

Clausewitz' teorier om hantering av friktioner

En teoriprovande tvåfallsstudie

av Annelie Olausson

Résumé

Carl von Clausewitz wrote in *On war* about frictions in war. The current research on this subject consider frictions to be timeless and will continue to affect wars as long as humans are involved. Clausewitz also presented measurements to mitigate these frictions, and rational and emotional qualities of the commander to succeed in war. These measurements and qualities are in this thesis called Clausewitz' theories on managing frictions in war. This study wants to fill the gap of knowledge concerning the validity of the measures that Clausewitz recommended for managing frictions, and how they should be used in training today's Swedish commanders. The purpose of this thesis is to test the validity of Clausewitz' theories on managing frictions in war. This is done through a deductive two-case study of the Finnish attack on Raate road in 1940 and the Israeli seize of Jiradi pass in 1967. The analysis investigates the extent to which the commanders were applying Clausewitz' theories during the battles, by using an analysis tool created from operationalising Clausewitz' theories of both frictions and the management of frictions. The analysis shows that the commanders were applying the theories to a great extent. The result confirms the validity of Clausewitz' theories, though only for these two cases, and thereby contributes to the current research on this subject.

DET FÖRSTA KÄNDA tillfället när Carl von Clausewitz använde begreppet friktion var den 29 september 1806, då han i ett brev till sin hustru beskrev förhållandena som hans lärare och mentor Scharnhorst arbetade under. ”How much must the effectiveness of a gifted man be reduced when he constantly confronted by obstacles of convenience and tradition when he is paralyzed by constant friction with the opinions of others.”¹

Även om andra författare skrivit om fenomenet så var Clausewitz den som tilldelade friktionen en central plats i striden.² Clausewitz påstår att friktionerna är det som skiljer det verkliga kriget från det på pappret och är anledningen till att det inte blir som man tänkt sig.³ Han beskriver att källorna

till friktioner återfinns i krigets atmosfär, vilken utgörs främst av fysiska faktorer såsom faran, den kroppsliga ansträngningen, ovissheten och tillfälligheterna, men orsakas av människans reaktioner på dessa faktorer.⁴

Friktioner kom senare att bli ett av de konceptuella verktyg som Clausewitz använde för att förstå krigets fenomen och som kom att genomsyra hela hans verk *Om kriget*.⁵ Dock är det framförallt i den första boken som begreppet friktion berörs och förklaras tillsammans med de egenskaper som Clausewitz ansåg krävas av en militär befälhavare för att kunna agera framgångsrikt i krig. Dessa egenskaper delas in i förnufts- mässiga och känslomässiga egenskaper, vilka utgörs av intellekt, intuition, sinnesnärvaro,

mod, beslutsamhet, moraliskt mod, djärvhet, patriotism och ambition.⁶ Clausewitz påstår också att det bara finns ett sätt att mildra friktioner i krig, och det är förbandets krigsvana.⁷ Saknas denna måste friktioner planläggas att ingå i de fredstida övningarna. Sammantaget utgör dessa åtgärder, tillsammans med hans tankar om befälhavarens egenskaper, Clausewitz teorier om hantering av friktioner i krig.

Utifrån det identifierade forskningsläget framstår forskningen enig om att Clausewitz' teori om friktioner är tidlös och att friktioner fortsatt kommer att påverka operationer i krig eftersom den gemensamma nämnaren är, och har varit, människan. Debatten om huruvida Clausewitz' teori om krigets natur fortsatt är giltig utifrån att många krig nu är inomstatliga eller utan statlig koppling, verkar inte beröra teorin om friktioner i krig. Inte heller forskningen kring hur den tekniska utvecklingen kan eliminera friktioner är enig om att detta är möjligt.⁸

Om Clausewitz' teori om friktioner är tidlös, och deras orsaker ligger i hur människan påverkas av krigets atmosfär och därmed inte kan elimineras, så borde även Clausewitz' teorier om hur friktioner kan hanteras vara tidlösa. Ulrike Kleemeier har undersökt sambandet mellan Clausewitz' teori om moraliska faktorer respektive friktioner i krig, men endast ur ett teoretiskt perspektiv. I övrigt har ingen forskning påträffats huruvida Clausewitz' teorier om hantering av friktioner fortfarande är giltiga och tillämpbara för befälhavare i krig. Här finns därför en kunskapslucka vilket gör ämnet intressant och viktigt att studera.

Den svenska försvarsmakten har inte behövt utkämpa krig i en nationell kontext på över 200 år. Även om många svenska officerare har erfarenheter från militära insatser i internationella sammanhang så saknar huvuddelen av dagens svenska befälhavare

krigserfarenhet och erfarenhet av att hantera friktioner i krig. Då krigsvana saknas förespråkar Clausewitz att man, för att öva de olika chefernas omdöme och beslutsamhet, planlägger övningar så att friktioner blir en del av dessa.⁹ Denna planläggning måste kunna utgå från teorier som är giltiga för de aktuella omständigheterna och förutsättningarna. Därför är det nödvändigt att forska kring hur Clausewitz' teorier om friktioner och hantering av friktioner i krig är praktiskt tillämpbara för befälhavare på olika nivåer.

Genom att man studerar hur befälhavare hanterade uppkomna friktioner under två jämfört med Napoleonkrigen relativt moderna konventionella strider kan deras åtgärder jämföras mot Clausewitz' teorier. Dessa strider är fortfarande relevanta att studera eftersom situationen för befälhavarna i stort inte skiljer sig från situationen för dagens svenska befälhavare inom området markstrid.

Denna artikel har för avsikt att bidra till att fylla den kunskapslucka som finns huruvida Clausewitz' teorier om hantering av friktioner i krig fortfarande är giltiga att användas i träning och utbildning av dagens svenska befälhavare.

Syftet med artikeln är att testa validiteten hos Clausewitz teorier om hantering av friktioner i krig. Detta genom en teoriprövande tvåfallsstudie av det finska anfallet mot Raatevägen 1940 och det israeliska anfallet mot Jiradi-passet 1967. Syftet är inte att avgöra om hanteringen av friktionerna påverkade utgången av striderna, utan huruvida Clausewitz' teorier kan återfinnas i befälhavarnas försök att mildra eller hantera uppkomna friktioner.

Forskningsfrågan som ska försöka besvaras är i vilken omfattning befälhavarna i tvåfallsstudien tillämpar Clausewitz' teorier om hanteringen av friktioner i krig.

