. Detta var en process som skulle ta lång tid och frågan var ifall tid fanns. Med en korrekt förfrågan skulle det ungefär ta arton timmar för Conqueror att få sina order, vilket kunde betyda att motståndaren hann omgruppera och utföra den väntade attacken.⁸³ Amiralen beslöt sig för att informera London om sina tankar, utan att förvänta sig svar, samtidigt som han skickade orden till Conqueror;

”From CTG [Commander Task Group] 317.8, to Conqueror, text priority flash – attack Belgrano group”⁸⁴

Orden var ute och det fanns inte mer än att vänta på resultaten. Samtidigt försökte den andra ubåtsgruppen hitta hangarfartyget utan lycka.⁸⁵ Klockan 0810 GMT (Greenwich Mean Time) ändrade Belgrano kurs mot Argentina men utan tecken på att skynda sig och kryssades fram och tillbaka kunde hotet ännu inte uteslutas.

Samtidigt på Conqueror tog kaptenen en noga titt på Belgrano och följet innan han beordrade ubåten att dyka för att försöka hinna upp med dem och lägga sig i aktern. Kaptenen hade lagt märke till att Belgranogruppen rörde sig i en ganska simpel formation som inte dög för anti-ubåtsförsvar. I efterhand har det även visat sig att deras sonar för upptäckande av ubåtar inte

⁸⁰ Woodward, S & Robinson, P, (2003), s. 208

⁸¹ Ibid s. 208

⁸² Ibid s. 209

⁸³ Ibid s. 213

⁸⁴ Ibid s. 214

⁸⁵ Ibid s. 217

ens var igång vid tillfället. Vid tidpunkten fanns det mycket som tydde på att besättningen var oerfaren och inte speciellt redo för strid. Belgranogruppen rörde sig med samma hastighet hela tiden, på en stadig kurs och en besättning som inte var klar för strid.⁸⁶ Conqueror jagade nu Belgrano under vattnet i ca tjugo minuter för att sedan gå upp till periskopsdjup för att få ytterligare en bild av fartyget och uppdatera ubåtens eldledare om målet. Varje gång de gick upp till ytan reducerade de farten och avstånd tappades till målet, men för att lättare kunna observera var detta nödvändigt. Avståndet fick de ta igen när de dök och kunde öka farten igen. Klockan 1830 beslutade kaptenen att de var nära nog för att gå till anfall. De gick djupare och gjorde en sista gir för att komma upp på babordssidan om Belgrano och inta en skjutvinkel som gjorde att de kunde avfyra sina torpeder mot hennes sida. Kaptenen hade bestämt sig för att skjuta med Mark 8 torpederna men laddade även av säkerhetsskäl Tigerfish torpeder om de inte skulle få chansen att komma för nära in på Belgrano. Klockan 1857 gick Conqueror upp en sista gång till periskopsdjup för att få in den slutgiltiga informationen om fartygets position och fart.⁸⁷ Kaptenen insåg att fartyget var lite för nära, men bedömde att det inte fanns tid för korrigerings nu ifall anfallet skulle bli av. Conqueror befann sig i en perfekt nittio graders vinkel för att utföra attacken och kaptenen beordrade eld.⁸⁸ Femtiofem sekunder efter att den första torpeden skjutits iväg träffade den Belgrano vid främre kanontornet och därefter sprängdes hela fören efter att den andra torpeden också träffat. Den tredje torpeden som skjutits iväg träffade inte Belgrano, utan gick mot ett av fartygen som eskorterade. Den träffade men detonerade aldrig.⁸⁹ När Belgrano sjönk tog hon med sig trehundra tjugo ton till botten, vilket kan tyda på att hon var oförberedd för krig. Troligen var hennes vatten- och brandskott öppna då elden på ett väldigt snabbt sätt kunde spridas genom fartyget och vattenströmma igenom. Wreford-Brown tog sin ubåt till ett större djup och en ny kurs mot sydöst för att undvika de två, fortfarande stridsdugliga jagarna, som hade börjat fälla sjunkbomber i närområdet.⁹⁰