Clausewitz' teorier kopplade till friktioner

Clausewitz' teori om friktioner i krig

I boken *Om kriget* råder en diskrepans mellan hur krigets atmosfär och källor till friktioner benämns. Faran benämns konsekvent. Däremot benämns den kroppsliga ansträngningen ibland som den fysiska ansträngningen. Ovissheten benämns även underrättelserna, och tillfälligheterna kallas också friktioner. Allt sammantaget kallas för generella friktioner. För tydlighetens skull, och med stöd i Barry Watts¹⁰ har för denna uppsats valts faran, den kroppsliga ansträngningen, ovissheten och tillfälligheterna för att beskriva källorna bakom friktionerna. Dessa utgör också Clausewitz' definition av krigets atmosfär.¹¹

Friktioner ligger i krigets atmosfär och hur människan reagerar på denna. Friktioner påverkar alla nivåer; från soldat till general. Det finns fyra källor till friktioner. Den första är faran orsakad av motståndaren.¹² Striden är det enda effektiva medlet i kriget och dess mål är att förintna motståndarens stridskrafter.¹³ Striden för med sig överraskning, chock, fara och fruktan, vilket påverkar tanken och förnuftet. Soldaten påverkas direkt av motståndarens våldsutövning, medan chefer påverkas indirekt genom sin ansvarskänsla för dem de för befäl över. Denna påverkan blir större ju större ansvarsområde man har att svara för.¹⁴

Den andra källan är de ansträngningar och uppoffringar som befälhavaren kräver av sina egna styrkor. Ett förbands inneboende fysiska energi kan inte mätas exakt, men utgör en koefficient av samtliga faktorer, och ingen kan exakt säga hur långt den får pressas. Utmattningen påverkar viljestyrkan. Faran och den kroppsliga ansträngningen förstör problemen och ses därför som de

mest betydande anledningarna till friktion, vilka ställer krav på viljan.¹⁵

Den tredje källan till friktioner är svårigheten att veta vad som egentligen händer. Krig utgörs av ovisshet, och beslut grundar sig till stor del på faktorer som är mer eller mindre påverkade av denna ovisshet. Ovissheten består i att större delen av den information och underrättelser, som ligger till grund för beslut och handling, kan vara motstridig, falsk eller behäftad med stor osäkerhet. Att urskilja vad som är sant och falskt är svårt redan vid planeringen inför kriget, men ännu svårare under pågående strid. Clausewitz påstår att människan hellre litat på underrättelser som är negativa för planen och tenderar att förstärka underrättelser som pekar på att motståndaren är stark. Och på liknande sätt förringas information om egna framgångar. Detta kan leda till att tvivlet inträder så snart en operation startar, vilket kan resultera i förändringar i planen.¹⁶

Den fjärde källan är svårigheter orsakade av den fysiska miljön. De kan uppträda oförutsägbart och vara påverkade av tillfälligheterna.¹⁷ Dessa tillfälligheter kan bero på vädret och terrängen men framförallt på att förbanden alltid kommer att vara sammansatta av människor. Dessa kan var och en orsaka en fördröjning, eller en annan oförutsedd händelse eller omständigheter som inte går att planera för.¹⁸

Clausewitz teori om moraliska faktorer och hantering av friktioner

Enligt Clausewitz finns det bara ett sätt att mildra friktioner, och det är förbandets krigsvana. Vanan stärker kroppen, själen och omdömet, och framkallar sinnesnärvaro samt underlättar befälhavarens handlande. För att i fredstida övningar kunna träna befälhavarernas omdöme och beslutsamhet krävs att dessa planläggs så att friktioner ingår. Har

inte förbandet någon egen krigserfarenhet kan krigserfarna officerare ur andra arméer anlitas som sakkunniga att rådfråga i olika situationer, t ex avseende upplägget av övningar. Även den kroppsliga ansträngningen behöver övas. Inte så mycket för kroppens skull, utan för att förnuftet ska vänja sig vid ansträngning.¹⁹ Men dessa åtgärder fungerar främst i ett förberedelseskede, och inte under pågående strid då friktionerna hopar sig. Clausewitz har redogjort för ett antal egenskaper och förmågor som befälhavaren behöver äga för att kunna hantera dessa friktioner. En grundläggande förmåga är kännedomen om dessa friktioner.²⁰

I kapitlet ”Militär genialitet” beskriver Clausewitz ett antal egenskaper som en militär befälhavare behöver äga för att kunna agera framgångsrikt i krig och i en miljö fylld av friktioner. Dessa egenskaper kan delas in i förnufts- respektive känslomässiga.

De förnuftsmässiga egenskaper en befälhavare behöver är i första hand ett starkt intellekt. Detta byggs upp genom erfarenheter, reflektion och studier.²¹ Han förväntas också ha något som Clausewitz kallar för *coup d’oeil*, eller inåtvänt öga. Detta kan översättas som intuition, eller magkänsla,²² vilken hjälper befälhavaren att fatta beslut när detta måste ske snabbt och det inte finns tid för deduktiva resonemang. Intuitionen bygger på erfarenhet och igenkännande. Den har en motsats, men inte en motpol, i den mer omfattande och grundliga planeringen som också krävs i krig.²³ En annan förnuftsmässig egenskap är sinnesnärvaro, vilken ger möjlighet att snabbt bedöma situationen och hantera det okända.²⁴

De känslomässiga egenskaperna utgörs främst av beslutsamheten, eller ihärdigheten. Det innebär att våga fatta beslut och hålla fast vid det/ dessa, vilket krävs när både befälhavaren själv och truppen tvivlar, upplever fruktan eller har förlorat tron på

syftet med striden. Beslutsamhet kan även innebära att våga agera utifrån sin intuition eller magkänsla. Beslutsamhet hör också ihop med det senare uppkomna begreppet uppdragstaktik, där en order beskriver vad som ska uppnås och övrig information som de underställda behöver för att kunna genomföra uppgiften. Därefter är det upp till de underställda att bestämma hur uppgiften löses på bästa sätt. Beslutsamhet kan också utgöra det moraliska mod, *courage d’esprit*, som förväntas av en befälhavare.²⁵

Modet är en känslomässig egenskap som kan delas in i fyra kategorier. Förutom beslutsamhet så utgörs mod av likgiltighet inför faran, vilket kommer av rutin eller vana.²⁶ Mod kan även vara djärvhet, vilken är en kreativ kraft att överkomma faran genom att agera, och som stödjer befälhavaren att analysera situationen och sina beslut. Djärvheten måste kontrolleras av intellektet ju högre upp i graderna befälhavaren befinner sig. Clausewitz skriver att den befälhavare som vågar ta risker är att föredra framför den som tvekar. Djärvhet beskrivs kunna kompensera för ovissheten och ökar sannolikheten för framgång.²⁷ Mod kan också uppträda som en känslomässig djärvhet såsom entusiasm, patriotism och ambition. Särskilt ambition, i form av tävlingsinstinkt och äregirighet, ses som en viktig faktor för befälhavare.²⁸

Anfallet mot Raatevägen

Förutsättningar och förberedelser

Vid krigsutbrottet 30 november 1939 gick 163:e sovjetiska divisionen, bestående till huvudsak av dåligt utbildade mongoler, över gränsen till Finland vid Juntusranta. Tillsammans med 44:e divisionen, som gick över gränsen vid Raate, skulle man anfälla från två riktningar och ta den viktiga vägnutpunkten Suomussalmi kyrkby. 44:e

divisionen, ledd av general Alexej Vinogradov, utgjordes av ukrainare, vilka var väl utrustade men inte för det rådande klimatet.²⁹ Totalt bestod de sovjetiska divisionerna av 48 000 man, 335 artilleripjäser och minst 100 stridsvagnar. När Suomussalmi var taget skulle man fortsätta västerut mot Uleåborg för att skära av möjligheterna för svenskt understöd till den finska armén.³⁰ Enligt planen skulle man nå dit före jul.³¹

Den 30 december kunde 9:e finska divisionen, ledd av överste Hj. Siilasvuo, slå 163:e divisionen, som hade tagit Suomussalmi. De sovjetiska styrkorna tog till flykten eller nedkämpades.³² Därefter vändes fokus mot 44:e divisionen, vars anfallsrörelse längs Raatevägen tillfälligt hade stoppats av en mindre styrka ur överste Siilasvuos division. Spaningspatruller utgick för att fastställa motståndarens utbredning. Stridsfältet formades genom att skidpatruller utövade motti-taktiken,³³ där de skidade igenom den ukrainska linjen och delade upp den i mindre bitar.³⁴ Detta gjorde att det bildades sex motlinjer längs Raatevägen i vilka trafiken stod stilla. Stridsplanen var att anfälla dessa motlinjer med tre bataljonsstridsgrupper söderifrån, och med en bataljonsstridsgrupp norrifrån. En reserv avdelades också. En väg plogades på Vuokkijärvis is, som gick parallellt söder om Raatevägen. Denna skulle användas för dold framryckning och underhållstransporter.³⁵

Den finska styrkan utgjordes inledningsvis av den avdelade 15:e bataljonen, som bestod av lokalrekryterad personal, samt 4:e ersättningsbataljonen. Därefter tillfördes allt fler förband för att nyorganisera 9:e divisionen, bestående nu även av 27:e infanteriregementet, 64:e infanteriregementet och 6:e jägarbataljonen. Under anfällsberedelserna förstärktes överste Siilasvuo med 65:e infanteriregementet.³⁶ Detta förband var nyligen uppsatt och hade stora brister i utrustningen. De finska styrkorna utgjordes

nu av ca 14 000 man.³⁷ Vad gäller utrustning så var den över lag bristfällig bland de finska styrkorna. Flera förband hade satts upp under största hast och blivit utrustade därefter. 64:e infanteriregementet hade endast 8 tält.³⁸ Men genom att omfördela resurser inom divisionen kunde man utnyttja utrustningen maximalt. De finska förbanden utnyttjade även krigsbyten för att förstärka sin egen utrustning i form av vapen och fordon samt hästar.³⁹

Terräng och klimat som bidrog till friktioner

Temperaturen sjönk ofta under -35 grader. Trots kölden var ännu inte kärr och myrar tillräckligt frusna för att bära hästarna.⁴⁰ Detta fördröjde den finska framryckningen och resurser fick omfördelas för att få fram underhållet. Vädrets påverkan var inte en överraskning för de finska förbanden. Dels för att de var vana vid vinterförhållanden, och dels för att delar av den finska divisionen hade varit grupperad i Suomussalmi under längre tid. Delar av divisionen hade befunnit sig i strid i en månad, men visade inga tecken på utmattning.⁴¹

Klimatet och terrängen utgjorde däremot en större friktion för ukrainarna. Förbandet var inte utrustat och tränat för strid i denna terräng.⁴² I snöbelagd skogsterräng var soldaterna bundna till vägar då de saknade skidor. Stridsvagnarna tog sig inte fram vid sidan om vägen om det inte var plogat, utan kom att fungera som fasta fort med sina kulsprutor och kanoner.⁴³ Avsaknaden av snödräkter gjorde sovjetsoldaterna till måltavlor.⁴⁴ Inte heller kom deras långskjutande gevär till sin rätt vid de korta skjutavstånden. Här hade finnarna övertag med sina kulsprutepistoler.⁴⁵ Den ukrainska materielen klarade inte heller kylan.⁴⁶ Den smala Raatevägen, och svårigheterna att nyttja terrängen, gjorde att

det bildades trafikstockningar och de kunde inte få fram förstärkningar eller rangera om förbanden.⁴⁷ Dessa friktioner sammantaget, tillsammans med ständig påverkan av de finska patrullerna, blev förbandet till slut övermäktiga.

Båda sidor led brist på sömn, och den ukrainska sidan även på mat. De finska styrkorna hade tält, om än i begränsat antal, som transporterades fram om kvällen så att de i tur och ordning kunde vila och värma sig.⁴⁸ De ukrainska förbanden saknade tält och tvingades tända stockeldar för att värma sig. Dessa upptäcktes av finska skidpatruller.⁴⁹

De finska trupperna hade bärbara fotogeneldade kök, medan de ukrainska hade rörliga fältkök. Finnarna inriktade sig därför på att förstöra de ukrainska fältköken. I brist på värme och varm mat tog ukrainarna till vodka.⁵⁰ Förnödenhetsförsörjningen var anpassad för ett snabbt fälttåg, vilket resulterade i att de fick skjuta sina hästar och använda dem som föda.⁵¹

Upplevda friktioner under genomförandet

Den 5 januari igångsattes anfallet.⁵² Trots stridskontakt kunde inga avgöranden nås den första dagen. Flera av de finska bataljonsstridsgrupperna fick tunga förluster. Ett kompani förlorade alla sina officerare. Ukrainarna var grupperade för försvar och använde sitt artilleri mot bedömda finska koncentrationer.