När amiralen fick beskedet om att Belgrano var sänkt blev han lättad över att hotet från ett av hållen hade försvunnit, men kunde inte sänka beredskapen då hotet av hangarfartyget Veinticinco de Mayo fanns kvar. Det han inte visste var att sedan ett dygn tillbaka hade samtliga enheter ur den argentinska flottstyrkan fått order att återgå till hemlandet för att, ifall ett tillfälle gavs, återkomma igen.⁹¹ Det visade sig att ubåten Conqueror under befäl av Christopher Wreford-Brown, genom att sänka ett enda fartyg skickat hem den argentinska flotta för gått.⁹²

4.2.1. Diskussion

De brittiska ubåtarna som i inledningsfasen skickades ner till området kring Falklandsöarna för att lokalisera de argentinska ubåtarna samt medverka i uppstarten av MEZ, verkade som ett dolt hot genom att Argentina var medveten om dess närvaro men varken position eller avsikt. Genom att snabbt kunna röra sig och uppträda dolt, binda upp eller hindra de

⁸⁶ Woodward, S. & Robinson, P, (2003), s. 220

⁸⁷ Ibid s. 221

⁸⁸ Ibid s. 222

⁸⁹ Ibid s. 223

⁹⁰ Ibid s. 225

⁹¹ Ibid s. 227

⁹² Ibid s. 228

argentinska styrkorna kan man tillskriva detta, enligt Mahan metoden "fleet in being". Ubåtens potential att kunna skapa en "fleet in being" förevisas här och med sin speciella egenskap att kunna försvinna från ytan eller att aldrig visa sig binder upp styrkor och handlingsalternativ reduceras. Även de argentinska ubåtarna som man befarade finnas i området utanför Port Stanley utgjorde en "fleet in being" mot de brittiska styrkor som gärna inte drog sig närmre kusten innan hotet kunde avskrivras.

Att den argentinska flottan aldrig tillträdde MEZ kan tillskrivas metoden, då det hot, som existerade men inte syntes, aldrig tillät ett argentinskt genombrott. Dock är det svårt att tillskriva all förtjänst till ubåten, då det fanns ytterligare starka brittiska flottstyrkor och flygstridskrafter i zonen som skulle kunna bidragit till Argentinas återhållsamhet på havet.

När möjligheten och resurserna finns och motståndaren är för tillfället svag eller underlägsen ska man slå snabbt och hårt innan han hinner använda sina vapen emot dig. Om slaget är tillräckligt hårt kommer motståndaren ge vika, skrev Mahan. Efter sänkningen av kryssaren Belgrano återsågs aldrig den argentinska flottan, vilket kan tolkas som att de förstod allvaret i vad britten ville åstadkomma och fungerade som ett avgörande slag. Ubåten visade i det här fallet sin potential att snabbt och överraskande slå ut ett betydande fartyg och få hela Argentinska flottan att tänka om och bege sig till hemlandet. Även att ubåtarna i ett tidigt skede var på plats i insatsområdet och skapade närvaro, kunde de välja plats för operationsområdet och reducerade motståndarens förmåga till fritt spelrum att agera i. Detta följer Mahans teori om sjöslaget där position och närvaro är framgångsfaktorer för att komma till ett avgörande slag. Dock fanns det fortfarande möjligheter för argentinskt flyg att röra sig innanför MEZ och den avgörande sänkningen av Belgrano medförde därför inte ett fullständigt etablerande av sjöherraväldet till sjöss, då flygstridskrafterna kunde motverka fritt brittiskt agerande på havet.

5. Diskussion och slutsatser

5.1. Etablera herravälde till sjöss genom sjöslag

Det avgörande slaget har haft stor betydelse genom historien och beskrivs av många sjömaksteoretiker genom tiderna. Att diskutera är ifall det går att skapa ett absolut herravälde till sjöss idag genom avgörande slag. Eller är herraväldet endast lokalt och under en viss tid? Att sänka kryssaren General Belgrano fick resultatet i att den argentinska flottan inte längre syntes till, vilket bör ses som ett avgörande, enligt Mahan. Men jämför man dagens teknik med gårdagens och den teknik som fanns tillgänglig när Mahan skrev sina teorier, har dagens sjöstridskrafter även flyget att ta hänsyn till på den marina arenan. Även fast sjöstridskrafterna är ur vägen, måste även luften kontrolleras för att ett herravälde ska uppstå på havet.