De ukrainska förbanden blev utsatta för ovissheten genom att aldrig veta när finska skidpatruller skulle slå till.⁵³ På en misstag då general Vinogradov påbörjade framryckningen längs Raatevägen befann sig spaningsförbanden långt bakom tätförbanden och kunde inte ta sig fram längs den smala vägen. Därför fick generalen anfalla i bakvänd ordning utan möjlighet att inhämta

underrättelser.⁵⁴ Den centraliserade ledningen och den politiska kontrollen försvårade också, eftersom rapporter manipulerades⁵⁵ och den operativa ledningen hade inte någon insikt i situationen hos förbandet. För den var detta en politisk operation där man bara hade lite problem med vädret.⁵⁶

Striderna längs Raatevägen genomfördes många gånger med korta stridsavstånd, men även med hjälp av indirekt eld.⁵⁷ I båda fallen blev faran och hotet mot det egna och kamraternas liv påtagligt. Den finska stridstekniken, att dyka upp från ingenstans, skära av lagom stora motståndstyrkor och därefter anfalla dem, bidrog till den upplevda faran hos de ukrainska styrkorna. Det gällde för dem att rädda sig ur inringningarna till vilket pris som helst, vilket kunde resultera i en vettlös flykt utan vare sig samordning av eld eller rörelse.⁵⁸

Den 6 januari började de ukrainska förbanden bli desperata och gjorde flera anfallsförsök för att bryta sig ur den finska omringningen. Överste Siilasvuo omfördelade förband för att kunna bibehålla initiativet.⁵⁹ General Vinogradov hade tidigare insett situationens hopplöshet, men hans begäran att få avbryta anfallet avlogs. Först nu tilläts han göra en taktisk reträtt. Vinogradov, precis som många av de politiska officerarna, flydde österut, medan många soldater kämpade till sista kulan.⁶⁰

Flera finska kompani- och plutonchefer tog individuella risker genom att själva gå fram och slå ut ukrainska soldater och stridsvagnar.⁶¹ Denna djärvhet sporrade soldaterna och kunde få dessa att övervinna sin rädsla, men det ledde också till att många officerare stupade. Och när ett förband förlorat sin chef tappade det sin fysiska och moraliska kraft, och måste dra sig tillbaka.⁶²

Den tredje dagen satte överste Siilasvuo in dödsstötten. Strider fortsatte i enstaka motståndsfickor, men mängder av ukrainska

soldater gav upp. General Vinogradov gav order om att rädda sig den som kan.⁶³ De kommande dagarna kunde finska förband ta hand om stora mängder ukrainska soldater, hästar och framförallt materiel och vapen, vilket var ett välkommet tillskott. Endast 700 soldater och befäl ur 44:e divisionen kunde ta sig tillbaka över gränsen, och en stor andel av dessa var de politiska officerarna.⁶⁴

Den finska befälhavarens hantering av friktioner

Delar av de finska förbanden hade redan skaffat sig krigsvana, men många av de nytillkomna saknade detta helt. Genom att överste Siilasvuo gav dessa förband enklare uppgifter, såsom patrulluppdrag för att hela tiden påverka de ukrainska förbanden, kunde de erfarna förbanden återhämta inför de större avgörandena och de nytillkomna skaffa sig striderfarenhet. Detta gav också förbanden möjlighet att lära känna terrängen och motståndaren, utifrån vilket de kunde utveckla sin stridsteknik.⁶⁵ De finska förbanden hade dålig tillgång på bra kartor och utnyttjade sig därför av lokala vägvisare.⁶⁶

Den finska taktiken gick till stor del ut på att orsaka förvirring och osäkerhet. Dock hade finnarna ingen erfarenhet av att möta stridsvagnar.⁶⁷ Befälhavaren tillsåg även att ständigt inhämta underrättelser avseende motståndaren för att undvika överraskningar och få en bra lägesbild för sina beslut.⁶⁸ Bataljonerna gavs relativt stor handlingsfrihet i hur uppgiften löstes, och divisionschefen fokuserade på att omfördela resurser för att förstärka eller utnyttja ett övertag. Genom decentraliserad ledning fattades de tidskritiska besluten av dem som hade bäst lägesuppfattning.⁶⁹ Befälhavaren använde sig också av en taktik som tidigare visat sig effektiv, och tvivlade inte att den än en gång skulle leda till seger.⁷⁰

För att hantera friktioner krävs en stark vilja och inre drivkraft.⁷¹ För de finska förbanden var denna drivkraft fäderneslandet och nationens överlevnad. Detta bidrog till att de var beredda att offra sina liv och tillsammans kunde uthärda snö, kyla och mörker under över en månads tid.⁷²

Anfallet mot Jiradi-passet

Förutsättningar och förberedelser

Jiradi-passet var ett israeliskt anfällsmål under 1967 års sexdagarskrig. Det trånga Jiradi-passet löpte ca 14 km i öst-västlig riktning mellan Sheikh Zuweid och El Arish, vars flygplats var anfällsmålet för brigadgeneral Israels Tals 84:e pansardivision.⁷³ Allt befann sig på egyptiskt territorium.

Enligt den ursprungliga planen skulle överste Shumel Gonen och hans 7:e pansarbrigad endast säkra motorvägen som ledde till passet, medan överste Menachem Aviram 60:e pansarbrigad skulle ta Jiradi-passet från väster genom en omfattning söderut genom öknerna.⁷⁴ 55:e fallskärmsbrigaden skulle ta El Arish. Men då fallskärmsbrigaden fick nya uppgifter i Jerusalem, för att möt Jordaniens inträdande i kriget, övergick uppgiften att ta El Arish flygplats till Aviram. Detta nya läge kommunicerades dock inte till Gonen.⁷⁵

7:e brigaden bestod av 77:e stridsvagnsbataljonen, 82:a stridsvagnsbataljonen, 75:e pansarskyttebataljonen, samt ett brigadspaningskompani.⁷⁶ Klockan 08:48 den 5 juni passerade brigaden gränsen till Egypten. Under de första timmarna av kriget räknades förlusterna till 39 stupade och 36 sårade, dock ej inräknat de sårade som fortsatte bemanna sina stridsvagnar.⁷⁷

Överste Gonen ville utnyttja det initiativ man hade skaffat sig genom att avdela förband som kunde fortsätta anfallet mot Jiradi-passet.⁷⁸ Uppgiften att säkra den

östra infarten till Jiradi-passet gick till 82:a stridsvagnsbataljonen och brigadspaningskompaniet. Ställföreträdande brigadchefen, överstelöjtnant ”Pinko” Harel, sattes att leda anfalllet. Han fick riktlinjen att endast framrycka om motståndet var svagt, och att överste Gonen skulle möta upp senare öster om passet.⁷⁹ Resterande delar av brigaden fick uppgift att förstärka striderna i Rafah.