Ett herravälde till sjöss mellan två till synes lika stora och utvecklande styrkor är nog svårt att uppnå. Om en flotta är mindre än den andra eller har svårt att få understöd eller förstärkning minskar chanserna att kunna hämta sig efter ett anfall och därmed får det avgörande slaget även en moralisk påverkan på båda sidorna. Vid intagandet av MEZ under kriget såg Storbritannien Argentina som ett hot som hade fartyg och vapen som var direkt farliga mot

deras enheter. De ställdes inför ett val, där det handlade om att agera fort och först för att inte själva hamna i underläge. Britterna hade en fördel och det var deras ubåtar som tidigt varit på plats och hade lokaliserat delar av den argentinska flottan, vilket gav dem möjligheten att utdela nådastöten.

Att sänka ett viktigt fartyg eller större delen av en flotta, oförutsett eller i ett enda snabbt och sammanfogat slag är en styrkedemonstration och visar motståndaren allvaret och kapaciteten av ens styrka, skrev Mahan. Den som tar initiativet till att först slå mot en styrka gör att han hamnar i en situation där det är han som är initiativtagare och motståndaren hamnar genast i underläge, där han snabbt måste agera under begränsad handlingsfrihet. Det borde ha en sänkande påverkan av moralen hos den anfallna där en av vägarna för överlevnad kan vara att ge vika för hotet.

Vid sänkningen av Belgrano dog flera hundra argentinska sjömän. Frågan är ifall det är i proportion till det som åstadkoms. Belgrano var ett hot, men hade aldrig trotsat spärrzonen. Ubåten har förmågan att snabbt sänka ett fartyg, men saknar förmågan, till skillnad från ett ytfartyg att varna innan attack genom varningsskott. För ubåten handlar det om att sänka eller inte. Man kan diskutera ifall det var nödvändigt att sänka Belgrano, eller ifall det hade räckt med varningsskott eller endast ett uppvisande av vad man har och hur lätt man kunde sänka henne för att argentinarna skulle ge vika och därmed skapa ett avgörande. Ubåten har som sagt svårt att utföra en styrkedemonstration utan att sänka då den är sårbar i ytläge där den saknar skydd och manöverförmåga i förhållande till ett ytgående fartyg.

Ytterligare en intressant aspekt av herravälde till sjöss idag är att det är svårt att avgöra ifall det är uppnått eller inte. På det avstånd ett sjökrig utspelar sig och med teknik som gör att det är svårt att upptäcka varandra bör skapa en osäkerhet om ifall motståndaren är slagen eller inte. Detta går inte att avgöra och det krävs fortfarande en ständig övervakning och kontroll av området tills operationen är avklarad. Det är sällan man kan vara säker på att en ubåt är utslagen och det krävs information om hur många ubåtar det finns i området och hur många nationen förfogar över för att hotet ska kunna avskrivras.

Ett herravälde till sjöss kan idag även innebära att endast de kommunikationslinjerna mellan hamnar och platser en flotta ska ha möjlighet att agera på är säkrade och inte under hot. Denna plats kan förflyttas och vara tidsbegränsad men ses som ett lokalt herravälde och kan mycket väl räcka för den tillgivna operationen, även fast det fortfarande finns fientliga fartyg i närområdet.

5.2. Utöva herravälde till sjöss genom sjöfartskrig

Mahan menade att ett sjöfartskrig är kostsamt och resurskrävande, men kan fälla en nations finansiella struktur och tvinga nationen till längre och kostsammare transportalternativ. För att föra ett effektivt sjöfartskrig krävs det resurser i form av fartyg och tid för förföljning och övervakning av havsområdet.

Det är mer effektivt att spärra in fartyg i en hamn eller att blockera en väl trafikerad rutt eller inlopp för att uppnå märkbara resultat av sjöfartskriget, enligt Mahan. Även detta binder upp

egna enheter som måste stanna kvar för att blockaden ska vara intakt men utdelningen blir att de binder fler handelsfartyg och minskar trafikens handlingsalternativ.

Ubåten har sin fördel i att den kan vara skyddad och inte avslöja sig för fartyget den tänker attackera till skillnad från ett fartyg på ytan. Att vetskapen om att ubåtar finns längs ruten tvingar handelssjöfarten till att färdas i konvoj och de blir beroende av att färdas tillsammans efter scheman. Att tvingas till att skydda sin sjöfart med konvojer är kostsamt och binder upp stora delar av en flotta. Även en attack utanför en hamn av en ubåt rent teoretiskt skulle kunna blockera hamnen, då vetskapen om att ubåten kan vara kvar och att det överligger en fara att lämna området.