Egyptiska 7:e infanteridivisionen tillsammans med en pansarbrigad försvarade området mellan Rafah och El Arish längs flera befästa försvarslinjer. Däremot var egyptierna alltför statiska i sin försvarsstrid och lyckades sällan göra motanfall. Detta innebar att när väl israeliska förband lyckades bryta igenom en försvarslinje så fanns det inget mer som kunde stoppa dem. Inte heller det egyptiska artilleriet hängde med. Huvuddelen av de egyptiska soldaterna fortsatte dock strida tills de stupade eller togs till fånga, men i vissa fall drabbades de av panik och övergav sina stridsställningar när de blivit kringgångna av israeliska förband.⁸⁰

Jiradi-passet var den sista försvarslinjen i det egyptiska försvaret, och den starkaste. Passet försvarades av 6:e infanteribrigaden, förstärkt med stridsvagnsbataljoner, nedgrävda längs tre försvarslinjer för att blockera passet från öster.⁸¹

Terräng och klimat som bidrog till friktioner

Terrängen söder om Jiradi-passet ansågs av egyptierna som opasserbar, varför de inte hade avdelat något försvar hit. Deras bedömning skulle visa sig stämma.⁸² Brigadgeneral Tals plan var att 60:e pansarbrigaden skulle kringgå Jiradi-passet söderut genom öknen, men fordonen körde fast i sanden och gjorde framryckningen extremt långsam. Till slut fick överste Aviram meddela att stridsfordonen kört fast och hade slut på drivmedel.

Försöken att fortsätta till fots mot anfalls-målet fick också ges upp i den lösa sanden.⁸³

Upplevda friktioner under genomförandet

De israeliska underrättelserna från Jiradi-passet var missvisande då de beskrev att passet försvarades av en infanteribataljon. Då överstelöjtnant Harel nådde passet mötte han initialt inget motstånd.⁸⁴ Egyptierna hade blivit överraskade eftersom förbanden som försvarade Rafah hade misslyckats med att erkänna att israeliska styrkor nådde framgång i området och hade brutit igenom försvarslinjerna. Istället rapporterades att de hade slagit israelerna och gick till motanfall.⁸⁵

Snabbt bröt överstelöjtnant Harel igenom det egyptiska försvaret vid Jiradi, medan alla vapnen avgav eld, vilken orsakade en chock hos egyptierna. Först då brigadspaningskompaniet passerade besvarades elden. Överstelöjtnant Harel rapporterade strax efter klockan 15 att han befann sig i den västra delen av Jiradi-passet med en stridsvagnsbataljon och delar av brigadspaningskompaniet. Dock var Harel nu avskuren och hade brist på ammunition och drivmedel för att kunna fortsätta strida. Han såg till att hålla sina enheter gömda och stod emot några mindre angrepp från motståndare som inte insett att de hade israeler så nära sina bakre förband.⁸⁶

Överste Gonen klockan 16:30 anlände till östra infarten av passet, och efter samverkan med några av de bekämpade spanings-soldaterna gav han order till 77:e stridsvagnsbataljonen att ta Jiradi-passet.⁸⁷ Nu var dock egyptierna beredda och anfalllet misslyckades, trots flera djärva insatser av chefer på flera nivåer, bl a av en bataljonschef som stupade. Men efter förstärkning med ett stridsvagnskompani kunde man ta sig igenom det egyptiska försvaret. Gonen gav

order att fortsätta för att ansluta till Harel. Därmed var passet fortfarande inte öppnat.⁸⁸ 77:e stridsvagnsbataljonen hade inte med sig tillräckligt med ammunition och drivmedel för att kunna dela med sig.⁸⁹ Att ha halva 7:e brigaden avskuren gjorde att divisionen fick överge sin ursprungliga plan och sätta in alla tillgängliga resurser för att öppna passet. Ingenting annat hade varit möjligt då brigadens officerare inte hade gått med på att överge överstelöjtnant Harel och hans förband väster om passet.⁹⁰

Missförstånd och förvirring rådde innan divisionschefens lägesbild avseende hur långt Harel, Gonen och Aviram hade tagit sig samt om motståndarläget i Jiradi-passet, och terrängens begränsningar söder om passet. Gonen levde fortfarande i tron att grannbrigaden skulle öppna passet söderifrån. Flexibiliteten i den israeliska ledningen skapade missförstånd, vilket hade kunnat få allvarliga konsekvenser.⁹¹ När lägesbilden klarnade togs planerna fram för hur El Arish skulle tas.⁹²

Brigadgeneral Tal valde att ta en risk för att ta Jiradi-passet genom att omfördela 75:e pansarskyttebataljonen, som skyddade underhållsdelarna vid Rafah. Befälhavaren för 75:e pansarskyttebataljonen samlade under kvällen ihop sitt utspridda förband och påbörjade framryckningen mot passet. Bataljonen tilldelades hela divisionsartilleriet och understöddes också av flyg. Bataljonschefen ledde sedan sitt förband med stor snabbhet genom motståndarnas försvarslinje till Jiradi järnvägsstation inne i passet, vilken var det enda landmärket som kunde identifieras i mörkret. Där grupperades delar av bataljonen som försvar västerut, medan två pansarskyttekompanier gjorde helt om och började rensa passet. Samtidigt tillsåg överstelöjtnant Harel att spärra av passet från väster för att förhindra egyptisk styrketillväxt.⁹³

De egyptier som inte stupade flydde för sina liv ut i öknen eller sökte upp israeliska soldater för att låta sig tillfångatas. De hade förlorat hoppet och sin inre drivkraft att strida vidare. 02:00 den 6 juni kunde Gonen själv leda underhållsförbanden genom passet till Harels enheter, och klockan 07:30 var flygplatsen i El Arish tagen.⁹⁴ Striden för att öppna passet kostade den israeliska divisionen 66 stupade, 92 sårade och 28 nedkämpade stridsvagnar.⁹⁵ När brigadgeneral Tal mötte överste Gonen i utkanten av El Arish var brigadchefen både fysiskt och mentalt utmattad på grund av det senaste dygnets anspänningar och ansvar. Dock hade han inte låtit denna utmattning smitta av sig på förbandet.