Trots Mahans teori om att det skulle vara mer effektivt att binda fartygen i hamnen än att leta upp och sänka dem till sjöss, utspelade sig det flesta sjöfartskrigen ute på havet första delen av andra världskriget. Att britten började skydda sin sjöfart kan ha varit en anledning till avtagande under andra hälften, då det påvisade att attacker mot sjöfarten som är eskorterad var svåra att genomföra då ny taktik och teknik som togs fram för verksamheten.

Under konvojstriden utanför Gibraltar led det tyska ubåtsvapnet stora förluster och de sänkte få fartyg. Även fast ubåten har förmågan att försvinna från ytan satte tekniken hinder för de tyska ubåtarna att ständigt befinna sig i undervattensläge. Den hårt bevakade konvojen hade tillräckligt med resurser för att övervaka sin eskort och området intill samt flyg i luften som kunde upptäcka ubåtarna i ytläget. Nästan alla ubåtar blev upptäckta när de befann sig vid ytan vilket troligen då även ett ytgående fartyg hade blivit. Om ubåtarna hade kunnat befinna sig längre tid i undervattensläge hade troligen resultatet sätt annorlunda ut. Dagens ubåtar som är reaktordrivna eller de med luftberoende framdrivningssystem hade troligen kunna befinna sig i undervattensläge under hela operationen och aldrig avslöjat sig visuellt vilket gör dem till bra vapen mot sjöfarten.

Det påvisas även att goda underrättelser bör finnas tillhands för en lyckad operation mot sjöfarten. Då sjöfartskriget ute på havet bygger på att veta var, hur många och hur hårt bevakade eskorten är krävs det pålitliga underrättelser som kan tala om detta. En ubåt behöver tydliga ingångsuppgifter, då den inte är mottaglig för informationshämtning om den inte befinner sig i ytläge. Varje gång en ubåt besöker ytan exponeras den för fientlig RADAR och syftet med dess funktion försvinner.

5.3. Bestrida herravälde till sjöss genom "fleet in being"

Mahan tillskrev metoden "fleet in being" som en användbar metod men inte som avgörande för att bestrida ett herravälde till sjöss, utan bara som ett hinder, inte ett stopp.

För att uppnå en "fleet in being" krävs det ett uppträdande som är delvis dolt, delvis rörligt och ändå tillräckligt uppbindande och väsentligt för angripande part för att slå ut eller neutralisera innan de kan utöva sin operation fullt ut. En ubåt har fördelen att den kan uppträda dolt och ändå vara ett verkligt, kraftfullt och skräckinjagande hot mot angripande part då man aldrig riktigt vet var den finns, vem den jagar eller om den över huvud taget exciterar.

Ubåten har fördelar gentemot ytfartyg när det gäller att skapa en "fleet in being". Ett ytfartyg kan, när det väl är observerat lättare undvikas eller neutraliseras än en ubåt som har möjligheten att försvinna visuellt och fortfarande utföra ett hot. För att bli av med en ubåt krävs det ofta mer resurser än vad som krävs för att slå ut ett ytfartyg. Resurser i form av fartyg med förmåga till ubåtsjakt, konvojsystem samt lägre fart på fartygen för att ha möjligheten att fånga upp ubåtens läten med sin sonar. Då egentligen en ubåt plötsligt kan dyka upp var som helst kan aldrig ett etablerande av herravälde tillskrivas anfallande part innan hot från ubåten är borta. Detta gör ubåten bäst lämpad för en "fleet in being" och en bra resurs för att bestrida ett herravälde. Den kan likställas med andra implicita hot som minor vilka också kan vara utplacerade på okända positioner, dolda och som tvingar anfallaren till resurs- och tidskrävande åtgärder för att etablera kontroll.

Ubåtarna som först var på plats utanför Port Stanley hade som uppgift att lokalisera och neutralisera de argentinska ubåtarna som troligen fanns i området. Detta utgjorde i sin tur ett hot mot den brittiska styrkan och därför kan man även tillskriva de argentinska ubåtarna Mahans metod. Britterna som var den starkaste aktören i kriget, vek sig dock inte för hotet, även fast det kostade dem tid och var resurskrävande, i enlighet med Mahans teori.