Den israeliska befälhavarens hantering av friktioner

Divisionschefen, brigadgeneral Tal, förmedlade dagen före anfallet till sina underställda chefer att för att ha en chans så måste de vinna första slaget. Varje anfällsmål måste tas, till vilket pris som helst.⁹⁶ Detta genomsytrade divisionens strid, tillsammans med den aggressiva israeliska doktrinen.⁹⁷

Många officerare på olika nivåer tog täten och ledde sina förband i anfallet. Detta resulterade i att chefer sårades eller stupade, men andra officerare kunde snabbt ta över befälet. Informationen om en stupad befälhavare undanhölls under den pågående striden för att inte detta skulle påverka förbandet. Flera sårade soldater och officerare vägrade medicinsk vård av rädsla för att behöva lämna sitt förband.

Överstelöjtnant Harel såg en möjlighet att istället för att nöja sig med brigadanfällsmålet gå mot divisionens anfällsmål.⁹⁸ Ett kompani hade kommit ifrån sin bataljon, men genom att kompanichefen visste att divisionen hade anfällsmål västerut valde han att fortsätta i

västlig riktning och bekämpa alla egyptier han såg. Till slut träffade han på 7:e brigadens ledningsplats och kunde få kontakt med egna förband.⁹⁹

Analys, resultat och kommentarer

Faran

Vid båda fallen uppvisade befälhavarna de känslomässiga egenskaper som enligt Clausewitz krävs för att agera i krig där friktioner påverkar viljan. Förbanden hade också krigsvana, vilket enligt Clausewitz är det enda som kan mildra friktioner. När de nyanlända förbanden saknade krigsvana tillsåg den finske befälhavaren att förbandet fick skaffa sig denna genom patrulluppdrag.

Utifrån källmaterialet så verkar inte friktioner orsakade av faran och rädslan varit en avgörande faktor för israelerna vid anfallet mot Jiradi-passet. Det kan ha berott på att flera förband fått viss stridserfarenhet under krigets första dag, eller i tidigare krig. Att divisionen omprioriterade resurser för att öppna väg till det avskurna förbandet kan också ha ökat förtroendet för befälhavarna och gett förbandet mod att fortsätta strida. Det är också möjligt att det faktum att hela förbandet var mekaniserat bidrog till en känsla av trygghet. Att ha sin vagnchefslucka stängd ansågs som ett tecken på feghet. Det skulle kunna förklara varför en förhållandevis stor andel vagnchefer stupade.¹⁰⁰

Att det främst var den angripna parten som uppvisade störst påverkan av friktioner orsakade av faran kan dels bero på att det är segraren som skriver historien och inte vill framställa sig som rädd, men även att den anfallande parten har initiativet och upplever en känsla av att kunna påverka situationen, till skillnad från den försvarande sidan.

Genomgående är dock att om en befälhavare visar på ett stort mod, djärvhet och viljan att ta ansvar så återspeglar sig detta hos de lägre cheferna. Detta kan ha bidragit till god anda och stark vilja vid förbandet.¹⁰¹

Den kroppsliga ansträngningen

Vid båda fallen uppvisade befälhavarna de känslomässiga egenskaper som enligt Clausewitz krävs för att agera i krig där friktioner påverkar viljan. Vid framförallt fallet Raatevägen ställdes stora krav på förbanden att uthärda de påfrestningar som långvarig strid och vintermiljö ställer på individen, tillsammans med de krav som befälhavaren ställde på sitt förband för att kunna lösa uppgiften.

För att kunna uthärda friktionerna och uppbåda vilja och inre drivkraft krävs att målet och syftet med verksamheten är tydligt och uppfattat av alla. Att detta mål delas av alla bidrar till att skapa god anda vid förbandet. Modet och viljan att offra sig kan också kopplas till huruvida man slåss för något större, såsom nationens överlevnad och sin hembygd.¹⁰²

Under inledningen av ett krig, eller under ett kort krig såsom sexdagarskriget, är det kanske inte utmattning orsakad av brist på t ex sömn och mat som är framträdande. Vid fallet Jiradi-passet hade ännu inte förbandet drabbats av fysisk utmattning, men chefen var efter striden fysiskt och mentalt utmattad. Detta lät han dock inte påverka förbandets vilja och drivkraft att lyckas med striden.

Ovissheten

Vid båda fallen har befälhavarna uppvisat de förnuftsmässiga egenskaper som enligt Clausewitz krävs för att agera i krig där ovissheten påverkar förnuftet och försvarar beslutsfattningen.

Det är oklart om ovissheten utgjorde en större friktion för de finska befälhavarna, eller om den bara inte omnämns i krigsdagböckerna. Det framgår inte av källmaterialet var överste Siilasvuo hade sin ledningsplats under anfallet, men det kan tolkas som att han befann sig i närheten och kunde tala med sina bataljonschefer. Detta kan ha bidragit till att lägesuppfattningen varit god. Bataljonscheferna fick också självständiga uppgifter som inte krävde stor samordning från divisionsstaben, utan kunde lösas genom samverkan mellan bataljonerna. På det sättet försenades inte beslut p g a missförstånd eller en dålig lägesbild.

Vid fallet Jiradi-passet verkade friktioner orsakade av ovissheten främst ha drabbat gränsytan mellan brigadens och divisionens ledningsplatser avseende lägesuppfattningen om egna förband, motståndaren samt orderläget. Detta kan berott på det geografiska avståndet mellan divisions- och brigadchef, och på att de tvingades kommunicera endast via radio. Det faktum att förbanden var mekaniserade och uppträdde i öppen terräng, och därmed kunde hålla ett högre anfallstempo och större avstånd mellan enheterna jämfört med anfallet mot Raatevägen, kan också inverkat på förmågan att vidmakthålla en uppdaterad lägesuppfattning. Det fanns inte något tekniskt ledningsstödssystem som kunde ersätta personsamverkan mellan chefer för att lösa problem eller ge order. På lägre nivå verkar friktionen varit mindre. Detta kan i det israeliska fallet ha berott på att brigadchefen hade en framskjuten ledningsplats för att kunna leda och genomföra chefsbesök öga mot öga.

Att ha tydliga och välkända mål med striden underlättar agerande under ovisshet, men det förutsätter att dessa mål inte förändras. De finska och israeliska befälhavarna hade en klar och tydlig plan som de önskade genomdriva. Genom decentraliserad ledning,

uppgifter på djupet och förståelse för uppdraget flera nivåer upp, kunde förbanden ta initiativ och fortsätta mot målet, även om sambandet uteblev. Att låta den chef som har bäst lägesuppfattning leda och fatta besluten hjälper dock inte den överordnade befälhavaren att hantera ovissheten och säkerställa ett gott beslutsunderlag utan löser främst det akuta genom att kringgå friktionen.