Dagens reaktordrivna ubåtar utrustade med ballistiska missiler utgör ett hot över tiden. Med sin förmåga att befinna sig var som helst på havet utan att synas och med vapen som kan verka på stora avstånd utgör de en ständig "fleet in being" och skapar balans i en kärnvapenkonflikt. Genom sin förmåga till verkan och konsekvensen ifall de skulle avfyra sina vapen, begränsar den attackerande partens handlingsalternativ.

5.4. Slutsatser

Frågeställningen som uppsatsen skulle svara på var ifall Mahans teorier om sjöherravälde är tillämpbara på ubåtskrigföring, samt vad i teorierna som går att tillämpa och vad som inte går. Arbetet har som tidigare nämnts avgränsat till att undersöka tre av Mahans begrepp som beskrivs i hans teorier kring sjöherravälde.

Att slå ut en hel flotta eller viktiga delar av den för att nå ett avgörande är något som det flesta sjömakts-teoretiker beskriver och att effekten på moralen av en sådan attack skulle få en nation att ge vika. Sänkningen av kryssaren Belgrano under Falklandskriget är ett exempel på ett sådant avgörande som utfördes av en brittisk ubåt. Här visar ubåten sin potential att kunna skapa ett avgörande i likhet med Mahans metod. Dock krävdes det inte en total förstöring av den argentinska flottan för att nå avgörandet vilket förespråkas av Mahan. Idag måste ytterligare en dimension räknas in i sjöslaget om man diskuterar avgöranden och det är den som luftstridskrafterna utgör. Ubåten visade prov på att den kunde skapa avgöranden och sätta moralen hos motståndaren på spel men herraväldet blir inte etablerat om inte hotet från flyg är borta. Ubåtens design för krig syftar till att slå mot sjöstridskrafter, men att ensam kunna skapa ett herravälde ter sig svårt då krigsskådeplatsen på havet ser annorlunda ut idag än den gjorde när Mahan levde.

De argentinska ubåtarna som man beförde fanns på plats utanför Port Stanley utgjorde en "fleet in being" som band upp brittiska styrkor och ingav en osäkerhet i operationsområdet. På

samma sätt utgjorde de brittiska ubåtarna en form av "fleet in being", då de ingav osäkerhet hos Argentina att tillträda MEZ. Med sitt dolda uppträdande och potentialen till rörlighet fungerar ubåten som ett vapen som gör sig lämpad för metoden enligt Mahan. Även de brittiska konvojerna var en åtgärd för att minska risken för attacker från ubåtar vilka band upp flottresurser och kan kopplas till metoden.

Det tyska sjöfartskriget som utkämpades under första delen av andra världskriget visar både på en förmåga hos ubåten att den är lämpad för uppgiften, men även en oförmåga att den är ineffektiv och sårbar mot väl rustade konvojer. Här är en fråga om teknik och underrättelser. Ubåten kan ses som lämplig för uppgiften då den binder upp nationers resurser för att skapa väl fungerande eskorter med ubåtsjaktfunktioner och flyg och där det krävs extra åtgärder för att handskas med osäkerheten en ubåt skapar. Dock blir ubåten väldigt sårbar då den måste gå upp till ytan där den har lite skydd och manöverförmåga. Reaktordrivna ubåtar eller de med luftberoende framdrivningssystem skulle troligen kunna stanna i undervattensläge större delen av operationen. Detta gör ändå ubåten till ett lämpligt vapen mot sjöfartskriget, speciellt ur ett moraliskt och skräckinjagande perspektiv där osäkerheten binder resurser. Fallet visar även på vikten av rätt underrättelser om var och hur stor konvojen är för att en ubåt ska kunna agera och skapa överraskningsmomentet.

Efter studien kan slutsatserna dras att Mahans teorier i stort är tillämpbara på ubåtskrigföring. Detta då ur en offensiv synvinkel mot ytfartyg. Ubåtens tillträde till sjöstridskrafterna förde med sig en ny dimension av sjökriget som inte fick visa sin fulla potential som vapen innan egentligen under första världskriget. När Mahan formulerade sina teorier var ubåten inget som hade prövats ordentligt i strid och det fanns inga belegg på dess potential i sjökriget. Det kan vara en av anledningarna till att den inte ingår som exempel i hans verk. Taktiken ändras med tiden och det gör även utvecklingen av tekniken i form av vapen och motmedel. I stort ter sig ändå Mahans teorier vara tidlösa trots nya dimensioner av kriget står att finna idag.