De faktorer i ledarskapet som lägger grunden för uppdragstaktik går att återfinna i Clausewitz' teori om militär genialitet. Egenskapen beslutsamhet har spelat en viktig roll i den preussisk-tyska uppfattningen av ledarskap. År 1908 förklarades för soldaterna att det var bättre att göra fel än att inte göra något alls. Det är troligtvis dessa tankar och denna inställning till ledarskap som ledde fram till begreppet uppdragstaktik.¹⁰³

Tillfälligheterna

Vid båda fallen har befälhavarna uppvisat de förnuftsmässiga egenskaper som enligt Clausewitz krävs för att agera i krig där de fysiska förhållandena och tillfälligheterna påverkar planen och förmågan att genomföra den.

Vid båda fallen drabbades förbanden av friktioner orsakade av de fysiska förhållandena liksom av tillfälligheter. För de båda anfallande sidorna var det terrängen och avsaknaden av grundläggande förmågor, och då framförallt uthållighet, som bidrog till friktioner. Genom att man blev avskuren från sin logistik, p g a antingen terrängen eller motståndaren, fördröjdes anfallsrörelsen, och planer förändrades genom att resurser fick omfördelas för att underhållet skulle nå fram. Men med befälhavarnas uppvisade erfarenhet, sinnesnärvaro och intuition, tillsammans med att de alltid såg till att ha avdelade reserver, kunde dessa friktioner hanteras utan att uppdraget äventyrades.

Sammanfattning och resultat

Artikeln studerar de segrande sidornas perspektiv. Huruvida utgången av striderna berodde på befälhavarnas förmåga att hantera uppkomna friktioner eller om det berodde på andra faktorer var inte syftet med artikeln, utan den inriktades mot att undersöka i vilken omfattning Clausewitz' teorier kunde återfinnas i befälhavarnas agerande.

Clausewitz beskriver dels åtgärder vid förbandet som kan mildra friktioner i krig. Dessa utgörs främst av att man tillser att förbandet har krigsvana eller erfarenheter av krigsliknande omständigheter. Dels beskrivs förnuftsmässiga och känslomässiga egenskaper hos befälhavaren som kan utgöra motvikt mot dessa friktioner.¹⁰⁴

I artikeln kan dessa åtgärder och egenskaper återfinnas, mer eller mindre, hos de berörda befälhavarna. Huruvida dessa förmågor var medfödda eller förvärvade genom träning och övning är icke belyst, men samtliga befälhavare hade erfarenheter från tidigare krig.

Den egenskap som varit mest framträdande i artikeln, och som kan tolkas vara kopplad till framgång, var beslutsamheten. Denna är sprungen ur modet att ta det moraliska ansvaret för sina beslut samt förmågan att agera utifrån sin magkänsla.

Befälhavarna i har också varit beredda att ta risker för att lösa uppgiften. Överste Siilasvuo räknade kallt med att 44:e divisionen inte skulle ta sig fram genom skogen på skidor. Hade den gjort detta så hade hans plan fallerat. Överste Gonen riskerade hela sin brigad för att öppna upp Jiradi-passet för att hämta ut överstelöjtnant Harel, men denna risktagning resulterade i att den egyptiska 6:e infanteribrigaden utplånades och vägen till flygplatsen låg öppen.

Svaret på forskningsfrågan är därför att Clausewitz' teorier om hantering av friktioner tillämpades i stor omfattning av befälhavarna i studien genom att de ägde och tillämpade huvuddelen av de förnuftsmässiga och känslomässiga egenskaper som Clausewitz förespråkade. De hade också tidigare krigserfarenhet, och därför sannolikt erfarenhet och kännedom om friktioner i krig och hur dessa kan hanteras.

Avslutning

Den forskning som påträffats under skrivandet av denna artikel har huvudsakligen omfattat teoretiska resonemang och sällan berört hur teorierna kan tillämpas i praktiken. Clausewitz skriver att krigskonst och krigsvetenskap tidigare var ett samlingsbegrepp för de kunskaper och färdigheter som behandlade de materiella faktorerna och som syftade till att skapa för kriget användbara stridskrafter. Men dessa teorier blev så mycket mer komplicerade när även de själsliga faktorerna måste beaktas. Dessa själsliga faktorer härrör från hur människan reagerar på krigets atmosfär. Clausewitz beskriver att det vetande som krävs i krig är mycket enkelt, men svårt att tillämpa. För att klara detta måste befälhavarens vetande integreras med hans intellekt och erfarenheter för att bli till en förmåga.

I detta framgår skillnaderna i krigsvetenskap, där forskningen och vetandet utgör målet, och krigskonst, där skapandet och kreativiteten är syftet.¹⁰⁵ Krigskonsten hanterar levande och moraliska krafter och kan därför inte vara absolut och exakt.¹⁰⁶ Clausewitz beskriver dynamiken mellan folket, regeringen och fältherren såsom den mellan en blind naturkraft, det rena förståndet, och ”sannolikheternas och tillfälligheternas spel som ger utrymme för ett fritt skapande

sinne”.¹⁰⁷ Det senare hänger ihop med fält-herren och de egenskaper som han och hans armé representerar i form av talang och kreativa krafter.

Det är dessa kreativa krafter som lägger grunden för de förnuftsmässiga och känslomässiga egenskaper som, enligt Clausewitz, krävs av en befälhavare för att kunna agera framgångsrikt i krig. Forskning kring den praktiska tillämpningen av krigsvetenskapen är därför en viktig del för att utveckla offi-

cersprofessionen och den kreativa förmåga som Clausewitz kallar krigskonst.

Kännedomen av denna friktion är en väsentlig del av den så ofta beundrad krigserfarenheten, som man kräver av en skicklig befälhavare.¹⁰⁸

Författaren är överstelöjtnant vid Skaraborgs regemente, P4 och chef för 42. pansarbataljonen.

Noter

1. Paret, Peter: *Clausewitz and the State*, Clarendon Press, Oxford 1976, s 124.
2. Clausewitz, Carl von: *Om kriget*, Bonniers, Stockholm 1991, s 80.
3. Ibid, s 79.
4. Ibid, s 61.
5. Watts, Barry: *Clausewitzian Friction and Future War*, Institute for National Strategic Studies, National Defense University, Washington, D C 2004, s 8.
6. Smith, Hugo: *On Clausewitz, a Study of Military and Political Ideas*, Palgrave MacMillan, Chippenham and Eastbourne 2005, s 160-167.
7. Op cit, Clausewitz, Carl von, se not 2, s 82.
8. Rekkedal, Nils Marius: "Exploring the Common Ground of the Debates on Revolution in Military Affairs and Non-State Warfare" i Jan Angstrom, och Isabelle Duyvesteyn (red): *The nature of modern war: Clausewitz and his critics revisited*, Dept of War Studies, Swedish National Defense College, Stockholm 2003, s 180.
9. Op cit, Clausewitz, Carl von, se not 2, s 82.
10. Op cit, Watts, Barry, se not 5, s 17 ff.
11. Op cit, Clausewitz, Carl von, se not 2, s 61.
12. Op cit, Smith, Hugo, se not 6, s 77 f.
13. Op cit, Clausewitz, Carl von, se not 2, s 52.
14. Ibid, s 74.
15. Op cit, Clausewitz, Carl von, se not 2, s 75 f.
16. Ibid, s 77 f.
17. Op cit, Smith, Hugo, se not 6, s 79.
18. Op cit, Clausewitz, Carl von, se not 2, s 79 ff.
19. Ibid, s 82 f.
20. Ibid, s 81.
21. Op cit, Smith, Hugo, se not 6, s 160.
22. Författarens egen benämning.
23. Kleemeier, Ulrike: "Moral Forces in War" i Hew Strachan och Andreas Herberg-Rothe (red): *Clausewitz in the twenty-first century*, Oxford University Press, Oxford, New York 2007, s 113 f.
24. Op cit, Smith, Hugo, se not 6, s 161.
25. Op cit, Kleemeier, Ulrike, se not 23, s 116 f.
26. Ibid, s 115.
27. Op cit, Smith, Hugo, se not 6, s 164.
28. Op cit, Kleemeier, Ulrike, se not 23, s 115 f.
29. Isacson, Claes-Göran: *Årans vinter. Finska vinterkriget 1939-40*, Norstedt, Stockholm 2007, s 131.
30. Ibid, s 110.
31. Edwards, Robert: *Finska vinterkriget*, Forum, Stockholm 2006, s 163.
32. Siilasvuo, Hjalmar: *Striderna i Suomussalmi, Kampen om Kuhmo*, Schildts Förlags AB, Esbo 1999, s 84.
33. En taktisk manöver som går ut på att splittra fiendens förband till flera små enheter (mot-tin), vilka man fokuserar merparten av styrkan på.
34. Op cit, Isacson, Claes-Göran, se not 29, s 123.
35. Ibid, s 124.
36. Op cit, Siilasvuo, Hjalmar, se not 32, s 103.
37. Op cit, Isacson, Claes-Göran, se not 29, s 124.
38. Op cit, Siilasvuo, Hjalmar, se not 32, s 103.
39. Ibid, s 135.

40. Ibid, s 107.
 41. Op cit, Isacson, Claes-Göran, se not 29, s 109 f.
 42. Op cit, Edwards, Robert, se not 31, s 172.
 43. Op cit, Isacson, Claes-Göran, se not 29, s 124.
 44. Op cit, Edwards, Robert, se not 31, s 164.
 45. Ibid, s 164.
 46. Ibid, s 169.
 47. Ibid, s 163.
 48. Op cit, Siilasvuo, Hjalmar, se not 32, s 116.
 49. Op cit, Edwards, Robert, se not 31, s 167.
 50. Ibid, s 169.
 51. Op cit, Isacson, Claes-Göran, se not 29, s 123.
 52. Ibid, s 124.
 53. Op cit, Siilasvuo, Hjalmar, se not 32, s 90.
 54. Op cit, Edwards, Robert, se not 31, s 168.
 55. Ibid, s 165.
 56. Ibid, s 162.
 57. Ibid, s 164.
 58. Op cit, Siilasvuo, Hjalmar, se not 32, s 125 f.
 59. Op cit, Isacson, Claes-Göran, se not 29, s 128.
 60. Op cit, Edwards, Robert, se not 31, s 171.
 61. Op cit, Siilasvuo, Hjalmar, se not 32, s 121.
 62. Ibid, s 115 f.
 63. Ibid, s 131.
 64. Op cit, Edwards, Robert, se not 31, s 171.
 65. Op cit, Siilasvuo, Hjalmar, se not 32, s 124.
 66. Ibid, s 102.
 67. Op cit, Edwards, Robert, se not 31, s 160.
 68. Op cit, Siilasvuo, Hjalmar, se not 32, s 92.
 69. Ibid, s 105 f.
 70. Ibid, s 94 f.
 71. Op cit, Clausewitz, Carl von, se not 2, s 75.
 72. Op cit, Siilasvuo, Hjalmar, se not 32, s 135.
 73. Hammel, Eric: *Six Days in June. How Israel Won the 1967 Arab-Israeli War*, Pacifica Military History cop, Pacifica, Calif 1992, s 205.
 74. Ibid, s 203.
 75. Ibid, s 204.
 76. Ibid, s 429.
 77. Ibid, s 203.
 78. Dunstan, Simon: *The Six Day War, 1967, Sinai*, Osprey, Oxford 2009, s 52.
 79. Op cit, Hammel, Eric, se not 73, s 204.
 80. Pollack, Kenneth: *Arabs at war: military effectiveness, 1948–1991*, University of Nebraska Press cop, Lincoln, Neb 2002, s 64 f.
 81. Ibid, s 66.
 82. Ibid, s 66.
 83. Op cit, Hammel, Eric, se not 73, s 211 f.
 84. Ibid, s 205 f.
 85. Op cit, Pollack, Kenneth, se not 80, s 66.
 86. Op cit, Dunstan, Simon, se not 78, s 46 f.
 87. Op cit, Hammel, Eric, se not 73, s 207.
 88. Ibid, s 211.
 89. Ibid, s 211.
 90. Ibid, s 212.
 91. Ibid, s 203 f.
 92. Ibid, s 211 f.
 93. Op cit, Dunstan, Simon, se not 78, s 54.
 94. Op cit, Hammel, Eric, se not 73, s 213 f.
 95. Op cit, Dunstan, Simon, se not 78, s 55.
 96. Op cit, Hammel, Eric, se not 73, s 173.
 97. Ibid, s 212.
 98. Ibid, s 207.
 99. Ibid, s 204.
 100. Ibid, s 214.
 101. Op cit, Siilasvuo, Hjalmar, se not 32, s 122.
 102. Ibid, s 135.
 103. Op cit, Kleemeier, Ulrike, se not 23, s 117.
 104. Ibid, s 119.
 105. Op cit, Clausewitz, Carl von, se not 2, s 94–113.
 106. Ibid, 41.
 107. Ibid, 44.
 108. Ibid, 80.