En återknytning till tidigare forskning visar att Mahans, liksom Corbetts teorier kring sjöherravälde i stort går att tillämpa på ubåtskrigföring. Teorierna verkar vara tidlösa men tillämpbarheten blir mer eller mindre tydlig beroende på taktisk och teknisk utveckling genom tiden. Dock är Mahan större än hans teorier som beskrivits i denna uppsats. Mahan har en mycket politisk syn på vad en flotta kan åstadkomma och teorierna är många. Undervattensdimensionen är i relation till honom ny och med atomubåtar som kan avfyra ballistiska missiler var helst från jordens hav ger bilden av sjöherravälde ett nytt perspektiv. Detta nya vapen kan ur en politisk vinkel föra betydelsen av sjökriget närmre land och betydelsen av vad en flotta kan åstadkomma får en ny innerbörd.

6. Förslag till vidare forskning

Uppsatsen har tagit upp tre av Mahans teorier kring sjöherravälde och ytterligare forskning kan bedrivas om de resterande teorier som Mahan beskriver.

Vidare skulle forskning kunna bedrivas om defensiv ubåtsstrid eller strider mellan ubåtar samt om andra militärteoretikers tankar kring sjökriget.

7. Litteratur- och källförteckning

Blair, Clay, *Hitlers ubåtskrig. 2, Vargar på jakt 1940-1941*, svensk bearbetad: R. Areschoug, Hjalmarson & Högberg, Stockholm, 2004

Blomqvist, Edith, *Sjöherravälde – Är Corbetts teorier applicerbara på modern ubåtskrigföring?*, Självständigt arbete, Försvarshögskolan, Stockholm, 2009

Denscombe, Martyn, *Forskningshandboken: för småskaliga forskningsprojekt inom samhällsvetenskaperna*, 2. upplagan., Studentlitteratur, Lund, 2009

DMarinO doktrin för marina operationer, Försvarsmakten, Stockholm, 2005

Gunstone, Bill, *Submarines*, Blandford Press Ltd, Dorset, 1976

Hastings, Max & Jenkins, Simon, *Slaget om Falklandsöarna*, översatt: K. Waltman, 2005, Militärhistoriskt Bibliotek av Replik, Viken

Horton, Edward, *The illustrated history of the submarine*, London, 1974

Hyatt, M. J. (red.), *Dreadnought to Polaris: maritime strategy since Mahan: papers from the Conference on Strategic Studies at the University of Western Ontario, March 1972*, Toronto, 1973

Klintebo, Roderick, (red.), *Det svenska ubåtsvapnet 1904-2004*, Literatim, Stockholm, 2004

Mahan, Alfred. T, *Sjömaktens inflytande på historien 1660-1783. D. 1, 1660-1756*; enligt uppdrag öfversatt af L. Åkerhielm, 1899

Mahan, Alfred. T & Hattendorf, John. B, *Mahan on Naval Strategy: Selections from the Writings of Rear Admiral Alfred Thayer Mahan, Classics of sea power series*, US Naval Ins, Annapolis, 1991

Mahan, Alfred. T & Westcott, Allan, *Mahan on naval warfare: selections from the writings of Rear Admiral Alfred T. Mahan*, Dover Publications, Mineola, New York, 1999[1941],

Olofsson, Clas, *Klassiska sjökrigsteoretiker och deras relevans i Falklandskriget 1982*, Examensarbete, Försvarshögskolan, Stockholm, 2009

Polmar, Norman, *Atomic Submarines*, D. van Nostrand Company, Inc, New Jersey

Smedberg, Marco, *Om sjökriget: från Svensksund till smygteknik*, Page one, Stockholm

Starck, Magnus, *Allmän sjökrigshistoria 1930-1945. D. 2, 1942-1945*, Bonnier, Stockholm, 1972

Werner, Christopher, *Sjömakt: teori och praktik*, 2. uppl., Försvarshögskolan, Stockholm, 2010

Widén, Jerker & Ångström, Jan, *Militärteorins grunder*, Försvarsmakten, Stockholm, 2005

Woodward, Sandy & Robinson, Patrick, *One hundred days: the memoirs of the Falklands Battle Group Commander*, Fully rev. and updated., HarperCollins, Hammersmith, London